Åbo Underrättelser fredag 21 november

tema Sjöfart

och logistik

Finländskt bygge avgår från Southampton.

Sidan 2–3

Åbo hamn knutpunkt inom linjetrafiken

Sidan 12–13

Pontonen Big Partner är den första nya på 20 år

Sidan 18–19

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

På kryssning med Åbos stolthet

I snål vind och med juniregnet hängande i luften lägger världens största kryssningsfartyg ut från Southampton.

Pär-Henrik Sjöström

Finskt kvalitetsarbete. Independence of the Seas är utan tvivel ett av de mest fantastiska fartyg som någonsin byggts i Finland. Här ligger fartyget i Gibraltar. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Vid middagstid på lördag börjar de förväntansfulla passagerarna samlas i terminalen i Southampton. Allt är väl organiserat. Inom tre timmar är alla passagerare incheckade och installerade ombord.

Världens största kryssningsfartyg, Independence of the Seas, byggd vid Aker Yards varv i i Åbo är redo för avfärd.

En liten skara har samlats på stranden för att följa med när fartyget lägger ut från kajen och börjar stäva mot Solent – sundet mellan fastlandet och Isle of Wight.

Gästerna har på förhand tilldelats plats i någon av de tre huvudrestaurangerna som fått sina namn efter Shakespearekaraktärer. En del väljer att äta middag under friare former i självbetjäningsrestaurangen Windjammer högst upp akterut, som också är det populäraste frukost- och lunchstället ombord.

Maten ombord är av toppklass. Vår servitör, som kommer från Bosnien, berättar att hon bor i Los Angeles och har arbetat inom rederiet i tre år.

Vidare upplyser hon oss att menun varierar beroende på trafikområde. I Europa, med britter som huvudsaklig kundgrupp, serveras det betydligt mer kötträtter än då fartyget kryssar i Karibiska havet. Med amerikanska gäster är det fisk och skaldjur som dominerar.

Efter middagen samlas en del av passagerarna i fartygets teater för kvällens underhållning. Programmet varierar från kväll till kväll och omfattar bl.a. ståuppkomik, musik och dansföreställningar. På fartygets promenadstråk Royal Promenade ordnas flera kvällar under resan tillställningar med musik eller karneval som tema.

En grupp av passagerare som verkar stortrivas ombord är ungdomarna – kryssningsvärden säger att det finns 600 tonåringar med på denna resa och för dem ordnas speciella program och aktiviteter.

Ombord finns även många rörelsehämmade personer. Fartyget har planerats så att det ska vara möjligt att röra sig så enkelt som möjligt i rullstol och personalen assisterar välvilligt när det behövs, som vid iland- och ombordstigning.

Den andra dagen till sjöss kommer värmen.

Vi är då utanför Portugals kust, som inte syns i det disiga vädret. Passagerarna börjar samlas på soldäck och flaskorna med sololja korkas. Britterna gillar sol.

Resans första etapp är Gibraltar. Vi kommer till Gibraltar sund tidigt på tisdag morgon och några morgontidiga passagerare kan se solen stiga upp över Medelhavet medan Herakles stoder – slutet på den kända världen under antiken – tornar upp sig över diset på vår styrbords och babords sida. Förtöjda i Gibraltar är vi ett par timmar senare och då har det redan hunnit bli ordentligt hett.

Därefter följer en odyssé i upplevelser med en ny hamn så gott som varje dag. En av de högst uppskattade destinationerna är Livorno i Italien, där det ordnas utflykter till Pisa och Florens.

Vissa hamnar är centralt belägna och gör det möjligt att ta sig till staden till fots, som t.ex. Cagliari på Sardinien. Dit anländer vi på resans andra söndag. Det mesta är stängt men stadens varuhus håller öppet enkom för fartygets passagerare.

I en del hamnar finns det skyttelbussar som kontinuerligt går mellan fartyget och stadens centrum, vilket är fallet i Barcelona.

Även om vi från vår kajplats tydligt kan skönja spirorna till Gaudis evighetsprojekt Sagrada Familia ligger miljonstadens sevärdheter inte på promenadavstånd precis.

Jet-setparadiset Villefranche sur Mer, som ligger i en skyddad vik mitt emellan Nizza och Monaco, saknar helt hamnanläggning men har ändå dagliga besök av stora kryssningsfartyg. Där ligger Independence of the Seas majestätiskt ute på redden bland miljonärernas lusjakter. Passagerarna transporteras mellan hamnen och fartyget med mindre passagerarbåtar, så kallade tenderbåtar.

Under en kryssning träffar man många olika människor av en mängd olika nationaliteter. Passagerarna är till 80 procent britter. Den näst största gruppen kommer från Nordamerika. Utöver det finns enstaka passagerare från länder inom och utanför Europa med tonvikt på tyskar, holländare, belgare och fransmän.

Den professionella besättningen kommer från ett 70-tal olika länder och vet verkligen vad kundservice går ut på. Ett leende är ett internationellt sätt att kommunicera och uppskattas alltid – oberoende av språk och kultur.

Speciellt imponerade är vi av vår hyttsteward från Kamerun. På morgonen när vi äter frukost städar han och bäddar sängarna. På kvällen gör han hytten i ordning för natten medan vi äter middag. Efter några dagar börjar olika djur uppenbara sig i hytten. De är hyttstewarden som har varit framme och tillverkat dem av handdukar och försett dem med rekvisita som dotterns solglasögon och televisionens fjärkontroll.

I mitten av kryssningens andra vecka lämnar vi Medelhavet och dess azurblå vatten. Utanför Tanger får vi sällskap av ett stim lekfulla delfiner. På väg norrut besöker vi ännu Lissabon och Vigo innan vi påbörjar resans sista etapp mot England.

När Independence of the Seas lägger till vid sin kaj i Southampton är det ännu mörkt. På morgonen sitter vi vid vårt favoritbord i Windjammer och äter den sista frukosten ombord. Vi förbereder oss mentalt för att möta den brittiska högsommarens regn och rusk. Välkommen till verkligheten!

Aktiva soldyrkare. Kryssningar förknippas med lata dagar vid simbassängen. Men det finns mycket annat att göra ombord. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Professionell besättning. Hela besättningen på Independence of the Seas gör sitt bästa för att gästerna ska trivas. Här har en liten del av de 1 400 personerna samlats i fartygets teater för att tacka passagerarna under kryssningens sista kväll. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Handduksdjur. En kanin med solglasögon har invaderat hytten – en hälsning från hyttstewarden. Foto: Julia Sjöström

TUTKITUSTI SUOMEN PARAS SATAMA

SATAMATUTKIMUS 2007
Taloustutkimus Oy

RAUMAN SATAMA
PORT OF RAUMA
www.portofrauma.fi

RAUMA STEVEDORING
www.raumastevedoring.fi

Befälet litar på lotsen

Jan Ahlbäck upplever inte lotsyrket som farligt, bara man är lugn och litar på sig själv.

Pär-Henrik Sjöström

Lotsen ombord. Jan Ahlbäck (t.v.) ska lotsa ro-rofartyget Baltica till Enskär. Fartyget är välkänt för honom och han har tid att växla några ord med kaptenen. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Lotsen **Jan Ahlbäck** från Pargas erkänner att han ibland kan känna sig rätt ensam på bryggan.

Vanligtvis litar befälet på lotsen så mycket att de håller sig i bakgrunden, speciellt om de inte själva har erfarenhet av skärgårdsnavigering.

– Många befälhavare och styrmän kan inte tro det är sant att det finns så många öar och skär. De känner sig väldigt obekväma när det inte är fri horisont åt alla håll. Då är det viktigt att man verkligen litar på sig själv och vet vad man gör. Om det skulle kärva till sig är det viktigt att också visa att man håller sig lugn.

Jan Ahlbäck intresserade sig för att bli lots redan i ett tidigt skede av sin sjömansbana.

– Jag tänkte egentligen utbilda mig till köksmästare eller inom hotellbranschen och genom det resa runt världen från hotell till hotell. Därför sökte jag sommarjobb som ”mässkalle” på Silja Line. De erbjöd mig istället att mönstra på som jungman på färjan Botnia och sade att det var samma sak. Det var det förstås inte, men jag trivdes bra och beslöt att satsa på sjömansyrket.

Ahlbäck utbildade sig till sjökapten och arbetade både inom långfart och närsjöfart innan han kom till Sjöfartsstyrelsen i slutet av 1980-talet. Efter några år inom sjömätningen och på isbrytare kom han 1991 som lotslärling till Hangö.

Sedan 1995 har Ahlbäck varit stationerad i Skärgårdshavet.

Ahlbäck minns klart och tydligt sin allra första lotsning som gick till Skuru i Pojoviken med en äldre lots som handledare.

– Jag frågade om han hade råkat ut för några närsituationer någon gång. Han svarade att det hade varit nära ögat fyra gånger och lika många gånger hade han varit på sten. Då funderade jag vad jag egentligen håller på med.

Sitt yrkesval har Ahlbäck inte ångrat en enda gång.

– Som lots är man hela tiden nära hemmet och så slipper man allt pappersarbete som allt mer dominerar befälhavarnas arbetsuppgifter.

Lotsyrket är inte så mycket farligare än andra yrken, menar han. Den minst attraktiva sidan kommer fram vintertid i hårt väder, när det är dags att lämna fartyget.

– Om det blåser riktigt mycket kan man komma överens med befälhavaren om att lämna fartyget på något mer skyddat ställe. En gång har det hänt att en befälhavare vägrade lämna av mig utanför Utö på grund av mycket hårt väder och jag fick följa med fartyget till Travemünde och tillbaka. På hemvägen skulle jag i alla fall ha varit i tur att lotsa in fartyget till Åbo så jag var då färdigt på plats.

– Även om detta bara hänt en gång bör man ta med sig tandborste, mobiltelefon och kreditkort när man är på uppdrag.

I dagens läge är lotsarna hemma när de är i beredskap. Lotsstationen i Åbo är inrymd i den gamla tullpaviljongen i Åttkanten, där gästande lotsar kan övernatta.

– Vi har ett eget system för lotsbeställning där vi via datorn hemma i god tid kan se vilka fartyg som tilldelats de olika lotsarna.

Senast två timmar före lotsningen inleds ska den bekräftas och lotsen får meddelande om detta per telefon.

Om Ahlbäck ska lotsa ett utgående fartyg försöker han vara ombord i god tid, i synnerhet om han inte känner till det från tidigare. Då får han i lugn och ro möjlighet att bekanta sig med både navigationsutrustning och befälet på bryggan.

– Om det till exempel skulle finnas en ny modell av ett ”instrument” på bryggan, då frågar man befälet om denna. I det här yrket är det direkt dumt att inte våga ställa frågor till befälet som kan utrustningen ombord.

Vårt mervärde till logistiken

Åbo hamn är en konkurrenskraftig servicecentral inom transportlogistik och utgör en del av den Nordiska triangeln. Åbo, som knyter samman de stora städerna i Skandinavien, Ryssland och Mellaneuropa, är den enda hamnen i Finland som kan betjäna både tåg, långtradare, containrar och trailers. Tack vare effektiva förbindelser och smidig service **når du världen före alla andra**.

PORT OF TURKU
FINLAND

www.portofturku.fi

Aker Yards är nu STX Europe

Verksamheten fortsätter som förut. Oasis of the Seas sjösätts i dag.

Gösse Storfors

Störst i världen. Det första kryssningsfartyget i Oasis-serien, Oasis of the Seas sjösätts i dag på STX Europes Åbovarv. Foto: Gösse Storfors

Nu är det officiellt. Aker Yards heter sedan början av november STX Europe.

Det är en följd av att varven i augusti blev en del av sydkoreanska STX Business Group, som övertog aktiemajoriteten med 92,4 procent.

I STX Europe ingår 15 skeppsvarv i Finland, Frankrike, Norge, Rumänien, Brasilien och Vietnam. Dessutom är man delägare i tre varv i Tyskland och Ukraina. De tre finländska varven i Åbo, Helsingfors och Raumo går under namnet STX Finland Cruise.

Kommunikationsdirektör **Sinikka Railo** säger att verksamheten fortsätter som förut men det nya namnet har skapat nya värden och ny strategi, även om det inte syns så mycket utåt.

– Men visst har det betydelse att bakom oss står en stark industriell ägare med ett ansikte. Hittills har aktierna varit utspridda men nu finns största delen hos samma ägare och i fortsättningen troligtvis hela aktiestocken. STX Business Group är bäst i sin bransch, säger Railo.

De 15 största kryssningsfartygen i världen är byggda på varv som hör till STX Europe.

De hittills tre största är Freedom of the Seas, Liberty of the Seas och Independence of the Seas, byggda på Åbovarvet för Royal Caribbean Cruises. Men nästa år passeras de av det första fartyget i Oasisserien, Oasis of the Seas som sjösätts i dag på Åbovarvet. Fartyget är redo för kryssningspassagerare om ungefär ett år.

Följande fartyg i serien Allure of the Seas blir färdigt 2010.

Orderstocken hos STX Finland Cruise uppgår för närvarande till 2,6 miljarder euro och innefattar sex nybyggen: de två nämnda kryssningsfartygen i Åbo, ett passagerarfartyg för Brittany Ferries i Helsingfors och en kryssningsfärja för Tallink och två bil-passagerarfärjor för P&O Ferries i Raumo.

Åbovarvet med sina 144 hektar och en docka för nybyggen med måtten 365 x 80 m hör till de största och modernaste i Europa. Eftersom där byggs allt större fartyg, frågar man sig hur länge de kan fortsätta att växa.

– När det gäller varvets kapacitet kan det nog växa ett bra tag ännu. Däremot kan det bli svårigheter att manövrera alltför stora fartyg i hamnarna, speciellt på de karibiska öarna, där det ofta kan vara ganska trångt, konstaterar Railo.

STX Business Group hade i fjol en omsättning på drygt 9 miljarder euro och 39 000 anställda runtom i världen. STX Europe har 16 000 anställda och i Finland uppgår antalet till 3 800.

Railo säger att den ekonomiska krisen inte ännu har märkts i någon större grad inom varvsbranschen i Finland.

– Ingenting konkret så som inhiberade beställningar eller dylikt har ännu skett. Men det är klart att vi väntar och ser vilka proportioner krisen får.

BALTIC PILOT

Baltic Pilot Ltd.
Slottsgatan 36 C
20100 ÅBO
Tel +358 2 515 500
Fax +358 2 251 5873
joakim.hakans@balticpilot.fi
markku.soini@balticpilot.fi
www.balticpilot.fi

Det privata alternativet

Aboa Mare. Det gemensamma marknadsföringsnamnet på sjöfartsutbildningen vid Novia och Axxell i Åbo. Foto: Gösse Storfors

Det är brist på sjömän

Utlandet lockar. Utbildningsmodellen i Åbo får beröm för sin satsning.

Gösse Storfors

– Maskinister har länge varit en bristvara, matroser och båtsmän likaså, men nu börjar också bristen på styrmän vara akut. Rekryteringen till skolorna är ok men rekryteringen till rederierna här hemma har varit obefintlig. Våra styrmän söker sig utomlands nuförtiden. Tyska NSB-container har besökt oss flera gånger och då har sjufartsstuderande stått på kö.

Det säger avdelningschef **Per-Olof Karlsson** vid Aboa Mare.

Aboa Mare är det nya gemensamma marknadsföringsnamnet för sjöfartsutbildningen i Åbo. Ännu i våras var namnet Sydväst, men nu hör yrkeshögskolutbildningen till Novia och utbildningen på institutnivå till Axxell.

Sjöfarten har ett ben i båda, så det är namnet Aboa Mare som gäller. Den konkreta verksamheten har inte förändrats. Redan tidigare har sjöfartsutbildningen i Åbo varit samordnad på instituts- och yrkeshögskolnivå i två enheter inom Sydväst.

Men samordningen är unik och nu uppmanas andra att ta efter för att säkra tillgången på inhemsk arbetskraft i framtiden.

Utbildningen tar flera år, så man måste jobba på lång sikt.

På maskinsidan stannar folk ofta i land trots att de har utbildat sig för maskinjobb till sjöss. Det finns många alternativ och rederiernas rekrytering varit dålig. I och med att personalbristen är ett globalt problem märks det i ännu högre grad hos oss.

Per-Olof Karlsson.

– I till exempel Danmark, Holland och Tyskland för att inte tala om Norge med världens största handelsflotta har man misskött rekryteringen till skolorna länge och därför är befälbristen stor. Därför kommer de hit och rekryterar.

Karlsson påpekar också att man nu vill sätta in stödåtgärder, så som tonnageskatten, här hemma för att fördubbla handelsflottan från 100 till 200 fartyg på 10 år.

– Man frågar sig var man ska ta folk till det, säger Karlsson.

På Åland har man aktualiserat frågan om att samordna utbildningen mellan instituts- och yrkeshögskolnivån.

Mariehamns rederis vd **Gun Erikson-Hjertling** och Olof Widén, vd för Rederierna i Finland konstaterade nyligen i tidningen Nya Åland att utbildningen i öriket har halkat efter: Man borde ta modell av Aboa Mare i Åbo.

– Det är ju roligt att man på Åland ser vår modell som en lösning. Samma problem finns för övrigt på finskt håll i Raumo och Kotka. Rederierna i Finland förespråkar nu också en tydligare sjöfartsprofil inom utbildningen och anger fyra hörnstenar som exakt sammanfaller med våra egna, nämligen gemensam ledning, gemensam lärarkår, gemensam utrustning och gemensamt kvalitetssäkringssystem, säger Karlsson.

Europaminister Astrid Thors säger i senaste numret av Ålands Sjöfart&Handel att en ökad rekrytering till sjöfartsskolorna är av stor betydelse för att säkra vår framtida kompetens i branschen. Och utbildningen borde locka också ungdomar "längre bort i från".

Det uttalandet gillar P-O Karlsson storligen.

– På Aboa Mare planerar vi att starta en internationell linje för utbildning av sjökaptener med engelska som undervisningsspråk 2010.

The Best "à la carte" Marine Services from Newbuilding to Vessels in Operation by World Leader in Classification, Conformity Assessment and Certification

www.bureauveritas.com www.veristar.com

BUREAU VERITAS

Move Forward with Confidence

HÖGKLASSIGA SÄNGAR OCH B-15/A-60 PANELER FÖR MARIN INREDNING FRÅN

SBA INTERIOR

www.sba.fi

Linda Line tror på katamarantrafik

När andra lämnar marknaden introducerar Linda Line ytterligare en katamaran på Finska viken.

Pär-Henrik Sjöström

Linda Line ser positivt på utvecklingsmöjligheterna för katamarantrafiken över Finska viken och fördubblar sin kapacitet nästa sommar.

Det estniska moderbolaget Lindaliini AS har nyligen köpt en katamaranen Karolin från Tyskland. Fartyget är byggt i Australien 1996 och tar 400 passagerare.

Linda Line opererar nu med katamaranen Merilin på linjen Helsingfors–Tallinn. Det nya fartyget ersätter i början av januari 2009 Merilin under vintersäsongen och trafiken fortsätter så länge som det är öppet vatten. Följande sommarsäsong trafikerar båda katamaranerna.

Linda Lines katamaraner har en marschfart på 40 knop och klarar av sjöresan på en och en halv timme.

De tar enbart passagerare och ombord finns bland annat butik, bar och matservering. De konkurrenter som har opererat större snabbgående katamaraner eller enskrovsfartyg med bilkapacitet avslutade säsongen rekordtidigt i höstas.

Superseacat har upphört helt och i detta skede är det inte ännu klart om Nordic Jet Line återupptar sin trafik i nästa sommar. Nordic Jet Lines katamaraner är åtminstone under vinterhalvåret sysselsatta i Medelhavet.

Inom Linda Line tror man på sin nisch och är övertygad om att det finns ett tillräckligt underlag för snabb passagerartrafik på Finska viken.

Verkställande direktör **Andres Gross** anser att en stor fördel gentemot konkurrenterna är den korta överfartstiden. Han uppger att de egna terminalerna i Helsingfors och Tallinn är effektiva och möjliggör snabb ombord- och ilandstigning utan långa köer.

Han poängterar att även den tid som går åt till inchecknings- och terminalfunktioner ingår i resans totala längd.

– Att köra med ett enda fartyg är inte kostnadseffektivt och ger inte möjlighet att skapa mångsidiga produkter. Konkurrenssituationen på linjen Helsingfors-Tallinn uppmuntrade oss att satsa mer, och att två konkurrenter upphörde med sin trafik, förstärkte vår tro, uppger Andres Gross.

– Vi är väldigt optimistiska vad beträffar nästa år och vi tror att våra passagerarsiffror stiger till mellan 450 000 och 500 000 resenärer.

Nyförvärv. Linda Line har nyligen köpt katamaranen Karolin och fördubblar sin kapacitet på linjen Helsingfors–Tallinn. Foto: Linda Line

DATA
Karolin

Längd: 45,00 m
Bredd: 12,32 m
Hastighet: 40 kn
Varv: Oceanfast Ferries Pty Ltd, Henderson W.A. Australia
Levererad: 1996
Passagerarkapacitet: 402
Besättning: 6–8 personer
Maskineri: 4 MTU dieselmotorer
Propulsion: vattenjet

Rederiaktiebolaget ECKERÖ

Välkommen till Rederi Ab Eckerö

– en arbetsplats med många möjligheter

Är du intresserad av att jobba inom sjöfart och turism? Rederi Ab Eckerö erbjuder ett brett urval yrkesområden, till sjöss och i land. Koncernen bedriver passagerar- och bilfärjetrafik på Ålands hav, kryssningstrafik på Finska viken och mellan Stockholm och Mariehamn, frakttrafik mellan Östersjön och kontinenten samt busstrafik på Åland. Vi har idag fem dotterbolag; Eckerö Linjen, Eckerö Line, Birka Cruises, Birka Cargo och Williams Buss.

Inom hela koncernen jobbar cirka 1.200 medarbetare; ombord på våra fartyg samt vid våra landbaserade kontor. Vi lägger stor vikt vid att du som medarbetare skall trivas hos oss och arbetar kontinuerligt med kompetens- och vidareutveckling inom olika områden.

Till sjöss
Hos oss kan du jobba till sjöss inom kryssnings-, passagerar- eller frakttrafik. Ombord på våra fartyg finns många olika typer av tjänster, allt från maskinister och styrmän till parfymförsäljare och servitörer.

I land
Du kan även jobba inom koncernens landbaserade verksamhet, främst med försäljning av turistiska tjänster, marknadsföring, IT och ekonomi.

Vill du bli en av oss? Kontakta oss för mer information.

ECKERÖ LINE ECKERÖ LINJEN BIRKA CRUISES BIRKA CARGO WILLIAMS

www.rederiabeckero.ax

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

Paulins fartyg Imatra. Med henne seglade Rainer Furu 15 månader i ett sträck, bland annat fem månader längs kinesiska kusten.

En sjömans äventyr

Rainer Furu fick 37 händelserika år till sjöss. Mötte fotbollslegenden Pelé.

Gösse Storfors

Rainer Furu är född och uppvuxen i Karleby. 16 år gammal gick han ombord på en 350 tons gammal trålare Ida M.

Eller rättare sagt smög ombord.

– För att gå till sjöss på den tiden måste man mönstra på via sjömansförmedlingen. För att göra det måste man höra till Sjömansunionen, och för att höra dit måste man ha varit till sjöss. Så det var ingen lätt ekvation. Men jag kände alla ombord så det gick bra och när vi kom till Köpenhamn ordnade sig påmönstringen på ambassaden.

Redan första resan blev tuff.

– Vi gick ut från Kotka och ett par dygn senare råkade vi i sydvästlig storm utanför Gotska Sandön. Vi fick slagsida och måste skifta däckslasten från ena till andra sidan. Det var ett hårt jobb och en kamrat ropade till mig: ”Ska du ännu bli sjöman, Furu?”

Besättningen bodde i en liten skans förut på fartyget. Under första resan hem på vintern, med sockerlast till Mäntyluoto, var det minus 18 grader ute och minus 11 grader inne i Skansen.

– Vi var fyra man som skulle sova där men jag var ensam. En gick nattvakt, en sällskapade med mässflickan och en annan med kockan så de fick värme på sitt håll. Jag sov med vinterkläderna på.

Sommaren 1948 på Scheldefloden körde ett svenskt Johnsonfartyg in i aktern på Ida M, som sjönk.

Besättningen klarade sig men maskinchefens hustru som var med omkom. Dagen innan hade dessutom en besättningsman drunknat i Bremerhaven när man simmade och hamnade i svår ström.

– Jag försökte hjälpa honom men klarade nätt och jämt mig själv.

– Klockan var 3 på natten när kollisionen inträffade. Jag hade frivakt och sov framme i skansen och vaknade inte. Till all lycka hittade styrman mig. Jag klädde snabbt på mig mina bästa kläder och resten av mina saker blev kvar ombord.

Besättningen stannade en vecka i Holland och for sedan till Antwerpen där sjömansprästen **Daniel Orädd** höll en minnesgudstjänst i sjömanskyrkan.

Efter det seglade Furu på fem resor från Antwerpen på en svensk och tre norska fartyg som jungman och lättmatros. Först till julen 1949 kom han hem, gjorde värnplikten och gifte sig.

1953 gick han första året i Navigationsskolan i Åbo och 1958 fick Rainer Furu kaptensexamen.

– Dagen efter skolan mönstrade jag på Paulins fartyg Imatra som låg i Antwerpen och lastade järnvägsräls till Indien. Jag var andra styrman eftersom jag ännu behövde segla in praktik för att få ut skepparbrevet. Kapten sa att vi skulle komma tillbaka i augusti men han glömde att säga vilket år, så vi var borta i 15 månader innan vi kom till Amsterdam och hela besättningen utom kapten mönstrade av.

Från Antwerpen tog det 43 dygn till Calcutta.

– Det var längsta tiden i ett sträck till sjöss. Vi fick maskinfel efter Suez och kunde göra bara 6 knop. Sen låg vi 21 dygn till ankars och rullade i sjön utanför Hooghly River vid Calcutta och väntade på att kunna ta oss in vid lämpligt högvatten. Det var stark ström och vi gjorde för dålig fart för att kunna manövrera där. Sötvattnet tog slut men vi samlade regnvatten i presenningar.

> ”Pelé fick mina kaptens-axelpolletter som minne, jag fick en EP-skiva där han själv sjunger.”

Imatra var ett helt år på andra sidan Suezkanalen och gick bland annat fem månader i charter på Kinakusten.

Från Japan gick en resa i barlast till Hawaii, där man lastade skrot tillbaka till Japan.

– Vi hade ingen gyrokompass, endast vanlig kompass. Det fanns inte heller nån radar utan radiopejlen var bästa hjälpmedlet vid navigationen. Ändå var det vatten med restriktioner som vi seglade på. Den enda förbindelsen hem var per brev. Det var svårt att ens få upp stationer på radions kortvåg eller mellanvåg när vi seglade i Kina.

– Medan vi var borta fick andra maskinisten barn som var nästan ett år när han kom hem. Själv hade jag då två barn hemma som var 6 och 7 år gamla när vi återvände.

Tre veckor hann Furu vara hemma innan han seglade ut med Ragny Paulin till Kanada efter sädlast till Nådendal. Efter det blev det J.W. Paulin och som överstyrman på Jytte Paulin seglade han till Jenisejfloden i Norra Ishavet.

– Det var bara på sommaren det gick att komma dit. Ändå hade vi isbrytarassistans från Novaja Zemlja till flodmynningen som var isfri. Det var dikt styrbord och babord hela tiden genom isen. När vi for ut klarade vi oss utan isbrytarhjälp och gick till Cypern. På väg till Cypern fick maskinchefen hjärtfel. Vi fick lämna honom på Sicilien där han avled en vecka senare.

Från 1960 seglade Rainer Furu i 22 år som befälhavare på Vasa Shippings fartyg.

– Med Krucia seglade jag som skeppare till Jenisej i början av 1960-talet. Vi gick ut i full däckslast 360 sjömil på 24 timmar med lots ombord men jag fick själv ta över emellanåt. När vi båda var borta från bryggan samtidigt gick rorsman trots klara direktiv på fel sida om en boj och vi körde in i en sandbank. Det tog en vecka att komma loss och vi behövde isbrytarhjälp. Det var bråttom för det var risk för att isen kunde täppa till passagen inom en vecka.

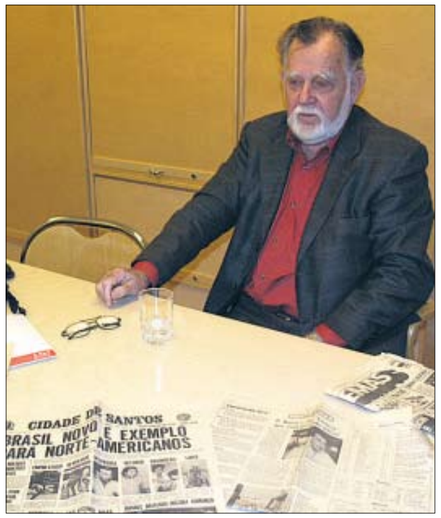
– Den enda ”hjälpen” från rederiet var ett telegram med lydelsen ”gör ditt bästa”. Vi fick inget läckage och i själva verket visade det sig att bottnen var finslipad av sand när vi efter lossning av lasten dockades i Trieste i norra Italien.

Ytterligare en grundstötning var Furu med om med Vasa Shippings Frances, nyinköpt från Sverige, i papperslast från Fredrikshamn till Miami. I tät dimma gick man på grund innanför Orrengrund men allt gick bra också den gången.

– Den bästa tiden var en fyra-årsperiod 1968–72 då vi seglade som tidsbefraktade av ett brasilianskt bolag. Jag lärde mig portugisiska och kunde själv kommunicera med dem om befraktningarna. Vi blev mycket väl bemötta. Den årliga marinveckan i Santos hölls alltid ombord på vårt fartyg som hade en stor salong och vi bjöd på finsk mat.

I Brasilien. Där träffade Rainer Furu fotbollslegenden Pelé.
Rainer Furus fotoalbum

Första fartyget. Ida M här i Yxpila hamn var det första fartyget Rainer Furu seglade på.



Rainer Furu. Gick till sjöss som 16-åring 1947. Han blev intervjuad i tidningen Cidade de Santos tidsbefraktningen upphörde.
Foto: Gösse Storfors

Bland gästerna fanns alltid ministrar men ingen fick ta en drink förrän hamnkaptenen kom.

– En gång kom självaste fotbollslegenden Pelé ombord. Det var 1972 och skedde i största hemlighet genom vår agent. Pelé fick mina kaptens-axelpolletter som minne och jag fick en EP-skiva där han själv sjunger.

– När tidsbefraktningen upphörde i april 1972 blev Rainer Furu intervjuad i tidningen Cidade de Santos. Han fick också ett tackbrev för tiden som gått av director presidente **Ney Garcia Sotello** från Sinarius agenturen som skötte affärerna i Santos.

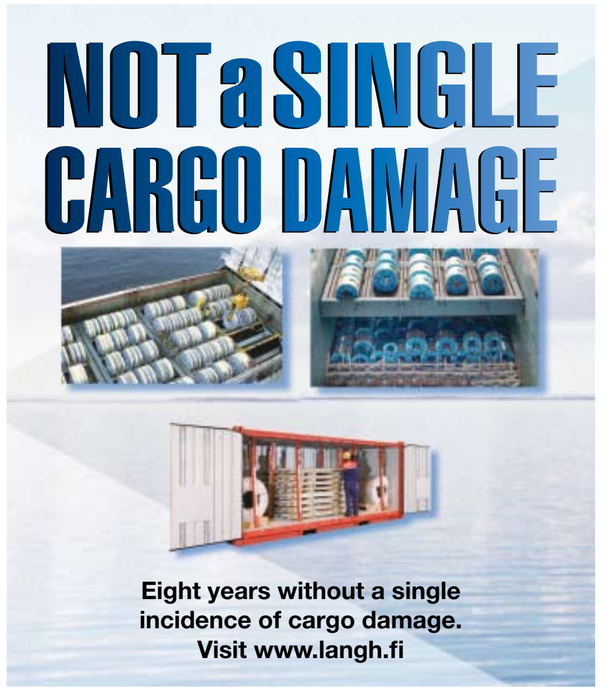
Efter det här blev det ännu otaliga resor med andra fartyg till både Brasilien och andra orter i Syd- och Centralamerika. Bland annat seglade han under slutet av 1970-talet med bananer från Equador till Kalifornien och därifrån med citrusfrukter till Japan, Sydkorea och Hongkong på olika resor.

Under en resa från Honduras till Antwerpen blev det hård västlig storm på Atlanten. Fartyget rullade 45 grader från sida till sida och lasten nere i lastrummen kastades hit och dit i de upp till 30 meter höga vågorna.

– Vi hittade två fripassagerare från Honduras i aktern och när vi kom till Antwerpen sa de att de aldrig mera skulle göra om det.

När Vasa Shipping gick i konkurs seglade Furu ännu på ett par norska fartyg under Singapore- och Liberiaflagg.

1984 gick han i land och 1985 var det dags för pension.



Langh Ship
Cargo Solutions
www.langh.fi

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

Ny logistikterminal i Åbo hamn

Antti Aaltonen. Grundade Suomen Logistiikkatalo 1996, nu logistik- och regionchef i Åbo.
Foto Gösse Storfors

Svenska Posten äger Suomen Logistiikkatalo. Satsar för 20 miljoner euro.

Gösse Storfors

En ny stor terminal växer som bäst upp i Åbo hamn. Suomen Logistiikkatalo kommer att finnas på det gamla Ovako-området alldeles intill de andra stora logistikföretagens terminaler.

Antti Aaltonen var med och grundade Suomen Logistiikkatalo 1996 som huvuddelägare.

– Vi startade i Piispanristi i S:t Karins när Hartwall lade ner sin verksamhet. Även om de flesta människor aldrig hade hört talas om ordet logistik på den tiden växte vi ganska snabbt och tog också över den gamla Tunturifabriken på andra sidan vägen. Småningom utvidgade vi till Lahtis och Vanda.

I augusti i fjol köptes Suomen Logistiikkatalo av Svenska Postens dotterbolag Posten Logistik.

Det finländska huvudkontoret finns nu i Vanda. Antti Aaltonen är logistik- och regionchef i Åbo eller tills vidare egentligen i S:t Karins.

– Planerna på en ny terminal har funnits länge men det kändes som en alltför stor risk att våga satsa som privatföretagare. Med en större ägare som Svenska Posten är det en annan sak, konstaterar Aaltonen.

Den nya hallen ska stå klar i december 2009 och får en yta på 22 000 kvm. Den fria höjden blir 9,5 m mot 7 m i Piispanristi. Cirka 50 kunder beräknas få plats i den nya terminalen och 50–70 personer kommer att jobba där.

Att terminalen byggs i hamnen ser Aaltonen som mycket naturligt.

– Internationellt sett är Finland som en ö och hamnen är mycket viktig i fråga om alla transporter och därmed också för oss. 90 procent av all import kommer den vägen. Dessutom är Åbo hamns geografiska läge utmärkt eftersom Svenska Posten huvudsakligen verkar i de nordiska länderna. När en container kommer till hamnen finns den i det nya logistikcentret inom en halv timme, jämfört med huvudstadsregionen där det kan ta flera timmar, kanske dygn.

Innan Svenska Posten köpte Suomen Logistiikkatalo ägde man tre transportföretag i Finland, nämligen Sal-Trans, Hit och DPD. Avsikten är att fusionera alla fyra och det sker troligen nästa år. Transportföretagen får också en egen del i den nya terminalen på 3 500 kvm.

Utöver det byggs kontors- och tekniska utrymmen på ca 1 000 kvm.

– Transportföretagen har nu ett eget lager i Mälikkälä. När den nya terminalen blir klar slopas den och gamla Tunturifabriken och verksamheten flyttas till hamnen.

Hur det blir med lagret i Hartwalls gamla utrymmen är oklart.

– Det kan hända att vi håller det, beroende på hur stort behovet då ser ut att vara. Vi har i alla fall option på att bygga ut den nya terminalen med hälften, det vill säga 11 000 kvm, säger Aaltonen.

Terminalen blir liknande som den i Vanda. Den byggs av Palmberg och beräknas kosta drygt 20 miljoner euro.

– Det är ganska anmärkningsvärt att Svenska Posten gör en så stor investering i Finland just nu.

Men i logistikbranschen behöver en ekonomisk recession inte ha så negativ effekt.

– Erfarenheten visar att när det går bra ökar våra kunder. När det går sämre ser företagen sig om efter sätt att minska sina kostnader, då kan ett alternativ vara att utlokalisera vissa funktioner som till exempel logistiken.

– En orsak till den här branschens uppgång är just att företagen förr skötte allting själva började med matlagning och städning. Numera utlokaliseras allt flera funktioner. På logistiksidan började det på allvar för ca 15 år sen och har hela tiden ökat, säger Antti Aaltonen.

Säkra leveranser är den viktigaste mätaren på servicenivån, att leverera rätt mängd vid rätt tid till rätt plats.

– Målet är att vi ska klara 99,9 procent och oftast gör vi det.

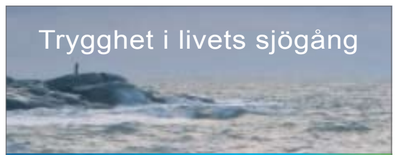
Terminalbygge. Som granne till de andra stora logistikterminalerna i Åbo hamn har nu också Suomen Logistiikkatalo inlett sitt nybygge.

Oy Thunship Ab
Founded 1954
Shipbrokers
Phone: +358-9-622 6060
Fax: +358-9-655 492
E-mail thunship@thunship.fi

Bore

The perfect fleet!
Bore, with its long history, recognised quality and strong fleet is one of the major cargo carriers and tonnage providers in the Baltic and North Sea areas. Constantly progressing, Bore is able to offer its customers a wide selection of services!
For any cargo
The Bore fleet consists of modern high quality vessels that are well-maintained and designed for the year-round service with high Ice-class ratings. They sail either under Finnish or Dutch flag. Two additional vessels to strengthen the fleet are under construction.
Bore operates a total of 22 vessels mainly in the area of Baltic and North Seas. The current fleet consists of RoRo and car carriers, container/MPP carriers, general cargo vessels and a bulk carrier.
- member of the Rettig Group -
www.bore.eu

Horse-eye jacks following leading fish. One suggested benefit of shoaling is increased hydrodynamic efficiency.
Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Trygghet i livets sjögång

Sjömanspensionskassan (SPK) sörjer för sjöfararnas arbetspensionsskydd. Årligen betalar vi ut pensioner för ett värde av i genomsnitt 100 miljoner euro till omkring 8 600 sjöfarare.
SPK erbjuder framstegsvänlig pensionsservice. Vid sidan av den personliga rådgivningen är internet en central informationskanal; bl.a. uppgifter om arbetsförhållanden och pensioner kan sökas direkt på nätet.
MERIMIESELÄKEKASSA
SJÖMANSPENSIONSKASSAN
Nylandsgatan 16 A, PB 327, 00121 Helsingfors
tel. 010 633 990, fax 010 633 9938
www.sjomanspensionskassan.fi

Troil Marin Ab byter namn, och heter nu
JOHN NURMINEN
MARINE
Våra nya kontaktuppgifter fr.o.m. 1.12.2008:
John Nurminen Marine Ab
Heikasvägen 8
00210 Helsingfors
Företagssignum, telefoner och telefax förblir oförändrade:
Företagssignum 1082565-9
Telefon (09) 682 3180
Fax (09) 6823 1811
www- och e-postadresser ändras:
www.johnnurminenmarine.com
marine [at] johnnurminen.com
sjökort.fi

Nordsjö hamn är nu i bruk

Den nya hamnen i Nordsjö i Helsingfors togs i bruk i måndags. Officiellt invigs hamnen den 28 november.

I måndags flyttade containertrafiken från Västra hamnen (Busholmen) och rorotrafiken från Sörnäs till Nordsjö. Samtidigt flyttade långtradartrafiken från centrums gamla hamnar till Nordsjö. Trafiken uppgår till 3 600 långtradare och tio godståg om dagen.

Under de närmaste åren ska bostäder byggas i de gamla hamnarna i Helsingfors centrum. Till exempel hamnen i Sörnäs har tagit emot godstrafik sedan 1863. (FNB)

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

Flest seglingar. Finnlines har det största antalet turer inom lastlinjetrafiken till och från Åbo hamn. I förgrunden ro-rofartyget Finnmill och i bakgrunden Vasaland. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Många linjer att välja på i Åbo

Hög avgångsfrekvens till Europa gör Åbo hamn till en av Finlands viktigaste inom linjetrafik.

Pär-Henrik Sjöström

Med linjetrafik brukar man inom sjöfarten syfta på regelbundna skeppningsmöjligheter mellan vissa bestämda hamnar. Karakteristiskt för den renodlade linjetrafiken är dessutom att den är en kommersiell service som är öppen för alla lastägare.

Det finns också olika transportsystem som påminner om linjetrafik med fasta hamnar och tidtabeller, men som enbart eller i huvudsak är uppbyggda kring ett godsflöde från en viss industri, som t.ex. skogsindustrin.

I de flesta fall tar fartygen numera också externa laster i sådana transportsystem, som ofta utgår från traditionella utskeppningshamnar för skogsprodukter som Raumo, Kotka, Fredrikshamn, Hangö, Uleåborg och Kemi.

Åbo har i alla tider varit den viktigaste hamnen i Finland inom trafiken till Sverige. I dag har Åbo och Nådendal tillsammans en helt dominerande roll vad gäller transport av last och fordon till Sverige via Åland.

Även inom passagerartrafiken till Sverige är Åbo i samma storleksordning som Helsingfors, men svarar för merparten av den transportrelaterade passagerartrafiken.

Viking Line och Silja Line upprätthåller båda trafik från Åbo via Åland till Stockholm med två bil- och passagerarfärjor vardera. På dagturerna anlöper färjorna Mariehamn och på natturerna Långnäs. Både Viking Line och Silja Line har avgång från Åbo på morgonen och på kvällen. Därtill opererar Tallink Silja-ägda SeaWind Line trafik med en tågfärja mellan Åbo och Stockholm med en daglig avgång från Åbo.

Från Nådendal har FinnLink fyra dagliga avgångar till Kapellskär med ro-paxfärjor som i första hand är avsedda för lasttrafik. FinnLink tar också bilburna passagerare.

FAKTA
Linjetrafik på Åbo hamn

Viking Line: Åbo–Åland–Stockholm
Silja Line: Åbo–Åland–Stockholm
SeaWind Line: Åbo–Stockholm
Finnlines: Åbo–Travemünde
Finnlines: Åbo–Antwerpen
Mann Lines: Åbo–Bremerhaven–Harwich–Cuxhaven–Paldiski
Mann Lines: Åbo–Killingholme–Harwich–Vlissingen–Paldiski
Team Lines: Åbo–Bremerhaven–Hamburg
Baltic Line: Åbo–Norge–Danmark
Hastshipping: Åbo–Spanien–Italien
Hastshipping: Åbo–St. Malo
Källa: Åbo hamn

Åbo är också en typisk styckegodshamn som hanterar många olika typer av godsflöden. En betydande del av allt gods skeppas med fartyg i linjetrafik.

Den vanligaste fartygstypen inom linjetrafiken är ro-rofartyg. Ett ro-rofartyg lastas och lossas genom akterport. Lasten består av fordon eller olika typer av lastbärare på hjul som trailers, mafivagnar eller kassetter. Det gods som transporteras på kassetter och mafivagnar lastas och lossas i någon av terminalerna inom hamnområdet medan trailrarna kan gå obrutna ända fram till mottagaren.

Den andra huvudtypen av fartyg inom linjetrafiken på Åbo är mindre containerfartyg som går i så kallad feedertrafik. Dessa fartyg matar de stora containerhamnarna som Hamburg, Bremerhaven Rotterdam eller Antwerpen med gods som ska vidare till destinationer i andra världsdelar. På motsvarande sätt distribuerar de containrar med importgods till mindre hamnar. Containrarna hanteras alltid med kran på denna typ av fartyg. Speciella containerkranar ger hög hanteringshastighet och även Åbo hamn har en sådan kran.

De konventionella styckegodsfartygen håller helt på att försvinna från linjetrafiken, men fortfarande finns det enstaka fartyg som lastar gods som inte är enhetsberett.

I Tysklandstrafiken har Åbo hamn så gott som dagliga avgångar med ro-rofartyg.

Det största rederiet är Finnlines som använder Åbo som sin andra huvudhamn i linjetrafiken vid sidan om Helsingfors. Från Lübeck eller Travemünde har Finnlines sju seglingar till Åbo per vecka. Antalet avgångar från Åbo till Tyskland är fyra per vecka. Finnlines har dessutom en tur per vecka från Antwerpen i Belgien och en från Hull i Storbritannien.

Mann Lines har under det senaste året kraftigt utökat sin trafik på Åbo. Förutom sin ursprungliga linje med anlöp varje vecka i hamnarna Bremerhaven i Tyskland, Harwich i Storbritannien, Cuxhaven i Tyskland och Paldiski i Estland, opererar Mann Lines sedan början av året en linje med tio dagars rotationstid till Killingholme och Harwich i Storbritannien, Vlissingen i Belgien samt Paldiski i Estland.

Port mot väster. Silja Lines Galaxy och Viking Lines Amorella på Erstan. Åbo och Nådendal har överlägset flest avgångar inom färjetrafiken mellan Finland, Åland och Sverige. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Mann Lines hyr dessutom kapacitet på returresorna i två ro-rofartyg som går i trafik med papper från norra Sverige till kontinenten. Fartygen brukar i normala fall anlända till Åbo en gång per vecka från Terneuzen i Nederländerna och Vlissingen i Belgien.

Containertrafik på Åbo upprätthålls av Team Lines, som har en segling per vecka till och från Hamburg och Bremerhaven. Denna service opereras med renodlade containerfartyg.

Norska Baltic Line anlöper Åbo varannan vecka i sin trafik på Norge och Danmark. På denna linje utgörs tonnaget av fartyg som dels lastats och lossas på konventionellt sätt med kran genom lastluckor, men dessutom har sidoportar för stuvning med truck.

Hastshipping i Norge opererar en linje med avgång med konventionella styckegodsfartyg en gång i månaden till St. Malo i Frankrike samt hamnar i Spanien och Italien. Fartygen anlöper Åbo om det finns tillräckligt med last.

Kraftig utveckling i hamnarna

Hamnkapten. Kari Riutta.

Grundidéerna de samma som förr men förfaringssätten har moderniserats.

Gösse Storfors

Under de senaste 200 åren har grundidén för hur en hamn fungerar inte förändrats nämnvärt, i alla fall inte vid första anblicken.

Åbo hamn fick sin första hamnmästare 1811 och sin första hamnkapten 1885.

– Sen dess har det funnits två "kaptener" här. Systemet har inte förändrats ens när nån har gått i pension, säger nuvarande hamnkaptenen i Åbo Kari Riutta.

Hamnen har fyra huvudsakliga grunduppgifter.

– Vi tar in hamnavgifter, vi anvisar fartygen kajplats, vi fungerar som förmän för hamnpersonalen och vi övervakar den allmänna ordningen på hamnområdet. Både last och passagerare kommer och går precis som under segel- och ångfartygens tid. Men förfaringssätten har ändrats under årens lopp.

Hamnavgifternas indrivning sköts numera via dator. Lastvågen som förr var ytterst viktig används fortfarande men har inte längre någon personal. Den fungerar automatiskt för att nämna ett par exempel.

– Jag kom till Åbo hamn 1996 och började som hamnlotsvikarie, efter att ha varit till sjöss.

Riutta konstaterar att en hel del i alla fall har förändrats under de senaste 10 åren.

– Då fanns det ett reparationsvarv i Aura å och man tillverkade dieselmotorer på åstranden ända till 2004. Nu byggs där hus.

Hamnen har byggts ut till Pansio och farleden har förnyats och rätats ut. Farlederna har fått radarövervakning. Via VTS- övervakning kan hamnpersonalen i realtid se var fartygen rör sig.

För 10 år sedan uppskattade man vindriktningen. Nu finns en station som anger vindriktningen, vindhastigheten, havsvattenståndet och vattnets temperatur.

– Då skrevs skeppslistorna på skrivmaskin och delades ut till dem som behövde dem. I dag när de skrivs på dator kan vem som helst när som helst ta del av dem på internet.

Också miljöfrågorna har blivit allt viktigare.

– I dag har vi mycket effektiv sortering av avfall, avfall som förr till stor del kastades direkt överbord ute till sjöss, säger Kari Riutta.

För 10 år sedan kunde vem som helst röra sig fritt på hamnområdet.

Skolbarn på väg till och från Runsala fanns ofta i hamnen eftersom vägen till Runsala gick genom hamnområdet. Det var inte heller ovanligt att mammor med barnvagn promenerade längs kajerna.

Spica. Containerfartyg med veckoavgång på torsdag på linjen Åbo–Bremerhaven–Hamburg. Foto: Gösse Storfors

– Nu kan ingen röra sig här utan att hela tiden observeras av någon kamera.

De internationella reglerna för hamnarnas övervakning trädde i kraft den 1 juli 2004. I Åbo var man före sin tid. Redan den 1 januari 2003 var hamnen ingärdad

– På det sättet hade vi tid att öva oss på det nya innan det blev obligatoriskt. Det fanns ett tryck redan på 1990-talet att isolera hamnen för utomstående. Förutom själva riskfaktorerna var också stöldrisken stor.

Lasthanteringen har givetvis blivit betydligt snabbare under årens lopp. Förr var det mesta styckegods men nu stuvas det på förhand i containers eller körs ombord på ro/ro-fartyg.

– På Hamburglinjen i slutet av 1960-talet tog det en vecka att lossa och lasta. Också nu har vi en veckotur till Hamburg men trots att lasterna är betydligt större går lossningen och lastningen på några timmar, säger Riutta.

Det konkreta beviset får vi när vi besöker hamnområdet.

Klockan är 14.30 och containerfartyget Spica är klart att avgå till Hamburg. Hon kom in klockan 10.30. När man räknar bort lunchpaus och förberedelser och klargöring för avgång har lossning och lastning av 1 300 ton last gått på cirka tre timmar.

– Men det är fortfarande långsamt i dagens läge. Vill man dra det till sin spets kan man konstatera att en tågfärja lossas på några minuter, skrattar Riutta och påpekar att det just nu saknas en tågfärja. Det råder kapacitetsbrist på det området och Åbo är nu den enda finländska hamnen med tågfärjtrafik.

Riutta tycker lite synd om dagens sjömän när hamntiderna överlag har blivit så korta.

– De hinner ju knappt i land för att se nånting. Förr var det så endast på tankfartygen men nu gäller det alla.

Säkerhetskultur till sjöss undersöks

Åbo universitet med i projekt för att utveckla sjösäkerheten.

Gösse Storfors

Metku heter ett projekt som som ska granska sjösäkerhetens utveckling.

Projektet startade vid Åbo universitet i början av året och har sen dess fått flera samarbetspartners.

Namnet kommer från den finska förkortningen för "utvecklingen av sjöfartens säkerhetskultur" (merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittäminen).

– Den internationella ISM-koden trädde i kraft för tio år sedan. Nu vill vi bland annat undersöka vilken inverkan den haft på sjösäkerhetens utveckling, berättar professor **Ulla Tapaninen** vid Åbo universitet.

Hon menar att tanken om att kontinuerligt utveckla sjösäkerheten är bristfällig, kanske beroende på att det finns en kultur bara i ledande positioner, som hos rederier.

– Någon folkrörelse som när det gäller kärnkraft finns inte. I stället är sjöfartens historia full av exempel på att man alltid vidtar åtgärder efter någon större olycka, börjande från Titanic.

– Och till exempel ISM-koden kom strax efter Estonias förlisning. Men hur har man sen gått vidare? Hur beaktar man den ökade olycksrisken med den ökande trafiken av oljetransporter och andra farliga laster både ute på Finska viken och in i hamnarna? Det är såna saker vi ska försöka utreda.

Tapaninen tror att tiderna har förändrats.

– Förr sade man att sjöfolk är fatalister och nöjer sig med det som sker. Men vi har kommit till att de verkligen bryr sig om säkerheten.

Metku-projektet ska vara slutfört i mitten av 2010.

Frida. Vidar Shippings nyaste och största fartyg finns just nu i Kuopio. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Tuff höst för Vidar Shipping

Rederiet med huvudkontor i Åbo väntar med att satsa i nytt fartyg.

Gösse Storfors

Rederi Ab Vidar eller Vidar Shipping i internationella termer grundades hösten 1999 .

I dag äger rederiet tre fartyg som befraktas av Meriaura. Rederiet har kontor på Hampspinnaregatan i Åbo men är registrerat i Helsingfors.

– Det står Helsingfors som hemort i aktern på fartygen – på svenska, säger skeppsredare **Vidar Tollander**.

Tollander förklarar det med att han är född i Helsingfors även om han har gått i skola i Åbo – man blir inte Åbobo så lätt. Han har tagit både sjökaptensexamen och vaktmaskinmästarbrev i Åbo och var till sjöss från 1990.

Också under de nio år som han haft eget rederi har han varit fem år till sjöss och hittills endast fyra i land, två år på Meriaura och de senaste två åren på eget kontor.

– Intresset för sjömansyrket har alltid funnits. Det växte sakta men fick en ordentlig kick när jag i nian var prao på ett ro-rofartyg till England. På samma sätt växte beslutet om att grunda ett eget rederi fram, sakta men säkert.

Det första fartyget Pamela köptes i november 1999 av VG Shipping i Nådendal. Det är endast 45 meter långt med rak "avhuggen" akter, byggd för att passa i de engelska slussarna. Fartyget lastar 970 ton, är byggt 1978 och fyllde 30 år i oktober.

Våren 2003 såldes Pamela tillbaka till VG Shipping för att 2007 återgå till Vidar Shipping. Med försäljningen 2003 finansierades köpet av Helga, byggd i Holland som flodfartyg 1984 och med en lastkapacitet på 2 150 ton.

Först år 2007 utökades fartygen med Frida, byggt 1984 och med en lastkapacitet på 2 200 ton.

– Så länge vi hade bara ett fartyg kunde jag själv vara till sjöss emellanåt. Nu, med 30 anställda, finns det inte en chans. Redan bemanningsadministrationen håller mig fullt sysselsatt.

Vidar Tollander.
Foto: Gösse Storfors

På kontoret finns förutom Tollander bara en heltidsanställd, **Björn Lehtovirta**. Han sköter betalningsrörelsen och jobbar med säkerhetsfrågor men för närvarande är han påmönstrad som styrman.

– Det är stor brist på styrmän. De föredrar att jobba på däck på bilfärjorna med regelbundna arbetstider vecka–vecka, säger Tollander.

Under intervjun får Tollander ett samtal från Fridas skeppare. Det blir en lång diskussion om olika åtgärder.

– Frida är i Kuopio och där är det ganska trångt, skrattar Vidar Tollander efter samtalet.

– Det är inte ofta vi är uppe i Saimen och insjösystemet men nu är det tredje gången på kort tid. I år har våra fartyg i stället varit flera gånger till Lidköping i Vänern. Annars har det under de senaste två åren mest varit trampfart i Östersjön. Det går i vågor beroende på marknadsläget. 2005 körde vi en hel del genom Kielkanalen till Nordsjön.

Vidar Shippings fartyg transporterar "allt mellan himmel och jord" men Tollander påpekar att rederiets små fartyg lämpar sig bra för olika projektlaster. Dessutom kan de ta sig fram till många svårnåbara hamnar.

– Med Helga har jag varit i Bryssel och man kommer till Paris också. Man torde komma ända till Basel med den. Den har liten djupgång också i full last och man kan fälla ner taket för att komma under broar. Pamela igen har en stark botten för att kunna stå på bottnen under lågvatten och lasta och har också gjort det många gånger. I jämförelse med dem är Frida ett mera normalt fartyg.

Pamela är troligen det minsta fartyget under finländsk flagg i utrikestrafik. Men 30 år gammal börjar hennes saga vara all. Hon har varit till salu en tid men i och med finanskrisen försvann alla köpare från marknaden.

– Vi hade också planer på att köpa ett nytt större fartyg. Men nu är det så osäkra tider att man inte vågar satsa. Fartygspriserna har stigit samtidigt som skrotpriserna sjunkit. Det är svårt att få finansiering.

Vidar Tollander säger att hösten har varit tuff men att krisen hittills inte har påverkat frakterna i högre grad. Det har funnits last att frakta men Vidar Shipping är säkert inte de enda som väntar och ser tiden an just nu.

– Efter snart 20 år inom sjöfarten tänker vi inte försvinna från marknaden även om det finns tyngre dagar ibland. Om man är företagare till sinnet kommer man nog alltid upp till ytan igen.

ME GROUP
MARIEHAMN, HELSINKI
TURKU, RAUMA, OULU
STOCKHOLM, TALLINN
WWW.MEGROUP.FI

Vulkanö. Santorini i Grekland besöks sommartid av flera kryssningsfartyg per dag. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Allt fler vill åka på kryssning

Efterfrågan ökar också i Finland men fortfarande ligger vi långt efter våra nordiska grannländer.

Pär-Henrik Sjöström

Trots att knappast någon annan nationalitet kryssar så mycket med färja som vi finländare, är vi väldigt dåligt representerade på kryssningsfartyg i internationell trafik.

Men är inte kryssningar dyra och något som endast rika amerikanska pensionärer sysslar med? Fel, och fel igen.

Amerikanerna är med god marginal världens kryssningsfolk nummer ett, men antalet europeiska resenärer ökar snabbast. Det är förstås dyrt att kryssa, men egentligen är det inte dyrare än vanliga charterresor om man tar i beaktande produktens kvalitet och hur mycket det ingår i priset – ombord är det helpension.

Medelåldern på kryssningspassagerarna är i dagens läge omkring femtio. Ingen behöver vara rädd för att bli uttråkad ombord – fartygen är ofta planerade med tanke på den amerikanska marknaden och där har man betydligt större krav på att ett ständigt utbud på olika aktiviteter än vi har här i Finland.

Det är enkelt att boka en resa. Allra enklast är det att vända sig till en resebyrå som ordnar allting. Sanna Eriksson vid Resebyrå Forte i Pargas berättar att de skräddarsyr kryssningspaket.

– De inkluderar flygresor, eventuella hotellövernattningar och transporter till och från fartyget.

Eriksson säger att såväl äldre som yngre resenärer visar ett allt större intresse för kryssningar.

– Kryssningar i Medelhavet är populära bland pensionärer eftersom flygtiden är relativt kort och det är bekvämt att ta sig dit. De som kryssar i Karibien är ofta barnfamiljer som kanske kombinerar kryssningen med ett besök i Disney World.

Det går också att boka både kryssning och flygresor på egen hand över internet. Men det kräver att man är aktiv och på egen hand skaffar information.

På en kryssning krävs språkkunskaper. Ombord gäller det att kunna engelska eller något annat stort språk, beroende på vilket fartyg man väljer. Det enda rederiet som erbjuder kryssningar med finländsk personal är inhemska Kristina Cruises.

Destinationer finns det gott om kring hela världen. De största är Medelhavet, som är populärast bland européer, samt Karibiska havet, där den överlägset största kapaciteten finns tack vare närheten till den nordamerikanska marknaden.

Finnmatkat, som ingår i den internationella resegruppen Tui, inkluderar kryssningar i sin katalog.

Informationschef **Anu-Eveliina Mattila** säger att intresset för kryssningar stadigt ökar i Finland, även om volymerna är betydligt mindre än i t.ex. Norge och Sverige.

– Vi har i år sålt kryssningar till cirka 1 500 resenärer i Finland. Volymerna ökar årligen med ca 10 procent, upplyser Mattila.

Hon tror definitivt att den positiva utvecklingen kommer att fortsätta.

– Vi kommer att sälja allt fler kryssningar med reguljärflyg i framtiden medan utbudet av paketresor kommer att behållas på nuvarande nivå.

Tillväxt på den finska marknaden skapas genom att satsa på nya destinationer, kvalitetsrederier med förstklassiga fartyg och ett intressant urval. Responsen från de resenärer som prövat på att göra en kryssning har alltid varit överväldigande.

– Vi har enbart fått positiv feedback eftersom kryssningsfartygen och deras servicenivå nästan utan undantag överträffar finländarnas förväntningar.

Stor och Flexibel
Turku Repair Yard Ltd
P.O.Box 212
FI-21101 NAANTALI
tel. +358 2 445 11
24h +358 40 553 3491
Voyage repairs &
Westfalia separator service
Toni Lindström +358 40 510 6955
www.turkurepairyard.com
TURKU REPAIR YARD LTD

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

Rederi AB Lillgaard
www.lillgaard.aland.fi

Ny flytdocka på önskelistan

Korta leveranstider och bra kvalitet är trumfkort för Åbo reparationsvarv i hård internationell konkurrens.

Pär-Henrik Sjöström

I juni 2007 köptes Turun Korjaustelakka Oy (Åbo reparationsvarv) i Nådendal av den estniska industrikoncernen BLRT Grupp AS, som redan innan dess ägde reparationsvarv i Tallinn och Klaipeda.

Med sin torrdocka, som är den största för fartygsreparationer i Östersjöregionen, kompletterade Åbo reparationsvarv BLRT-koncernens utbud på reparationskapacitet.

Några större förändringar i det dagliga arbetet har ägarbytet inte inneburit. De nya ägarna blandar sig inte i den operativa verksamheten, upplyser Turun Korjaustelakkas verkställande direktör **Hans Sundqvist**.

– Vi har ett visst samarbete inom gruppen och den största förändringen är att vi får låna svetsare och plåtslagare när vi snabbt behöver mer arbetskraft. Just nu sysselsätter vi ett tiotal estniska svetsare.

Sundqvist hoppas att de nya ägarna i framtiden kommer att göra investeringar i anläggningen för att utveckla verksamheten.

– Vi skulle främst behöva en blästringshall och en målningshall samt en ordentlig plåt- och svetshall eftersom den nuvarande är för liten.

Sundqvist skulle också gärna se att varvet fick en större flytdocka. Alternativt kommer den nuvarande flytdockan att renoveras med egen personal eftersom det är ont om flytdockor i bra skick på andrahandsmarknaden.

Sundqvist berättar att konkurrensen om reparationsarbetena är hård, men att utbudet på kapacitet hållits på en relativt konstant nivå under flera år. Förutom Åbo reparationsvarv är det endast två andra varv vid Östersjön som klarar av att docka stora tankfartyg i den så kallade Aframax-storleken med en dödvikt kring 100 000 ton. Dessa varv är Remontowa i Gdansk och Blohm+Voss i Hamburg.

Just nu satsar Åbo reparationsvarv speciellt på att försöka komma in på den ryska marknaden efter en lång paus.

– Som en av våra projektchefer har vi anställt **Anatoly Gruba** som tidigare var försäljningschef på Tallinnvarvet och kan den ryska marknaden. Under året har vi redan haft två ryska reparenter och vi räknar med att det är inom denna sektor vi kan växa, berättar Sundqvist.

Det är speciellt den ökande tankfartygstrafiken på ryska hamnar som Sundqvist räknar med att kan ge mer jobb. Därtill kommer man också att försöka få större bulkfartyg som nya kunder.

– Vår geografiska placering är idealisk med tanke på trafiken till Ryssland.

Till Kanada. Under hösten har Tallinks färja Superfast IX dockats i Nådendal inför en längre charter till det kanadensiska rederiet Marine Atlantic. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Färjerederierna är för närvarande reparationsvarvets viktigaste kunder.

– Det är fråga om korta dockningar med enormt mycket arbete, påpekar Sundqvist.

Han betonar att Åbo reparationsvarv är allra bäst just på traditionella årsdockningar med snabbt tempo, där fartyget stannar en vecka eller några dagar mer. Dessa passar varvets lilla organisation.

– Vi har 85 anställda och dessutom 30 målare i dotterbolaget LTT. Vi gör en tredjedel av de årliga arbetstimmarna själv, resten sköts av underleverantörer. Mindre jobb klarar vi av med enbart egen personal, berättar Sundqvist.

Men varvet gör givetvis också större reparationsarbeten. En mer omfattande dockning utförs för närvarande på Superfast IX, som Tallink chartrat ut till Kanada. Innan leveransen ska hon anpassas för sin nya trafik.

Även om Åbo reparationsvarv nu hör till en storkoncern betyder det inte att jobben strömmar in av sig själv.

– Vi marknadsför vår verksamhet helt separat och vi konkurrerar om vissa jobb med de övriga varven inom gruppen. De kan offerera ett billigare pris men vårt trumfkort är att vi har kortare leveranstid, säger Sundqvist.

Han påpekar att Åbo reparationsvarv har ett gott rykte bland de rederier som opererar färjor och ro-rofartyg i linjetrafik, där exakta leveranstider är ett måste.

– Prismässigt kan vi också konkurrera med alla andra varv i regionen med undantag för de baltiska staterna. Vi håller ungefär samma prisnivå som i Sverige och Tyskland, men även i Baltikum stiger prisnivån hela tiden.

Mer kapacitet. Åbo Reparationsvarvs vd Hans Sundqvist i varvets flytdocka. Han skulle gärna se att varvets ägare skulle investera i en större flytdocka. Foto: Pär-Henrik Sjöström

NaviGate 2009
Kontakmässa för den maritima industrin
Välkommen på sjöfarts-industrins kontaktmässa
Planering • Metallarbete • Maskinrum • Däcksutrymmen
Utrustning • Materialutvecklare • Offshore • Säkerhet
Arbetskrafts- och rekryteringsverksamhet • Skolning
Sjöfartsteknisk utrustning
28.-29.4.2009
MERITEOLLISUUSYHDISTYS
Työvoima- ja elinkeinokeskus
OSKE
www.navigate-info.fi
Mera information: Laura Liponkoski, 050 592 8599
laura.liponkoski@turunmessukeskus.fi
ÅBO MÄSS- OCH KONGRESSCENTRUM

Alandia nu enda inhemska sjöförsäkringsbolag

Utvecklades från den finländska marknaden till att bli ledande inom sjöförsäkringar.

Gösse Storfors

Åländska Alandia-Bolagen är numera det enda återstående finländska sjöförsäkringsbolaget.

Genom enheten Alandia Marine tecknar företaget sjöförsäkring inte enbart för finländsk sjöfart – där man har en marknadsandel på 40 procent – utan är också ledande i Sverige och Balticum. Alandia Marine erbjuder skräddarsydda heltäckande försäkringslösningar för både redarens "hardware" dvs. fartyget och "software" dvs. besättning.

Avdelningschef Jan Limnell vid Alandia Marine berättar att Alandia Marine grundades 1938.

– Alandia föddes ur den åländska och finländska sjöfarten och ägs av försäkringstagarna det vill säga redarna.

Jan Limnell.

I dag försäkrar bolaget cirka 1 600 fartyg till ett värde om 4 miljarder euro och har en premievolym om 25 miljoner euro.

Limnell säger att riskerna har ökat i och med sjöfartens snabba tillväxt under de senaste åren. Den ökade fartygstrafiken och bristen på kvalificerade besättningar syns redan i skadestatistiken.

Samtidigt har de höga stålpriserna och bristen på kapacitet på reparationsvarven lett till att skadekostnaderna ökat dramatiskt. Samma skada som för fem år sedan kostade 200 000 euro att reparera kostar idag 400 000. De ökade kostnaderna drabbar i slutändan redaren genom högre premier och självrisker.

– Den pågående finansoron drabbar också sjöförsäkringsmarknaden. Återförsäkringskapacitet försvinner till andra försäkringsgrenar där man kan vänta sig bättre resultat. Eftersom det inte finns någon finansavkastning att subventionera de försäkringstekniska resultaten med, ökar förväntningarna på de försäkringstekniska marginalerna. Det i sin tur betyder premieökningar, menar Limnell.

Alandia Marine har de flesta återförsäkringsprogrammen placerade på Londonmarknaden.

– Rederierna i Finland och Sverige drivs professionellt och fartygen har kvalificerade besättningar som gör att skadeutvecklingen är bättre än för den internationella sjöfarten. Vi hoppas också att den nya sjöfartspolitiken i Finland skall leda till nyinvesteringar som leder till flera fartyg på finländska kölar. Detta innebär helt klart en säkrare sjöfart.

Den internationella bunkerkonvention har gett mycket jobb på senaste tiden. Den har ratificerats av flera länder men i Finland sker det först nästa år. Enligt konventionen måste man kunna visa att man har en försäkring som täcker bunkern ombord i fall av till exempel miljöspill.

– Eftersom Finland ännu inte har ratificerat konventionen måste rederierna skaffa sig certifikat utomlands. Vi har ställt ut blue cards åt dem för det ändamålet, säger Limnell.

– En rätt ny sak som vi är ganska ensamma om, är att kunna erbjuda är en P&I-försäkring för redare. Den är avsedd för mindre last- och passagerarfartyg och fungerar som en trafikförsäkring. Om EU får sin vilja igenom blir den obligatoriskt för fartyg från 300 ton uppåt.

Ab Ronja Marin Ltd
Tuvängen 2 · FI-21600 Pargas · Finland
Tel: +358 40 504 2662
email: info@ronjamarin.fi
www.ronjamarin.fi

Tailor made Solutions – Short Sea & Inland Shipping
mv Riona 1160 DWCC
fully boxed
2 movable bulkheads
Built 1988
mv Ramona 1450 DWCC
fully boxed
2 movable bulkheads
Built 1985

Prima Shipping Oy Ab
PRIMA SHIPPING OY AB is a family business founded 1987.
FLEXIBLE AND RELIABLE Good reputation, client orientated operations with 1200 - 3000 dwt ships.
PRIMA SHIPPING OY AB employs 70 persons and carried in 2007 with 6 ships 1,1 million tons of cargo for the industry.
COMPANY OPERATES FOLLOWING VESSELS

M/V Cleopatra	2954 dwt
M/V Carissa	2627 dwt
M/V Celina	2521 dwt
M/V Carisma	2086 dwt
M/V Casandra	1901 dwt
M/V Celia	1280 dwt

Krämaregatan 2, 06100 Borgå, tel. +358 19 521 1100, fax +358 19 521 1162, www.primashipping.fi

FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

Specialbyggd ponton för projektlaster

Österled och Nostokonepalvelu samarbetar i unikt nybyggnadsprojekt.

Pär-Henrik Sjöström

Rederiet Idäntie Ky – Österled Kb har i många år genomfört skeppningar av krävande projektlaster tillsammans med Nostokonepalvelu Oy, som är expert på rullande specialtransporter och tunglyft.

Nu utökas samarbetet ytterligare i slutet av november då det gemensamma nybygget Big Partner levereras från varvet Uudenkaupungin Työvene i Nystad.

Big Partner är en ponton som specialkonstruerats för de transporter som Österled och Nostokonepalvelu erbjuder. Österled kommer att fungera som redare för pontonen och tillhandahåller även den bogserare som ska dra den.

– Big Partner blir den första nybyggda pontonen i Finland på över 20 år, säger **Erik Nylund** från Österled.

Big partner är en exceptionellt väl utrustad ponton. Ett tjugotal funktioner ombord kan fjärrstyras per radio från bogseraren, inkluderande start av hjälpmotor och hydraulikpumpar samt kontroll av bogpropellern. Vidare är ballasthanteringen fjärrstyrd.

– Vi kan börja pumpa ballasttankarna redan innan vi kommer till hamn och på motsvarande sätt behöver vi inte utföra tömning av ballasttankarna i hamn utan kan göra detta under gång så att vi kommer iväg fortare, berättar Nylund.

Pontonen är konstruerad för att kunna bogseras med en relativt hög fart. Det är i första hand den kraftiga bogseraren Turva som kommer att dra Big Partner. Det före detta sjöbevakningsfartyget har visat sig vara ett mycket lyckat köp.

– Sådana fynd gör man inte varje dag, medger Nylund och berättar att fartyget var i ypperligt skick när det köptes 2006.

– Fartygets sjögående egenskaper är i en klass för sig och dragkraften i förhållande till maskinstyrkan är utomordentlig, vilket gör fartyget ekonomiskt i drift. Big Partner är dessutom konstruerad för att kunna bogseras med närmare 10 knops fart. Vanligtvis går det inte att bogsera vanliga pontoner med mer än hälften av denna fart.

I synnerhet på hösten då vädret snabbt kan skifta kan det vara svårt att ha tillräckligt långa perioder med svag vind för att klara av en transport som ska gå över längre sträckor i öppen sjö.

– Om man kan hålla dubbelt högre fart halveras den tid som det behövs för att komma in på mer skyddade vatten och bogseringen är inte lika beroende av långa perioder med stabilt väder, påpekar Nylund.

Nostokonepalvelu svarar för att lasten kommer ombord på pontonen och att den säkras så att transporten kan genomföras på ett tryggt sätt. När pontonen kommer fram till destinationshamnen är man på plats och lossar ekipaget.

– Närmare 95 procent av alla laster rullas ombord på speciallavetter, förklarar **Matti Nieminen**, projektingenjör vid Nostokonepalvely Oy.

Lavetterna är modulära och kan sammanfogas i olika kombinationer beroende på lastens vikt och utformning.

– Vi transporterade nyligen en 500 tons generator till Olkiluoto på två lavetter med 12 axlar vardera bredvid varandra så att vi fick ett sex meter brett transportunderlag med sammanlagt 192 gummihjul under, berättar Nieminen.

Nostokonepalvelu har både konstruerat och byggt pontonens ramper i för och i akter. Akterrampen är 12 meter bred vilket gör det möjligt att hantera mycket breda fordon.

Nieminen berättar att sjövägen ofta är den enda möjligheten när det gäller att transportera stora och tunga laster.

– Om vikten på det som ska transporteras överskrider 120–130 ton brukar det vara enklast att använda sjövägen.

Till sin konstruktion är Big Partner mycket robust. Däcket har byggts av porten till torrdockan vid Nordsjövarvet i Helsingfors, vilket avsevärt reducerat stålarbetet och därmed även priset på nybygget. På däcket löper balkar som underlättar och påskyndar säkring av lasten. Nylund är mycket nöjd med kvaliteten på arbetet.

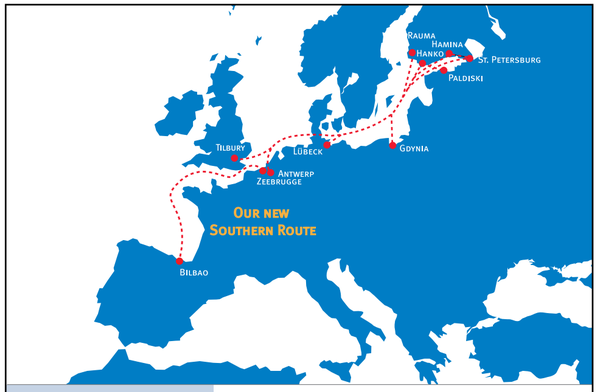
– Uudenkaupungin Työvene har gjort ett förstklassigt jobb, understryker han och ser fram emot att få ta i bruk Finlands modernaste och effektivaste ponton efter att den sjösatts och provturerna blivit avklarade.

Snart sjösättningsklar. Pontonen Big Partner på nybyggnadsbädden vid Uudenkaupungin Työvene i Nystad. Foto: Österled

Väl byggd. Big Partner är av robust konstruktion och beställaren är även nöjd med kvaliteten på arbetet. Foto: Pär-Henrik Sjöström

SeaRail
www.searail.net
EFFEKTIVA, MILJÖVÄNLIGA
JÄRNVÄGSTRANSPORTER
MELLAN FINLAND, SKANDINAVIEN
SAMT EUROPEISKA KONTINENTEN

VÄSTRA FINLANDS SJÖBEVAKNINGSSEKTION
För din säkerhet till sjöss
Sjöräddningens riksomfattande alarmnummer
0204 1000
Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard
www.sjobevakningen.fi



WWW.TRANSFENNICA.COM
Belgium
- Transfennica Belgium B.V.B.A., Antwerp
tel. +32 3 570 9292 / fax. +32 3 570 9299
info.belgium@transfennica.com
- Transfennica Belgium B.V.B.A., Zeebrugge
tel. +32 50 368 800 / fax. +32 50 368 801
zeebrugge@transfennica.com
Estonia
- Transfennica Oü, Paldiski
tel. +372 6 318 870 / fax. +372 6 742 422
info.paldiski@transfennica.com
Finland
- Transfennica Ltd, Helsinki
tel. +358 9 132 62 / fax. +358 9 652 377
info.general@transfennica.com
- Transfennica Ltd, Hamina
tel. +358 9 132 6327 / fax. +358 5 747 7450
info.hamina@transfennica.com
Germany
- Transfennica Deutschland GmbH
tel. +49 451 484 850 / fax. +49 451 484 8521
info.germany@transfennica.com
The Netherlands
- Transfennica Nederland B.V.
tel. +31 20 44 87 600 / fax. +31 20 44 87 666
amsterdam@transfennica.com
Poland
- Transfennica Polska Sp. z o.o.
tel. +48 58 660 1260 / fax. +48 58 660 1266
info.poland@transfennica.com
Russia
- OOO Transfennica Russia
tel. +7 812 332 2989 / fax. +7 812 332 2995
info.russia@transfennica.com
Spain
- Transfennica Iberia S.L.
tel. +34 94 483 1659 / fax. +34 94 483 7320
bilbao@transfennica.com
U.K.
- Transfennica (UK) Ltd
tel. +44 1375 363 900 / fax. +44 1375 840 888
info.uk@transfennica.com
TRANSFENNICA
Highway of the sea

MEMBER OF the spliethoff group

Viking Line satsar på nöjda kunder

Volymtillväxt visar att introduktion av nybyggen inte är det enda sättet att skapa tillväxt.

Pär-Henrik Sjöström

Under sitt senaste verksamhetsår har Viking Line lyckats öka sina passagerarvolymer på alla linjer trots en vikande marknad i trafiken mellan Finland och Sverige.

Antalet passagerare har ökat speciellt kraftigt på linjerna Helsingfors–Tallinn och Mariehamn–Kapellskär där Viking Line introducerat nytt tonnage. Att tillväxt noteras även på de övriga linjerna visar enligt vice verkställande direktör Boris Ekman att introduktion av nybyggen inte är det enda sättet att klara sig i konkurrensen.

– Våra siffror visar att nya fartyg inte är det enda sättet att konkurrera och att det även finns andra element i konkurrensen.

Tuomas Nylund, direktör för koncernens externa information och samhällsrelationer, är inne på samma linje som Ekman.

– Vår lönsamhet är god, volymerna har ökat men också den genomsnittliga intjäningen per passagerare har gått upp, påpekar Nylund.

Viking Lines strategi är att satsa på selektiv kvalitetsledning, vilket innebär att man fokuserar på de kvalitetsfaktorer som korrelerar mest med hög kundtillfredsställelse.

– Vi ska ha ett förmånligt pris i förhållande till kvaliteten. Därför fokuserar vi nu på de delområden som våra marknadsundersökningar och feedback från kunderna visar att våra resenärer uppskattar mest.

Enligt Nylund är de viktigaste kriterierna för kunderna ett vänligt bemötande, god mat, bra underhållning och att det är rent och snyggt ombord. Dessutom ska det finnas möjligheter till attraktiv shopping.

Lyckad ombyggnad. Tuomas Nylund (t.v.) och Boris Ekman tycker att höstens ombyggnad av Amorella är lyckad. Foto: Pär-Henrik Sjöström

För att bättre kunna leva upp till dessa krav har Viking Line under de senaste åren satsat 20 miljoner euro på att fräscha upp sina fartyg. Programmet avslutades tidigare i höst då Amorella återvände till Åbolinjen efter två och en halv vecka på varv i Landskrona i Sverige.

Hela butiksområdet på entrédäcket har byggts om och förnyats och ett däck upp har à la carterestaurangen och puben genomgått en ansiktslyftning. Även konceptet i restaurangerna har förnyats. En nyhet är vinbaren Tapas & Wine Bar som erbjuder en barmiljö utan underhållning för dem som vill sitta i lugn och ro. Den tidigare à la carterestaurangen heter numera Ella's och är en familjerestaurang i italiensk-amerikansk stil.

Vidare har bastuavdelningen förnyats och diskoteket akterut på däck 9 har byggts om till ett utrymme för olika klubbaktiviteter eller evenemang för grupper. Dessutom pågår en etappvis uppgradering av passagerarhytterna ombord.

Ekman räknar med att Viking Line fortsättningsvis kommer att ha en stark marknadsposition.

– För att vi få lönsamhet på Åbolinjen behövs picknickpassagerare, kort- och långruttsresenärer, kryssningspassagerare och frakt. Vi har visserligen budgeterat ned våra volymer något, men vi räknar med att de åtgärder vi nu har vidtagit beträffande fartygen tillsammans med en kunnig personal innebär att vi kan försvara vår marknadsposition några år tills vi själva kommer med någonting nytt.

Ekman säger att de följande stora investeringarna som Viking Line gör kommer att gälla nya fartyg till Åbolinjen.

– De nya fartygen kommer fortfarande att vara bil- och passagerarfärjor, men de kommer antagligen att ha mer fraktkapacitet än de nuvarande färjorna, säger Ekman.

Han understryker att Viking Line kommer att ha en stabil grund på alla sina linjer för en lång tid framöver när man får in nya fartyg på Åbolinjen.

– Detta är fint för kunderna och garanterar att man kommer att kunna resa förmånligt mellan Finland och Sverige även i framtiden.

Sjöfartsråd. Skeppsredare Hans Langh är nummer 36 i ordningen av finländska sjöfartsråd. Han bedriver också jordbruk på gården Alaskartano i Pikis. Foto: Pär-Henrik Sjöström

Sjöfartsråd med sinne för jordbruk

Hans Langh har förlänats titeln sjöfartsråd för mångårigt arbete för sjöfartens bästa.

Pär-Henrik Sjöström

När skeppsredare **Hans Langh** i augusti blev Finlands senaste sjöfartsråd var det endast 35 personer före honom som hade tilldelats denna titel sedan Finland blev självständigt.

Langh uppskattar att hans arbete för att skapa bättre verksamhetsförutsättningar för sjöfarten i Finland uppmärksammades.

I slutet av 1980-talet var han tillsammans med **Alpo Mikkola** och Kaj Engblom starkt engagerad i frågor som berörde småtonnagets vara eller inte vara. Detta ledde till att småtonnageföreningen bildades, för att bevaka de mindre lastfartygsrederiernas intressen.

– Den privata rederiverksamheten höll på att ta slut men vi lyckades vända utvecklingen genom att förhandla fram egna arbetsavtal för de mindre lastfartygen, berättar Langh.

Staten lovade dessutom räntestöd för nyanskaffningar av fartyg, vilket ledde till att flera rederier beställde nya fartyg.

För första gången på mycket länge såg det ljust ut för småtonnaget, men bakom framgångarna fanns mycket arbete.

– Jag tillbringade sammanlagt ett och ett halvt år i riksdagens café med att informera och argumentera om hur nödvändigt räntestödet är, minns Langh.

Det gällde att övertyga två tredjedelar av alla 200 riksdagsledamöter om att Finland verkligen behöver sitt småtonnage.

– Vi fick med detta arbete igång en investeringsboom som saknar senare motsvarighet bland de privata rederierna.

Hans Langh var också en av nyckelpersonerna när sjöfartsbranschen på 1990-talet arbetade för att få till stånd det så kallade parallellregistret för att reducera rederiernas lönekostnader genom återbetalning av de ombordanställdas socialavgifter och andra arbetsgivaravgifter.

Även denna gång vistades Langh mer eller mindre på heltid i Helsingfors i ett och ett halvt års tid.

– Med stödpaketet kom vi nära den internationella lönenivån, men nu har bemanningskostnaderna igen stigit så mycket att vår konkurrenskraft har minskat trots att vi på lönesidan får alla stödformer som EU accepterar, påpekar Langh.

Langh anser att det nu gäller att göra något på bemanningssidan om det ska gå att idka sjöfart på lång sikt under finsk flagg.

– Först nu börjar diskussionen om blandbesättningar på allvar komma igång i vårt land. Men jag är rädd för att några drastiska åtgärder för att trygga den finska handelsflottans fortbestånd inte kommer att vidtas förrän antalet fartyg minskat ytterligare.

Försörjningsberedskapscentralen – som bl.a. ansvarar för att transporter, upplagring och distributionssystem fungerar på en tillräcklig nivå under en eventuell kris – har enligt Langh redan uttalat sig om att det finns för få fartyg under finsk flagg.

Om beredskapsfrågan allmänt ges högre prioritet tror han det kan finnas möjligheter till liknande arrangemang som det räntestöd som räddade småtonnaget i slutet av 1980-talet.

– Exempelvis med hjälp av statsgarantier kunde bankerna bevilja lån för fartygsanskaffningar till rimliga marginaler.

Redan som 15-åring blev Hans Langh företagare då han tog över ansvaret för gården Alaskartano i Pikis utanför Åbo.

Han grundade Industri- och fartygssanering Hans Langh 1973, som bl.a. utförde rengöringsuppdrag för varvsindustrin. Delägare i ett fartyg blev Langh 1980, då han köpte en andel i torrlastfartyget Magdalene. Sitt första egna fartyg köpte han 1983.

Hans Langh är redare ut i fingerspetsarna men han är också stolt över sin bakgrund som jordbrukare. Han gick i jordbruksskola på 1960-talet och lärde sig då yrket från grunden.

– Jag kan fortfarande en hel del om jordbruk även om jag inte kört traktor på 30 år, erkänner han.

Jordbruket sköts av en förvaltare, som Hans Langh dagligen diskuterar praktiska frågor med. Han och hans döttrar köper även mer mark när tillfälle yppar sig. Alaskartano har i dagens lägen en total areal på 500 hektar, varav 250 hektar är odlad jord.

– I Finland finns det inte så många gårdar i denna storleksklass. Dessutom är såväl maskinpark som åkrar och skogar i toppskick.

Ny skiva med Shanty Singers

Körens femte inspelning utkommer i december.

Gösse Storfors

Shanty Singers ger ut en ny CD-skiva i mitten av december. Det blir den femte inspelningen som kören gör.

Tidigare har man gett ut två LP-skivor, en C-kassett och en CD-skiva, som utkom år 2000 innan kören åkte till en sjöfartsfestival i Brest.

Håkan Myréen är ordförande i Shanty Singers sedan 1999.

– Vi har sjungit en hel del för oss nya sånger på senaste tiden. Vår dirigent **Björn-Olof Mårtenson** tyckte att vi borde ta vara på dem när vi är i god trim.

Den nya skivan innehåller 24 sånger, en och annan godbit har man smugit in bland det nya materialet.

Shanty Singers startade 1970 för Kap Hornare vid Skeppsbefälhavareföreningen i Åbo.

Numera fungerar den som en arbiskör och är öppen för vem som helst. Det finns inte så många gamla Kap Hornare kvar men Håkan Myréen framhåller att Shanty Singers syfte är att hålla den gamla sjömanstraditionen med shantysånger vid liv.

– Vi har redan fått en del nya medlemmar och tar gärna emot flera.

Myréen berättar att kören då och då blir inbjuden att uppträda på celebra tillställningar.

På Konstens natt i Helsingfors för ett år sedan sjöng Shanty Singers på Nationalmuseum för att ge saltstänk åt den Ålandsutställning som ordnades där. Och när man firade 250-årsminnet av Utös fyrljus sommaren 2004 var Shanty Singers också på plats.

Shanty Singers. Här uppträder kören vid Utö fyrljus 250-årsjubileum.
Foto: Gösse Storfors

Åbo mässcentrum. Här ordnas den andra NaviGate-mässan i slutet av april nästa år. ÅU-foto

Mässan NaviGate igen i Åbo

Arrangeras i april för andra gången.

Gösse Storfors

NaviGate 2009 heter sjöfartsbranschens andra kontaktmässa som ordnas den 28–29 april nästa år i Åbo Mässcentrum. Den första hölls i fjol och samlade nästan 160 företag i branschen under samma tak.

– Huvudtemat den här gången blir bildandet av nätverk. Under mässan erbjuds deltagarna möjligheter att skapa nya kontakter. Via en internetsida kan man stämma träff med andra företagare personligen till och med under samma dag, berättar mässans projektchef **Laura Liponkoski**.

Ett av huvudmålen med NaviGate är att visa finländsk innovativitet och konkurrenskraft.

Sjöindustrins internationella prägel, teknologiska kunnande och utvecklings- och forskningsarbete är också viktiga element på mässan.

– Programmet i sin helhet är inte fastslaget ännu men avsikten är bland annat att bjuda på föreläsare av högsta klass, säger Liponkoski.

Hon tillägger att man redan har fått in en hel del anmälningar. Anmälningstid har man tills det återstår en månad till själva mässan, om det finns plats.

Mera skattefritt i resväskan

Snart är det möjligt för resenärer att hämta mera skattefria varor från länder utanför EU. Omläggningen gäller dock inte importen av skattefria cigaretter, och av alkoholprodukterna omfattas endast vinet.

I dagsläget får privatpersoner importera skattefria varor, förutom tobak och alkohol, för 175 euro. Från början av december höjs maximigränsen för båt- och flygpassagerare till 430 euro och för övriga till 300 euro.

De nya reglerna gäller också för trafiken mellan Åland och fasta Finland.

Alkohol- och tobaksprodukter inkluderas inte då man räknar ut det sammanlagda priset på skattefria importprodukter, utan har sina egna maximikvoter. I december höjs mängden skattefritt vin från två till fyra liter, medan de andra kvoterna inte förändras.

Riksdagen godkände enhälligt lagändringarna, som bygger på EU-direktiv. (FNB)

Tidsenliga tjänster för sjöfarten

FINSTASHIP

Rederiverket
Kägelstranden 10, FI-02150 Esbo, Finland
Telefon (växeln): 030 620 7000
www.finstaship.fi

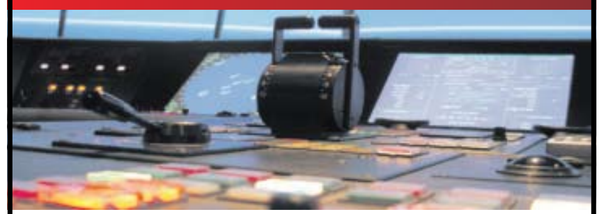
FREDAG 21 NOVEMBER 2008
ÅBO UNDERRÄTTELSER: TEL: (02) 274 9900. E-POST: NYHETER@FABSY.FI

CHIPS OCH CADILLACS

Detta är bara ett litet exempel på varor man anförtror oss; potatischips som kräver låg fuktighet, rätt temperatur och försiktig behandling; lyxbilar som kräver rena, skyddade och välbevakade områden. Hos oss kan du faktiskt förvara allt – såväl stora varor som små, mjuka som hårda, livsmedel som textilier. Vi har utrymmen, kapacitet och kunnande för all slags varuhantering och förvaring. Hos Frilagret i Åbo är dina varor i trygga händer.

TURUN VAPAA VARASTO
www.turunvapaavarasto.fi

Sjöfartsutbildning i Åbo sedan 1813



Vuxenutbildning till vaktstyrman och vaktmaskinmästare inleds igen i vår. Sista ansökningsdagen är 12.12.2008. Besök vår hemsida för ansökningsblankett och mera information om bl.a. antagningsgrunder.

axxell YRKE & BILDNING

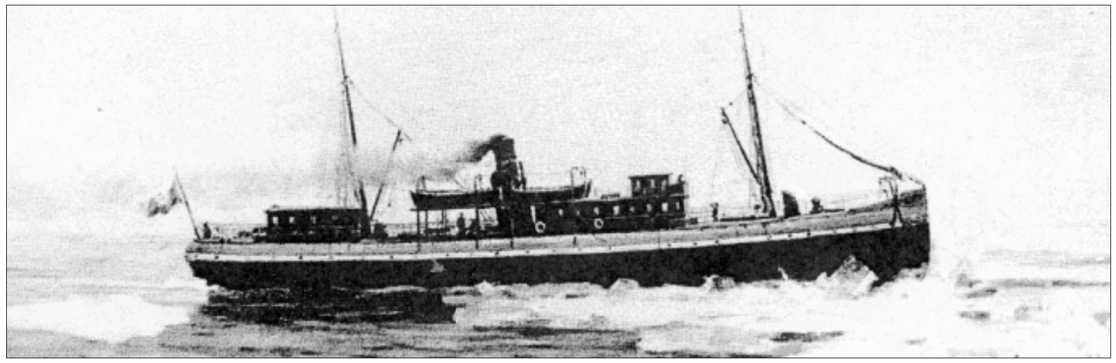
Veckoslutskurser som inleds i januari 2009:

Förare, pris 250 €, Skeppare i inrikestrafik, pris 400 €
Maskinskötare, pris 400 €.

Mera information om veckoslutskurserna ger kurssekreterare Sirkka Nuutinen, tel. 044-739 7116 eller e-post: sirkka.nuutinen@axxell.fi

Aboa Mare
Malmgatan 5
20100 Åbo
Tel. 0290 01 7250
Fax 02-432 3110
E-post maritime@aboamare.fi
http://www.aboamare.fi

Carl Korsman.



Pionjären från 1877. Vintreångaren Express. Foto: FÅA/SHO-arkiv

Express bröt isblockaden

Om ångaren och Sverigetrafiken för länge sedan.

Tänker man på förbindelserna västerut är Finland kommunikationsmässigt en ö. Förr var ju sjöfarten praktiskt taget den enda vägen västerut.

Samtidigt var förbindelserna oregelbundna, och båtarna behövde öppet vatten för att komma fram. Vår första isbrytare fick vi 1890 då Murtaja, beställd av Sjöfartsverket, levererades från Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm.

Det var ångan som revolutionerade sjöfarten, och tack vare ångan fick vi reguljära sjöförbindelser mellan Finland och Sverige. S/s Express svarade för de första framgångsrika experimentet med vintersjöfart mellan Hangö och Stockholm. Trafikstarten skedde 1877.

Den här passagerarångaren har därför i vårt lands sjöhistoria en betydande roll, som det första fartyg som bevisade att det var möjligt att ta sig fram över det isfyllda havet till utlandet.

Henrik Ramsay skriver i bokverket I kamp med Östersjöns isar:

*"Express var en märklig uppenbarelse. Om också isarna stundom visat sig övermäktiga, så bär hennes färder dock vittne om något nytt ej blott i Norden, utan vågar jag förmena – för hela världen. Konstruktören hette **Robert Runeberg** och var en av den stora skaldens många duktiga söner. Båtens säkerhet, dess förmåga att stå emot isens angrepp och dess möjlighet att hålla sina turer ansåg konstruktören med rätta vara det väsentliga. Express var inte någon lyxfarkost men dess dimensioner och material gav trygghet. Längden var 42,4m, bredden blott 6,85m och djupgående 3,5m. Att döma av de första ritningarna var 8 hytter ordnade för 14 I klass passagerare och i akterrundeln kunde 10-12 personer få sova rakt över den bland isbitarna snurrande propellern. Maskinstyrkan var 400hkr, för den tiden en hög siffra på en så liten båt. Farten i öppet vatten var 11 knop och i gott väder kunde Express göra Hangö-Stockholm på 17 timmar."*

Men Express var banbrytare, hon kom fram, där man tidigare hejdats och öppnade leder, som i månader legat ofarbara – isblockaden var bruten!

Express byggdes till vintergående passagerar- och lastfartyg på Oscarshamns Mek. Verkstad i Sverige och levererades i december 1877 till beställaren Finska Transito Ångbåts Ab(Hangö) som Express II.

Trots att den första vintern i många avseenden motsvarade förväntningarna, och trots ekonomiskt stöd av såväl finska som svenska staten (och Stockholms stad!), gick rederiet i konkurs redan i november 1878. Främsta orsaken var att sommarens intäkter var helt otillräckliga.

Carl Korsman, f.d. kapten i finska armen, var dock eldsjälen som inte gav upp tanken och möjligheterna till åretrunt trafik. Korsman tog nu över ångaren som fr.o.m nu bar namnet Express och i sammanlagt 16 vintrar trafikerade linjen Hangö-Stockholm, med en rundtur i veckan.

FÅA/Finska Ångfartygs Ab i Helsingfors köpte fartyget i november 1894 och behöll henne på samma linje ända till nybygget ss Oihonna kom i trafik 1898. Express såldes till Ryssland 1904 och skrotades först 1930.

Befälhavaren kapten **A. Granroth** med gedigen erfarenhet, beskriver vintertrafiken i en tidningsartikel, så här:

"Hvad det innebär att vara befälhavare på ett fartyg med en sådan uppgift som Express är svårt att fatta för den, hvars pligttrohet och lugn i faran aldrig allvarsammare pröfvats. Ensamt är det att i nattsvart mörker och isande köld, som kläder fartyg och tackling i glänsande isskrud, vaka och ansvarsgrannt beklåda en ansvarsfull post, omvärfd af oberäkneliga faror. Detta är en pröfning, som förutsätter icke vanliga egenskaper".

August Alexander Granroth dog i slag på sin kommandobrygga, efter ankomst till Stockholm 1892.

År 1987 grundade driftiga affärsmän i Åbo Ångfartygs Ab Bore.

En viktig milstolpe i vår sjöfartshistoria har deras nybyggda passagerarångare Bore, 1898. S/s Bore var föregångaren i åretrunt trafiken Åbo–Mariehamn–Stockholm från 28 januari 1898. Den dagen anses vara födelsedagen för Finlands vintersjöfart.

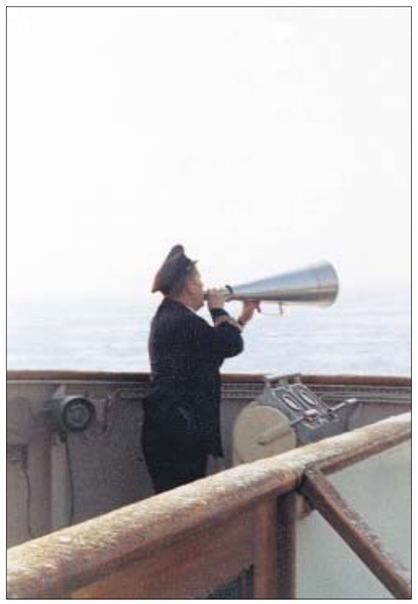
Väsentligt var även att Åbo snabbt hade att tillgå nybyggda isbrytaren Avance (Isbrytare-Aktiebolaget Avance, Åbo) vars uppgifter dessa år och vintrar inte kan förringas.

Mången läsare påminner sig nog att "Stockholmsbåtarna" och de moderna bil- och passagerarfärjorna långt in på 1970-talet i stränga isvintrar ännu anropade isbrytarhjälp.

Det var väl först i och med kryssningsfärjorna Finlandias och Silvia Reginas leveranser våren 1981 – respektive med skrovformen och en maskinstyrka på 32 000 Hkr – betryggande visade att de som fartyg var isbrytare i sig själv.

Text: Bengt Karlsson

Isvintern 1969. Kapella och Nordia väntar på isbrytarhjälp vid Tjärven, svenska kusten. Foto: Bengt Karlsson



Nordias överstyrman. I direkt kontakt med isbrytaren.
Foto: Bengt Karlsson

Isbrytaren Murtaja (1959–1986). Assisterar på Ålands hav, Silja Lines ss Bore och ms Fennia, 1969. Foto: Bengt Karlsson

AGCO Sisu Power
prestationsförmåga, ekonomi
Marinmodeller
20-serien effekt 86–300 hk
645–serien effekt 280-470 hk

Nya modeller
• 44CTM 130(96)/2200
• 49CTIM 180(133)/2200
• 66CTIM 260(192)/2200
• 74CTIM 300(220)/2200
• 84CTIM 410(302)/2100

Dieselaggregat
– för maritimt bruk
– och för bruk på land
Även i utbyte!
Bra urval av utbytesmotorer!

• bra prestationsförmåga
• bra förhållande effekt/vikt
• liten förbrukning
• små utsläpp
• konkurrensmässiga priser
• landsomfattande nät för service
service och försäljning av reservdelar

Skärgårdstransporter med yrkeskunskap:
Vi har till vårt förfogande bl.a. bogserbåtar, arbetsplattformar, pråmar och dykningsstödfartygen Zaritsa, Alexandra och Bison

Idäntie Österled
Idäntie Ky – Österled Kb
Erik Nylund, tel. 020 763 3899
Mats Nylund,
tel. 020 763 3893, 040 523 0848
Vägmästargatan 5, 20360 Åbo
Fax 020 763 3890
info@idantie.fi www.idantie.fi

TEMA SJÖFART OCH LOGISTIK

Åbo Underrättelser
Auragatan 1 B, 20100 Åbo, Finland
Tel. +358 (0) 2 274 9900

Redaktörer
Pär-Henrik Sjöström
par-henrik@shipgaz.com
Tel. +358 (0)400 808 852
Gösse Storfors
reporter@fabsy.fi
Tel. +358 (0)40 538 4575

Annonser
Bell-Sebastian Nurmi
sebastian.nurmi@fabsy.fi
Tel. +358 (0)2 274 9935

Pärmbild
Karin Blomquist

Tidningen kan även läsas på
www.åu.fi

Tryckeri
Salon lehtitehdas, Salo 2008

Företaget Cview får CE-märka fritidsbåtar

Företaget Cview har blivit godkänd att CE-märka fritidsbåtar i Finland, Estland, Lettland och Litauen. CEproof, som har godkänt åländska Cview, är ett marknadsledande konsultföretag inom CE-märkning enligt EU-direktiv.

Från och med september har finländska båtägare, -tillverkare och -importörer kunnat få sina båtar CE-märkta av konsultföretaget Cview.

– Vi kommer nu att etablera oss först och främst på den finska marknaden, säger **Jonas Svenblad** på Cview.

– Efterfrågan på konsulttjänster är stor eftersom fritidsbåtimporten ökat kraftigt under de senaste åren i och med den låga dollarkursen och även utvecklingen av nybyggnation tilltagit i Finland. Ifjol ökade båtägandet för båtar över 10 meter med 400 procent i Finland och det säger en hel del, menar Svenblad.

Alla båtar som byggs för att användas i fritidssyfte, och med en längd mellan 2,5 till 24 meter berörs av dessa EU-direktivn och måste CE-märkas innan de sjösätts i europeiska vatten.

Scanlink är en smidig transportör av styckegods vart som helst

En effektiv finsk logistikexpert

Punktlighet, pålitlighet och personlig betjäning är hörnstenarna i Scanlinks verksamhet och det har verksamheten baserat sig på under företagets 22-åriga historia.

Kundprioritering är det viktigaste för oss. Det styr hela vår verksamhet. Frakten går fort framåt via oss vart som helst säger verkställande direktör Rauno Laine.

Vi har specialiserat oss på små försändelser och delfrakter och vi söker skilt för var och en den mest passande förbindelsen som vanligtvis också är en mycket billigare förbindelse än expressförsändelse. Kurirer är verkligen inte det enda alternativet för snabba frakter.

- Kunden kan koncentrera sig på sitt eget arbete, det är en hedersuppgift för oss att sköta vår del, säger Laine.

Lehtimäentie 19 • 21290 RUSKO • tel. (02) 274 4480
Fax (02) 274 4490 • E-post: förnamn.släktnamn@scanlink.fi

Scanlink www.scanlink.fi

VART TREDJE FARTYG I VÄRLDEN DRIVS MED VÅR TEKNOLOGI.

Orsaken är inte bara våra smått genialiska lösningar. Minst lika viktig är den underhållsservice som vi ansvarar för dygnet runt under fartygets hela livstid. Vi är 16 000 på Wärtsilä i hela världen som delar på det ansvaret. Vad betyder det för våra kunder? Jo, att de får mer valuta för pengarna. Oavsett om de har satsat i ett fartyg, ett kraftverk eller underhållservice. Läs gärna mer på wartsila.com.

WARTSILA.COM

WÄRTSILÄ

MEK-TRANS
www.mektrans.fi

Containertransporter, trailers, specialtransporter, förtullning.

MEK-Trans Oy Ab är en pålitlig partner i containertransporter samt temperaturkänsliga transporter inom Skandinavien.
Vi betjänar dig flexibelt och punktligt.

MEK-Trans Oy Ab
Smedjevägen 8
06150 BORGÅ

Tel. 020-778 0780
Fax. 020-778 0781

Nästa Sjöfartsnummer publiceras 24.4.2009

i samarbete med NaviGate i Åbo Mäss- och Kongresscentrum 28-29.4.2009

NaviGate2009
Kontakmässa för den maritima industrin

LIVET ÄR LOKALT - SJÖFART ÄR GLOBALT