

KOMMUNIKATION TILL SJÖSS



Televerket
Radio



John Lodén är sjöpersonalchef på rederiets huvudkontor i Stockholm. Hans uppgift är att bemanna fartygen. Han ansvarar bland annat för att skifta personal och ordna fungerande tjänstgöringssystem.

– Vi fungerar som vilken personalavdelning som helst, berättar han. Skillnaden är bara att våra enheter befinner sig ute till havs. Personalfrågan måste lösas även om de befinner sig 800 mil bort.

Vilka system använder ni er av?

– Jag har skaffat en NMT-telefon i bilen, som jag dessutom kan ta med ut till min sommarstuga som ligger mycket ödsligt till i den Åländska skärgården. Det betyder att fartygen alltid kan få tag på mig. Besättningarna är små och det gör att ett fartyg riskerar att bli liggande om någon i en strategisk befattning blir sjuk. Då måste vi ha snabb kommunikation för att fort få ut en ersättare. En försening på ett par dagar motsvarar en helårskostnad för en befattning ombord.

Vilka system använder ni i övrigt?

– I huvudsak är det MARITEX. Dessförinnan tog vi mycket per radiotelefon. Idag försöker vi att få bort de samtalen så mycket som möjligt. Ibland kan det behövas en dialog, men det är mycket sällan. Och om vi har ett samtal brukar vi alltid bekräfta det via MARITEX. Vi har lärt oss att göra det eftersom det ofta kan bli hörfel och andra missförstånd.

Kan bra kommunikationer bli ett led i decentraliseringen inom rederiet?

– Javisst. En decentralisering kräver tillgång på fakta från land, t. ex. en databas, och då är goda kommunikationer en nödvändighet. Numera budgeterar man själv ombord, vilket bland annat baserar sig på utfallsrapporter vi skickar till dem.

Är du enbart nöjd, finns det något du ifrågasätter med MARITEX?

– Jag kan faktiskt inte säga annat än att för mig är det ett bra instrument. För ett tag sedan ringde det hem till mig mitt i natten. Det var en kille som skulle mönstra på samma morgon i en hamn i norra Europa. Hans far hade avlidit under natten och de anhöriga hade fått tag på honom på hotellet. Han var förtvivlad och jag kunde bara säga åt honom att åka hem på morgonen. Klockan halv tre på natten ringde jag in ett FONOMARITEX över Göteborg Radio till fartyget, som då var på väg in till hamnen, och förklarade omständigheterna. Killen var maskinist och svår att ersätta. Alternativet hade varit att försöka jaga dem på telefon under natten och förmodligen inte fått tag på dem runt kusten. Klockan halv nio på morgonen ringde skepparen till mig, då låg de i hamn, och förklarade att de löst problemet fram till nästa hamn. I det läget är FONOMARITEX enormt bra, det var bara att ringa in meddelandet och sedan gå och lägga sig igen. Folket på Göteborg Radio är alltid bra att ha att göra med oavsett när på dygnet man ringer.

Exemplet visar på de anställdas behov av bra kommunikationer.

– Idag ställer de anställda krav på korrekt information om när de ska åka till båten. Vi vill inte skicka iväg en människa en enda dag för tidigt, inte för hans egen skull



och inte för kostnadens skull. MARITEX innebär att vi ständigt kan pressa kostnader.

Sten-Erik Håkansson är kapten på huvudkontoret. För några år sedan placerade rederiet honom där för att han ska kunna svara på praktiska frågor som rör förhållandena ombord.

För honom är förbättrade kommunikationer en komplex fråga. Det är inte givet att tekniskt bättre kommunikationer också blir bättre i verkligheten. Han tänker både två och tre steg framåt för att väga in alla aspekter.

– Det finns ett problem och det är att MARITEX inte alltid är helt världstäckande, berättar han. Om systemet inte byggs ut snart kommer vi att dra på oss kostnader för satellitutrustning som jag i viss mån tycker är onödiga. Jag är alltså inte enbart positiv till satellitkommunikation. Jag har sett skrämmande exempel inom handelsflottan på hur satellitkommunikation använts för att centralstyra fartygen. På en dataskärm iland poppar det fram en uppgift om höjd avgastemperatur på cylinder 8, eller att bananerna tappat två grader i lucka 3. Det ska fartygsbesättningen sköta, annars tar man ifrån dem allt initiativ och vi får "warm flesh" som bara åker omkring.

Vad förordar du i det läget?

– För att förbättra MARITEX har Televerket Radio lagt en förbindelse från Singapore direkt till datorn i Göteborg för att nå Sydkinesiska sjön. Samma sak är på gång i Panama för att helt täcka in Stilla havet. Lyckas de med det tycker jag att det räcker. Jag backar hellre det än att gå på satellit.

Du har en hel del med Televerket Radio att göra, hur fungerar samarbetet?

– Alla våra fartyg är utrustade av Televerket Radio. De ställer upp med service oavsett var på jordklotet vi befinner oss. Deras styrka är att de ser till att allt fungerar ihop. Det är ett stort problem med charterbåtarna. Vi köper utrustning till dem och så passar inte snitten, det går bara inte att koppla ihop med den gamla utrustningen. Vad gäller kommunikationsbiten i våra egna båtar, så länge vi leasar eller köper av Televerket Radio, så fungerar allt tillsammans och det är en oerhörd styrka.

Går det att ha en öppen tvåvägskommunikation med Televerket Radio?

– Det går alltid att få kontakt med dem. Jag kan ringa dit och påverka dem. Försök ringa till en annan leverantör eller tillverkare ute i världen för att påverka dem om hur exempelvis en satellitstation ska se ut, det går inte. Förklaringen är att Televerket Radio är en stor kund hos tillverkarna. Det märkliga är att jag genom Televerket Radio kan få gehör för vårt rederis synpunkter genom att de är så stora kunder.

Hur är kontakten uppbyggd?

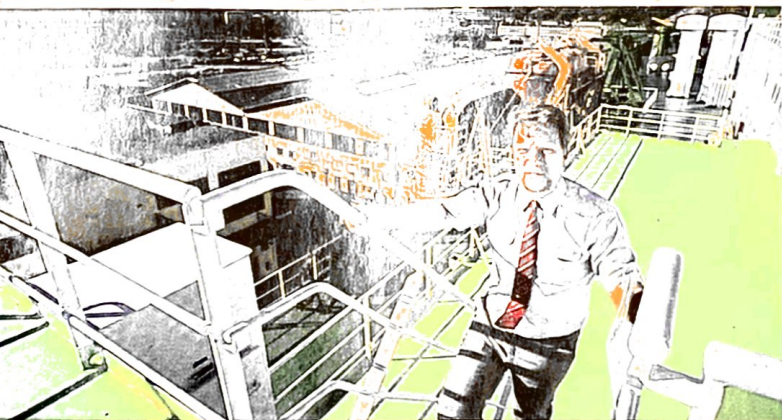
– Vi har haft samma kontaktperson på Televerket Radio ända sedan vi installerade vår första MARITEX i mitten av 70-talet. Han var själv med och baxade ombord skåpen på båten. Han har varit med om de fortsatta satsningarna på satellitkommunikation. Jag har följt honom både från båtarna och från land. Många gånger ser jag någon ny utrustning i olika broschyrer från tillverkare runt om i världen, då kan jag tala med honom om det. Han kan säga åt mig att ligga lågt något år till för att den inte är färdigutvecklad. Genom honom vet jag när utrustningen är färdig så att den går att lägga in i budgeten. Andra försäljare försöker bara pracka på en nya grejor, i och med att man köpt bryr de sig inte längre om en. Televerket Radio vägrar nästan att sälja någonting till oss, istället får man leasa och då tar de sitt fortsatta ansvar.

Ligger Televerket Radio väl framme tekniskt sett?

– Jag har kontakter med folk i branschen runt hela världen och utifrån den kunskapen kan jag säga att det gör de. Jag vet att Televerket Radio är ett stort företag med många anställda. Samtidigt har jag det bestämda intrycket att det är en liten firma, för under alla dessa år har jag bara sett fyra ansikten därifrån. Jag förstår att de har en massa tekniker bakom sig, men det är bara fyra gubbar därifrån vi träffar hela tiden. De är både tekniskt långt framme och samtidigt människor vi känner att vi har kontakt med. Bättre än så kan man inte önska sig. Vi köper inte något såvida det inte är "best product" till "lowest price".



OMBORD



MADAME BUTTERFLY, som ingår i Walleniusflottan, anländer till Göteborg under förmiddagen. Resan har under de senaste 24 timmarna gått i tjocka. Under några timmar lastar hon svenska personbilar som skall exporteras till USA.

Shore-captain Ulf Mannberg är koordinator mellan stuveri och fartyg och har ett nära samarbete med Bremerhaven, där lastplanering sker för fartygen. Han ansvarar för att planeringen sätts på plats i Skandinavien. Under det senaste dygnet har han haft flera direktkontakter med fartyget där det handlat om snabba beslut.

– Det finns 5 stycken 20 fotsenheter, typ trailers, ombord på MADAME BUTTERFLY som ska lossas här i Göteborg, berättar han. De ska inte lossas förrän efter den ordinarie arbetstidens slut, vilket innebär att de inte fick stå i vägen när vi skulle börja lastningen av bilar idag på förmiddagen. Jag ringde till fartyget igår, som då befann sig utanför Skånes kust. Jag talade om var vi skulle börja jobba och vilka körvägar som skulle vara fria. All dödtid kan undvikas genom att göra förberedelser ombord.

Vilka fler förberedelser har ägt rum innan fartyget anlände?

– Genom bokningssiffror från kontoret i Stockholm och en del direktkontakter med Volvo och telefax med Bremerhaven har jag en bra bild av vad som ska hända under tiden fartyget ligger här. Inför anläpet idag talade jag direkt med båten två gånger igår. Direktkontakt kunde jag ha genom att fartyget är utrustat med NMT. I annat fall hade jag använt MARITEX för att tala om var och när vi ska börja jobba, när vi beräknas vara färdiga, bokningsaktiviteter och liknande så att de är informerade om vad som ska hända när de kommer hit.

AGENTEN

Hos Johnson Shipping Agency AB i Göteborg finns Nils-Olov Nilson. Hans uppgift är att sköta alla förberedelser inför att fartygen ska komma i hamn. Oavsett om redariet ligger i Stockholm, London eller Singapore måste det finnas en representant i den hamn som båten går till.

Det är morgonen efter att MADAME BUTTERFLY lämnat Göteborg. Någonstans på vägen uppstod ett fel. Nils-Olov Nilson ringer ivrigt på sin telefon.

– Nu har vi en sak där det är bråttom och där det är gott att ha MARITEX. Det blev ett misstag begånget på containerbåten ANNIE JOHNSON, som avseglade samtidigt som MADAME BUTTERFLY igår afton. Jag har en snabb fråga till båten som jag skickar iväg med MARITEX och förhoppningsvis får de den direkt. Tidigare fick jag ta det över Göteborg Radio och försöka ringa honom, då kanske de inte lyssnade förrän klockan ett på trafiklistan. Nu hoppas jag på ett svar inom en liten stund.

Det går slag i slag. Först ringer telefonen och han får bekräftat att frågan har skickats med MARITEX. Strax därpå får han in ett skriftligt meddelande på sitt skrivbord som han börjar läsa.

– Nu har jag fått svar. Det låg på ANNIE JOHNSON. De har redan svarat, det var rappt. Bra, då kan jag gå ut med det.

Vad var det för fel?

– MADAME BUTTERFLYS nationalitetscertifikat hade hamnat på ANNIE JOHNSON. Tur i oturen är att båda fartygen går till Bremerhaven, då kan det överlämnas där.

Över NMT får han telefonkontakt med kapten Erich Siebert på MADAME BUTTERFLY.

– Vi har hittat ditt nationalitetscertifikat. Det befinner sig på väg till Bremerhaven. Jag tror det kommer att vara framme där före dig beroende på att det befinner sig ombord på ANNIE JOHNSON, hon gick 17.00 igår afton. Jag går ut med ett MARITEX så att de lämnar iland det till sin agent där, så ska jag se till att ni får ombord det. Problemet är löst. Ha det gott!

Därefter lutar han sig belåtet tillbaka och säger:

– Jag nådde kapten Siebert på 010, det gick fram på NMT. Det går inte att komma ifrån att det är mycket förnämligt med NMT. Hon har inte hunnit halva vägen ner till Bremerhaven. Hade även ANNIE JOHNSON haft NMT hade allt varit löst nu, men det saknas bara att jag skickar ett MARITEX till henne nu så är det klart.

Om du inte haft NMT eller MARITEX vad hade du fått göra då?

– Beställa över radion och skicka telex till Bremerhaven och vänta. Innan jag hade vetat om meddelandet gått fram och att det fungerat hade det tagit ett dygn. Nu behöver ingen inblandad oroa sig för detta längre. Det var avklarat på mindre än en timme.



At regular intervals the computer sets up the radio channels for broadcast transmissions of news telegrams.

MARITEX LETTERS are private messages sent by crew members to families and friends. They are mailed from Göteborg Radio to destinations in Scandinavia.

FONOMARITEX is a fast service that can be used by anyone who wants to send a message to or from a MARITEX ship. From the ship the message is sent to Göteborg Radio where we deliver it by telephone to the person to whom it is addressed. For a message to a ship all that is needed is a phone call to Göteborg Radio. You read out your message over the phone and we forward it via the MARITEX computer to the ship.

For even shorter transit times, MARITEX ships are notified by service message of details of call bookings and other traffic on hand.

Radiotelegram traffic between Sweden and ships with satellite equipment will be routed through Göteborg Radio.