



ÅLAND

www.alandstidningen.ax • Tipsa dygnet runt! Telefon 15000 • E-post 15000@alandstidningen.ax • Nr 91 • Pris: 2,50 euro

KULTUR Tony Degerman är taggad för Obscuras fotomaraton **Sidan 26**



REPORTAGE Olle Sjöstrand om ön Kungsholm **Sidan 16**

Till byss
En serie om åländska ortnamn

SPORT Kometkarriären fortsätter – kvalar till ettan **Sidan 22**

Studie visar: Få vindbolag går med vinst

Högt pris för överetablering

» **Nyheter** Kärnfysikern Jan Blomgren säger att de senaste årens överetablering inom vindkraften försämrat vindkraftsbolagens lönsamhet, och att fortsatt etablering riskerar



Jan Blomgren.

driva på utvecklingen ytterligare. Enligt en studie han varit med och tagit fram går få vindkraftsbolag i Sverige med vinst.

Till den dagen Åland bestämmer sig för att öppna upp för

havsbaserad vindkraft har Jan Blomgren därför två råd: Granska vindkraftsbolagets lönsamhetskalkyler i minsta detalj – och se till att det avsätts pengar för rivning av vindkraftverken.

Vicelantrådet Harry Jansson (C) säger att landskapsregeringen har exitplaner med i beräkningarna.

– Vi ska ha garantier, säger han. **Sidorna 4–5**

”Vi behöver hålla på våra gränser”

» **Nyheter** I den tredje delen av Ålandstidningens serie om ungas psykiska ohälsa ger vi barn- och ungdomspsykiatrin, Bups, syn på situationen. Även de delar

Med fokus på
Ungdomars psykiska ohälsa

bilden att många unga i dag mår dåligt. Men de säger också att det ibland kan finnas orealistiska förväntningar på Bup och vad och

vilka de ska behandla. Bups uppdrag är att vårda dem med allvarlig psykisk ohälsa.

– Trycket på oss är fortsatt högt. Vi behöver därför hålla på våra gränser så vi kan

vårda dem med allvarlig problematik, säger Bups avdelningschef Camilla Winberg och klinikchef Christian ”Snuffe” Johansson. **Sidan 6**

1,5 miljoner för att reparera Klintkajen

» **Nyheter** Klintkajen som i februari delvis rasade ska nu renoveras för 1,5 miljoner euro. Det blir Eriksson bygg som ska utföra renoveringen. **Sidan 8**

Mariehamns Energi ändrar tariffpriserna

» **Nyheter** Mariehamns Energi ändrar elpriset från den 1 maj. Elavgiften sänks med 50 procent för bolagets tariffer till 7,37 cent per kWh exklusive moms. **Sidan 12**

Kritik mot tilläggsbudget från regeringsblocket

» **Nyheter** Tage Silander (MSÅ) riktade kritik mot förslaget i första tilläggsbudgeten om stöd för utbyte av oljepannor.

– Det är slöseri med skattemedel!

Han kritiserade också användningen av Paf-medel, men konstaterade att Moderat samling ändå stöder regeringsblockets förslag till tilläggsbudget. **Sidan 8**



Lars Ingvar Schützer till vänster återsåg i tisdags den vevaxel han hade så mycket problem med för 44 år sedan. Till höger står hans gode vän Per Lindén. Foto: Robert Jansson

7,7 meter hatkärlek

» **Reportage** För 44 år sedan jobbade Lars Ingvar Schützer som maskinist på tankern ITEL Odyssey, sedermera Alandia Lynx. Fram till nyligen hade han inte aning om att fartygets vevaxel står staty vid Ålandsvägen. I tisdags besökte han konstverket. Den gamla vevaxeln som orsakade honom så mycket bekymmer en gång i tiden. – Jag använde fruktansvärt otrevliga ord om den. **Sidorna 14–15**

Här återförenas Lars med vevaxe

Efter 44 år åter-såg pensionerade maskinisten Lars Ingvar Schützer i tisdags den vevaxel han hyser en sådan hatkärlek till.

– Det var så mycket problem med den, jag höll på att slita ihjäl mig.

Men trots det blev återseendet kärt.

Lars Ingvar Schützer från Karlstad mönstrade ombord på Itel Odyssey, som Alandia Lynx först döptes till, när hon var mindre än ett år gammal. Lars Ingvar Schützer jobbade vid den här tiden för ett stort japanskt rederi vid namn Sanko Line.

– Jag hade jobbat för dem ett par år när jag 1979 blev förste maskinist på Itel Odyssey, som nästan var ny då. Det var lite av en experimentbåt, de provade en del grejer som i dag finns i alla båtar men som då var nya. Och det som är bra på ritningen kan bli ett helvete för den som ska köra båten.

Lars Ingvar Schützer skulle också snart erfara att det nya maskineriet bjöd på en hel del problem. Huvudmaskinen, en fransk Pielstick PC 4. V12, på 18.000 hästkrafter, måste ofta stannas och repareras under resorna. Pielstick är enligt honom ett namn som får de flesta maskinister att rysa.

Han berättar om ett olycksdrabbat men vackert fartyg.

– Det var mycket krångel med den där båten – massor med besvär. Den var fruktansvärd. Sällan fick vi sova tre hela nätter i rad. Kaptenen var dessutom från Österrike, han var en trevlig gubbe men med en kapten från det österrikiska inlandet kan man ju bli misstänksam, säger han och skrattar.

Hatkärlek

Vevaxeln låg inne i ett vevhus.

– Det var så trångt att du nästan fick vara som en liten orm och slingra dig emellan när du arbetade. Det var varmt och oljigt och besvärligt.

Så på den tiden gillade du inte den här vevaxeln särskilt mycket?

– Nej, jag använde fruktansvärt otrevliga ord om den. Men när du är ung och får tekniska utmaningar är det samtidigt roligt när man får det att fungera. Så jag skulle säga att det mer var en hatkärlek, det blev lite av en kamp om du eller vevaxeln skulle vinna.

Itel Odyssey seglade främst på Persiska viken, Japan och Indonesien.

– Hon hade rimligt djupgående och kunde gå långt in i mindre hamnar och ändå ta en ganska stor last.

När registerdrevet sedan haverade och fartyget skulle till ett



varv flyttades Lars Ingvar Schützer efter bara några månader till en annan båt.

Av en slump

Efter att han mönstrade av har han inte hört något om fartyget – fram till för sex månader sedan. Av en händelse råkade han då på en artikel om Alandia Lynx, och insåg att det var hans gamla båt Itel Odyssey. Det ena gav det andra och Lars Ingvar Schützer fick snart även veta att den gamla vevaxeln stod staty i Mariehamn.

– "Nämen fasen", tänkte jag. Ska jag få träffa den här vevaxeln igen? Det står ju inte många vevaxlar utställda runt om på jordklotet.

Det tog inte länge innan han bokat en resa till Åland för att återse sin gamla hatkärlek. Han tycker det är fantastiskt att vevaxeln tagits om hand och finns kvar när den största delen av fartyget i dag är ett minne blott.

– Jag blev lite rörd och tårögd över att det bara är vevaxeln och jag kvar. Vi har ju minnen tillsammans – riktigt jobbiga sådana.

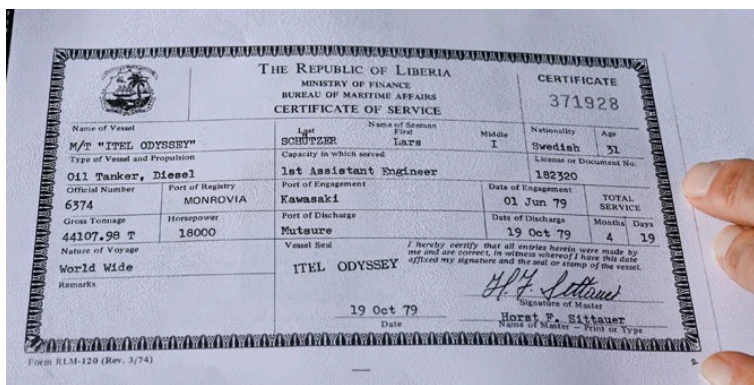
Lars Ingvar Schützer säger att han trots allt tyckt om alla fartyg han jobbat på, vissa mer än andra.

– Du lever i båten, blir som en liten del av den. Och med en så här stor maskin på 18.000 hästkrafter – du hör dess obevekliga dån och hur den drar fram hundratusen ton olja och stål utan att bli trött.

Söker andra

Med på resan till Åland är Lars Ingvar Schützers kamrat **Per Lindén**. Båda är aktiva i redaktionskommittén för Värmlands sjöfartsgilles tidning "Spantrutan", och i den ska det publiceras en text om Ålandsbesöket.

– Nu vet jag ju att vevaxeln står där, och jag ska absolut åka tillbaka. Kanske kan jag lura med



Här är certifikatet som visar att Lars Ingvar Schützer arbetade ombord.

min fru nästa gång, säger Lars Ingvar Schützer.

Han vill gärna ha kontakt med andra som arbetat ombord på tankern.

– Det kan ju hända att det finns någon mer som har varit på båten och vill byta några ord med den här gubben. Jag har också seglat med en del ålänningar på andra båtar – det är duktiga sjömän.

Ålandstidningen förmedlar hans kontaktuppgifter, mejla i så fall annika.kullman@alandstidningen.ax.

Text
Annika Kullman
annika.kullman@alandstidningen.ax
tel: 26 644

Foto
Robert Jansson
robert.jansson@alandstidningen.ax
tel: 26 650

In efter 44 år



När IteL Odessey, sedermera Alandia Lynx, byggdes var det med ett för sin tid modernt maskineri. Den här bilden hade Lars Ingvar Schützer med sig till Åland.

Vevaxeln som blev konst – den dramatiska historien

Många har sett den åtta meter höga stålpelaren som står utanför försäkringsbolaget Alandia i Mariehamn. Men inte alla känner till den dramatiska historien bakom vevaxelns resa från Sydeuropa till Ålandsvägen.

En som var med när det begav sig var **Ole Lundberg**. 2010 berättade han om händelseförloppet i en artikel i Ålandstidningens bilaga Sjöliv. För att göra en lång och fascinerande historia kort, så kan hans berättelse sammanfattas så här: Sommaren 1997 råkade tankern Alandia Lynx ut för maskinhaveri i Medelhavet. Ole Lundberg flög då ner till Marseille för att, på Alandia Tanker Companys (ATC) förfrågan, ta befälet ombord.

När han kom fram var 16 tyska tekniker från firman Turbotechnik i Hamburg i full färd med att skruva huvudmaskinen Pielstick 12 PC4V i småbitar. Det rörde sig om en 12-cylindrig V-motor på 18.000 hästkrafter som gick under smeknamnet "Lisbeth".

Vid haveriet hade vevaxeln fått svåra skador, och en ny vevaxel anlände i början av augusti: "Bytet av vevaxlar skulle ske genom ett hål i fartygets maskinrumssida varifrån man byggt en landgång till kajen. Jobbet beräknades ta 45 dagar i anspråk", skriver Ole Lundberg. Och det var nu historien fick en oväntat dramatisk vändning.

Stal vevaxeln

Ole Lundberg befann sig i skeppskontoret en morgon när sju upprörda fransktalande män stormade in, samtidigt som en större folkmassa befann sig på kajen. Den mindre gruppen berättade att de representerade 200 arbetare som förlorat sina jobb när varvet La Compagnie Marseillaise de Réparation gick i konkurs sex månader tidigare. De ville ha en uppsägningskompensation och hade ockuperat hamnområdet. "De accepterade inte att vi anlätade tysk arbetskraft

medan vi själva var arbetslösa", skriver Ole Lundberg i artikeln.

Senare stod det klart att demonstranterna stulit den nya vevaxeln, vilken de sedan transporterat till en ockuperad maskinhall. De hotade förstöra vevaxeln och inleda våldssaktioner mot Alandia Lynx och andra fartyg om inte Frankrikes regering hörsammade deras krav. Dessutom hade chefen på en maskinteknisk firma som rederiet samarbetade med miss-handlats av okända personer.

Läget eskalerade

Ole Lundberg beskriver hur stämningen i Marseille nu började kännas otäck och besättningen förbjöds gå iland. Demonstranterna brände bilar, svetsade fast grindarna till hamnområdet och kastade molotovcocktails. Diskussioner fördes mellan ATC i Mariehamn, agenten Pomme och de franska hamnmyndigheterna – hur skulle Alandia Lynx smidigast, och utan uppståndelse, kunna lämna hamnen och bogseras till ett varv i ett annat land? Helt lätt var det inte att finna en lösning eftersom jättetankern var att betrakta som demonstranternas gisslan.

Maskinrummet behövde samtidigt göras sjöklart, och det arbetet utfördes i hemlighet av några tyska tekniker – resten hade skickats hem för att lura demonstranterna. Dessutom måste förstas hålet i skrovet svetsas fast.

Civillklädda män

Rederiets tekniske inspektör **Anders Häggblom**, som också var på plats, fick hjälpa en metallurg ombord så att han kunde undersöka motorblocket.

"Jag tog vår gummiflotte som jag utrustat med två hästars aktersnurra och smugglade ombord gubben, med stor verktygsväska och allt, sjövägen från en närbelägen marina", berättar Anders Häggblom i artikeln.

Den 19 augusti var så alla förberedelser klara och besättningen, som kompletterats med ATC:s port captain **Kaj**

» Fakta

Alandia Lynx

- Byggd vid Koyo Dockyard i Japan 1978. Tankfartyget döptes först till IteL Odessey.
- 87.290 dödton.
- Längd 246 meter.
- Bredd 39 meter.
- Djupgång max 13,5 meter.
- Vid tiden för gisslansituationen seglade tankern under maltesisk flagg, med Valletta som hemmahamn. Hon var kaskoförsäkrad vid Alandiablagen.

Källa: Ole Lundbergs artikel samt informationsskylt vid statyn.

Dahlén, inväntade mörkret.

Som ett villospår beställdes fyra bogserbåtar från en annan hamn, och civilklädda män hjälpte till att kasta loss innan Alandia Lynx gled ut på redan. Hon bogserades sedan till varvet Mariotti i Genua, Italien, där tankern blev liggande i fem månader för reparationer. Då återstod bara frågan vad som skulle hända med den utdömda vevaxeln på 18 ton.

Med långtradare

Stålpriserna var låga, att sälja vevaxeln till skrot skulle inte ge mycket pengar. Skadeföraren **Lars Janlöv** var den som kläckte idén om att göra konst av den utdömda axeln, varpå den transporterades från Genua till Åland med långtradare.

Väl framme putsades axeln upp av Algots varv, som också satte rotskyddsfärg på stålet. Slutligen placerades vevaxeln på ett nygjutet fundament på trottoaren och där har konstverket alltså stått sedan 1998.

"Som ett monument över det mod och den dramatik som genom åren format sjöfarten", konstaterar Ole Lundberg.

Hans artikel med rubriken "Så blev en vevaxel konst i Mariehamn" publicerades i Ålandstidningens bilaga Sjöliv den 15 april 2010.

Annika Kullman



Lars Ingvar Schützer och hans gode vän Per Lindén vid vevaxeln på Ålandsvägen.