

Suomen Merenkulku



Finlands Sjöfart ¹⁰⁻¹¹ 11

**Puskija Rautaruukin
päällikkö
HEIKKI MARTOMAA
monessa mukana
s. 18 – 19**

**Skjutbogseraren
Rautaruukkis befälhavare
HEIKKI MARTOMAA
är med i mycket
s. 20 – 21**





- Satamajäänsärkijä s/s Turso risteilee nyt Helsingissä.
- Hamnisbrytaren s/s Turso kryssar nu i Helsingfors.



- Tommi Arola: Älyliikenne pelastaa meriturvallisuuden.
- Tommi Arola: De intelligenta transportsystemen räddar sjösäkerheten.



- Björn Blomqvist lupaa työpaikkojen säilyvän Tallinnan liikenteessä.
- Björn Blomqvist lovar att arbetsplatserna bibehålls i Tallinn-trafiken.

Tässä numerossa – I detta nummer

| | |
|---|---------|
| S/s Turso risteilee entisessä loistossaan | 5 |
| S/s Turso kryssar i sin forna glans | 8 |
| Turvallisempi merenkulku yhdistää Aalto-yliopistossa | 10 |
| Säkrare sjöfart förenar på Aalto-universitetet | 12 |
| Jäykkä hierarkia turvallisuusriski | 14 |
| Stel hierarki utgör en säkerhetsrisk | 16 |
| Puskija tarjoaa kiinnostavan työpaikan | 18 |
| Skjutbogseraren erbjuder en intressant arbetsplats | 20 |
| Nykymeno tarjoaa turvallisia työpaikkoja | 22 |
| Vår trafik erbjuder trygga arbetsplatser | 24 |
| Meripojat Stutthofin kuolemanleirillä | 26 |
| Sjögossarna på Stutthofs dödsläger | 29 |
| Älyliikenteellä Itämeri turvalliseksi | 32 |
| Östersjön görs säker med intelligenta transportsystem | 34 |
| Liikennevirasto varautuu talvimerenkulkuun yhteistyöllä | 36 |
| Trafikverket förbereder sig för vintersjöfarten med samarbete | 37 |
| Yhteiselo vaatii itsenäisyyttä ja joustamista | 38 |
| Samlevnad kräver självständighet och flexibilitet | 40 |
| Lukuvinkki | 42 |
| Hallitus / Styrelsen sekä Toimeenpaneva valiokunta/ Verkställande utskottet | 46 – 47 |
| Merkipäivät / Bemärkelsedagar | 54 – 55 |

Suomen Merenkulku on myös netissä www.seacommand.fi

Seuraava numero ilmestyy
Nästa nummer kommer ut

9.12.

Aineisto viimeistään
Materialet senast

16.11.

Sekamiehitys, uhka vai mahdollisuus

Vuonna 1991 voimaan tullut Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta antoi mahdollisuuden käyttää niin sanottua sekamiehitystä Suomen lipun alla olevilla aluksilla. Tuota mahdollisuutta ei kuitenkaan otettu heti käyttöön Merimies-Unionin vastustuksen vuoksi. Kuitenkin kahteen Finnlinessin alukseen tuli myöhemmin sekamiehitys päälystöliittojen tehtyä niihin sopimukset. Miehituskokeilu päättyi aikansa kestettyään Unionin painostuksen vuoksi. Laivat liputettiin ulos ja sen myötä kaikki suomalaisten työpaikat katosivat.

Uusi yritys sekamiehitykseksi alkoi vuonna 2009 kun kaikki merenkulun työn-tekijäjärjestöt yhdessä tekivät Suomen Varustamot ry:n kanssa sopimuksen ”Ammattitaitoisen alustyövoiman saatavuuden turvaaminen suomalaisilla lastialuksilla”. Tällä sopimuksella mahdollistettiin sekamiehityksen käyttö tietyin ehdoin aluksillamme. Sopimuksesta käytetään nimeä ”raamisopimus” ja jokaiselle sopimuksen piiriin tulevalle alukselle tai alusryhmälle tehdään oma erillinen sopimuksensa. Näitä sopimuksia on tehty jo yli kymmenelle alukselle.

Raamisopimuksessa on sellainen henki, ettei jo Suomen lipun alla oleville aluksille tehdä sekamiehityssopimuksia. Toisin sanoen sopimuksen piiriin tulevien alusten tulisi olla uudisrakenteita tai ulkomailta ostettuja käytettyjä aluksia. Kuitenkin jo lähes heti sopimuksen tultua voimaan, tuli selväksi, että varustajat haluavat laajentaa sopimusta joihinkin jo Suomen lipun alla oleviin aluksiin. Tällaisiakin sopimuksia on jo tehty, sopimuspaketissa mukana tulevien lisätyöpaikkojen vuoksi. Eli siis varustamon jo Suomessa olevaan alukseen on tehty sopimus, kun varustamo on sitoutunut tuomaan tänne lisää aluksia ja samalla työpaikkoja.

Koska raamisopimus on hieman epäselvä edellä mainituissa tapauksissa, on sopimukseen esitetty tarkentavaa pöytäkirjaa, joka mahdollistaisi sekamiehittää aluksen, sen ulosliputuksen estämiseksi. Kaikkeen tähän on syynä kiven kova kilpailu kansainvälisen merenkulun piirissä. Kilpailu lipuista on myös kovaa ja jotkut valtiot yrittävät houkutella aluksia lippujensa alle tarjoamalla mitä kiinnostavimpia etuja varustamoille. Tässä tilanteessa myös liitto joutuu vaikeiden valintojen tielle.

Jos kieltäydytään tekemästä sekamiehityssopimus jollekin alukselle, todennäköisesti alus myydään tai liputetaan ulos. Tällöin häviävät myös kaikki työpaikat. Jos taas alukselle tehdään sopimus, sisältäen ehdon, että muutamat positiot voidaan täyttää halvemalla työvoimalla vain luonnollisen poistuman tai sisäisten siirtojen kautta, säilyvät useat työpaikat suomalaisilla. Jos tuo sopimus jää tekemättä, mitä vastataan työpaikkansa menettäville ihmisille? Liitto on siis valinnoillaan vaikuttamassa jäsentensä työpaikkojen ainakin osittaiseen säilymiseen ja jäsentensä perheiden elintason pysymiseen vähintään ennallaan. Tässä pelissä on tuskin sellaista mahdollisuutta, että menemättä mukaan sopimusten tekoon, kaikki säilyy ennallaan. Tämän on jo historiakin kalliisti opettanut meille. •

PEKKA PARTANEN



Nopein tieto meistä netissä www.seacommand.fi



JULKAISUJA – UTGIVARE: Suomen Laivanpäälystöliitto – Finlands Skeppsbevälsförbund **TOIMITUKSEN OSOITE – REDAKTIONENS ADRESS:** Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki – Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors, (09) 6122 440 **PÄÄTOIMITTAJA – CHEFREDAKTÖR:** Pekka Partanen (09) 6122 4414, 0400 707 682, pekka.partanen@seacommand.fi **TOIMITUSYHTEYSHENKILÖ – REDAKTIONSSSEKRETERARE:** Hilka Kotkamaa, suomenmerenkulku@seacommand.fi (09) 6122 4416, 040 5405 224, **TOIMITUSNEUVOSTO – REDAKTIONSRÅDET:** Teemu Alstela, Risto Blomquist, Veikko Engren, Heli Palmu, Pekka Partanen, Kai Terimaa,

Kari Kosonen, Ingemar Åberg **OSOITTEENMUUTOKSET – ADRESSFÖRÄNDRINGAR:** Mirjam Tuisku (09) 6122 4413, **TILAUKSET – PRENUMERATIONER:** Harriet Björkqvist (09) 6122 4412 **TILAUSHINNAT – PRENUMERATIONSPRISER:** 12 kk/mån: 44 e 6 kk/mån: 28 e Irtonumero – Lösnummer: 6 e **ULKOMAILLE – UTLANDET** 12 kk/mån: 50 e 6 kk/mån: 33 e **AINEISTOT – MATERIAL – MATERIAL:** TJM-Systems Oy, PL 75, 02921 Espoo, puh. (09) 849 2770, fax (09) 852 1377, aineistot@tjm-systems.fi **ILMOITUSMYYNTI – ANNONSFÖRSÄLJNING – ADVERTISEMENT:** TJM-Systems Oy, Sari Aarnio, puh. 044 566 7194, (09) 849 2770 **ILMOITUSHINNAT (MUSTAVALKOISET) – ANNONSPRISERNA (SVARTVITA) – ADVERTISEMENTS RATES (BLACK & WHITE) AUKAAMA – UPPSLAG – SPREAD** 1.950 e **TAKAKANSI – BAKPÄRM – BACK COVER** 1.260 e 1/1 **SIVU – SIDA – PAGE** 1.200 e 1/2: 690 e 1/4: 350 e **AIKAKAUSLEHTIEN LIITON JÄSEN, AMMATTILEHTIRYHMÄ – MEDLEM I TIDSKRIFTERNAS FÖRBUND – FACKTIDSKRIFTSGRUPPEN, PAINOS – UPLAGA** 4 000 **TAITTO – LAYOUT:** Hilda GS, Helsinki **KIRJAPAINO – TRYCKERI:** Painotalo Miktor Oy, Helsinki ISSN 0356-5718

Blandbesättning, hot eller möjlighet

Lagen om utrikesfartens handelsfartygsförteckning, som trädde i kraft år 1991, gav möjlighet att använda sk. blandbesättning på fartyg under finsk flagg. Denna möjlighet togs ändå inte genast i bruk p.g.a. Sjömans-Unionens motstånd. På två av Finnlines fartyg kom det dock senare blandbesättning sedan befälsförbunden slutit avtal för dem. Bemanningförsöket tog slut efter en tid p.g.a. Sjömans-Unionens påtryckning. Fartygen flaggades ut, och därmed försvann finländarnas alla arbetsplatser.

Ett nytt försök till blandbesättning gjordes år 2009 när sjöfartens alla arbetstagarorganisationer tillsammans med Rederierna i Finland ingick avtalet "Tryggandet av tillgången på yrkeskunnig fartygspersonal på finländska lastfartyg". Med detta avtal möjliggjordes ibruktagande av blandbesättning på vissa villkor på våra fartyg. Om avtalet används namnet "ramavtal", och för varje fartyg eller fartygsgrupp som kommer inom avtalet görs eget skilt avtal. Sådana avtal har redan slutits för över tio fartyg.

Andan i ramavtalet är att blandbesättningsavtal inte ingås för fartyg som redan är under finsk flagg. Med andra ord så måste fartygen som kommer inom avtalet vara nybyggen eller begagnade fartyg köpta från utlandet. Dock stod det klart redan nästan genast när avtalet trätt ikraft att redarna vill utvidga avtalet till sådana fartyg som redan är under finsk flagg. Sådana här avtal har det också redan slutits p.g.a. de tillägsarbetsplatser avtalspaketet för med sig. Det har alltså ingåtts avtal för sådana fartyg som redan är i Finland om rederiet har förbundit sig att hämta hit mera fartyg och samtidigt flera arbetsplatser.

Eftersom ramavtalet är lite oklart i de ovannämnda fallen, har det i avtalet föreslagits ett preciserande protokoll som gör det möjligt att blandbesätta ett fartyg för att förhindra dess utflaggning. Orsaken till allt detta är den benhårda konkurrensen inom den internationella sjöfarten. Kampen om flaggorna är också hård, och en del stater försöker locka fartyg under sin flagg genom att erbjuda mycket intressanta förmåner för rederierna. I den situationen kommer också förbundet in på en väg med svåra val.

Om man vägrar ingå blandbesättningsavtal för något fartyg, så säljs eller utflaggas troligtvis fartyget. Då försvinner också alla arbetsplatser. Om man igen ingår avtal för fartyget med villkoret att en del positioner får fyllas med billigare arbetskraft endast via naturlig avgång eller inre flyttar, då behåller finländarna flera arbetsplatser. Om man inte ingår det avtalet, vad skall man då svara de människor som förlorar sina arbetsplatser? Med sina val medverkar förbundet alltså till att medlemmarnas arbetsplatser åtminstone delvis kvarstår, och medlemmarnas familjers levnadsstandard hålls på minst tidigare nivå. I det här spelet finns det knappast en sådan möjlighet att allt skulle hållas vid det tidigare utan att man ingår dessa avtal. Detta har redan också historien dyrt lärt oss. •

PEKKA PARTANEN



Snabbaste vägen till oss på internet www.seacommand.fi



JULKAISIJA – UTGIVARE: Suomen Laivanpäälystöliitto – Finlands Skeppsbevälsförbund **TOIMITUKSEN OSOITE – REDAKTIONENS ADRESS:** Hietalahdenranta 15 A 3, 00180 Helsinki – Sandvikskajen 15 A 3, 00180 Helsingfors, (09) 6122 440 **PÄÄTOIMITTAJA – CHEFREDAKTÖR:** Pekka Partanen (09) 6122 4414, 0400 707 682, pekka.partanen@seacommand.fi **TOIMITUSIHTTEERI – REDAKTIONSSSEKRETERARE:** Hilka Kotkamaa, suomenmerenkulku@seacommand.fi (09) 6122 4416, 040 5405 224, **TOIMITUSNEUVOSTO – REDAKTIONSRÅDET:** Teemu Alstela, Risto Blomquist, Veikko Engren, Heli Palmu, Pekka Partanen, Kai Terimaa,

Kari Kosonen, Ingemar Åberg **OSOITTEENMUUTOKSET – ADRESSFÖRÄNDRINGAR:** Mirjam Tuisku (09) 6122 4413, **TILAUKSET – PRENUMERATIONER:** Harriet Björkqvist (09) 6122 4412 **TILAUSHINNAT – PRENUMERATIONSPRISER:** 12 kk/mån: 44 e 6 kk/mån: 28 e Irtonumero – Lösnummer: 6 e **ULKOMAILLE – UTLANDET** 12 kk/mån: 50 e 6 kk/mån: 33 e **AINEISTOT – MATERIAL – MATERIAL:** TJM-Systems Oy, PL 75, 02921 Espoo, puh. (09) 849 2770, fax (09) 852 1377, aineistot@tjm-systems.fi **ILMOITUSMYYNTI – ANNONSFÖRSÄLJNING – ADVERTISEMENT:** TJM-Systems Oy, Sari Aarnio, puh. 044 566 7194, (09) 849 2770 **ILMOITUSHINNAT (MUSTAVALKOISET) – ANNONSPRISERNA (SVARTVITA) – ADVERTISEMENTS RATES (BLACK & WHITE) AUKAAMA – UPPSLAG – SPREAD** 1.950 e **TAKAKANSI – BAKPÄRM – BACK COVER** 1.260 e 1/1 **SIVU – SIDA – PAGE** 1.200 e 1/2: 690 e 1/4: 350 e **AIKAKAUSLEHTIEN LIITON JÄSEN, AMMATTILEHTIYRHMÄ – MEDLEM I TIDSKRIFTERNAS FÖRBUND – FACKTIDSKRIFTSGRUPPEN, PAINOS – UPPLAGA** 4 000 **TAITTO – LAYOUT:** Hilda GS, Helsinki **KIRJAPAINO – TRYCKERI:** Painotalo Miktor Oy, Helsinki ISSN 0356-5718



▲ Savun tuprutessa laivan piipusta satamajäänsärkijä Turso irtaantui Kauppatorin rannasta. Kannatusyhdistys-aktivisti Esko Härö on tehnyt työtä vuositolkulla, että alus on saatu valmiiksi lähtemään merelle entisessä loistossaan.

S/s Turso risteilee entisessä loistossaan

Satamajäänsärkijä s/s Turson kannatusyhdistyksen puheenjohtaja Pekka Snellman toivottaa tervetulleeksi juhlaväen, kun alus soljuu kohti merta Helsingin Kauppatorilta. Hetki on historiallinen. Väsymys ei runsaan kuuden vuoden työstä paina harteita, nyt vain ihaillaan viimeisen päälle remontoitua ja puleerattua kaunotarta.

Juhlakansa voi käydä kurkistamassa esillä olevaa albumia, jossa on kuvia siitä millainen romu alus oli, kun se käytiin ostamassa ja hakemassa Venäjältä vuonna 2004. Se oli ollut 66 vuotta ankarassa käytössä Neuvostoliitossa, johon se piti luovuttaa sodan jälkeen vuonna 1945 sotakorvauksena.

Sponsoreiden metsästystä

Venäläiset huomasivat heti, miten upea satamajäänsärkijä Turso oli, joten sieltä tilattiin samaa mallia vielä 20 lisää.

– Meitä on pieni joukko Satamajäänsärkijä s/s Turso Yhdistys ry:n aktiiveja ja muutamia muita, jotka olemme olleet Turson kunnostuksen liikkeelle paneva voima, Snellman puhuu.





▲ Ilman näitä miehiä ei Turso purjehtisi kauniisti alkuperäisessä asussaan: Remontin alusta asti työskennellyt monitaituri Marko Runtal, s/s Turson kannatusyhdistyksen ja Suomen Höyrypuriseuran puheenjohtaja Pekka Snellman ja aluksen konemestarina toimiva Ari Reunanen.

Pekka Snellman on vetänyt remonttityön taloudellista puolta. Vanhan aluksen korjaus ei ollut mitään halpaa puuhaa. Rahaa on pitänyt hankkia ja paljon. Turso Yhdistyksen kannattajajäsenten tuki on ollut vain pisara meressä. Onneksi lahjoituksia on tullut yrityksiltä niin, että kaikkiaan Turson kunnostukseen on voitu sijoittaa lähes kaksi miljoonaa euroa.

– Työ on vaatinut ison joukon tukijoita. Lisäksi viranomaisasioiden hoitaminen on ollut vastuullani eikä sekään ole ollut helppo urakka.

Kahden miljoonan keikka

Esko Härö on vastannut aluksen kunnostamisesta ja entisöinnistä. Siinä on pitänyt hallita höyrytekniikka, mutta lisäksi on osattava entisöinti.

– Alusta oli korjailtu ja muunneltu jo neuvostoaikana, mutta työn laadusta en sano mitään.

Laivalla on ollut koko remontin ajan 4-5 ihmistä palkattuna ja parin yrityksen lahjoittama

työvoimaa. Eräät firmat ovat antaneet tavaralahjoituksia.

– Suomessa on paljon vanhojen höyryalusten harrastajia, joten aluksi sponsorirahan saaminen on melko helppoa. Mutta parista viime vuodesta voisin käyttää sanaa haasteellinen. Pari isoa firmaa ovat olleet pelastajamme, Snellman kiittelee.

Kiitokset menevät myös tiiviisti mukana olleille Museovirastolle ja Perinnelaivarekisterille. Niiden tuki on ollut yhteenlaskettuna noin neljännesmiljoona euroa.

Ensin purettiin entinen remontti

Runnomalla kunnostetun laivan saaminen nykykuntoon on ollut vaativa prosessi. Entiset omistajat ovat käyttäneet korjaamiseen jopa sementtiä!

– Korjaus ja entisöinti sai hyvän lähtökohdan, kun Museovirastosta löytyivät Turson suuntaantavat alkuperäispiirustukset. Kaikessa on

noudatettu vanhaa mallia, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Laiva on saanut pienen nykyaikaisen keittiön ja saunan. Konehuone on alkuperäinen, tosin tarkoin läpikäytynä, korjattuna ja niin modernisoituna, että nykyajan vaatimukset täyttävät.

Ylläpitokin vaatii rahaa

Laiva on nyt kunnossa ja sponsorit ylen tyytyväisiä. Rahanmeno ei kuitenkaan lopu, vaan huoltoon ja käyttökustannuksiin on saatava varoja.

– Tervetuloa vain hienolle risteilylle, ainutlaatuisen vanhan jäänmurtaajan tunnelmissa. Eräät yritykset, yhteistyökumppanit mm. Helsingin kaupunki ja Liikennevirasto ovat jo osittaneet kiinnostusta, Snellman iloitsee.

Pekka Snellman tietää mistä hän puhuu, koska hänellä on oma höyrylaiva s/s Tommy Saimaalla.

Innokkaiden intohimo

– Nämä ovat höyrähtäneiden harrastuksia, taloudellisesti nämä ovat surkeaa bisnestä, mutta me innokkaat huolehdimme, että höyrylaivat liikkuvat Suomessa ikuisesti. Suomen vanhin liikkuva höyrylaiva on vuodelta 1877, s/s Metse Päijänteellä.

Suomen Höyrypursiseuraan kuuluu yli 80 höyrylaivaa – kaikki hienossa kunnossa. Niistä on perintölaivarekisterissä 54 laivaa. S/s Turso toimii nyt seuran laivaston lippulaivana.

– Uskallan sanoa, että meillä on Suomessa yksi maailman hienoimmista höyrylaivastoista, Pekka Snellman kehuu. •



Entisöintiä valokuvien perusteella

Marko Runtal on työskennellyt Turson kunnostustöissä pian kuusi vuotta. Marko Runtal on vastannut putkitöistä, metallitöistä, hitsauksista, koneiden siirroista jne.

– Laivan saaminen nykykuntoon on ollut suuren työn takana. Olisittepa nähneet millainen se oli tänne tuotaessa. Voi sanoa, että kaikki oli korjattava. Vaikka mihin koski, se oli korjattava. Lattiat, ovet, putkistot, koneet ym. oli tehtävä uusiksi.

– Olemme tehneet paljon valokuvien mukaan, koska kunnan piirustukset puuttuivat. Säilytimme kaiken mahdollisen alkuperäisenä, mutta niin että toimivuus toteutuu sekä määräykset ja käytön vaatimukset täyttyvät. Nyt tunnen koko laivan pienintä venttiiliä myöten. Onneksi työpäällikkömme Esko Härö osasi vastata useimpiin kysymyksiimme.

Tuleeko tästä yhtään mitään?

Marko Runtal on tyytyväinen valmiiseen Tursoon, mutta myöntää että on myös ollut päiviä, jolloin hän on sanonut: "tästä ei tule yhtään mitään".

Runtal on auttanut monessa muussakin pulmatilanteissa, koska hänen äidinkiensä on venäjä. Hän on saanut toimia tulkina kielessä ja vähän muussakin.

Marko Runtal työskenteli Suomeen muutettuaan aluksi Turun telakalla. Sieltä hän siirtyi Turson entisöintityöhön ja hän on ollut remontissa mukana alusta saakka.

– Tämä on työtä, jota ei opeteta missään koulussa. Kaikki on opeteltava käytännössä. Moni suomalainen ja Viron kaveri on ollut työssä mukana, mutta vain vähän aikaa. Minä olen ainoa, joka on pysynyt loppuun asti, Marko Runtal nauraa.

Marko Runtal uskoo, että Suomessa on sen verran korjausta vaativia höyrylaivoja, että alan salat tuntevalle, kokeneelle miehelle riittää töitä loppuiäksi. Seuraava työmaa on Hietalahden rannassa oleva s/s Lokki, joka vaatii höyrykattilaansa uudet arinaraudat ja vetopellit. •

▲ Turson päällikkönä on Jaakko Helanto. Hän kertoo olevansa keikkahommissa merentutkimusalan Arandan perämiehen paikalta.

– Olen tottunut, että minulla koneet ovat suoraan käytössäni. Tässä on luotettava yhteistyöhön. Myös ruoritoiminta on vallan erilaista kuin nykyaikaisessa laivassa, jossa ohjauksen viiveitä ei juuri ole. Jopa peräsin liikkuu melkoisella viiveellä, joten kaikki pitää ajatella ennakkomallilla. Kaikkeen on totuttava. Kokemuksena tämä on tosi mahtava, Helanto hehkuttaa.



◀ I Tursos pannrum svänger kolskyffeln som förr. Marko Runtal som håller i skyffeln kan vara bara korta stunder i taget i hettan. – Gamla finländska ångfartygs renovering, drift och servicearbeten sysselsätter mig säkert för resten av livet. Det är ett arbete som man bara kan lära sig i praktiken, eftersom ingen läroanstalt lär ut ångfartygsrenovering, konstaterar Marko Runtal.

S/s Turso kryssar i sin forna glans

Ordförande för hamnisbrytaren s/s Tursos garanti-förening, Pekka Snellman hälsar festfolket välkommet när fartyget glider ut till havs från Helsingfors Salutorg. Stunden är historisk. Tröttheten efter dryga sex års arbete tynger inte, nu beundras bara den minutiöst renoverade och polerade skönheten.

Festfolket kan bläddra i albumet som ligger framme med fotografier på hurdant skrotskepp fartyget var när det köptes och hämtades från Ryssland år 2004. I 66 års tid hade fartyget varit i hård användning i Sovjetunionen, dit det måste överlätas som krigsersättning efter kriget år 1945.

Jakt på sponsorer

Ryssarna märkte genast hur fin hamnisbrytaren Turso var, så de beställde ännu 20 till av samma modell.

– Vi är en liten grupp aktiva i föreningen för hamnisbrytaren, Satamajäänsärkijä s/s Turso Yhdistys ry, och några till som har varit de krafter som satt igång Tursos upprustning, berättar Snellman.

Pekka Snellman har lett den ekonomiska sidan av renoveringsarbetet. Det är ingen billig sysselsättning att reparera ett gammalt fartyg. Mycket pengar måste skaffas. Tursoföreningens understödande medlemmars stöd har bara varit en droppe i havet. Lyckligtvis har det kommit donationer från företag så att allt som allt nästan två miljoner euro har kunnat sättas på Tursos renovering.

– Arbetet har krävt en stor mängd sponsorer. Dessutom har det legat på mitt ansvar att sköta myndighetsärendena, och det har inte heller varit något enkelt projekt.

Två miljoners projekt

Esko Härö har ansvarat för fartygets renovering och restaurering. Där måste man kunna bemästra ångtekniken, men dessutom måste man kunna restaurera.

– Fartyget hade reparerats och ändrats redan under sovjettiden, men om kvaliteten på det arbetet säger jag ingenting.

Under hela renoveringen har 4-5 personer varit avlönade på fartyget och dessutom har det funnits arbetskraft donerad av ett par företag. En del firmor har gett varudonationer.

– I Finland finns många som är intresserade av gamla ångfartyg, så till en början var det rätt lätt att få sponsorpengar. Men om de två senaste åren kunde jag använda ordet utmanande. Ett par större firmor har varit våra räddare, tackar Snellman.

Tack går också till Museiverket och Traditions-skeppsregistret som varit intensivt med. Stödet från dem har sammanräknat varit ca en fjärdedels miljon euro.

Restaurering utgående från fotografier

I snart sex år har **Marko Runtal** jobbat med Tursos renoveringsarbeten. Marko Runtal har svarat för rörarbetena, metallarbetena, svetsningarna, flytten av maskinerna osv.

– Mycket arbete ligger bakom att få fartyget i dagens skick. Ni skulle ha sett hurdant fartyget var då det hämtades hit. Man kan säga att allt måste repareras. Vad man än rörde vid, måste det repareras. Golven, dörrarna, rörsystemen, maskinerna osv. måste göras om.

– Mycket har vi gjort utgående från fotografier, eftersom ordentliga ritningar saknades. Vi behöll allt som bara var möjligt i ursprungligt skick, men så att funktionaliteten förverkligades och bestämmelserna och driftskraven uppfylldes. Nu känner jag hela fartyget in i minsta ventil. Till all tur kunde vår arbetsledare Esko Härö svara på de flesta av våra frågor.

Blir det något av det här?

Marko Runtal är nöjd med den färdiga Turso, men

medger att det också har funnits dagar då han har sagt: "det här blir till absolut ingenting".

Runtal har också hjälpt till vid många andra problemsituationer, eftersom hans modersmål är ryska. Han har fått fungera som tolk i språket och också i lite annat.

Efter sin flytt till Finland jobbade Marko Runtal till en början på Åbovarvet. Därifrån övergick han till Tursos restaureringsarbete och har varit med i renoveringen ända från början.

– Det här är ett arbete som inte lärs ut i någon skola. Allt måste man lära sig i praktiken. Många finländare och ester har varit med och jobbat, men bara under en kort tid. Jag är den enda som har hållits kvar ända till slutet, skrattar Marko Runtal.

Marko Runtal tror att det i Finland finns så pass många ångfartyg som kräver reparation att en erfaren man som känner branschens hemligheter har tillräckligt med arbete för resten av livet. Nästa arbetsplats är s/s Lokki som ligger vid Sandvikskajen och som behöver nya järngaller och dragplåtar till ångpannan. •



▲ Hamnisbrytaren s/s Turso kryssar nu i Helsingfors.

▼ Ari Reunanen, som fungerar som hamnisbrytaren Tursos maskinmätare, och Seppo Järveläinen, som fungerar som maskinman, upplever sig vara rätt privilegierade i fartygets maskinrum. Det är sällsynt att få jobba med en ursprunglig – förvisso helt renoverad – ångmaskin. Hästkrafter har den år 1944 på Sandviksvarvet färdigställda maskinen 150.

Först revs den tidigare renoveringen

Det har varit en krävande process att få det med hård hand reparerade fartyget i dagens skick. De tidigare ägarna har t.o.m. använt cement vid reparationerna!

– Repareringen och restaureringen fick bra utgångspunkt när man på Museiverket hittade Tursos riktgivande ursprungliga ritningar. I allt har man följt den gamla modellen, med några undantag när. Fartyget har fått ett litet modernt kök och en bastu. Maskinrummet är ursprungligt, dock noga genomgått, reparerat och moderniserat för att uppfylla dagens krav.

Underhållet kräver också pengar

Fartyget är nu i skick och sponsorerna är ytterst nöjda. Utgifterna tar dock inte slut, utan medel behövs för service och brukskostnader.

– Välkomna bara på en fin kryssning i en unik gammal isbrytares stämningar. Vissa företag och samarbetspartners, bl.a. Helsingfors stad och Trafikverket, har redan visat intresse, gläds Snellman.

Pekka Snellman vet vad han talar om, eftersom han har ett eget ångfartyg s/s Tommy på Saimen.

Passion för entusiaster

– Det här är knäppskallars hobby, ekonomiskt är det här urusel business, men vi entusiaster sköter om att ångfartygen rör sig för evigt i Finland. Finlands äldsta rörliga ångfartyg är från år 1877, s/s Metse på Päijänne.

Till Finlands Ångfartygssällskap hör över 80 ångfartyg – alla i fint skick. Av dessa är 54 fartyg

i traditions skeppsregistret. S/s Turso fungerar nu som flaggskepp för sällskapets flotta.

– Jag vågar säga att vi i Finland har en av världens finaste ångfartygsflottor, berömmar Pekka Snellman. •



Professori Pentti Kujala:

Turvallisempi merenkulku yhdistää

HILKKA KOTKAMAA



◀ – Meriturvallisuuden tutkimuksen rahoitukseen tulee kivasti tukea EU:lta silloin, kun koko Itämeri on mukana, sanoo Aalto-yliopiston professori Pentti Kujala.

”Kolmen koplän”, talouden, tekniikan ja muotoilun yhteenliittymä Aalto-yliopiston sisältää myös meriliikenteen ja talvimerenkulun turvallisuuden professorin. Tehtävää hoitaa professori **Pentti Kujala**.

Lisää meriliikenteen osaamista

– Olen taustaltani laivanrakennusinsinööri, mutta olen viemässä yliopiston meritekniikkaa teknologiasta enemmän meriliikenteen suuntaan. Mielestämme on tarkoituksenmukaista laajentaa yliopistotoimintaa merenkulun suuntaan, koska

haluamme suunnata opetustamme pelkästä tekniikasta laajempaan meriliikenneosaamiseen. Sen myötä olemme lisänneet opetukseen meriliikenteeseen liittyviä kursseja. Merenkulkuopinnoissa ykkösteema on meriturvallisuus, Kujala selvittää uutta muotoutumassa olevaa opetusalaansa.

Muotoilijat, ekonomit, insinöörit

Kujalan mukaan meriliikenteessä on helppo toteuttaa kaikki Aalto-yliopiston alat. Esimerkiksi risteilyalusten rakentamisessa on helppo yhdistää muotoilijat, ekonomit ja insinöörit.

– Muotoilijoilla on hyvä tuntuma, miten yleiset

Aalto-yliopistossa

tilat tulee rakentaa, merielinkeino on taloutta ja laivanrakennus tekniikkaa. Ja kaikkia näitä yhdistää turvallisempi merenkulku.

Merikotka yhdistää tutkijat

Suomen eri paikkakunnilla toimivan merenkulkuopetuksen yhteiseksi kokoajaksi on perustettu Merikotka. Se on Kotkassa toimiva poikkitieteellinen meriliikenteen, meriturvallisuuden ja meriympäristön tutkimuskeskus, joka yhdistää johtavien suomalaisten korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten osaamista.

Tutkimuskeskuksen kokoaja ja perustaja on Kotkan kaupunki, joka rahoittaa kolmea merialan professuuria. Yksi näistä on Pentti Kujalan hoitama professuuri Aalto-yliopistossa. Logistiikkaprofessuuri on Turussa ja meriympäristöön keskittyvä professuuri toimii Helsingin yliopistossa.

Toiminnan perustana ovat kolmen professorin ja tutkimusjohtajan johtamat tutkimusryhmät. Ne kuuluvat hallinnollisesti Helsingin yliopistoon, Aalto-yliopistoon, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukseen sekä Kymenlaakson ammattikorkeakouluun.

Tietoa toisten tekemisistä

– Olemme huomanneet, että aikaisemmin teimme paljon päällekkäistä työtä omissa yliopistoissamme ilman että tiesimme toistemme tekemisistä juuri mitään. Nyt tapaamme Merikotkan puitteissa ja voimme miettiä yhdessä mitä kukin tekee, oppia toisiltamme asioita ja miettiä mitä kunkin kannattaa kehittää, Kujala toteaa tyytyväisenä.

Kujala muistuttaa, että eristäytynyt tutkimus norsunluutornissa on mennyttä aikaa kaikilla tieteenaloilla. Myös kansainvälisyys on tullut vahvasti mukaan niin Aalto-yliopistossa kuin Merikotkankin toiminnassa.

Tietoa kumpaankin suuntaan

– Meille on tärkeää tietää mitä maailmassa tapahtuu, mutta haluamme myös kertoa maailmalle, mitä me täällä Suomessa teemme. Pätevä tutkimus on aina kansainvälistä. Meidän on itse oltava hyviä ja kun meidät todetaan hyviksi, löydämme myös kansainväliset kumppanit. Maailmalla tutkitaan paljon samoja asioita, joten meidän on turha tutkia asioita, joista on jo tietoa, Kujala sanoo.

– Voimme oppia paljon muiden tekemisistä. Yhteistyösä voimme rakentaa merenkulkua, joka on aina ollut luonteeltaan kansainvälistä. Merenkulun järjestöt ovat kansainvälisiä, mm. IMO ja siksi tutkimuksen verkostojenkin on oltava maailmanlaajuisia. Aktiivisuudella Suomikin pääsee mukaan erilaisiin hankkeisiin.

Koko Itämeri mukaan

Jo nyt suomalainen merenkulun tutkimus tekee läheistä yhteistyötä kaikkien Skandinavian maiden kanssa. Myös

Viro on aktiivisesti mukana. Monet hankkeet koskevat Itämerta, joten sen rantavaltioiden kanssa yhteistyö sujuu mallikkaasti. Venäjän kanssa on toiveissa lisätä yhteistyötä, varsinkin kun liikenne siellä on voimakkaassa kasvussa.

– Jokaisessa kansainvälisessä seminaarissa huomaa, että jokaisessa maassa mietitään pitkälle samoja asioita ja ongelmia. Meillä on siksi paljon opittavaa ja annettavaa toisillemme. Itämeren liikenteen vilkastuminen tekee tutkimuspuolenkin yhteistyön entistä tärkeämmäksi.

Hyvät hakemukset noteerataan

– Tutkimuksen rahoitukseen on tullut kivasti rahaa EU:lta silloin, kun koko Itämeri on mukana. Tukea kyllä löytyy, mutta pitää olla aktiivinen sen hakemisessa. Hakemus edellyttää mutkikkaan byrokratian tuntemista, mutta hyödyllisiä hankkeita harvoin ohitetaan. Uskon, etteivät Välimerenmaat ole yhtä pitkällä tiedehankkeiden hakemisessa, vaikka muuten ovatkin kärkkään hakijan maineessa. Hyviinkään hankkeisiin ei saa rahaa, ellei ole kärppänä hakemassa ja tee asiantuntevia hakemuksia.

Tuorein esimerkki hyvästä hankkeesta on Merenkulun turvallisuuden kehittämiseen tähtäävän CAFE-hanke. Sen puitteissa järjestettiin syyskuussa onnettomuus- ja läheltä-piti-tietoa koskeva seminaari: International Maritime Incident and Near Miss Reporting Conference Otaniemessä, Aalto-yliopiston tiloissa. •

Seminaari raportoinnista ja tiedonvaihdesta

International Maritime Incident and Near Miss Reporting Conference-seminaarin tavoitteena oli tuoda yhteen eri meriturvallisuuden parantamisen eteen työskentelevät tahot; yritykset, tutkimusmaailma ja viranomaiset. Seminaarin aiheet rakentuvat onnettomuus- ja läheltä-piti-tiedon tuottamisen, hyväksikäytön ja tiedon jakamisen ympärille.

Tehokkaita järjestelmiä ja syitä niiden käyttämättömyyteen on tutkittu paljon. Silti tiedon jakamiseen, hyväksikäyttöön ja levittämiseen liittyvä tutkimus ja toimenpiteet vaativat vielä lisätyötä. Seminaarissa käsiteltiin tarkemmin mm. seuraavia teemoja:

- Miten parantaa raportointia merenkulussa?
- Miten raportointia voisi paremmin hyödyntää riskimallinnuksen pohjana?
- Onnettomuus- ja läheltä-piti-raportoinnin parhaat käytännöt
- Onnettomuus- ja läheltä-piti-tiedon hyödynnettävyys

Professor Pentti Kujala:

Säkrare sjöfart förenar på Aalto - universitetet



Aalto-universitetet, som är en sammanslutning av de tre områdena ekonomi, teknik och formgivning, har också en professur i sjötrafik och vintersjöfartssäkerhet. Uppgiften sköts av professor **Pentti Kujala**.

Mera sjötrafikkunnande

– Till min bakgrund är jag skeppsbyggnadsingenjör, men jag håller på att föra universitetets sjöteknik från teknologi mera mot sjötrafik. Enligt vår åsikt är det ändamålsenligt att utvidga universitetsverksamheten i riktning mot sjöfarten, eftersom vi vill rikta vår undervisning från enbart teknik till mera omfattande sjötrafikkunnande. Därför har vi tillagt i undervisningen kurser som har med sjötrafik att göra. I sjöfartsstudierna är sjösäkerheten tema nummer ett, redogör Kujala för sin nya undervisningsbransch som håller på att utformas.

Formgivare, ekonomer, ingenjörer

Enligt Kujala är det lätt att i sjötrafiken förverkliga alla områden vid Aalto-universitetet. I t.ex. byggandet av kryssningsfartyg är det lätt att kombinera formgivare, ekonomer och ingenjörer.

– Formgivarna har bra känsla för hur de allmänna utrymmena skall byggas, sjönäringen är ju ekonomi och skeppsbyggnads teknik. Och alla dessa förenas av en säkrare sjöfart.

Merikotka förenar forskarna

Merikotka har grundats för att samla sjöfartsutbildningen som fungerar på olika orter i Finland. Det är en tvärvetenskaplig forskningscentral i Kotka för sjötrafik, sjösäkerhet och havsmiljö, som förenar de ledande finländska högskolornas och forskningsanstaltens kunskaper.

Kotka stad, som finansierar tre professurer i sjöbranschen, har samlat ihop och grundat forskningscentralen. En av professurerna är den

◀ – Till finansieringen av sjösäkerhetsforskningen har det kommit bra med pengar från EU då hela Östersjön varit med, säger professor Pentti Kujala vid Aalto-universitetet.

Seminarium om rapportering och informationsutbyte

Målet för seminariet International Maritime Incident and Near Miss Reporting Conference var att föra samman olika instanser som jobbar för att förbättra sjösäkerheten: företagen, forskningsvärlden och myndigheterna. Seminariets ämnen byggdes upp runt produktion, utnyttjande och spridning av information om olyckor och olyckstillbud.

Det har forskats mycket i effektiva system, samt orsakerna till att dessa inte används. Ändå krävs det ännu tilläggsarbete i forskningen och åtgärderna vad

gäller spridandet, utnyttjandet och utbytet av information. Vid seminariet behandlades mera ingående bl.a. följande teman:

- Hur förbättra rapporteringen inom sjöfarten?
- Hur kunde rapporteringen bättre utnyttjas som grund för riskmodeller?
- Bästa praxis i olycksfalls- och olyckstillbudsrapporteringen.
- Utnyttjbar olycksfalls- och olyckstillbudsinformation.

professur vid Aalto-universitetet som Pentti Kujala sköter. Logistikprofessuren finns i Åbo, och professuren som koncentrerar sig på havsmiljön finns vid Helsingfors universitet.

Grunden för verksamheten är forskningsgrupper som leds av tre professorer och forskningsdirektören. De hör förvaltningsmässigt till Helsingfors universitet, Aalto-universitetet, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet samt yrkeshögskolan Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Information om vad andra håller på med

– Vi har märkt att vi tidigare gjorde mycket överlappande arbete vid våra egna universitet, utan att just veta någonting om vad de andra höll på med. Nu träffas vi inom ramen för Merikotka och kan tillsammans fundera på vad var och en gör, lära oss av varandra och fundera på vad det lönar sig att utveckla för var och en, konstaterar Kujala förnöjt.

Kujala påminner om att isolerad forskning i elfenbenstorn är gången tid inom alla vetenskapsområden. Internationaliteten har också kommit kraftigt med, såväl vid Aalto-universitetet som i Merikotkas verksamhet.

Information åt bägge hållen

– För oss är det viktigt att veta vad det händer i världen, men vi vill också berätta för världen vad vi gör här i Finland. En kompetent forskning är alltid internationell. Vi måste själva vara bra, och när det konstateras att vi är bra hittar vi också internationella kompanjoner

Eftersom det ute i världen forskas mycket i samma saker är det onödigt för oss att forska i dessa saker som det redan finns kunskap om, säger Kujala.

– Vi kan lära oss mycket av det som andra gör. I samarbete kan vi bygga upp sjöfarten, som till

sin natur alltid har varit internationell. Sjöfartens organisationer, bl.a. IMO, är internationella och därför måste också forskningens nätverk vara globala. Med aktivitet kommer också Finland med i olika projekt.

Hela Östersjön med

Redan nu samarbetar den finländska sjöfartsforskningen tätt med alla skandinaviska länder. Också Estland är aktivt med. Många projekt gäller Östersjön, så med dess kuststater löper samarbetet exemplariskt. Man har hopp om att öka samarbetet med Ryssland, särskilt som trafiken där är i kraftig tillväxt.

– Vid varje internationellt seminarium märker man att det i alla länder långt funderas på samma saker och samma problem. Därför har vi mycket att lära oss av, och ge till varandra. Den livligare Östersjötrafiken gör också samarbetet på forskningssidan allt viktigare.

Bra ansökningar noteras

– För forskningens finansiering har det kommit bra med pengar från EU då hela Östersjön varit med. Pengar finns det nog, men man måste aktivt söka dem. Ansökan förutsätter kännedom om invecklad byråkrati, men nyttiga projekt förbises sällan. Jag tror att Medelhavsländerna inte är lika långt i sökandet av vetenskapsprojekt, fastän de i övrigt har rykte om sig att vara rappa sökande. Pengar får man inte ens för bra projekt om man inte är snabb att söka och gör sakkunniga ansökningar.

Det fräskaste exemplet på ett bra projekt är CAFE-projektet som har som mål att utveckla sjöfartens säkerhet. Inom ramen för det anordnades i september i Otnäs i Aalto-universitetets utrymmen ett seminarium om olyckor och olycksfallstillbud: International Maritime Incident and Near Miss Reporting Conference. •

Jäykkä hierarkia

-Kapteeni laivassa on kuin Jumala taivaassa. Sanontaa ei saa ottaa aivan kirjaimellisesti, sillä myös laivoissa on järjenkäyttö sallittua. Näin kertoo norjalainen **Helle Oltedal**, joka tutkii laivoja työpaikkoina. Hän toimii työyhteisötutkijana ja paikka on Stord/Haugesund University College Norjassa.

Lisää johtajakoulutusta

– Perinteinen laivojen henkilöstön hierarkia on toisaalta turvallisuustekijä, mutta väärin ymmärrettynä se voi olla turvallisuusriski. Siksi on tärkeää, että laivan päällystätehtävissä olevat henkilöt saisivat mahdollisimman laajaa ja pätevää johtajakoulutusta. Koulutus on taas varustamojen vastuulla.

Helle Oltedal saan palkkansa norjalaisilta varustamoilta, mutta työssään hän on riippumaton tutkija. Varustamot ja meriteollisuus kustantavat 20 merialan professuuria Norjan yliopistoihin.

– Tutkijoiden tehtävä on tehdä riippumattomasta tiedettä, ei edistää palkanmaksajiensa bisneksiä, Oltedal korostaa.

Kirjavaa kulttuuria

Helle Oltedalin mielestä laivahenkilöstön henkilösuhteisiin ja työilmapiiriin olisi ehdottomasti satsattava enemmän varoja.

– Koulutuksen tarve on suuri siksi, että laivassa ollaan eristyneessä työtilassa 24 tuntia vuorokaudessa. Myös erilaisten kulttuurien yhteensovittaminen tuo oman haasteensa. Jos miehistössä on kiinalaisia, filippiinoja, puolalaisia, norjalaisia ja suomalaisia, saattaa ajattelutapa olla varsin kirjava. Heillä on kenties erilaisia asenteita aina tottelemiskulttuurista ruokatottumuksiin asti.

Helle Oltedal on nähnyt erilaisia näkemyksiä laivan hierarkiasta, mutta hänestä ei sukupolvien välillä ole juuri eroa.

– Vanhan kaartin ja nuoren polven välillä voi olla pieniä asenne-eroja.

Naisella uskottavuusongelma

Suurimman eron Helle Oltedal itse on havainnut



työssään, jossa nainen kertoo miehelle miten joku asia on.

– Suurimmat erot ovat ihmisten erilaisissa persoonallisuuksissa. Johtajia on monenlaisia, kuten myös käskyjen noudattajia. Erot ovat yksilöllisiä ja kulttuurisia. Toisissa kulttuureissa alaisten tottelevaisuus ylempiensä edessä on arvo sinänsä, toisissa kulttuureissa hierarkiassa alemmassa asemassa olevilla on lupa jopa kyseenalaistaa päällystön käskyjä. On kulttuure-

turvallisuusriski



◀ – Jokaisen laivan toiminta tähtää työviihtyvyyteen, mutta kaiken perusta lähtee meriturvallisuudesta. Nämä ovat yhdistettävissä läpinäkyvällä ja joustavalla toiminnalla, sanoo norjalainen työyhteisötutkija Helle Oltedal.

jän, mutta häntä ei kuunnella. Saattaa olla myös ettei hän uskalla kertoa havainnoistaan – kenties jopa potkujen pelossa. Ei ole mitään järkeä tehdä turvallisuusasioista arvovaltakysymyksiä. Pätevä päällystö pyytää alaisensa huomiota työssään näkemistä virheistä eikä suinkaan väheksy tai rankaise häntä turhana marisijana.

Ei pelkkää sähköpostia

Sähköinen viestintä on helpottanut päällystön ja miehistön välistä yhteydenpitoa, mutta Helle Oltedal näkee siinä vaaransa.

– Minusta sähköposti ja puhelin kelpaavat vain tiedotuksiin. Jos tieto tulee sähköisesti kommentosillalle, ei vastaanottajan keskittyminen ole paras mahdollinen. Sähköpostin ongelma on, että tärkeätkin asiat voivat hukkua tiedon suureen määrään. Varsinaiset ongelmat on ratkaistava sopivana ajankohtana kasvotusten. Henkilökohtaisessa keskustelussa voi välttää myös kielellisiä väärinymmärryksiä. Muutenkaan facebook ei ole koskaan sama kuin face to face, Helle Oltedal hymyää.

Hätätilanteessa ei neuvotella

Helle Oltedal haluaa kuitenkin korostaa, että läpinäkyvä hierarkia ja toistensa arvostus sopivat laivalla normaaliin työn arkeen. Jos jotain sattuu, ei kallistuvassa laivassa suinkaan ryhdytä keskustelemaan tai neuvottelemaan, vaan silloin noudatetaan etukäteen harjoiteltua käskytystä ja tehokasta evakuointia.

– Jokaisen laivan toiminta tähtää työviihtyvyyteen, mutta kaiken perusta lähtee meriturvallisuudesta. Siksi koulutukseen tulee kuulua tutustua onnettomuusraportteihin, jotka sisältävät myös läheltä-piti-tilanteita. Toisen virheistä voi oppia hyödyllisiä asioita niin päällystön kuin miehistönkin toiminnassa. On myös muistettava, että riittävän koulutuksen kustantaminen on varustamon asia. •

ja, joissa naisen esimiesasema on miesalaisille kauhistus.

Helle Oltedal näkee asian turvallisuuden näkökulmasta ja ratkaisu siihen on koulutus. Erityisesti päällystön koulutusta olisi lisättävä ja laatua parannettava.

Pelko ja välinpitämättömyys

– Tilanne kehittyy vaaralliseksi, jos laivassa joku miehistön jäsen huomaa selvän vian tai riskiteki-

Stel hierarki utgör en säkerhetsrisk

-Kaptenen på fartyget är som Gud i himlen. Talesättet får inte tas helt bokstavligt, för också på fartygen är det tillåtet att använda sitt förnuft. Det säger norskan **Helle Oltedal**, som undersöker fartygen som arbetsplatser. Hon jobbar som arbetsforskare och platsen är Stord/Haugesund University College i Norge.

Mera ledarutbildning

– Den traditionella hierarkin bland fartygspersonalen är å andra sidan en säkerhetsfaktor, men fel förstådd kan den utgöra en säkerhetsrisk. Därför är det viktigt att personer i befälsuppgifter på fartyget får så bred och kompetent ledarutbildning som möjligt. Utbildningen ligger igen på rederiernas ansvar.

Helle Oltedal får sin lön av de norska rederierna, men i sitt arbete är hon en obunden forskare. Rederierna och sjöindustrin bekostar 20 professurer i sjöfartsbranschen vid de norska universiteterna.

– Forskarnas uppgift är att bedriva obunden vetenskap, inte att befrämja sina lönebetalares business, poängterar Oltedal.

Brokig kultur

Enligt Helle Oltedal borde man absolut satsa mera resurser på fartygspersonalens personrelationer och på arbetsmiljön.

– Behovet av skolning är stort just därför att man på fartygen befinner sig i ett isolerat arbetsutrymme 24 timmar om dygnet. Sammanjämfändet av olika kulturer för också med sig sina egna utmaningar. Om det i manskapet finns kineser, filippinare, polacker, norrmän och finnar, kan deras sätt att tänka vara väldigt brokigt. De har kanske olika attityder gällande allt, ända från lydnadskulturen till matvanorna.

Helle Oltedal har sett olika synsätt på fartygets hierarki, men enligt henne finns det inte just skillnader mellan generationerna.

– Mellan det gamla gardet och den unga generationen kan det finnas små attitydskillnader.

Kvinnor har trovärdighetsproblem

Den största skillnaden har Helle Oltedal själv märkt i sitt arbete när en kvinna skall berätta för en man hur något skall vara.

– De största skillnaderna ligger i människornas olika personligheter. Det finns många slags ledare, liksom också underordnade. Skillnaderna är individuella och kulturberoende. I vissa kulturer är de underordnades lydnad inför dem som har högre rang ett värde i sig, i vissa kulturer har de som har lägre rang i hierarkin t.o.m. lov att ifrågasätta befälets order. Det finns kulturer där en kvinnas förmansställning är en fasa för underordnade män.

Helle Oltedal ser saken ur säkerhetssynvinkel, och lösningen på det är skolning. Särskilt borde befälets skolning utökas och kvaliteten förbättras.

Rädsla och likgiltighet

– Situationen blir farlig om någon i fartygets manskap upptäcker ett tydligt fel eller en riskfaktor, men inte blir hörd. Det kan också hända att han inte vågar berätta om sina iakttagelser – kanske av rädsla för att få sparken. Det tjänar inget till att göra säkerhetsfrågorna till auktoritetsfrågor. Ett kompetent befäl ber om sina underordnades iakttagelser om fel de ser i sitt arbete, och förringar eller straffar honom inte för onödigt gnäll.

Inte endast e-mejl

Den elektroniska kommunikationen har underlättat kontakterna mellan befälet och manskapet, men Helle Oltedal ser faror i det.

– Jag anser att e-mejl och telefon lämpar sig endast för meddelanden. Om informationen kommer elektroniskt till kommandobryggan är mottagarens koncentration inte den bästa möjliga. Problemen med e-mejlen är att också viktiga



saker kan drunkna i det stora informationsflödet. De faktiska problemen måste lösas vid lämplig tidpunkt ansikte mot ansikte. Vid personliga diskussioner kan man också undvika språkliga missförstånd. Facebook är inte annars heller det samma som face to face, ler Helle Oltedal.

I nödsituationer förhandlar man inte

Helle Oltedal vill dock poängtera att en transparent hierarki och respekt för varandra lämpar sig på fartyget i den normala arbetsvardagen. Om något händer börjar man verkligen inte diskutera eller förhandla på ett krånglande fartyg, utan då följer man den på förhand inövade ordergången och en effektiv evakuering.

– Arbetstrivseln är målet i varje fartygs verksamhet, men grunden för allt är sjösäkerheten. Därför bör det till utbildningen höra att bekanta sig med olycksfallsrapporter som också innehåller olyckstillbud. Av andras misstag kan man lära sig nyttiga saker såväl i befälets som i manskaps verksamhet. Man bör också komma ihåg att det är rederiets sak att sköta om finansieringen av en tillräcklig skolning. •

◀ – Arbetstrivseln är målet i varje fartygs verksamhet, men grunden för allt är sjösäkerheten. Dessa kan förenas med transparent och smidig verksamhet, säger den norska arbetsforskaren Helle Oltedal.

Puskija tarjoaa kiinnostavan työpaikan

Helsingin Hietalahden telakalla on käynnissä huoltotyö. Puskijat Rautaruukki ja Steel sekä proomut Tasku, Kalla, Board ja Botnia ovat telakoituna huoltotöiden ajaksi. Puskijoissa normaalien telakkatöiden lisäksi suurimpana yksittäisenä työnä on konevalvonta-automaation uusiminen, kun taas proomujen suurin yksittäinen korjaustyö on lastitilojen kansien uusiminen. Myös proomujen valvonta-automaatiikka uusitaan. Isoja remonteja siis.

Näin perusteelliseen korjaukseen päädyttiin 25 vuoden erittäin tiiviin ajon jälkeen.

Miehistöä Rautaruukki-aluksessa on yhdeksän. Huoltohetkellä puskijoissa ja proomuissa hyörii useita kymmeniä eri asioiden erikoisosaajia monilta alihankkijoilta kuin myös telakalta.

Vaihto vanhana työntekijänä

Proomuissa kuljetetaan Rautaruukki Oyj:n Raahen tehtaalle raaka-aineita, kuten rautamalmia, rautapellettiä, kivihiiltä ja kalkkikiveä. Raahessa on vaihtoproomu ja vaihtoaika on noin tunti. Rautamalmi ja -pelletti tulee Luulajasta, kalkkikivi Gotlannista ja kivihiili tällä hetkellä USAn, Kanadan, Australian alueelta. Kivihiili meripuretaan usein Raahen ulkopuolella Supramax ja Panamax kokoluokan aluksista proomuihin. Australian kivihiili tulee Tahkoluotoon Capesize -kokoluokan laivoilla josta se tuodaan Raahen proomuilla tai yhtiön konventionaalisilla laivoilla. Puskut kuljettavat rautapellettiä Luulajasta myös SSAB:lle Oxelösundiin, missä on toinen vaihtoproomu.

Rautaruukissa päällikkönä toimiva **Heikki Martomaa** on työskennellyt puskijoissa noin 24 vuotta. Ensinnä hoitovarustamona toimi Finnlines, sitten ESL-Shipping, kun Rautaruukki Oyj myi alukset vuonna 2004. Miehistöt siirtyivät uuden omistajan palvelukseen vanhoina työntekijöinä.

Ura selvä jo polven korkuisena

Heikki Martomaa lähti aikoinaan merille vuonna 1968. Haminalaispojan ensimmäinen laiva oli Nielsenin Pinocchio ja heti perään AL:n Angra, jossa hän seilasi Etelä-Amerikan linjalla messikkana.

– Meriammatti kiinnosti minua jo hyvin pienessä. Olen kuulemma sanonut jo polvenkorkuisena, että minusta tulee merimies. Olen ollut koko ikäni merillä, ehkä olen laiska vaihtamaan, mutta olen myös viihtynyt. Finnlinesin aikana tuli oltua firman eri linjoilla, lähes kaikilla; Itämeren, Euroopan, Välimeren, Persianlahden ja Amerikan linjoja myöten, Martomaa kertoo.

Vanhaan hyvään aikaan

Seilausten välillä Heikki Martomaa päätti lähteä opiskelemaan merikapteeniksi ja opinahjo oli



Kotka. Päälystötehtävissä Heikki Martomaa ensimmäinen laiva oli Eriksonin Degerö – se vanha, se miitseppi. Laiva oli tuttu jo kansimiesajoilta. Sillä käytiin siihen aikaan Australiassa.

– Ehdin olla jonkin aikaa mukana alalla siihen aikaan kun suomalaiset merenkulkijat pääsivät kaukomaille Suomen lipun alla. Nykyään se on harvinaista. Taisin olla yksi viimeisistä sukupolvista sitä lajia, ainakin tällä haavaa.

Rahtilaivoille uskollinen

– Merenkulku on muuttunut viime vuosikymmeninä paljon. Nyt ajetaan halpamiehistöillä suunnattoman kannattavuuden nimissä.

► Puskija lastaa itse proomuun Luulajassa. Se vie aikaa 6-7 tuntia. Raahessa on valmiiksi tyhjennetty proomu, joten siellä viivytään vain tunti, talviaikana hieman pitempään.

► Nykyään miehistöt on puristettu minimiin, joten kaikkien on hoidettava työnsä. AL:n laivoissa n. 8000 tonnin lastia kuskasi 40 ukkoa, nyt viedään 13500 tonnia yhdeksällä ukolla.



◀ 25 vuotta vanhan puskijan komentosillan merenkulkuvarustus ynnä muu tekniikka on täysin ajanmukaista ja vertailukelpoista. Kaikki pääsevät nettiin omista hyteistään ja uutuuksena on satelliittitelevisioyhteys.

Heikki Martomaa on pysynyt koko uransa ajan uskollisena rahtilaivoille.

– Valinta on tietoinen, koska tämä sopii minulle. Tässä satamat ja reitit vaihtelevat sopivasti joten työ ei ole ihan saman reitin sahaamista. Tosin Raahen ja Luulajan väliä ajetaan jonkin verran per työvuoro.

Kädet täynnä työtä

Heikki Martomaa kehuu työtään ja aluksen miehistöä. Kaikki työntekijät ovat suomalaisia ja jokaisella on omat tehtävänsä.

– Yhteishenki on erinomainen, ei tämä muuten sujuisikaan. Kun porukkaa on vähän, on jokaisen hoidettava oma tonttinsa eikä ihmissuhteissa saa olla säröjä.



Eläkepäivät hämmöttävät

Nykyisin Martomaa asuu Pyhäjoella, Raahen eteläpuolella. Työt maistuvat ainakin vielä syksyn ajan, sillä joulukuun alussa koittavat eläkepäivät.

– Tällä hetkellä tuntuu mukavalta ajatus, ettei eläkeläisenä tarvitse reissuun lähteä. Laivoille keikkahommiin ei ole minkäänlaista vetoa, vaan tarkoitus on panna merihommille piste. Ystävyys vanhoihin työkavereihin varmaan säilyy. Muuten omakotitalossa on sen verran työtä eläkkeelläkin, että pysyy liikkeellä vaikei laivan jyrkkiä portaita tarvitsekaan kiivetä kaiket päivät.

Yhteys maihin sujuu

Moni asia on muuttunut siitä, kun Heikki Martomaa tuli merialalle. Varsinkin kommunikointi on muuttunut valtavasti. Yhteydenpito maihin ja kotiväkeen on ollut mullistava. Ennen lähetettiin kirjeitä ja postikortteja satamista. Kalliita puheluita otettiin harvoin.

– Nyt voi soittaa kännykällä melkein milloin haluaa ja sähköpostilla voi hoitaa melkein kaikki asiat. Enää ei merimiehen tarvitse olla pihalla maailman tapahtumista eikä asioiden hoito jää välttämättä pelkästään kotiväen harteille. Useimmat ovat yhteydessä kotiin päivittäin, tavalla tai toisella. Se on ollut hyvää kehitystä, Heikki Martomaa toteaa.

– Mutta eiköhän parasta kuitenkin ole 1970 –luvun loppupuolella voimaan tulleet erilaiset vuorottelujärjestelmät. Me teemme töitä kolmen viikon pätkissä. Se on todettu vuosien varrella täällä hyvinkin toimivaksi systemiksi. •

Skjutbogseraren erbjuder en intressant arbetsplats

På Sandviksvarvet i Helsingfors är det servicearbete på gång. Skjutbogserarna Rautaruukki och Steel samt pråmarna Tasku, Kalla, Board och Botnia är dockade för servicearbete. Det största enskilda arbetet på skjutbogserarna, vid sidan av de normala varvsarbetena, är att förnya maskinövervakningsautomationen, när igen det största enskilda reparationsarbetet på pråmarna är att förnya lastutrymmenas luckor. Pråmarnas övervakningsautomatik förnyas också. Stora reparationer alltså.



◀ Bogseraren lastar själv pråmen i Luleå. Det tar 6-7 timmar. I Brahestad finns en färdigt tömd pråm, så där stannar man bara i en timme, vintertid lite längre.



▲ Nuförtiden har besättningen krympt till ett minimum, så alla måste sköta sitt arbete. På AL:s fartyg kuskade 40 man en ca 8000 tons last, nu förs 13500 ton med nio man.

Så här grundliga reparationer kom man fram till efter 25 år av väldigt intensivt körande.

Besättningens storlek på fartyget Rautaruukki är nio personer. Under servicearbetet rör det sig på bogserarna och pråmarna flera tiotals experter inom olika områden och från många underleverantörer och också från varvet.

Gamla arbetstagare vid ägarbyte

Till Rautaruukki Oyj:s fabrik i Brahestad forslar pråmarna råvaror, såsom järnmalm, järnpellets, stenkol och kalksten. I Brahestad finns en bytespråm och bytestiden är ca en timme. Järnmalmen och – pelletarna kommer från Luleå, kalkstenen från Gotland och stenkolen för tillfället från USA, Kanada och Australien. Stenkolen lossas ofta på

pråmar till havs utanför Brahestad från fartyg i storleksklassen Supramax och Panamax. Den australiensiska stenkolen kommer till Tahkoluoto med fartyg av storleksklassen Capesize, och därifrån förs den till Brahestad med pråmar eller med bolagets konventionella fartyg. Från Luleå forslar bogserarna också järn pellets till SSAB i Oxelösund, där den andra bytespråmen finns.

Heikki Martomaa, som är befälhavare på Rautaruukki, har jobbat på bogserare i ca 24 år. Först var skötselrederiet Finnlines, och blev sedan ESL-Shipping när Rautaruukki Oyj sålde fartygen år 2004. Besättningen gick över i den nya ägarens tjänst som gamla arbetstagare.

Yrket stod klart redan som liten parvel

Heikki Martomaa for i tiden till sjöss år 1968. Fredrikshamnsgossens första fartyg var Nielsens Pinocchio och genast därefter AL:s Angra, där han seglade på Sydamerikalinjen som mässpojke.

– Sjöyrket intresserade mig redan som mycket liten. Redan som liten parvel lär jag ska ha sagt att jag vill bli sjöman. Hela mitt liv har jag varit på sjön, kanske jag är för lat för att byta, men jag har också trivts. Under Finnlines-tiden var jag på många, nästan alla, av firmans olika linjer; linjerna på Östersjön, i Europa, Medelhavet, Persiska viken och Amerika, berättar Martomaa.

På den gamla goda tiden

Mellan seglingarna beslöt Heikki Martomaa att fara och studera till sjökaptan, och läroanstalten låg i Kotka. Heikki Martomaas första skepp i befälsuppgifter var Eriksons Degerö – det gamla midskeppsfartyget. Fartyget var bekant redan sedan däcksmannatiderna. Med det besökte man på den tiden Australien.

– En tid hann jag vara i branschen på den tiden då finländska sjöfarare kunde fara till fjärran länder under finsk flagg. Numera är det sällsynt. Jag torde ha varit en av de sista generationerna av det slaget, åtminstone som det nu ser ut.

Fraktbåtarna trogen

– Sjöfarten har ändrats mycket under de senaste årtiondena. Nu kör man med billigmanskap i den enorma lönsamhetens namn.

Heikki Martomaa har under hela sin karriär varit fraktfartygen trogen.

– Valet är medvetet, eftersom det här passar mig. Här växlar hamnarna och ruttern på ett lämpligt sätt så att arbetet inte bara är att fila på samma rutt. Visserligen kör vi under arbetsskiftet ett antal gånger mellan Brahestad och Luleå.

Händerna fulla

Heikki Martomaa berömmar sitt arbete och fartygets besättning. Alla arbetstagare är finländare och alla har sina egna uppgifter.

– Den gemensamma andan är utmärkt, inte skulle det här annars gå heller. När det finns lite folk måste var och en sköta sitt eget jobb och det får inte vara sprickor i människorelationerna.

Pensionsdagarna hägrar

Numera bor Martomaa i Pyhäjoki, söder om Brahestad. Arbetet smakar åtminstone ännu under hösten, eftersom pensionsdagarna börjar i början på december.

– För tillfället känns tanken behaglig att som pensionär inte behöva fara på resa. Att ta inhopparjobb på fartyg har jag inget intresse av, utan avsikten är att sätta punkt för sjöjobbet. Vänskapen med de gamla arbetskamraterna består säkert. Med ett egnahemshus finns det nog annars så mycket arbete också under pensionsdagarna att man hålls igång fastän man inte längre behöver klättra i fartygets branta trappor hela dagarna.

Kontakten till land fungerar

Mången sak har ändrats sedan Heikki Martomaa kom i sjöbranschen. Särskilt har kommunikationerna ändrats enormt. Kontakten till land och till hemfolket har varit omvälvande. Tidigare sändes brev och postkort från hamnarna. Dyra samtal tog man sällan.

– Nu kan man ringa med mobilen nästan när man vill, och med e-mejl kan man sköta nästan allt. Sjömannen behöver inte mera vara helt borta vad gäller världshändelserna, och inte vilar skötandet av sakerna där hemma nödvändigtvis endast på hemfolkets skuldror. De flesta har daglig kontakt med hemmet, på ett eller annat sätt. Det har varit en bra utveckling, konstaterar Heikki Martomaa.

– Men månne inte det bästa ändå är de olika avlösningsystemen som trädde ikraft i slutet på 1970-talet. Vi jobbar i tre veckors perioder. Under årens lopp har det här konstaterats vara ett mycket fungerande system. •



► Sjöfartsutrustningen och övrig teknik på den 25 år gamla bogserarens kommandobrygga är helt tidsenliga och tål jämförelse. Alla när internet från sina egna hytter och satellittelevisionskontakten är en nyhet.

Eckerö Linen konsernijohtaja Björn Blomqvist:

Nykymeno tarjoaa turvallisia työpaikkoja



Rahtiliikenne on meriliikenteen lämpömittari. Se reagoi suhdannevaihteluihin herkästi.

HILKKA KOTKAMAA

Näimme taloudelliset ongelmat rahtiliikenteen notkahduksena jo vuoden 2008 – 2009 vaihteessa. Vielä eivät talousvaikeudet ole ulottuneet meidän rahtiemme määrään, mutta näemme jo selvästi pilviä taivaalla. Tilastoissa ei taantuma vielä näy, mutta puhelin ei enää soi entiseen malliin, sanoo Eckerö Linen konsernijohtaja **Björn Blomqvist**.

– Autokantemme ovat lähes täynnä rekkvoja, mutta rahtimyyjämme ja markkinayhteytemme

puhuvat jo tunteesta, että lähestymme vaikeuksia. Lähitulevaisuus näyttää mihin olemme menossa.

Tallinnaan pikkurahalla

Helsingin ja Tallinnan välinen liikenne on vilkasta ja kannattavaa. M/s Nordlandia ja m/s Translandia ovat täynnä niin rahdin kuin matkustajienkin puolella. Blomqvistin mukaan vain Ruotsiin kulkevalla Birka Cruisesilla on muutama prosentti tyhjää tilaa.

Taloustaantumän vaikutus matkustajaliikenteessä on huomattu Eckerö Linella nousevana trendinä.

– Uskon siihen, että kun ihmisillä on taloudellisesti tiukempaa he jättävät kenties Thaimaan matkaan väliin, mutta Tallinnan ja Tukholman matkoihin on rahat riittävät. Tarjoamme lyhyen ja halvan irtioton arkipäivästä. Siksi matkustajaliikenteemme ei ole suhdanneherkkää. Voi jopa sanoa, että hyödyimme huonoista ajoista, Blomqvist arvioi.

Autolla mennään kauaksi

Suomenlahdella tapahtuvassa Baltian liikenteessä on tapahtumassa muutoksia, koska yhä useammat matkustavat välin vaikka läpikulku-mielessä. Yhä useampi automatkailija tulee etäämmältä Baltiasta tai jopa Puolasta ja Suomessa he eivät välttämättä pysähdy Helsinkiin, vaan jatkavat matkaa jopa Lappiin asti.

– Liikenteeseen vaikuttavat monet seikat: maiden EU-jäsenyys, eurovaluutta, paremmat tiet ja ihmisten halua nähdä muutakin kuin se, joka on jo nähty.

Työpaikat eivät uhattuina

Björn Blomqvistin näkemys on, että Eckerö Line pystyy tällä hetkellä tarjoamaan työpaikat

◀ – Uskon, että henkilöstömme voi nukkua yönsä rauhallisesti. Firman talous on vakaa eikä työpaikkoja uhkaa mikään.

laivoilla ja muissa liikenteeseen liittyvissä tehtävissä.

– Uskon, että henkilöstömme voi nukkua yönsä rauhallisesti. Firman talous on vakaa eikä työpaikkoja uhkaa mikään.

– Tällä hetkellä ei ole suunnitelmia laajennuksista. Meiltä kysytään usein, kiinnostavatko risteilyt Pietariin. Ei kiinnosta, koska niin moni on kokeillut ja epäonnistunut. Uskon että tulevaisuudessa Venäjältä tulee paljon matkailijoita Suomeen, Ruotsiin ja Viroon. Enemmän kuin täältä mennään Venäjälle. Venäläiset tuntevat parhaiten omat markkinansa, joten he hoitavat sen liikenteen itse. Toki tilanne saattaa muuttua nopeastikin.

11 laivaa, 1200 työntekijää

Koko konsernissa on 1200 työntekijää. Eckerö Linen palveluksessa on 300 henkeä. Konsernilla on 11 laivaa, joista yhdeksän seilaa Suomen lipun alla. Kaksi on rekisteröity Ruotsiin, koska ne liikennöivät Ruotsissa.

Rederiaktiebolaget Eckerö perustettiin vuonna 1961 Ruotsin, Suomen ja Ahvenanmaan välistä autolauttaliikennettä varten. Rederiaktiebolaget Eckerö on Eckerö-konsernin emoyhtiö. Konserniin kuuluu tätä nykyä viisi liiketoimintaa: Eckerö Linjen, Eckerö Line, Birka Cruises, Birka Cargo ja Williams Buss.

Ahvenanmaalainen Björn Blomqvist on toiminut Eckerö Linen konsernihoitajana seitsemän vuotta. Sitä ennen hän on työskennellyt mm. lentoyhtiössä. •



Eckerö Lines koncernchef Björn Blomqvist:

Vår trafik erbjuder trygga arbetsplatser

Frakttrafiken är sjötrafikens termometer. Den reagerar lätt på konjunkturväxlingar.

-Redan vid årsskiftet 2008-2009 kunde vi se de ekonomiska problemen som en svacka i frakttrafiken. Ännu har inte de ekonomiska svårigheterna nått våra fraktmängder, men vi ser redan tydligt moln på himlen. I statistiken syns recessionen inte ännu, men telefonen ringer inte mera som förut, säger Eckerö Lines koncernchef **Björn Blomqvist**.

– Våra bildäck är nästan fulla med långtradare, men våra fraktförsäljare och marknadskontakter talar redan nu om en känsla av att vi närmar oss svårigheter. Den närmaste framtiden visar vart vi är på väg.

Till Tallinn med småpengar

Trafiken mellan Helsingfors och Tallinn är livlig och lönsam. M/s Nordlandia och m/s Translandia är fullsatta, såväl vad frakt som passagerare gäller. Enligt Blomqvist har bara Birka Cruises, som trafikerar till Sverige, några procent med tomma platser.

Den ekonomiska recessionens inverkan på passagerartrafiken har man på Eckerö Line märkt som en stigande trend.

– Jag tror på att människorna när de har det ekonomiskt kärvare kanske lämnar Thailandresan ogjord, men deras pengar räcker till resor till Tallinn och Stockholm. Vi erbjuder en kort och billig semester från vardagen. Därför är vår passagerartrafik inte konjunktorkänslig. Man kan t.o.m. säga att vi drar nytta av de dåliga tiderna, bedömer Blomqvist.

Långa färder med bil

I Baltikumtrafiken på Finska viken håller det på att ske förändringar då allt fler reser sträckan i genomfartssyfte. Allt flera bilresenärer kommer längre ifrån Baltikum, eller t.o.m. från Polen, och i Finland stannar de inte nödvändigtvis





i Helsingfors, utan de fortsätter resan t.o.m. ända till Lappland.

– På trafiken inverkar många faktorer: ländernas EU-medlemskap, eurovalutan, bättre vägar och människans lust att se annat än det hon redan har sett.

Arbetsplatserna är inte hotade

Björn Blomqvists uppfattning är att Eckerö Line för tillfället kan erbjuda arbetsplatser på fartygen och i andra uppgifter inom trafiken.

– Jag tror att vår personal kan sova lugnt på nätterna. Firmans ekonomi är stabil och ingenting hotar arbetsplatserna.

– För tillfället finns inga planer på utvidgningar. Vi blir ofta tillfrågade om vi är intresserade av kryssningar till S:t Petersburg. Nej, vi är inte intresserade, eftersom så många har provat och misslyckats. Jag tror att det i framtiden kommer att komma mycket resenärer från Ryssland till Finland, Sverige och Estland. Mer än vad man härifrån far till Ryssland. Ryssarna känner bäst sin egen marknad så de sköter den trafiken själva. Förstås kan situationen ändras, t.o.m. mycket snabbt.

11 fartyg, 1200 arbetstagare

Hela koncernen har 1200 arbetstagare. I Eckerö Lines tjänst är 300 personer. Koncernen har 11 fartyg, av vilka nio seglar under finsk flagg. Två har registrerats i Sverige, eftersom de trafikerar i Sverige.

Rederiaktiebolaget Eckerö grundades år 1961 för bilfärjetrafiken mellan Sverige, Finland och Åland. Rederiaktiebolaget Eckerö är Eckerökoncernens moderbolag. Koncernen har numera fem affärsverksamhetsområden: Eckerö Linjen, Eckerö Line, Birka Cruises, Birka Cargo och Williams Buss.

Ålänningen Björn Blomqvist har fungerat som Eckerö Lines koncernchef i sju år. Dessförinnan jobbade han bl.a. på flygbolag. •

◀ – Jag tror att vår personal kan sova lugnt på nätterna. Firmans ekonomi är stabil och ingenting hotar arbetsplatserna.

Meripojat Stutthofin kuolemanleirillä

Puolassa, Itämeren rannikolla löytyvät merenkulkijoillekin tuttu Gdanskin satama-kaupunki sekä siihen kiinteästi liittyvät Sopotin ja Gdynian alueet hiekkarantoihin.

Gdanskista 38 kilometrin päässä sijaitsee toisenlainen nähtävyys, suomalaisittainkin kiinnostava. Siellä on pieni Sztutowon kylä ja sen kupeella sijaitseva keskitysleirimuseo.

Kuolema tulee hiekkarannoille

Välittömästi natsi-Saksan vallattua Puolan syksyllä 1939 alettiin kapealle hiekkakynnäkselle Veiksel-joen ja Itämeren väliin pystyttää vankileiriä, josta aluksi muodostui puolalaisen älymystön ja juutalaisväestön tuhoamispaikka.

Saksalaisen nimen saaneeseen Stutthofiin sijoitettiin ammattirikollisia muilta kuolemanleireiltä, kuten Dachausta ja Buchenwaldista. Lisäksi sinne teljettiin tuhansittain venäläisiä sotavankeja ja saksalaisten miehittämien maiden vastarintaliikkeen jäseniä sekä internoituja merimiehiä.

Täydellinen keskitysleiri

Vankien kotimaita olivat muun muassa Viro, Liettua, Latvia, Valko-Venäjä, Tanska, Norja ja Suomi. Jatkosodan lopulla suomalaisia merimiehiä virui Stutthofissa noin 90 ja lisäksi sinne oli tuotu maastamme henkilöitä poliittisista syistä.

Vuoden 1940 kesään mennessä asukit olivat rakentaneet Stutthofiin kymmenen asuinparakkia.

Kun venäläisiä sotavankeja seuraavana vuonna alkoi saapua sinne, tehtiin 30 parakkia lisää. Yksi 500 hengelle mitoitettu asuintila oli kooltaan 12,5 x 60 metriä, mutta jatkossa tilanpuutteen takia sama rakennus majoitti jopa 1 200 henkeä. Pikkuhiljaa alueelle kohosi työ-, asuin-, sairaala- ja keittiötiloja, laaja puutarha-alue sekä muita varastotiloja.

Taudit niittivät satoa

Suuren kuolleisuuden takia leiriin toimitettiin hyvin pian krematoriouuni, joita myöhemmin oli yhteensä kolme. Aluetta kiersi sähköistetty kaksoispiikkilanka-aita.

SS-johtaja Himmlerin käskystä ja joukkotuhonnan kiihdyttyä rakennettiin pieni kaasukammio sekä omat tilat vartiokoirille ynnä SS-sotilaiden vartio- ja asuintilat. Pääesikunta sijoittui entisestä vanhainkodista laajennettuun tiiliseen päärakennukseen.

Vangit työskentelivät puutarhojen lisäksi asetehtaassa, jossa valmistettiin muun muassa osia saksalaisiin Focke-Wulf -hävittäjäkoneisiin.



Lavantautia ja natsikoneistoa

Saksan itärintaman murruttua alettiin vankeja evakuoida sisemmälle Saksaan. Stutthofista lähdettiin niin sanotulle kuolemanmarssille, jossa maitse tapahtunut evakuointi toteutettiin tammikuussa 1945. Leirissä vielä olleista vangeista noin 13 000 ihmistä lähti kohti länttä jalan ja 4 000 vietiin myöhemmin meritse.

Vajaan kuuden sotavuoden aikana Stutthofin kirjoihin oli viety noin 110 000 ihmistä. Heistä arviolta 65 000 menehtyi siellä eri syistä, kuolleista 28 000 oli juutalaisia. Jos ei nälkä ja työuupumus tappanut, surmattiin vankeja



▲ Valtioliiput krematorion seinällä edustavat Stutthofissa viruneiden ihmisten kotimaita. Suomen sinivalkoiset värit ovat mukana.

- Komendantin huvilatontti on vieläkin paraatikunnossa. Vehreine puutarhoineen se on irvokas vastakohta piikkilangoon ympäröidylle leirialueelle.

- ▼ Stutthofin pieni kaasukammio rakennettiin kesällä 1943 aluksi vankien vaatteiden desinfointia varten. Käyttötarkoitus muuttui kuitenkin pian.



ampumalla, kaasuttamalla ja fenoliruiskeilla. Suurin kuolinsyy oli kuitenkin lavantauti, joka lopetti nälkiintyneiden kärsimykset tehokkaammin kuin natsikoneisto.

Epäinhimillisyyden hiljentää

Stutthofin leirin komendantille rakennettiin vankityövoimalla loistohuvila leirin portin ulkopuolelle. Talo osuu tänäänkin silmään ensimmäisenä bussista poistuessa. Se seisoo hohtavan valkoisena puiden siimeksessä, aivan museoalueen tienristeyksessä. Värikkäässä ja hyvin hoidetussa puutarhassa kyyristeli pari



mummoa kukkapenkkejä kitkemässä. Komean villan pihalta tassutellut kissa silmäili uteliaana vierailijaa; natsikomennon aikaiset ärisevät dobermannit olivat näemmä muuttuneet kissimirreiksi.

Leiriin johtava tie on reunustettu alkuperäisellä lauta-aidalla, joskin sitä lienee aikojen saatossa korjailtu. Matkaa jatkettaessa ohitamme koirakennelin, missä SS-vartijat pitivät schäfereitään.

Leiriin vapaa pääsy

Pian olemme jo Stutthofin entisen päävartiorakennuksen edessä, jossa toimii nyt matkamuseo- ja myymälä. Postikortteja, kirjoja ja leiriä käsitteleviä dvd-levyjä oli tarjolla - itse leiriin on vapaa pääsy.

Stutthofin museossa on näytteillä vaikka mitä inhimillistä - ja epäinhimillistä. Non-stoppina pääarakennuksessa pyörii arkistofilmä ja kuvallisia näyttelyitä on siellä täällä. "Kuoleman portti" ja muutama parakki on kunnostettu alkuperäiseen asuunsa, mutta suurimmasta osasta on jäljellä vain kivijalka. Paetessaan natsit yrittivät tuhota myös krematoriot ja kaasukammion, mutta tiilirakenteisina ne kestivät hävityksen. Nyt ne on sijoitettu uudelleen katon alle ja kunnostettu.

Todellisuus silmien edessä

Ihmisen raadollisuuden pohdiskelu alkaa viimeistään krematoriohallissa, missä polttouunien eteen on tuotu kukkaseppeleitä. Kynttilät lepattavat hämärässä. Salkoihin on laitettu esille usean maan kansallisliput; myös Suomen siniristi on mukana. Näytteillä olevista vankikorttien kopioista voi löytää joitakin tietoja suomalaisista. Joukosta erottuu muun muassa



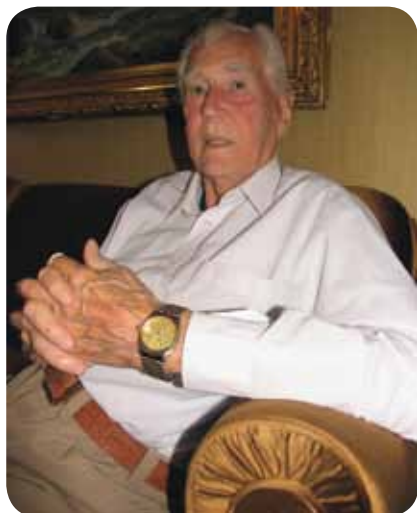
▲ Suomalaisiakin merimiehiä teljettiin Stutthofiin syksyllä 1944, kun välirikko Saksan kanssa oli tosiasia.





Ingmar Fredrikssonin muistoja

Merikapteeni Ingmar Fredriksson muistelee haastattelussa 12/08 yhdeksän kuukauden aikaansa kauhujen leirillä.



Lokakuussa 1944 saapui joukko kaikkiaan 90 suomalaisesta merimiehestä Stutthofiin, jonka heille kerrottiin olevan vapaaehtoisten työleiri. Mieltä ei ylentänyt huhu, että leiriltä pääsi poistumaan vain savupiipun kautta. Stutthofin tilastojen mukaan leirin

100 000- 120 000 vangista menehtyi 83 000 eli noin 85 prosenttia. Onnekkaiden sattumusten ansiosta suomalaisista pelastui noin 80.

Suomalaisten ja norjalaisten vankien työ oli pääasiassa rakentaa korsuja SS-upseereille.

Fredrikssonin mukaan oli onni, että norjalaisilla oli erityisesti sovittu pakettinvastanto-oikeus, sillä ilman norjalaisvankien paketteja olisivat suomalaiset kenties kuolleet nälkään. Leiriolojen kauheuksien kuvauksessa Fredriksson huokaa vaieten. Kysyttäessä hän viittaa **Oskar Reiposen** kirjaan Kaasukammion varjossa (Weilin+Göös, 1980).

”Taudit ja nälkä tekevät ihmisistä mieluinen, joka suhtautuu kaikkeen, kuolemaankin, välinpitämättömästi. Ellei tämä helvetti pian loppu, minäkin muutun pian eläimeksi, jonakin päivänä ehkä rupean kaluamaan ruumiita, joita olen muutamien juutalaisten nähnyt napostelevan järjestö- mään nälkäänsä”.•

▲ Sairaalaosastolla vankeja tapettiin muun muassa hukuttamalla ja myrkkyruiskeilla.

Tallinnassa pidätetyn varkautelaismiehen henkilökortti.

Museoalueen pysähdyttävän paikka on sinne noussut muistomerkki. Valtavan betonilohkareen sisään on muurattu pieniä ihmisluiden kappaleita ja ne voi nähdä kapean ikkunan läpi. Jotenkin nuo mustuneet jäänteet kertovat paljon enemmän kuin valokuvat tai painettu sana.

Synkkää historiaa

Paikan päällä tapahtumien todellisuus tulee lähemmäksi. Heinäkuun helteestä huolimatta kylmät väreet kulkivat selkäpiissä näitä kauheuksia ihmetellessä. Mieleen jäi myös erään parakin musta, nahantuoksuinen röykkiö. Valtava kasa kengänpohjallisia kertoo, miten tuhansien viattomien ihmisten taival päättyi tänne kärsimyksen ja kuolemaan. Puolalaisia koululaisryhmiä samoilee alueella; oman maan synkkää historiaa ei haluta salailta. •

Sjögossarna på Stutthofs dödsläger

I Polen vid Östersjökusten ligger hamnstaden Gdansk, också bekant för sjöfarare, samt de närliggande Sopot- och Gdyniaområdena med sina sandstränder. 38 kilometer från Gdansk finns en annan sevärdhet, också intressant ur finländsk synvinkel.



Där finns den lilla byn Sztutowo och invid den ett koncentrationslägermuseum.

Döden kommer till sandstränderna

Omedelbart efter det att nazi-Tyskland erövrade Polen hösten 1939 började man på den smala sandbanken mellan floden Weichsel och Östersjön uppföra ett fångläger som till en början blev förintelseplats för den polska intelligentian och den judiska befolkningen.

I fortsättningen placerades på lägret, som fått det tyska namnet Stutthof, yrkeskriminella från andra dödsläger, såsom Dachau och Buchenwald. Dessutom inspärrades där tusentals ryska krigsfångar, medlemmar i motståndsrörelsen i de av tyskarna bemannade länderna, samt internerade sjömän.

Ett fullständigt koncentrationsläger

Fångarnas hemländer var bl.a. Estland, Litauen, Lettland, Vitryssland, Danmark, Norge och Finland. I slutet på fortsättningskriget fanns det ca 90 finländska sjömän i Stutthof, och dessutom hade dit från vårt land förts personer av politiska skäl.

Fram till sommaren 1940 hade internerna i Stutthof byggt tio bostadsbaracker.

När det följande år började anlända ryska krigsfångar dit byggdes det 30 baracker till. Ett bostadsutrymme avsett för 500 personer var till storleken 12,5 x 60 meter, men p.g.a. utrymmesbrist inkvarterades i fortsättningen i samma byggnad ända upp till 1200 personer. Så småningom restes på området arbets-, bostads-, sjukhus- och köksutrymmen, ett vidsträckt trädgårdsområde och andra lagerutrymmen.

▲ I Stutthoflägret registrerades sammanlagt 110 000 fångar som anlände till lägret via "Dödsporten".



▲ Kommendantens villatomt är ännu i paradform. Med sin grönskande trädgård utgör den en grotesk motsats till det taggträdsomgärdade lägerområdet.



▲ Operationssalen där naziläkarna utförde sina omänskliga experiment.



▲ Ursprungligen bar dessa betongpelare upp en dubbel taggtråd, genom den yttre taggträden gick det en spänning på 360 volt.

Sjukdomarna skördade offer

Med anledning av den stora dödligheten levererades det väldigt snabbt till lägret en krematorieugn, som det senare fanns sammanlagt tre stycken av. Runt området gick ett elektrifierat dubbelt taggträdsstängsel.

På SS-chefen Himmlers befallning, och sedan massförstörelsen ökat, byggdes en liten gaskammare, egna utrymmen för vakhundarna samt bevaknings- och bostadsutrymmen för SS-soldaterna. Huvudstaben var inrymd i en huvudbyggnad i tegel som var ett utbyggt tidigare ålderdomshem. Fångarna jobbade förutom i trädgårdarna också i vapenfabriken där det bl.a. tillverkades delar till de tyska Focke-Wulf-jaktplanen.

Tyfus och nazimaskineri

Sedan tyska östfronten brustit började fångar evakueras längre in i Tyskland. Från Stutthof for man på den så kallade dödsmarschen, där evakueringen landvägen förverkligades i januari 1945. Av de fångar som ännu var på lägret for ca 13 000 till fots mot väst och 4 000 fördes senare sjövägen.

Under knappa sex krigsår hade det i Stutthofs böcker införts ca 110 000 människor. Av dem omkom där uppskattningsvis 65 000 av olika orsaker och av de döda var 28 000 judar. Om inte hungern och arbetsutmattningen dödat dem så dödades fångarna genom att de sköts, gasades och fick

fenolsprutor. Största dödsorsaken var dock tyfus som effektivare än nazimaskineriet gjorde slut på de uthungrades lidanden.

Omänskligheten stillar

För kommandanten på Stutthoflägret byggdes med fångarbetskraft en lyxvilla utanför lägerporten. Än idag är huset det första man får syn på då man stiger av bussen. Det står lysande vitt bland träden, alldeles vid museiområdets väggkorsning. I den färggranna och välskötta trädgården stod ett par gummor nerböjda och rensade blombänkar. En katt kommer tassande från den ståtliga villans gård och tittar nyfiket på besökarna; nazistytets morrande dobermann-hundar hade tydligen förvandlats till kissemissar.

Vägen som leder till lägret kantas av det ursprungliga brädstaket, om än det torde ha reparerats under årens lopp. Då vi fortsätter färden går vi förbi hundkenneln, där SS-vakterna höll sina schäfrar.

Fritt inträde till lägret

Snart står vi redan framför Stutthofs tidigare huvudvaktbyggnad, där det nu finns en souvenirbutik. Vykort, böcker och dvd-skivor om lägret finns till salu – inträdet till själva lägret är gratis.

På Stutthofmuséet är allt möjligt mänskligt – och omänskligt - utställt. I huvudbyggnaden snurrar non-stop en arkivfilm, och bildutställ-



ningar finns här och där. "Dödsporten" och några baracker har satts i ursprungligt skick, men av största delen återstår bara stenfoten. Då nazina flydde försökte de förstöra också krematorierna och gaskammaren, men då dessa var av tegel tålde de förstörelsen. Nu har de igen satts under tak och upprustats.

Verkligheten inför ögonen

Funderingarna på människans grymhet börjar senast i krematoriehallen, där det har lagts blomsterkransar framför brännugnarna. Ljusen fladdrar i det skumma



utrymmet. På flaggstängerna har det hissats flera länders nationella flaggor; också Finlands blåvita flagga är med. Bland kopiorna av de utställda fångkortet kan man finna en del uppgifter om finländare. Ur mängden skiljer sig bland annat personkortet på en man från Varkaus som tillfångata-gits i Tallinn.

Museiområdets mest minnesvärda plats är det monument som rests där. I ett enormt betongblock har det murats in små bitar av människoben, dem kan man se genom ett smalt fönster. På något vis berättar de där svartnade relikterna mycket mera än fotografier eller tryckta ord.

Dyster historia

På plats kommer händelsernas verklighetsbakgrund närmare. Trots julihettan går det kalla kårar längs ryggraden när man förfäras över dessa hemsgheter. Man kommer också ihåg en svart läderluktande hög i en barack. Den enorma högen med skosulor berättar hur tusentals oskyldiga människors liv slutade här i lidande och död. Polska elevgrupper vandrar omkring på området; man vill inte hemlighålla det egna landets dystra historia. •

Ingmar Fredrikssons minnen

Sjökapten Ingmar Fredriksson minns i en intervju 12/08 sin nio månader långa tid på skräcklägret.

I oktober 1944 anlände en grupp på sammanlagt 90 finländska sjömän till Stutthof, som enligt vad det berättades för dem var ett frivilligt arbetsläger. Upplyftande var inte heller ryktet att man kunde lämna lägret endast genom skorstenen. Enligt Stutthofs statistik avled 83 000, dvs. ca 85 procent, av lägrets 100 000 – 120 000 fångar. Tack vare lyckliga sammanträffanden räddades ca 80 av finländarna.

De finska och norska fångarnas arbete var i huvudsak att bygga fältskyddsrum för SS-officerarna.

Enligt Fredriksson var det en lycka att norrmännen hade en särskilt överenskommen rätt att ta emot paket, för utan de norska fångarnas paket skulle finländarna kanske ha dött i hunger.

Då han skall beskriva lägerförhållandenas rysligheter suckar Fredriksson, tystnar och hänvisar till **Oskar Reponens** bok *Kaasukammion varjossa* (Weilin+Göös, 1980) (I gaskammarens skugga).

"Sjukdomarna och hungern gör människorna till galningar som förhåller sig likgiltigt till allt, t.o.m. till döden. Om inte det här helvetet snart tar slut så blir jag också snart ett djur som kanske en dag börjar gnaga på lik, vilket jag sett en del judar göra i sin sanslösa hunger". •

◀ Den äldsta av lägrets brännugnar är från år 1942 och fungerade med olja. Före det hade liken förts för att begravas på Gdansk stads gravgård.

Liikenneviraston kehittämisspäälikkö Tommi Arola:

Älyliikenteellä Itämeri turvalliseksi

Mikä on se idea, jolla Itämeren meriliikenne saataisiin turvallisemmaksi, luotettavammaksi, edullisemmaksi ja parhaaksi käyttää? Taikasana on älyliikenne, joka tarkoittaa lyhyesti sähköistä tiedonvälitystä. Älyliikennettä ei tarvitse keksiä, vaan se on jo keksitty. Kehittämisessä on kuitenkin vielä paljon työtä.

Panostamme voimallisesti älyliikenteen tutkimuksen hyödyntämiseen Itämeren meriliikenteessä. Se tarkoittaa liikenteen sujuvuuden, kustannustehokkuuden ja turvallisuuden parantamista tieto- ja viestintätekniikan avulla, selvittää Liikenneviraston kehittämisspäälikkö **Tommi Arola**.

Viranomaiset verkottumaan

– Viranomaiset pystyvät tehostamaan toimintaansa älyliikenteen avulla. Sen avulla voi lisätä laivojen välistä kommunikointia sekä välittää entistä enemmän tietoa maista laivoille ja merenkulkijoiden tietoon. Tästä esimerkkinä jäätilanteen yksityiskohtainen tiedotus.

Arola ottaa esimerkin, jossa merenkulkija tekee reittisuunnitelman.

– Viranomaisten tehtävä on antaa hänelle paras mahdollinen tieto turvallisen suunnitelman tueksi. Tässä maan ja aluksen välisen yhteispelin paras työkalu on älyliikenne.

– Viranomaisten piirissä olemme huomanneet, että piuhojen kautta kulkee valtava määrä tietoa, mutta kaikkein tärkeimmän tiedon poimiminen suuresta massasta ei ole helppoa. Tiedon järkevässä seulonnessa on älyliikenne mitä parhain työkalu.

Virkamiesten välinen verkottuminen Itämeren alueella on päivän sana. Siinä on tiedonvaihdon oltava sujuvampaa ja keinona on älyliikenne. Sen avulla on tarkoitus yksinkertaistaa tiedon välitystä ja vaihtoa.

Parempaa palvelua merenkulkijalle

Älyliikennettä kehitetään EU:n tasolla ja hankkeita on käynnissä useitakin. Yksi tutkimuskohde on saada alukset ilmoittautumaan ja raporttoimaan sähköisesti mitä kuljetetaan ja

mihin. Kun tieto on sähköistä, sitä on helppo jakaa myös muille asianosaisille.

– Yksinkertaistettuna älyliikenteellä pyritään ennakoimaan tilanteita. Esimerkiksi jos alus poikkeaa normaalista käyttäytymisestä, pystymme kertomaan asiasta henkilölle, joka istuu monitorin takana.

– Merenkulussa on ollut jo pitkään kehitetty korkean teknologian järjestelmiä. Tarkoitus on antaa merenkulkijalle parempaa palvelua ja informointia. On tärkeä muistaa, että merenkulku on osana liikennejärjestelmää maalla, merellä ja ilmassa ja tiedon liikuttava kuljetettavan tavaran vierellä. Älyliikenteen päämääränä on myös kehittää yhdenluukun raportointia, Arola muistuttaa.

Tieto älyliikenteen kulmakivi

Liikennevirasto katsoo liikennettä kokonaisuutena, miten eri liikenteen muodot liittyvät toisiinsa. Esimerkiksi kontin kuljettaminen paikasta aa paikkaan bee tarkoittaa usein mutkikasta palapeliä. Asiakkaalle on tärkeä tietää missä mennään ja aluksissa pitää tietää miten lastia tulee käsitellä. Myös kuljetuksen ympäristövai- kutukset on huomioitava.

– Tulevaisuuden liikennepolitiikassa on ainakin merenkulun valkoisen kirjan mukaan ympäristöasiat tulossa toimitusketjussa yhä enemmän pinnalle.

– Älyliikennettä voi hyödyntää myös sosiaalisessa mediassa. Sen avulla voi antaa vastauksen, missä lähin ystäväni on mutta sen avulla voi ottaa myös yhteyttä lähellä liikkuvaan alukseen.

Tietoa ennen onnettomuutta

Tommi Arolan mukaan älyliikenne lisää meriturvallisuuden ennakoitavuutta. Sen antama tieto antaa mahdollisuuden vaihtaa reittiä ennen kuin

mitään onnettomuutta sattuu. Älyliikenne mahdollistaa verkottumisen ja liikennemuotojen yhdistymisen. Se parantaa tiedonvaihtoa aluksen ja maan välillä ja hoitaa raportoinnin yhden luokun periaatteella.

– Merellisessä turvallisuudessa on tärkeää hyvä turvallisuusyhteistyö eri toimijoiden kuten rajavartiolaitoksen ja merivoimien kanssa. Tätäkin älyliikenne edistää, koska kaikille on annettu sama kuva asiasta sähköisin menetelmin.

Jos tietoa on liikaa

Merenkulku on osa kokonaista liikennejärjestelmää, jossa raportoinnin antama tieto helpottaa kokonaiskuvan luomista.

Raportoinnin tulos tarkoittaa hyödyntämistä koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuotojen integroitumista.

– Viestintätekniikka mahdollistaa tieteen ja tutkimuksen niveltämistä käytännön merenkulkuun. On tilanteita, jossa tietokone voi työskennellä ihmisen puolesta. Tämä tarkoittaa usein tiedon seulontaa. Tieto ei auta, jos sitä on liikaa. Tietokone voi ohjelmoida poimimaan tietomassasta olennaisen.

– Ei ihminen ymmärrä jos hän tietää, että jonkun asian keskiarvo on 6,3. Hänen on myös saatava tieto, mitä luku tarkoittaa ja miten sitä voi hyödyntää.

Liikenteenhallinta avainsana

Liikennevirasto on mukana EU:n älyliikennehankkeissa. Niissä opetetaan systeemille aluksen reittejä käyttäen tilastoja, sovitetaan taustatieto tosiaikaiseen tilanteeseen ja niiden avulla voidaan ennustaa ja ennakoida tilanteita, jossa virheet korjataan etukäteen, ei vasta onnettomuuden sattuessa.

Yksi ajankohtaisista asioista on tankkeriturvahanke. Se tarkoittaa käytännössä, että alukset lähettävät reittisuunnitelman sähköisessä muodossa internetin kautta alusliikennepalveluiden tarkastettavaksi. Reittisuunnitelman turvallisuus tarkastetaan ja aluksille lähetetään ajantasaista ja reittikohtaista tietoa. Reittisuunnitelmissa havaituista riskeistä varoitetaan aluksia.

Tulevaisuudessa alusten lähettämiä reittisuunnitelmia voidaan käyttää reaaliaikaisessa liikennekuvassa ruuhkatilanteiden ennakoimiseksi ja välttämiseksi.

Yhdeltä luukulta

Älyliikenteen tulevaisuuden näkymät ovat rajattomat. Sähköisten palvelujen kokonaisuus, raportointi yhdeltä luukulta ilman virheitä mahdollistavia ja aikaa hukkaavia välikäsiä. Tulossa on uuden sukupolven elektroninen navigointi. Sen päämääränä on informaation kerääminen



▲ – Liikennevirastossa pidetään sähköistä tietoa pääomana, jolla pystytään lisäämään meriturvallisuutta yhä tarkemmin, sanoo Liikenneviraston kehittämisspäälikkö Tommi Airola.

ja välittäminen viranomaisten kesken.

– Tankkeriturvahankkeessa tähdätään nykyaikaisen tietotekniikan ja tiedonkäsitteilyn ottamiseen mukaan riskien tunnistukseen ja hallintaan. Liikenneverkkoajattelu ja merenkulun integroituminen kuuluvat koko liikennejärjestelmään.

Tommi Arola muistuttaa, että älyliikenteen tarkoitus on tavoittaa merellisten viranomaistoimijoiden verkottuminen paikallisesti ja lähialueella. Lähialue tarkoittaa koko Itämeren aluetta. Työhön kuuluu myös vanhojen teknologioiden uudelleen valjastaminen nykytietekniikan keinoin. Näitä ovat esimerkiksi radiojärjestelmät. •

Trafikverkets utvecklingschef Tommi Arola: Östersjön görs säker med intelligenta transportsystem

▼ – På Trafikverket anses den elektroniska informationen vara ett kapital med vilket man allt vilket man allt precisare kan öka sjösäkerheten, säger Trafikverkets utvecklingsdirektör Tommi Arola.

Med vilken idé kan man få Östersjöns sjötrafik säkrare, pålitligare, fördelaktigare och bättre att använda? Det magiska ordet är intelligenta transportsystem, som helt kort innebär elektronisk informationsförmedling. De intelligenta transportsystemen behöver man inte uppfinna, de har redan uppfunnits. Det återstår dock ännu mycket arbete med utvecklandet av dem.

Vi satsar kraftigt på att utnyttja forskningen i de intelligenta transportsystemen i Östersjöns sjötrafik. Det innebär att trafikens smidighet, kostnadseffektivitet och säkerhet förbättras med hjälp av informations- och kommunikationstekniken, förklarar Trafikverkets utvecklingschef **Tommi Arola**.

Myndigheterna i nätverk

– Myndigheterna kan effektivisera sin verksamhet med de intelligenta transportsystemen. Med hjälp av dem kan man öka kommunikationen mellan fartygen, samt förmedla allt mer information från land till fartygen och till sjöfararnas kännedom. Exempel på detta är detaljerade rapporter om islåget.

Arola tar som exempel att sjöfararen gör upp en ruttplan.

– Myndigheternas uppgift är att ge honom bästa möjliga information som stöd för en trygg plan. Här är de intelligenta transportsystemen de bästa redskapen i samspelet mellan land och fartyg.

– Hos myndigheterna har vi märkt att det via ledningar går en enorm



mängd information, men att det inte är lätt att plocka ut den allra viktigaste informationen ur den stora massan. Då det gäller att på ett vettigt sätt sälla informationen är intelligenta transportsystem ypperliga redskap.

Nätverksbildning mellan tjänstemännen inom Östersjöområdet är dagens ord. Där bör informationsutbytet vara smidigare, och medlet för det är de intelligenta transportsystemen. Avsikten är att med deras hjälp förenkla informationsförmedlingen och -utbytet.

Bättre service till sjöfararen

Intelligenta transportsystem utvecklas på EU-nivå, och flera projekt är på gång. Ett av forskningsobjekten är att få fartygen att anmäla sig och rapportera elektroniskt om vad de transporterar och vart. När informationen är elektronisk är det lätt att dela ut den också till andra behöriga.

– Förenklat så strävar man med intelligenta transportsystem till att förutse situationer. Om ett fartyg till exempel avviker från normalt beteende, kan vi berätta om saken till personen som sitter bakom monitorn.

– I sjöfarten har det redan länge utvecklats högteknologisystem. Avsikten är att ge sjöfararen bättre service och information. Det är viktigt att komma ihåg att sjöfarten är en del av trafiksystemen på land, till havs och i luften, och informationen måste löpa jämsides med den transporterade varan. Målet med intelligenta transportsystem är också att utveckla rapporteringen från en enda lucka, påminner Arola.

Informationen är de intelligenta transportsystemens hörnsten

Trafikverket ser på trafiken som helhet, hur de olika trafikformerna länkas till varandra. T.ex. innebär transporterandet av en container från plats A till plats B ofta ett invecklat pussel. För kunden är det viktigt att veta vad som händer, och på fartygen bör man veta hur lasten skall hanteras. Också transporterarnas miljöpåverkan måste beaktas.

– Åtminstone enligt sjöfartens vita bok blir miljöfrågorna i den framtida trafikpolitiken allt viktigare i transportkedjan.

– Intelligenta transportsystem kan också utnyttjas i sociala media. Med deras hjälp kan man ge svar på var min närmaste vän är, men med deras hjälp kan man också kontakta ett fartyg som rör sig i närheten.

Information före olyckan

Enligt Tommi Arola ökar de intelligenta transportsystemen sjösäkerhetens förutsebarhet. Informationen som den ger erbjuder möjlighet att byta rutt innan olycka sker. Intelligenta transportsystem gör det möjligt att bilda nätverk och förena trafikformerna. De förbättrar informationsutbytet mellan fartyg och land och sköter rapporteringen med principen med en lucka.

– I sjösäkerheten är det viktigt med ett bra säkerhets-samarbete mellan de olika aktörerna, såsom gränsbevak-

ningsverket och sjöstridskrafterna. Också detta befrämjas av de intelligenta transportsystemen, eftersom alla ges samma bild av läget med elektroniska medel.

Om det finns för mycket information

Sjöfarten är en del av ett helt trafiksystem, där den information som rapporteringen ger underlättar skapandet av en helhetsbild.

Resultatet av rapporteringen blir att hela trafiksystemet utnyttjas och de olika trafikformerna integreras.

– Kommunikationstekniken gör det möjligt att anknyta vetenskapen och forskningen till den praktiska sjöfarten. Det finns situationer där datorn kan jobba för människan. Detta innebär ofta sällning av information. Informationen hjälper inte, om det finns för mycket av den. Datorn kan programmeras att plocka ut det väsentliga ur en informationsmassa.

– Inte förstår människan om hon får veta att medeltalet för något är 6,3. Hon måste också få information om vad talet innebär och hur det kan utnyttjas.

Trafikhantering är nyckelordet

Trafikverket är med i EU:s projekt för de intelligenta transportsystemen. Där lär man systemet fartygets rutter med utnyttjande av statistik, passar ihop bakgrundsinformation med den reella situationen, och med hjälp av detta kan man förutspå och förutse situationer där felen rättas på förhand, inte först då olycka sker.

Ett aktuellt ämne är tankerskyddsprojektet. Det innebär i praktiken att fartygen sänder ruttplanen i elektronisk form via internet för att granskas av fartygstrafikservicen. Ruttplanens säkerhet granskas, och till fartygen sänds aktuell och ruttbaserad information. Fartygen varnas för risker som uppdagas i ruttplanerna.

I framtiden kan de ruttplaner som fartygen sänder användas i realtids trafikbilder för att förutse och undvika rusningssituationer.

Från en lucka

Framtidsutsikterna för de intelligenta transportsystemen är gränslösa. De elektroniska tjänsternas helhet, rapporteringen från en lucka utan mellanhänder som möjliggör fel och slösar tid.

På kommande är den nya generationens elektroniska navigering. Målet med den är att samla och förmedla information mellan myndigheterna.

– I tankerskyddsprojektet har man som mål att ta med den moderna datatekniken och informationsbehandlingen i igenkännandet och hanterandet av risker. Trafiknätverkstänkandet och sjöfartens integrering gäller hela trafiksystemet.

Tommi Arola påminner om att avsikten med de intelligenta transportsystemen är att nå de maritima myndighetsaktörernas nätverksbildning lokalt och i närområdet. Närområde innebär hela Östersjöområdet. Till arbetet hör också att på nytt utnyttja gamla teknologier med moderna tekniska medel. Dessa är t.ex. radiosystemen. •

Liikennevirasto varautuu talvimerenkulkuun yhteistyöllä



Meriliikenteessä on analysoitu käyttäjien viime talven kokemukset, ja liikenteen päivittäiseen sujuvuudesta tiedottamiseen panostetaan tulevana talvena entistä enemmän.

Liikennevirasto varautuu normaaliin talveen, mutta tarpeen mukaan käytössä ovat myös ruotsalainen murtaja Oden sekä Alfons Håkansin Zeus.

Viime talvi yllätti ankaruudellaan ja aikaisuudellaan rahtaajat Perämerellä ja Selkämerellä. Liikenneajoituksia satamiin asetetaan jääpeitteen paksuuden mukaan lähes samoilla periaatteilla kuin edellisinäkin talvina, mutta tulevan talven tarkempi ennustaminen onnistuu vasta tammi-kuun puolen välin jälkeen.

Joustava meriliikenne päämääränä

Liikenneajoituksilla varmistetaan ensisijaisesti alusturvallisuus. Suomen ja Ruotsin asettamilla rajoituksilla lisätään myös liikenteen sujuvuutta. Odotusajat pienenevät, jos alukset selviävät jääkentässä pidemmälle ilman jäänmurtajan apua ja jäänmurtaajat avustavat vain pahimpien jääesteiden yli.

Liikennevirasto on painottanut teollisuuden rahtaajille sekä hyvien jäissä kulkevien alusten että suurempien talvivarastojen merkitystä. Yhdessä TraFin kanssa kiinnitetään erityistä huomiota aluksiin, joiden eteneminen jäissä ei vastaa niiden jääluokan mukaista suorituskykyä.

Jäänmurto on monen osapuolen yhteispeli: niin satamien, varustamojen, teollisuuden, rahtaajien kuin murtajien, luotsien ja VTS-keskuksien. Vain päivittäinen yhteydenpito ja jatkuva hereillä olo talven ankarimpina päivinä varmistavat Suomen ulkomaankaupan sujumisen.

Odotusaika saisi ylittää 3,5 tuntia

Liikenneviraston vaatimus palveluntuottajilleen on, ettei alusten keskimääräinen odotusaika saisi ylittää 3,5 tuntia. Viime talven ankaruus Perämerellä ja Selkämerellä kuitenkin kasvatti odotusaikoja, ja turvallisuussyistä jäänmurtoavustus jouduttiin jopa välillä keskeyttämään myrskyjen takia.

Talvimyrskyissä alukset pyritään ohjaamaan alueelle, jossa ei ole vaaraa ajautua karikkoon, ja murtaajat varmistavat, etteivät ne joudu jäiden puristuksiin. Vahinkoa voi tulla esimerkiksi potkureille ja peräsimmille, jolloin alus onkin äkkiä merikelvoton ja kustannukset kaikille osapuolille moninkertaistuvat.

Kustannukset talven ankaruuden mukaan

Liikennevirasto on sopimusneuvotteluissa kiinnittänyt erityistä huomiota jäänmurron kustannusten pienentämiseen. Korkeat kustannukset vaikuttavat suoraan kilpailukykyymme maailman markkinoilla. Jäänmurron kustannukset ovat niin sanottuna normaalitalvena 35 miljoonaa euroa. Viime talven kustannukset, johon kuuluvat rannikon jäänmurto, hinaajat ja Saimaan jäänmurto, olivat yhteensä noin 45 miljoonaa euroa, josta polttoaineiden osuus oli 13 miljoonaa euroa. •

LISÄTIETOJA: www.liikennevirasto.fi.

Trafikverket förbereder sig för vintersjöfarten med samarbete

Inom sjöfarten har man analyserat användarnas erfarenheter från förra vintern och man kommer nästa vinter att satsa ännu mer än tidigare på att informera om hur trafiken dagligen löper. Inom Trafikverket förbereder man sig på en normal vinter men vid behov kan också den svenska isbrytaren Oden samt rederiet Alfons Håkans Zeus sättas in.

Förra vintern som var sträng och kom tidigt överraskade befraktarna i Bottenviken och Bottenhavet. Trafikrestriktioner fastställs för hamnarna i enlighet med istäckets tjocklek enligt nästan samma kriterier som under tidigare vintrar, men man kan inte desto noggrannare förutse hurdan vintern kommer att bli före mitten av januari.

Smidig sjötrafik som mål

Med hjälp av trafikrestriktionerna vill man i första hand garantera sjösäkerheten men de av Finland och Sverige utfärdade trafikrestriktionerna underlättar också en smidig sjötrafik. Väntetiderna minskar om fartygen klarar sig bättre en längre tid utan isbrytarassistans och isbrytarna bara behöver hjälpa fartygen över de värsta ishindren. Trafikverket har betonat både för industrins befraktare och för de isgående fartygen, som lätt kan röra sig under isförhållanden, hur viktigt det är att fartygen har tillräckliga vinterreserver. Tillsammans med Trafi fäster man särskild uppmärksamhet vid fartyg vilkas isgångsförmåga inte motsvarar deras isklass.

Isbrytningen är ett samarbete mellan flera aktörer, såväl med hamnarna, rederierna, industrin, befraktarna som med isbrytarna, lotsarna och VTS-centralerna. Daglig kommunikation och ständig vaksamhet krävs under de strängaste vinterdagarna för att Finlands utrikes handelssjöfart ska löpa smidigt.

Väntetid inte överstiga 3,5 timmar

Trafikverkets krav på tjänsteleverantörerna är att fartygens genomsnittliga väntetid inte borde överstiga 3,5 timmar. Under fjolårets stränga vinter blev väntetiderna ändå längre i Bottenviken och Bottenhavet och tidvis måste man t.o.m. avbryta isbrytarassistansen av säkerhetsskäl p.g.a. stormar.

Under vinterstormar strävar man efter att dirigera fartygen till ett område där de inte finns risk för grundstötning och isbrytarna säkerställer att fartygen inte utsätts för ispress. Skador kan uppkomma t.ex. på propellarar och roder varvid fartyget snabbt blir sjöodugligt och kostnaderna kan stiga mångfalt för alla parter.

Kostnaderna varierar med vinterns stränghet

I sina avtalsförhandlingar har Trafikverket speciellt fäst uppmärksamhet vid att minska isbrytningskostnaderna. De höga kostnaderna påverkar direkt vår konkurrenskraft på världsmarknaden. Kostnaderna för isbrytningen uppgår under en s.k. normal vinter till 35 miljoner euro. Förra vintern uppgick kostnaderna till omkring 45 miljoner euro, varav bränslekostnaderna utgjorde omkring 13 miljoner euro. •

YTTERLIGARE INFORMATION:
www.trafikverket.fi



Matleena Mäkelä tutki merimiesten parisuhteita

Yhteiselo vaatii itsenäisyyttä ja joustamista

Jotta merimiehen avo- tai avioliitto onnistuu, tarvitaan joustavuutta ja itsenäistä toimeen tarttumista. Suhde voi joskus katketa liialliseen erossa olemiseen, mutta myös liiallisen läheisyyden vaatimukseen. TEKSTI JA KUVAT KIRSI UOLA

Erityinen ammatti vaatii erityistä ymmärtämistä, ja parhaiten merimiestä ymmärtää toinen merimies. Merikapteenin tutkinnon opinnäytetyönsä merimiesten parisuhteista tehnyt raumalainen **Matleena Mäkelä** on tässä suhteessa ollut onnekas: hänen miehensäkin on perämies.

Suhteen ilot ja murheet

Mäkelä sai keväällä merikapteenin tutkintotodistuksensa Raumalta Satakunnan ammattikorkeakoulusta, jossa hän opiskeli merenkulun monimuotokoulutuksessa. Kyseessä oli aikuiskoulutus, jossa ryhmä jo pitkäänkin ammatissa toimineita merenkulkijoita suoritti työntöön ohessa ammattikorkeakoulututkinnon. Vahtiperämiehen tutkinnon Mäkelä suoritti 2000-luvun alussa niin ikään Raumalla.

Opinnäytetyön ihmisläheinen aihe oli jo pitkään ollut Mäkelällä mielessä. Hän on perämiehen työssään pannut merkille työkaverien ihmissuhteiden ilon ja murheen aiheita sekä myös sen, miten vaikeaa näitä asioita on käsitellä ja niistä puhua etenkin kriittisinä hetkinä. Mäkelän mukaan merenkulkijoiden opintoihinkin voisi sisältyä aihepiiriin liittyvää tietoutta.

Merimiehen tyrskyt ja tyvenet

Mäkelän tutkimuksen nimi on Merimiehen parisuhteen tyrskyt ja tyvenet. Tapojensa mukaisesti tekijä uppoutui opinnäytteeseensä perusteellisesti, ja tuloksena olikin valtakunnallisessa opinnäytetyökilpailuissa kunniamaininnalla muistettu työ.

Yllättävää Mäkelän mukaan merimiesten puolisoissa oli, että yhtään valittajatyyppejä ei löytynyt haastateltavista. He olivat sopeutuneet hyvin, hyväksyneet tilanteen ja olivat ylpeitä puolisonsa ammatista.

– Merimiehet itse nurisevat usein työstään, mutta ovatko he oikeasti tyytymättömiä? Mäkelä kysyy. Hän sai jopa sellaisen kommentin haastateltavaltaan, että tämä voisi tehdä työtään vaikka ilman palkkaa.

Parhaita hetkiä ovat onnistuneet kotiintulot: rakkaustarina alkaa aina alusta, elämä on juhlaa. Juhla tosin saattaa siirtyä muutaman päivän päähän tulijan väsymyksen vuoksi.



▲ Puolen vuoden työskentely saksalaisvarustamo NSB:n MSC Genevalla oli Matleena Mäkelän mielestä mukava kokemus. KUVA: MATLEENA MÄKELÄN KOTIALBUMI

Neljä viikkoa paras pituus

– Pitkät vapaat ovat merityön ehdoton etu. Optimaalinen työjakson pituus oli haastateltavieni mielestä neljä viikkoa, ja tähän tulokseen oli tultu myös eräessä norjalaistutkimuksessa. Suomalaisten rahtilaivojen 1:1-vuorot telun vallitsevat neljän viikon työjaksot ovat siis parhaita mahdollisia, Mäkelä toteaa.

Matkustaja-aluksilta tuttuja viikon työjaksoja pidetään erittäin raskaina. Työpäivät ovat pitkiä, usein 11–12-tuntisia. Jos vaihto on keskiviikkona, torstai menee nukkuessa. Viikonloppu on omaa aikaa, ja sitten pitääkin taas valmistautua lähtöön.

– Kyllä pikkulaivoissakin tehdään kovia työrupeamia. Kun on työssä vaikka hinaajassa 6/6-vahdissa ja siihen

ylityöt päälle, palautuminen vie aikaa. Tavallisen rahtilai-vankin tahti on kovaa: 20 solmua mennään ja pari satamaa päivässä eri maissa tietää aikamoista painetta. Laivatyyppi, jobi, linja – kaikki vaikuttavat.

Vaihtopäivät ja viina

Pahin tyrskyn aihe merimiehen parisuhteessa Mäkelän mukaan on se, että puoliso ei koskaan sopeudu merimie-hen työn erityispiirteisiin. Jos joutuu työstään tuntemaan



jatkovasti syyllisyyttä, lähtemään aina huudon saattela-mana ja näkemään kyneleet puolison silmissä, elämä on raskasta.

Vaihtopäivät ovat merimiehen parisuhteen tyrskypäi-viä, ja kotiintulo voi olla joko yhtä juhlaa, stressin purkua tai pelkkää väsymystä. Paluusta alkaa syntyä taas uutta stressiä.

– Merimiestä voi hämmentää, kun hän tulee kotiin, ja siellä elämä jatkuu entiseen malliin. Kaikki ei pysähdy-kään siihen hetkeen, kun euroopanomistaja saapuu kotiin.

Suhde voi kaatua erillään oloon, mutta myös liialliseen läheisyyden vaatimukseen. Kyse on joka tapauksessa eräänlaisesta osa-aikasuhteesta.

– Terve suhde kestää välimatkan ja pystyy sallimaan yksinoloa. Toki poissaolot ovat aina riski, ja ne luovat epävarmuutta. Onneksi nykyisin yhteydenpito laivoilta on yleensä helppoa.



▲ Matleena Mäkelä sai toukokuun valmistujaisilaisuudessa merikapteenin todistuksensa koulutusjohtaja Heikki Koivistolta, ja Mäkelän puoliso Jukka Wahlqvist todisti tapahtumaa.

Yksinäisyyttäkin siedettävä

– Maissa olevan puolison on oltava itsenäinen ja osattava hoitaa asioita oma-aloitteisesti. Yksinäisyyttäkin täytyy pystyä sietämään. Toisaalta merimiehet pelkäävät ehkä liikaa sitoutumista, ja parisuhteen ajatellaan vevän kaiken siihenastisen: kaverit, peli-illat, ehkä lopulta työnkin, Mäkelä sanoo.

Mäkelän tutkimus osoitti, että alkoholi on osalla merimiehistä ongelma, joka heijastuu myös parisuhtee-seen. Jos merimiehen vapaajakso menee viinan kanssa seurustellen, perhe tietysti kärsii. Mäkelä toteaa kymme-nen vuoden merikokemuksensa perusteella, että viinan kanssa läträäminen on pakostakin meriltä vähentynyt, mutta siirtynyt osalta maihin.

Kaksi merimiestä samassa taloudessa

Mäkelän puoliso työskentelee 1. perämiehenä kuten Mäkelä itsekin. Heidän yhteiselonsa on sujunut sopuisasti, ja vapaaajaksotkin ovat ajoittain osuneet yksiin. Jos vaihtokaveri joustaa, niin yleensä saadaan ajoitukset kohtuullisesti sopimaan.

– Kun meri on mukana molempien elämässä, toisesta saa tukea ja turvaa myös ammatillisesti, vertaillaan laivoja ja opitaan toisiltamme. Elämä on ihanan helppoa, Mäkelä kehuu.

Pariskunnalla on kokemusta myös toisen maissa työskentelystä, kun mies oli satamassa työnjohtajana. Silloin heillä oli vielä vähemmän yhteistä vapaa-aikaa.

40 sekunnin työmatka

Matleena Mäkelälle tutuimpia ovat Birka-varustamon laivat, joista tuorein työpaikka on M/S Birka Expressin 1. perämiehenä. Puolen vuotta välillä NSB:n M/S MSC Genevalla oli unelma muuten, paitsi että laivan saksalai-nen päällystö ei miellyttänyt.

Nyt Mäkelä on varma, että haluaa tehdä töitä juuri merillä eikä missään muualla. Historiaan ovat jääneet muut ammatit, joihin hän aiemmin kouluttautui: armeijan koirankouluttajan työ sekä kaupalliset tehtävät.

– Nyt on työmatka 40 sekuntia, kun kävelen raput ylös. Siellä on kahvi odottamassa. •

► Invid Raumo hamn vid yrkeshögskolan Satakunnan ammattikorkeakoulu sjöfartsutbildning studerade Matleena Mäkelä från hösten 2008 i flerformsstudier vid sidan av jobbet.



Matleena Mäkelä undersökte sjömännens parförhållanden

Samlevnad kräver självständighet och flexibilitet

För att en sjömans äktenskap eller samboförhållande skall lyckas behövs det flexibilitet och ett självständigt grepp på saker. Emellanåt kan förhållandet spricka p.g.a. att man är för mycket åtskilda från varandra, men också på alltför stora krav på närhet. TEXT OCH BILD KIRSI UOLA

Ett speciellt yrke kräver speciell förståelse, och bäst förstår sjömannen en annan sjöman. Raumobon **Matleena Mäkelä** som gjort sitt sjökaptensexamensarbete på sjömännens parförhållanden har i detta avseende varit lyckosam: hennes man är också styrman.

Förhållandets glädje- och sorgemöten

I våras fick Mäkelä sitt sjökaptensexamensbevis från yrkeshögskolan Satakunnan ammattikorkeakoulu i Raumo, där hon studerade inom sjöfartens flerformsstudier. Det är fråga om vuxenutbildning, där en grupp sjöfarare som redan länge varit i yrket tar yrkeshögskoleexamen vid sidan av arbetet. Vaktstyrmansexamen tog Mäkelä i början på 2000-talet, likaså i Raumo.

Examensarbetets människonära ämne hade redan länge varit i Mäkeläs tankar. I sitt styrmanjobb har hon lagt

märke till glädje- och sorgemötena i sina arbetskamraters människoförhållanden, och också hur svårt det är att behandla dessa saker och tala om dem, åtminstone i kritiska stunder. Enligt Mäkelä kunde sådana saker också ingå i sjöfararnas studier.

Sjömannens storm och stiltje

Namnet på Mäkeläs forskning är Merimiehen parisuhteen tyrskyt ja tyvenet (sv. ung. Storm och stiltje i sjömännens parförhållande). Sin vana trogen gick skribenten grundligt in i sitt examensarbete, och resultatet blev sedan ett arbete som fick hedersomnämning i den riksomfattande examensarbetstävlingen.

Enligt Mäkelä var det förvånande att det bland de intervjuade sjömansgemålerna inte fanns en enda som beklagade sig. De hade anpassat sig bra, godkänt situationen och var stolta över sin gemåls yrke.

– Sjömännen själva knotar ofta om sitt arbete, men är de missnöjda på riktigt? frågar Mäkelä. Hon fick t.o.m. en sådan kommentar av en intervjuad att han kunde göra sitt jobb t.o.m. utan lön.

De bästa stunderna är lyckade hemkomster: kärlekshistorien börjar alltid från början, livet är en fest. Festen kan visserligen flyttas fram med några dagar p.g.a. den hemvändandes trötthet.

Fyra veckor bästa längden

– En absolut fördel med sjöarbetet är de långa ledigheterna. Den optimala längden på arbetsperioden var enligt de intervjuade fyra veckor, och till det resultatet har man också kommit i en norsk undersökning. De rådande fyra veckors arbetspassen, inom ramen för de finländska fraktfartygens 1:1-avlösning, är alltså de bästa möjliga, konstaterar Mäkelä.

En veckas arbetsperioder, bekanta från passagerarfartygen, anses vara extremt tunga. Arbetsdagarna är långa, ofta 11-12 timmar. Om byte är på onsdag, går torsdagen till att sova. Veckoslutet är egen tid, och sedan måste man igen göra sig beredd på att fara iväg.

– Nog är arbetsperioderna hårda också på små båtar. När man t.ex. på en bogserare är på jobb i 6/6-vakt och därpå ännu gör övertid, så tar nog återhämtningen tid. Ett vanligt fraktfartygs takt är också hård: farten är 20 knop, och ett par hamnar per dag i olika länder innebär enorm press. Fartygstypen, jobbet, linjen – allt inverkar.

Bytesdagarna och spriten

Den största orsaken till storm i sjömannens parförhållande är enligt Mäkelä att den äkta hälften aldrig anpassar sig till sjömansjobbets särdrag. Om man hela tiden måste känna sig skyldig i sitt arbete, och alltid är tvungen att

bege sig iväg ledsagad av skrik och man ser tårarna i makans ögon, då blir livet tungt.

Bytesdagarna är storm dagar i sjömannens parförhållande och hemkomsten kan antingen vara rena festen, ett utlopp för stress eller enbart trötthet. Ny stress börjar sedan igen byggas upp av returretan.

– Sjömannen kan känna sig förvirrad när han kommer hem och ser att livet där fortsätter som förut. Allt stannar inte heller upp i den stund europaerövaren kommer hem.

Förhållandet kan falla på att man lever åtskilda, men också på alltför stora krav på närhet. Det är i vilket fall som helst fråga om ett slags deltidförhållande.

– Ett sunt förhållande klarar av avståndet och kan tillåta ensamhet. Visserligen är frånvaron alltid en risk och skapar osäkerhet. Lyckligtvis är det nuförtiden i allmänhet lätt att hålla kontakt från fartygen.

Ensamhet måste också tålas

– Mekan i land måste vara självständig och kunna sköta saker på eget initiativ. Också ensamhet måste man kunna tåla. Å andra sidan är sjömännen kanske alltför rädda för att binda sig och de tänker att ett parförhållande tar bort allt det de dittills haft: kompisar, spelkvällar och kanske också till slut arbetet, säger Mäkelä.

Mäkeläs forskning visade att alkoholen är ett problem för en del av sjömännen, vilket också avspeglas i parförhållandet. Om sjömannens lediga tid går åt till att umgås med spriten, lider familjen förstås. Utgående från sin tio års sjöerfarenhet konstaterar Mäkelä att spritanvändningen oundvikligen har minskat på sjön, men delvis gått över i land.

Två sjömän i samma hushåll

Mäkeläs äkta hälft jobbar som förste styrman såsom Mäkelä själv. Deras samliv har gått i sänja, och också de lediga perioderna har tidvis sammanfallit. Om byteskompisen är flexibel så får man i allmänhet hopjämkandet att fungera hyggligt.

– När havet är en del av bådas liv, får man också yrkesmässigt stöd och trygghet av den andra, man jämför fartyg och lär sig av varandra. Livet är underbart lätt, berömmar Mäkelä.

Paret har också erfarenhet av att den andra jobbat i land när mannen var arbetsledare i hamnen. Då hade de ännu mindre gemensam fritid.

40 sekunders arbetsresa

För Matleena Mäkelä är Birka-rederiets fartyg mest bekanta, den nyaste arbetsplatsen är som första styrman på M/S Birka Express. I ett halvt års tid däremellan var NSB:s M/S MSC Geneva ett drömjobb, förutom att fartygets tyska befäl inte föll henne i smaken.

Nu är Mäkelä säker på att hon vill jobba just till sjöss och ingen annanstans. Till historien har andra yrken gått, som hon tidigare skolat sig till: hundskolaryrket i armén och merkantila uppgifter.

– Nu är arbetsresan 40 sekunder när jag går upp för trapporna. Där står kaffet och väntar. •

▼ Ett halvt års jobb på det tyska rederiet NSB:s MSC Geneva var enligt Matleena Mäkelä en trevlig erfarenhet.

BILD: MATLEENA MÄKELÄS HEMALBUM



▼ Jäänmurtaja Kontio.



Raakaavoimaa – kirja Suomen jäänmurtajista

Ari Turunen ja Petja Partanen ovat urakoineet kirjan Raakaavoimaa - Suomen jäänmurtajat. Siinä kerrotaan seikkaperäisesti, miten jäänmurtajat ja jäissä kulkevat alukset ovat suomalaisen insinööritaidon ja suunnittelun mestarinäytteitä.

Koska lähes kaikki Suomen vienti tapahtuu meriteitse, ainoa ratkaisu on jään murtaminen – ja se vaatii todella raakaavoimaa. Kovina talvina koko Pohjanlahti ja iso osa Itämerestä voivat jäätyä. Jäänmurtajien on sanottu heijastavan Suomen ilmastolle tyypillistä hyttävää kylmyyttä ja koneina raakaavoimaa suomalaista kone- ja miesvoimaa.

Raakaavoimaa kertoo valokuvien sekä historiallisen kuvamateriaalin avulla suomalaisten jäänmurtajien

tarinan. Kirja esittelee voimakkaat erikoisalukset ja niihin liittyvien keksintöjen historian. Murtajasta Urhoon ja Kontiosta Nordicaan jäänmurtajat ovat taistelleet äärimmäisissä olosuhteissa kiveäkin kovempaa ja arvaamatonta jäätä vastaan.

Suomella on yksi maailman voimakkaimmista jäänmurtajalaivastoista. Arktisten alueiden öljykentillä tarvitaan jäänmurtotekniikan osaamista, jonka suomalaiset hallitsevat. Jäänmurtajat ja jäissä kulkevat alukset ovat suomalaisen insinööritaidon ja suunnittelun mestarinäytteitä. Kirjaa kehottaa olemaan niistä aidosti ylpeitä. •

Karibianmuistoja s/s Bombatalla



Kirjailija **Reino Lehvälaihon** vuonna 1959 ilmestynyt merimiesromaani s/s Bombata on ollut divarien harvinainen helmi, jonka on voinut löytää korkeintaan nettihuutokaupasta satojen eurojen hintaan. Nyt teoksesta on otettu uusintapainos merikirjallisuuden harrastajil-

le ja miksei muillekin.

Harva ehkä tietää että sotakirjailijana tunnetuksi tullut Reino Lehväslaiho on ansainnut leipänsä kolmen kokemansa sodan käyneenä myös merimiehenä. Höyryalus s/s Bombatan seikkailut sijoittuvat Karibialle, seudulle joka on kirjailijallekin tuiki tuttu Hän on tehnyt laajoja matkoja paitsi kirjan tapahtumapaikoille Etelä-Amerikkaan, myös Afrikkaan ja useisiin Euroopan maihin.

Kirjassa s/s Bombata seilaa ns. pitkäntinjan reittiä, jonka kiintopisteinä ovat Teneriffa Kanariansaarilla sekä Rio ja Santos Brasiliassa. Lehväslaiho toteaa, että ”eksoottiset satamat

halpoine juomineen ja viettelevine naisineen hävisivät miesten mielestä samalla tavalla kuin ruosteläikät karstautuvat laivan kyljistä ja kannet hankautuvat vitivalkoiksi, kun pesti taas kohta jatkuu”.

S/s Bombatassa Reino Lehväslaiho kuvaa nuorten merimiesten elämää ja työtä laivan miehistön näkökulmasta. Heille jo satamien nimet kuvaavat eksoottikkaa, villiä vapautta, synnin lumoa, joka on aina vetänyt seikkailunhalsusia ja miehiä merille.

Merimiesromaanin s/s Bombatan iskevän pelkistetyn kielen voivat merimiehet itsekin hyväksyä, toisin kuin eräät aihealuetta itse kokemattomat kirjailijat joskus räpeltävät. Lehväslaihon kieli tuo esiin olennaisen, jäntevästi ja tehokkaasti – eikä eksyile turhiin maalailuihin.

Merimiesromaani on poikkeus Reino Lehväslaihon tuotannossa, johon kuuluu 44 kirjaa talvi- ja jatkosodasta sekä Lapin sodasta. •



Trilleri vaaran vesiltä



Seikkailukirjojen veteraanin **Wilbur Smithin** uusin kirja Vaaran vesillä kertoo tapauksesta, jossa afrikkalaiset muslimimerirosvot kaappaavat maailman suurimpiin kuuluvan öljy-yhtiön perijättären Hazel Bannockin laivan,

kidnappaavat hänen 19-vuotiaan tyttärensä ja vaativat tähtitieteellisiä lunnaita. Trilleristä ei puutu poliittisia intohimoja eikä diplomaattista junttameininkiä. Ja kun on kyse kovan luokan meritrilleristä on mukana myös jännitystä seksiä ja väkivaltaa. Smith on julkaissut 33 romaania, joita on käännetty 26 kielelle ja myyty yhteensä noin 120 miljoonaa kappaletta. Kirjoista on suomennettu 25. •



Jäävuorisaarna

Monet toimitusjohtajan opettamat asiat tiivistyivät puheessa jonka toimitusjohtaja piti johtaville opetuslapsilleen ja työntekijöilleen istuen kahvihuoneen, jota myös jostain syystä messiksi kutsutaan, peräseinällä kesäisenä perjantaina heti alkuiltapäivästä. Hän puhui työnteosta toimitusjohtajan maailmassa ja opetti, että todellinen vauraus yhtiöön syntyy oikeista asenteista. Toimitusjohtaja siunaa niitä, jotka ovat nöyriä ja lempeitä ja jotka kantavat huolta ainoastaan yhtiön tuloksesta, omistautuvat sille mikä on ministeriölle ja yhtiölle hyvää ja palvelevat määrätietoisesti ja kuuliaisesti johtajia. Toimitusjohtajaa seuraavien johtavien opetuslasten, joita laivojen päälliköt ehkä vainoavat tässä varustamossa, tulisi iloita sillä heitä odottaa suuret tehtävät varustamossa tulevaisuudessa.

Toimitusjohtaja korosti, ettei hän ollut tullut tulkitsemaan Merimieslain moraalisia vaatimuksia vaan toteuttamaan ne. Toimitusjohtajan opetuksen mukaan ei riittänyt, että suullisesti oli varoittamatta ketään päällikköä, oli myös päästävä tilanteeseen joka johtaa kirjalliseen varoitukseen. Ei riittänyt, että oli syyllistynyt erilaisiin mielipiteisiin, oli päästävä myös mielipiteistä jotka olivat erilaisia kuin koko toimivan johdon. Ei riittänyt, että pidettiin juhlalliset lupaukset toimia aina, kuten OVMS sanoo, oli myös tarkoin levitettävä OVMS ilosanomaa.

Merimieslain mukaan on kostettava sen mukaan, millaista vahinkoa on aiheuttanut – silmä silmästä ja hammas hampaasta - mutta toimitusjohtaja opetti, että meidän ei tule rakastaa erilaisia mielipiteitä, maksettava hyvä kirjallisella varoituksella ja käännettävä toinen poski kun muu toimiva johto varoittaa meitä.

Toimitusjohtaja opetti myös, että huomiohakuinen mielipiteiden erilaisuus ei ole oikein. Ainoastaan toimitusjohtajan tulee saada esittää mielipiteitä. Kukaan ei voi myöskään palvella kahta herraa: on mahdotonta palvella sekä toimitusjohtajaa että alusta.

Toimitusjohtaja tietää, mitä päälliköt tarvitsevat, ja vastaa heidän tarpeisiinsa lähes samalla lailla kun hän palkitsee toimivan johdon ja pukee kedon kukat. Päälliköiden ei tarvitse murehtia, vaan he voivat luottaa häneen. Päälliköiden ei pidä tuomita toimivaa johtoa sillä päälliköt itse saavat varoituksen sen mukaan kuin esittävät eriäviä mielipiteitä. Ei ole helppoa päälliköiden löytää tietä varustamon johdon suosioon ja jotkut päälliköt koettavat johtaa johtavia opetuslapsia harhaan. Laivojen päälliköiden tulisi arvioida toimitusjohtajan opetuslapsia heidän moraalisen, hengellisen ja mahdollisesti saavuttamiensa tulostavoitteiden tuottaman hedelmän perusteella.

Toimitusjohtaja tiivisti Vanhan merilain moraaliopetuksen käskyksi merimiesten kohdella johtajia niin kuin toivoisimme johtajiemme kohtelevan merimiehiä. Toimitusjohtaja sanoi, kahvitilaisuuden lopuksi, ennen kuin opetuslapset aloittivat omat puheensa, että jokainen, joka toimii hänen sanojensa mukaan on kuin järkävä päällikkö joka rakennutti laivansa teräksestä. Kun tuli kovat jäät laiva kesti. Jokainen joka ei tee hänen sanojensa mukaan on kuin päällikkö joka rakennutti laivansa puusta. Kun tuli kovat jäät se rikkoontui ja tuhoutui täysin.

Matteuksen evankeliumia 5-7 vapaasti mukaillen. •

PER Ä MERI

Kutsu

Merenkulkujärjestöjen kunniakäynti merenkulkijoiden muistomerkillä Helsingissä Eiran rannassa Ursinin kalliolla
5.11.2011 klo 12.00.

Kunniakäynnin aikana meripelastuslaitoksen alukset tekevät ohimarssin.

Kunniakäynnin jälkeen kahvitilaisuus Suomen Merimieskirjon kokoustiloissa Albertinkatu 2, Helsinki.

Inbjudan

Sjöfartsorganisationernas uppvaktning **5.11.2011 kl. 12.00**
vid sjöfararnas minnesmärke på Ursins klippa
vid Eirastranden i Helsingfors.

Under uppvaktningen defilerar
sjöräddningsverkets fartyg.

Efter uppvaktningen bjuds på kaffe
i Finlands Sjömanskyrkas mötesutrymmen
på Albertsgatan 2 i Helsingfors.

Markus Sinisalo on poissa Markus Sinisalo är borta

Saimme suruviestin Pohjoismaiseen Laivanpäälystökongressin syyskuiseen kokoukseen Göteborgiin, että kollegamme merikapteeni Markus Sinisalo on kuollut 8. syyskuuta 78-vuotiaana pitkän sairauden jälkeen.

Markus jäi eläkkeelle toukokuussa 1998 oltuaan siihen saakka Suomen Laivanpäälystöliiton toiminnanjohtaja. Sen myötä hän toimi myös Suomen ja liiton edustajana Pohjoismaisessa Laivanpäälystökongressissa. Markus oli erittäin taitava ja arvostettu liittonsa edustaja osallistuessaan kongressin työhön vuodesta 1979. Hän oli Kongressin puheenjohtaja vuosina 1984-1986 sekä 1992-1994.

Markus ei ollut suurten sanojen mies, mutta hänen osuuttaan ja ehdotuksiaan leimasivat harkinta ja viisaus. Kaipasimme sinua läheisenä ystävänä ja kollegana jo silloin kun jätit kongressin lähes kahdenkymmenen vuoden jäsenyyden jälkeen ja siirryit hyvin ansaitsemillesi eläkepäiville.

Me muistamme ja kaipaamme sinua Markus, kun nyt saavut laiturin pitkä ja tapahtumarikkaan purjehduksen päätteeksi. •

Pohjoismaisen Laivanpäälystökongressin puolesta
Merikapteeni Christer Lindvall
Entinen Ruotsin Laivanpäälystöliiton toiminnanjohtaja Pohjoismaisen Laivanpäälystökongressin jäsen vuodesta 1978



Isamband med Nordisk Fartygsbefälskongress möte i Göteborg i september i år nåddes vi av det sorgliga beskedet att vår kollega sjökapten Markus Sinisalo avlidit den 8 september i en ålder av 78 år efter en längre tids sjukdom.

Markus var fram till sin pension i maj 1998 verksamhetsledare i Finlands Skeppsbefälsförbund och därmed också Finlands och förbundets representant i Nordisk Fartygsbefälskongress. Markus var en mycket kunnig och värdig representant för sitt förbund och deltog i kongressens arbete sedan 1979 och var ordförande i Kongressen under åren 1984 – 1986 samt 1992 – 1994.

Markus var inte de stora ordens man, men hans inlägg och förslag präglades av mycket eftertanke och klokhet. Vi saknade dig som nära vän och kollega redan när du lämnade kongressen efter nära tjugo

års medlemskap och gick i en välbehövlig pension.

Vi minns och saknar dig Markus när du nu har förtöjt väl efter en lång och händelserik seglats. •

För Nordisk Fartygsbefälskongress
Sjökapten Christer Lindvall
Fd VD i Sveriges fartygsbefälsförening
Medlem i NFBK sedan 1978

Meriturvallisuutta parannetaan uusilla käytännöillä

Meriturvallisuutta aiotaan parantaa ja uusien merionnettomuksien riskiä pienentää. Tähän pyritään sopimalla lainsäädännön tasolla mm. alusliikenteen raportointi- ja ilmoittautumismenettelyistä ja avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta.

Hallitus päätti alusliikennepalvelulain muutosesityksen sisällöstä syyskuussa. Lakiesityksellä pannaan täytäntöön ns. VTM-seurantaladirektiivi.

Direktiivin mukaisesti avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiselle laadittaisiin suunnitelma. Direktiivi edellyttää myös merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämistä.

Myös vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyviin ilmoitusvelvollisuuksiin esitetään muutoksia.

Lakiesityksellä edistetään ympäristönsuojelua ja ehkäistään merionnettomuuksien riskejä. •

Sopimusasiat

- Merkittiin tiedoksi selvitys yleisestä työmarkkinatilanteesta.
- Vahvistettiin sekamiehityssopimus Rederi Ab Gustaf Eriksonin Tingö-alukselle.
- Ei vahvistettu uutta sodanvaarasopimusta, vaan jätettiin se pöydälle seuraavaan hallituksen kokoukseen, eli neuvottelupäiville.
- Vahvistettiin menettelytapasuositus päällystöopiskelijoitten työharjoittelusta ESL-Shippingin aluksilla.
- Ei vahvistettu sekamiehityssopimuksia ESL-Shippingin uudisrakennuksille, vaan valtuutettiin toimisto vahvistamaan sopimus kun se on varustettu 2.6.2010 päivätyllä liitteellä.
- Vahvistettiin sekamiehityssopimus Rederi Helmer Lundström Ab:n Antonia-alukselle.
- Vahvistettiin Liikenneviraston allekirjoitettu pöytäkirja ja palkkaliite.
- Vahvistettiin koulualus Katarinan uusi sopimus.
- Vahvistettiin Arctia Saaristovarustamon sopimuksen lisäpöytäkirja.
- Merkittiin tiedoksi ILO:n uuden merityösopimuksen sisältö.
- Annettiin toimistolle toimintaohje sekamiehityksen osalta, jonka mukaan ei neuvotella sekamiehityssopimuksista jotka eivät ole hallituksen hyväksymän raamisopimuksen mukaisia.
- Vahvistettiin ulkomaanliikenteen luottamusmiesvaalien vaalitulokset.
- Vahvistettiin Jussi Liimataisen valinta RG-Linen luottamusmieheksi.
- Vahvistettiin Kotimaanliikenteen matkustaja-alusten sopimus.
- Vahvistettiin Arctia Saaristovarustamon lisäpöytäkirja koskien ms Auran ja ms Auroran päällystöä.
- Vahvistettiin Ahvenanmaan vapaasti kulkevien lauttojen sopimus ja päätettiin irtisanoa se tämän vuoden puolella.
- Vahvistettiin nimitykset Arctia Shippingin hallitukseen, jossa jäsenenä on SM-U:n pääluottamusmies Rauno Mutka ja hänen henkilökohtaisena varamiehenään Laivanpäällystölle pääluottamusmies Markku Kettunen.

Muut asiat

- Valittiin Aino-Maija Alstela liiton Pirkanmaan edustajaksi STTK:n ja Pardian aluetoimikuntiin.
- Hyväksyttiin esitetty ilmoitus varatoiminnanjohtajan paikasta ja päätettiin julkaista se liiton lehdessä ja nettisivuilla.
- Merkittiin tiedoksi että toiminnanjohtaja ja toimistonhoitaja ovat olleet sairauslomalla. Molemmat ovat jo palanneet töihin.
- Merkittiin liiton talouden puolivuotisraportti tiedoksi.

Kokouksessa olivat läsnä seuraavat hallituksen

jäsenet: Alstela Aino-Maija, Alstela Teemu, Engren Veikko, Granell Kenneth, Kettunen Markku, Kettunen Paavo, Lindström Ulf-Peter, Palmu Heli, Seligson Niclas, Stenbäck Dan, Terimaa Kai, Väinänen Antti ja Åberg Ingemar. Piiriasiamiehistä oli paikalla Johan Ramsland Ahvenanmaan piiristä.

Avtalsärenden

- Antecknades till kännedom redogörelsen för det allmänna arbetsmarknadsläget.
- Fastställdes blandbesättningsavtalet för Rederi Ab Gustaf Eriksons fartyg Tingö.
- Det nya krigsriskavtalet fastställdes inte, utan det bordlades till nästa styrelsemöte, dvs. rådplägningsdagarna.
- Fastställdes rekommendationen till förfaringsätt gällande befälsstuderandes arbetspraktik på ESL-Shippings fartyg.
- Blandbesättningsavtalen för ESL-Shippings nybyggen fastställdes inte, utan kansliet befullmäktigades att fastställa avtalet när det försetts med bilagan daterad 2.6.2010.
- Fastställdes blandbesättningsavtalet för Rederi Helmer Lundström Ab:s fartyg Antonia.
- Fastställdes Trafikministeriets undertecknade protokoll och lönebilaga.
- Fastställdes det nya avtalet för skolfartyget Katarina.
- Fastställdes tilläggsprotokollet till Arctia Skärgårdsrederis avtal.
- Antecknades till kännedom innehållet i ILO:s nya sjöarbetsavtal.
- Kansliet gavs verksamhetsdirektiv för blandbesättningsdel, enligt vilket man inte förhandlar om blandbesättningsavtal som inte är i enlighet med det av styrelsen godkända ramavtalet.
- Fastställdes valresultatet i utrikesfartens förtroendemanna-val.
- Fastställdes valet av Jussi Liimatainen till förtroendeman vid RG-Line.
- Fastställdes avtalet för inrikesfartens passagerarfartyg.
- Fastställdes Arctia Skärgårdsrederis tilläggsprotokoll gällande befälet på ms Aura och ms Aurora.
- Fastställdes avtalet för Ålands frigående färjor och beslöt säga upp det inom det här året.
- Fastställdes utnämningarna i Arctia Shippings styrelse, där FS-U:s huvudförtroendeman Rauno Mutka blev medlem och Skepps befälsförbundets huvudförtroendeman Markku Kettunen hans personliga suppleant.

Övriga ärenden

- Valdes Aino-Maija Alstela till förbundets representant för Birkaland i STTK:s och Pardias regionkommittéer.
- Godkändes den föreslagna annonsen om viceverksamhetsledartjänsten och beslöt publicera den i förbundets tidskrift och på nätsidorna.
- Antecknades till kännedom att verksamhetsledaren och kanslisten har varit på sjukledigt. Båda har redan återvänt till arbetet.
- Antecknades till kännedom förbundets ekonomiska halvårsrapport.

Vid mötet var följande styrelsemedlemmar närvarande:

Alstela Aino-Maija, Alstela Teemu, Engren Veikko, Granell Kenneth, Kettunen Markku, Kettunen Paavo, Lindström Ulf-Peter, Palmu Heli, Seligson Niclas, Stenbäck Dan, Terimaa Kai, Väinänen Antti och Åberg Ingemar. Av kretsombudsmännen deltog Johan Ramsland från Ålandskretsen.

Kokouksen aluksi pidettiin hiljainen hetki edesmenneen liiton entisen toiminnanjohtajan Markus Sinisalons muistolle.

Sopimusasiat

- Merkittiin tiedoksi ajankohtainen työmarkkinatilanne jossa ollaan odottavalla kannalla.
- Keskusteltiin esityksestä pöytäkirjaksi ulkomaanliikenteen sekamiehityksen raamisopimukseen ja päätettiin viedä asia neuvottelupäiville.
- Valtuutettiin toimisto allekirjoittamaan sopimus Finnlinesin kanssa kahdelle uudisrakenteelle ja sopimus viedään hallituksen vahvistettavaksi.
- Merkittiin tiedoksi että neuvottelut kuntapuolella ovat alkaneet.

Muut asiat

- Merkittiin tiedoksi että Konepäällystöliitto järjestää marraskuussa neuvottelu- ja kokoustekniikan kurssin joka myös on avoinna liiton luottamusmiehille.
- Hyväksyttiin esitetyt jäsenasiat.
- Merkittiin tiedoksi heinäkuun työttömyystilasto ja työttömyyskassan alkuvuoden tilasto.
- Merkittiin tiedoksi toimihenkilöiden selvitys Göteborgissa pidetystä Pohjoismaisen laivanpäällystökongressin kokouksesta.
- Luettiin ja merkittiin tiedoksi piirien pöytäkirjat ja vahvistettiin piirien tekemät henkilövalinnat STTK:n ja Pardian aluetoimikuntiin.
- Merkittiin tiedoksi että kaikki ennakkotarkastukset Suomeen hankittavilta aluksilta tulevat pois-tumaan.

Kokouksessa olivat läsnä seuraavat TPV:n jäsenet:
Teemu Alstela, Heli Palmu, Kari Kosonen, Ingemar Åberg, Pekka Partanen ja Risto Blomquist.

• • • **Toimeenpaneva valiokunta 19.10.2011**

Sopimusasiat

- Merkittiin tiedoksi ajankohtainen sopimustilanne ja viedään raamisopimus neuvottelupäiville TPV:n hyväksymissuosituksella.
- Viedään esitys ulkomaanliikenteen sekamiehityksen raamisopimukseksi lisäpöytäkirjalla hallituksen kokoukseen TPV:n hyväksymissuosituksella.
- Merkittiin tiedoksi Ruotsissa tehty ulkomaanliikenteen työehtosopimus.
- Merkittiin tiedoksi Finnlinesin Breeze-luokan päivitetty palkkataulukot.

Muut asiat

- Merkittiin tiedoksi Voima ja Käyttö -lehden pääkirjoitus jossa oli vastine Suomen Merenkulku-lehdessä olleeseen pääkirjoitukseen.
- Hyväksyttiin esitetyt jäsenasiat.
- Merkittiin tiedoksi elokuun työttömyystilasto.
- Luettiin ja merkittiin tiedoksi piirien pöytäkirjat.
- Tehtiin kiinteistöjen kuntotarkastus Sulkavalla ja päätettiin pienistä remonteista.
- Keskusteltiin talousarvioesityksestä sekä talous- ja toimintasuunnitelmasta ja viedään ne hallituksen päätettäväksi.
- Myönnettiin 600 euroa Työväen sivistysliiton historiatutkimushankkeeseen.

Kokouksessa olivat läsnä seuraavat TPV:n jäsenet:
Veikko Engren, Heli Palmu, Pekka Partanen ja Risto Blomquist.

I början på mötet hölls en tyst stund till minnet av förbundets bortgångne tidigare verksamhetsledare Markus Sinisalo.

Avtalsärenden

- Antecknades till kännedom det aktuella arbetsmarknadsläget där stämningen är väntande.
- Diskuterades förslaget till protokoll gällande utrikesfartens blandbesättningsramavtal, och beslöts föra saken till rådplägningsdagarna.
- Befullmäktigades kansliet att underteckna avtalet med Finnlines för deras två nybyggen, och avtalet förs till styrelsen för fastställande.
- Antecknades till kännedom att förhandlingarna på den kommunala sidan har inletts.

Övriga ärenden

- Antecknades till kännedom att Maskinbefälsförbundet i november ordnar en kurs i förhandlings- och mötesteknik som också är öppen för förbundets förtroendemän.
- Godkändes de föreslagna medlemsärendena.
- Antecknades till kännedom arbetslöshetsstatistiken för juli och arbetslöshetskassans statistik för början av året.
- Antecknades till kännedom funktionärernas redogörelse för Nordisk Fartygsbefälskongress möte i Göteborg.
- Uppläses och antecknades till kännedom kretsarnas protokoll och fastställdes kretsarnas val av representanter i STTK:s och Pardias regionkommittéer.
- Antecknades till kännedom att alla förhandsgranskningar av fartyg som skaffas till Finland kommer att slopas.

Vid mötet var följande VU-medlemmar närvarande:
Teemu Alstela, Heli Palmu, Kari Kosonen, Ingemar Åberg, Pekka Partanen och Risto Blomquist.

• • • **Verkställande utskottet 19.10.2011**

Avtalsärenden

- Antecknades till kännedom det aktuella avtalsläget, och ramavtalet förs till rådplägningsdagarna med VU:s rekommendation för godkännande.
- Förslaget till ramavtal för utrikesfartens blandbesättning jämte dess tilläggsprotokoll förs till styrelsens möte med VU:s rekommendation för godkännande.
- Antecknades till kännedom utrikesfartens kollektivavtal som ingått i Sverige.
- Antecknades till kännedom de uppdaterade lönetabellerna för Finnlines Breeze-klass.

Övriga ärenden

- Antecknades till kännedom ledaren i tidskriften Kraft och Drift där det fanns ett genmäle till ledaren i tidskriften Finlands Sjöfart.
- Godkändes de föreslagna medlemsärendena.
- Antecknades till kännedom sysselsättningsstatistiken för augusti.
- Upplästes och antecknades till kännedom kretsarnas protokoll.
- Utfördes en konditionsgranskning på fastigheterna i Sulkava och beslöts göra viss smärre reparationer.
- Diskuterades budgetförslaget och ekonomi- och verksamhetsplanen och de förs till styrelsen för beslut.
- Beviljades 600 euro till Työväen Sivistysliittos historieforskningsprojekt.

Vid mötet var följande VU-medlemmar närvarande:
Veikko Engren, Heli Palmu, Pekka Partanen och Risto Blomquist.