

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2012



Saimaa

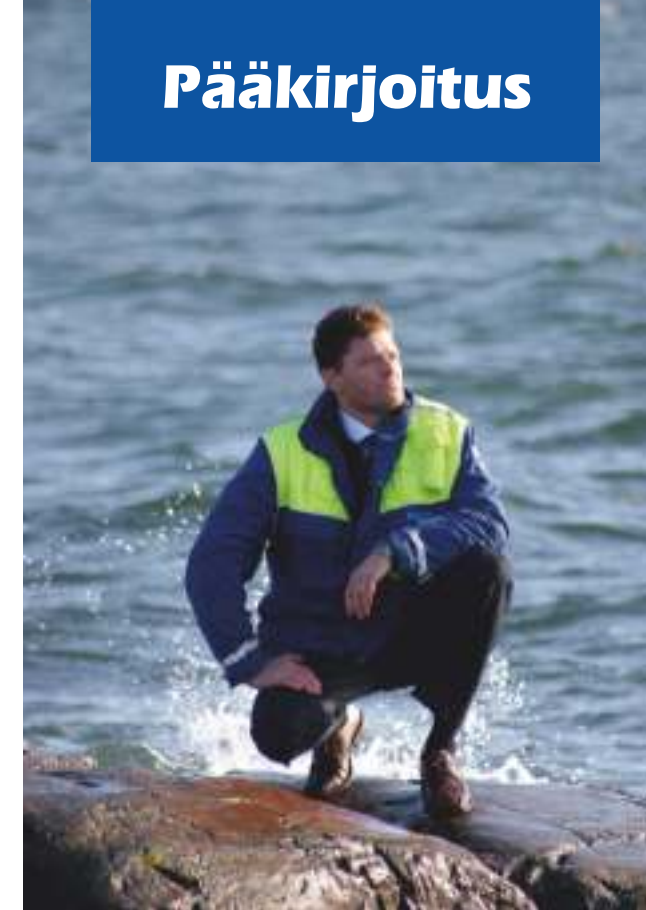


LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf



Navielektro

WWW.NAVIELEKTRO.FI



Alkaessani kirjoittaa tämän lehden pääkirjoitusta, luin muutaman viime vuoden lehdet uudestaan. Tarkoitukseni oli välttää tautologiaa. Ikäväkseni jouduin toteamaan, että tavoitteeni ei toteudu. Harvinaisen sitkeässä ovat ne huolet, jotka painavat vuosi vuoden jälkeen luotsien työelämää.

Vuoden 2009 pääkirjoituksessa kirjoitin Luot-sausliikelaitoksen läpiviemistä kolmista perät-täisistä yt-neuvotteluista. Luotseja lomautettiin massiivisesti sekä myös irtisanottiin. Luotsiliitto totesi työnantajan toimet ainakin osin perus-teettomiksi. Voitiinhan osoittaa, että talousluvut eivät olleet lähellekään niin huonot kuin meille kerrottiin. Riidat johtivat oikeudenkäyntiin, joissa virheiden ja vääryyksien sekä niiden taustalla vaikuttavat tapahtumat uskottiin selviävän.

Viimein tänä syksynä riidanalaiseen menet-telyyn saatiin ainakin osaratkaisu. Käräjäoikeus teki asioissa osapuolille sovintoesityksen, jossa kantajina olleille irtisanotuille luotseille Finnpilot Pilotage Oy maksaa kertakorvauksen. Kantajien vaatimuksena oli saada työsopimuslain, yhden-vertaisuuslain ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain mukaisia korvauksia ja hyvityksiä.

Kysyin vuoden 2009 lehdessä, että onko kyseessä tarkoitushakuisuus? Irtisanottujen luotsien kan-teiden mukaan näyttää lopulta siltä, että tuon ajan talouskriisiä käytettiin törkeästi hyväksi Luotsaus-liikelaitoksen toteuttamissa niin sanotuissa terveh-dyttämisohjelmissa. Työnantajan tarkoituksena

todellisuudessa näyttääkin olleen keventää tulevan osakeyhtiön henkilökuntamenojen kustannus-rakennetta. Merkille pantavaa on, että päätöstä osakeyhtiöittämisestä ei vielä tuolloin edes ollut. Valtion liikelaitos näin näytti saneeranneen itseään tulevien poliittisten päätösten varalta. Nämä asiat ilmeisesti jäivät nyt tarkemmin selvittämättä sopi-muksen syntymisen vuoksi.

Huolestuttavaa tässäkin asiassa on se, että luotsien työnantaja Finnpilot maksaa jälleen suuria korvauksia, joita hyvällä ja asiantuntevalla hallinnolla ei käsitykseni mukaan olisi koskaan syntynyt; työntekijöiden pahoinvoinnista puhu-mattakaan. Viime ja tämän vuoden korvausten kokonaismäärä lienee jo noin 3 000 000 euron luok-kaa, joka lähentelee 10 % yhtiön liikevaihdosta.

Jo kahdessa edellisessä lehdessä käsittelin onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) toiminta-tapaa merionnettomuuksien tutkinnassa, joissa luotsi on ollut tavalla tai toisella mukana. OTKES näyttää muun muassa sekoittavan sekä luotsin että luotsattavan aluksen laivaväen oikeudellisen aseman pahanpäiväisesti. Myös luotsausta sekä aluksen navigointia saaristossa käsitellään tut-kimuksissa virheellisesti synonyyminä. OTKESIN olisi tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että lausuntojen johtopäätöksissä, samoin kuin heidän omissa laintulkinnoissaan pitäisi olla varovainen. Julkistetun selostuksen pohjalta esitetään ja julkaistaan kirjoituksia, joissa luotsi leimataan

...

” ” ”

syylliseksi. OTKESIN itsensä ilmoittama periaate siitä, että tutkinnalla ei haeta syyllisiä, ei näytä toteutuvan. Kaukana ei ole ajatus, että OTKESISTA on muodostumassa merioikeusasioden ”kenttä-tuomioistuim”.

Liikenne- ja viestintäministeriön meristrategiatyöhön liittyen olen osaltani pyrkinyt nostamaan keskusteluun muun muassa väylämaksun. Nykyistä väylämaksumallia voidaan pitää epäoikeudenmukaisena ja läpinäkymättömänä. Kõnt-tasummasta ei voi päätellä eri osa-alueiden aiheuttamia kustannuksia. Toisille maksu on kohtuuttoman suuri ja toiset käyttävät väylä-infrastruktuuria vapaamatkustajina. Luotsaus-infrastruktuurin ylläpitokustannukset puuttuvat kokonaan nykyisestä väylämaksusta. Muun muassa tämä puute pitää korjata. Väylämaksuun tulee liittää tavalla tai toisella luotsauksen perusmaksu, millä nimellä näitä sitten kutsuttaisikaan. Tällöin luotsausinfrastruktuurin ylläpidosta kantaisivat osuutensa kaikki, joille palvelut ovat lakisääteisesti tarjolla. Samalla taloudellisten paineiden aiheut-tama turvallisuusvaje todennäköisesti pienentyisi.

Mikäli valmisteilla olevassa meristrategiassa otetaan muutoin kantaa luotsaukseen niin uskon, että kilpailukysymys on ymmärretty unohtaa. Sen

sijaan luotsauksen ja alusliikennepalvelun (VTS) yhdistäminen on syytä tarkastella perusteellisesti. Toiminnan ja tavoitteiden perusteella yhdis-täminen olisi välttämätöntä. Haasteena ja ehkä ongelmana saattaa olla VTS:n viranomaisasema ja Finnpilotin toimintamalli osakeyhtiönä. Toisaalta luotsin itsenäinen ja osin virkavastuulla tapahtuva työ voisi sopia hyvin kiinteämpään suhteeseen VTS:n kanssa. Oma merkityksensä on myös sillä, että Finnpilot Pilotage Oy:n strategia ja toiminnan perusteet on määritetty muilla lähtökohdilla luotsauslain päämäärien sijaan. Se ei ole hyvä lähtökohta yhdistymisajattelussa – turvallisuus-kysymykset ja liiketaloudellinen ajattelu osake-yhtiölain mukaan on käytännössä usein risti-riidassa.

Antti Rautava, puheenjohtaja

P.S.

Finnpilot Pilotage Oy:n tuote on luotsin tekemä työ, josta yhtiö perii asiakkailtaan maksun. Luotsien osuus on enää vain 40 % yhtiön henkilöstöstä. Huoltosuhde on huolestuttava.

Ledare



När jag började skriva årets ledare i denna tidning läste jag igenom tidnigarna några år bakåt. Min aviskt var att undvika tautologi. Dessvärre måste jag konstatera att min avsikt inte förverkligas. Ovanligt seglivade är de bekymmer som år efter år försvårar lotsarnas arbete.

I min ledare 2009 skrev jag om de tre sam-arbetsförhandlingar efter varandra som Lotsaffärs-verket drivit igenom. Lotsar permitterades i massor och sades också upp. Lotsförbundet ansåg arbets-givarens åtgärder som åtminstone delvis og-rundade. Vi kunde ju påvisa att de ekonomiska siffrorna inte var närmelsevis så dåliga som man lät påskina. Tvisterna ledde till en rättegång, som man hoppades skulle reda ut felen och orättvisorna samt händelserna bakom dem.

Slutligen denna höst nådde man åtminstone en dellösning i det omstridda förfarandet. Tingsrätten lade för parterna fram ett förlikningsförslag, enligt vilket Finnpilot Pilotage Ab betalar kändena, de uppsagda lotsarna en engångsersättning. Kär-andenas krav var att få ersättningar och kom-pensationer enligt arbetsavtalslagen, lagen om likabehandling och lagen om samarbete inom företaget.

I tidningen 2009 undrade jag om det är frågan om ett medvetet handlande. Enligt de uppsagda lotsarnas käromål ser det i sista hand ut som om den dåtida ekonomiska krisen hänsynslöst skulle ha

utnyttjats i Lotsaffärsverkets så kallade saneringsprogram. Arbetsgivarens verkliga avsikt tycks ha varit att lätta upp kostnadsstrukturen i det kommande aktiebolagets personalutgifter. Det är skäl att notera, att något beslut om bolagisering ännu inte ens fanns vid den tiden. Statens affärsverk verkade sålunda ha sanerat sig själv med tanke på kommande politiska beslut. De här frågorna se nu ut att förbli olösta i och med att ett av-tal uppnåddes.

Det som bekymrar också i den här frågan är att lotsarnas arbetsgivare Finnpilot igen betalar stora ersättningar, som med god och sakkunnig admi-nistration enligt min uppfattning aldrig hade uppstått, för att inte tala om arbetstagarnas dåliga mående. Fjölårets och årets ersättningar torde totalt redan ligga kring 3 000 000 euro, vilket närmar sig 10 % av bolagets omsättning.

Redan i de två tidigare numren av tidningen behandlade jag olycksutredningscentralens (OTKES) sätt att agera i utredningen av haverier, där en lots på ett eller annat sätt varit inblandad. OTKES tycks bland annat ordentligt blanda ihop den rättsliga ställningen för såväl lotsen som besättningen på det lotsade fartyget. Likaså behandlas i utredningarna lotsning och fartygets navigering i skärgården synonymt. Det vore viktigt för OTKES att beakta att det är skäl att vara försiktig i sina uttalanden och egna lagtolkningar. På basis av den publicerade redovisningen framförs och utges

” ” ”



M/V “ARIES”

M/V “ORION”

M/V “CETUS”



BP 41 T
3200 BHP

BP 36 T
3600 BHP

BP 30 T
3000 BHP

Address: Isomastontie 4, 67300 Kokkola, Finland
Telephone: 010 2190750 (24H)
Email: yxpilahinaus@anvia.net.fi

■ ■ ■ När jag började skriva årets ledare i denna tidning läste jag igenom tidningarna några år bakåt. Min avsikt var att undvika tautologi. Dessvärre måste jag konstatera att min avsikt inte förverkligas. Ovanligt seglivade är de bekymmer som år efter år försvårar lotsarnas arbete.

I min ledare 2009 skrev jag om de tre samarbetsförhandlingar efter varandra som Lotsaffärsverket drivit igenom. Lotsar permitterades i massor och sades också upp. Lotsförbundet ansåg arbetsgivarens åtgärder som åtminstone delvis ogrundade. Vi kunde ju påvisa att de ekonomiska siffrorna inte var närmelsevis så dåliga som man lät påskina. Tvisterna ledde till en rättegång, som man hoppades skulle reda ut felen och orättvisorna samt händelserna bakom dem.

Slutligen denna höst nådde man åtminstone en dellösning i det omstridda förfarandet. Tingsrätten lade för parterna fram ett förlikningsförslag, enligt vilket Finnpilot Pilotage Ab betalar kändandena, de uppsagda lotsarna en engångsersättning. Kändandenas krav var att få ersättningar och kompensationer enligt arbetsavtalslagen, lagen om likabehandling och lagen om samarbete inom företag.

I tidningen 2009 undrade jag om det är frågan om ett medvetet handlande. Enligt de uppsagda lotsarnas käromål ser det i sista hand ut som om den dåtida ekonomiska krisen hänsynslöst skulle ha utnyttjats i Lotsaffärsverkets så kallade saneringsprogram. Arbetsgivarens verkliga avsikt tycks ha varit att lätta upp kostnadsstrukturen i det kommande aktiebolagets personalutgifter. Det är skäl att notera, att något beslut om bolagisering ännu inte ens fanns vid den tiden. Statens affärsverk verkade sålunda ha sanerat sig själv med tanke på kommande politiska beslut. De här frågorna se nu ut att förbli olösta i och med att ett avtal uppnåddes.

Det som bekymrar också i den här frågan är att lotsarnas arbetsgivare Finnpilot igen betalar stora ersättningar, som med god och sakkunnig administration enligt min uppfattning aldrig hade uppstått, för att inte tala om arbetstagarnas dåliga mående. Fjölårets och årets ersättningar torde totalt redan ligga kring 3 000 000 euro, vilket närmar sig 10 % av bolagets omsättning.

Redan i de två tidigare numren av tidningen behandlade jag olycksutredningscentralens (OTKES) sätt att agera i utredningen av haverier, där



We love competition!

PKL Tugs Oy • Laivurinkatu 8 A 5 48100 KOTKA • 044 533 5873

finland@pkltugs.com • www.pkltugsfinland.com



PORT OF TURKU
FINLAND



Päättymässä oleva vuosi 2012 on ollut työehtosopimusneuvotteluiden väli vuosi. Sopimuksemme on voimassa vielä yli vuoden 31.3.2014 asti. Hiljaiseloa tämä aika ei kuitenkaan ole ollut, eikä näytä olevan tulevaisuudessakaan.

Koko kulunut vuosi on mennyt neuvotellen työnantajan kanssa lukuisista työehtosopimuksen tulkintaan liittyvistä asioista, sekä eräistä työnantajan kehityshankkeista.

Erimielisyyssasiat

Viime vuoden vaihteessa työnantaja, yksipuolisesti ja ketään kuulematta, päätti olla noudattamatta vuosia voimassa ollutta sopimusta ansionmenetysten korvaamisesta. Riitahan siitä tuli. Kevätkausi asiasta neuvoteltiin ja lopulta saatiin uusi sopimus aikaan. Se allekirjoitettiin 22.5. ja se astui voimaan 1.7.2012 alkaen. Tämän jälkeen sopimuksen tulkinnasta on jo jouduttu väentämään, mutta neuvotellen erimielisyydet on saatu ratkaistua.

Keväällä neuvoteltiin myös työnantajan muuttuneen laskutuskäytännön vaikutuksesta mailikertymään ja mailikorvauksiin eräillä luotsiasemilla. Tässä oli kysymys siitä, että kun luotsi nousee laivaan tai lähtee sieltä jossain muualla kuin virallisella luotsipaikalla, niin onko hänellä oikeus saada mailikorvaus koko matkalta (taulukkomailit) vanhan käytännön mukaisesti.

Työnantajan mukaan ei ole. Vain laskuun merkityt mailit korvataan. Luotsiliiton näkemys tähän asiaan on selvä. Työnantaja saa järjestää laskutuksensa niin kuin haluaa, mutta sillä ei saa olla vaikutusta luotsin sopimuksen mukaiseen

palkkaukseen, sen perusteisiin eikä sen määrään. On kohtuutonta, että luotsi, tehdessään liikenteen sujuvuuden, sekä oman, kutterinhoitajien, luotsiveneen ja laivan turvallisuuden takia tällaisia ratkaisuja, joutuu kärsimään siitä palkassaan. Tässä asiassa ei päästy työnantajan kanssa yhteisymmärrykseen, mutta luotsiliiton hallitus päätti, ettei tätä kiistaa viedä työtuomioistuimeen ainakaan vielä, vaan yritetään korjata epäkohta seuraavissa työehtosopimuksissa. Tätä kirjoitettaessa on Saimaan alueella kehittymässä uusi erimielisyys työehtosopimuksen tulkinnasta, joka myös liittyy uuteen laskutustapaan ja luotsausten ketjutamiseen. Tähänkin tapaukseen liittyy kysymys työ- ja luotsausturvallisuudesta ylipitkien luotsausten takia.

Elokuussa käytiin lyhyt neuvottelu lepoaika-rikkomuksista, joita oli havaittu kesän aikana.

Työnantajan kanta lepoaikamääräyksiin on ollut alusta lähtien selvä ja johdonmukainen, lepoaikoja on noudatettava.

Toimitusjohtaja kertoi, ettei nykyisillä liikennemäärillä pitäisi missään olla lepoaika-rikkomuksiin syytä. Hänen mielestään laivat voivat odottaa kunnes sinne saadaan levännyt luotsi.

Lepoaikamääräykset (maksimityöajat) ovat työehtosopimusmääräyksiä, joita molempien osapuolten on noudatettava. Henkilöstöjohtajaa lainaten: "Yksittäisellä luotsilla ei ole toimivaltaa poiketa työehtosopimusmääräyksistä tai tulkita niitä".

Luotsien kannalta ehkä merkittävin neuvoteltava asia kuluneen vuoden aikana oli Lappeen-

rannan luotsiasemalla maksettava ns. Lauritsala-lisä ja Helsingin luotsiaseman keskusasemalisä. Molemmissa tapauksissa lisää maksettiin vain osalle aseman luotseista. Neuvottelu aloitettiin jo kevättalvella. Syksyllä tähän pakettiin liitettiin kaikki palkkausjärjestelmässä tiedossa olevat vastaavanlaiset palkkatekijät. Näitä ovat ns. Rahjan lisä sekä Kotkan luotsiaseman keskusasemalisä. Näistä sovittiin lopulta niin, että työnantaja maksaa Harmajan keskusasemalisän kaikille siellä työskenteleville luotseille, samoin Kotkassa. Lauritsala-lisä maksetaan kaikille Lappeenrannan ja Puumalan luotseille. Rahjan lisänä ryhdytään maksamaan sitä summaa, jota on maksettu eräille Kokkolan luotseille jo nyt. Lisä maksetaan kaikille niille luotseille joilla on, tai jotka myöhemmin hankkivat ohjauskirjan Rahjan väylälle.

Kaikkia näitä lisä tullaan maksamaan takautuvasti vuoden 2012 alusta alkaen.

Satamaluotsaus

Liiton hallituksessa on keskusteltu satamaluotsauskompensaation jakautumisesta eri asemien välillä. Luotsiliitto on pyytänyt työnantajaa aloit-



C&C PORT AGENCY
FINLAND OY LTD
Cargo & Cruise

Leading ship agent, covering all Finnish ports

www.portagency.fi

on selvittää ja hakea ratkaisua siihen kuinka satamaluotsauksesta maksettava korvaus voitaisiin maksaa työmäärän mukaisesti kaikille niille, jotka satamaluotsausta tekevät. Työnantaja on neuvottelupyyntöön hyväksynyt, ja neuvottelu on jo aloitettu. Asia on iso ja monimutkainen, eikä siihen ole olemassa helppoa ratkaisua. Odotettavissa on, että ratkaisun löytyminen kestää kauan, joten kyllä ensi vuodeksikin töitä riittää.

Luotsinvälittäjiltä ei ole tietooni tullut mitään sellaista, joka olisi vaatinut toimenpiteitä luotsiliitolta. Heidän työtilaansa liittyvät ongelmat on tietääkseni ratkaistu tyydyttävällä tavalla, eikä heidän työehtosopimuksensa tulkinnassa ole ollut epäselvyyksiä kuluneen vuoden aikana.

Tätä kirjoittaessani uutiset kertovat Euroopan Unionin vajonneen virallisestikin taantumaan. Talous hiipuu, inflaatio kasvaa ja kaikki Suomen talouden tunnusluvut osoittavat kaakkoon. Maan hallitus valmistautuu taipaleensa ns. puolivälin tarkasteluun. Odotettavissa on lisää leikkauksia palkansaajien etuuksiin ja ostovoimaan. Kilpailukyvyyn nimissä huudetaan palkkamalattia. Näissä tunnelmissa saamme kuitenkin nauttia vielä yli vuoden raamisopimuksen tuomasta vakaudesta työmarkkinoilla. Vaikuttaa siltä, että jos talous ei nopeasti käänny parempaan, on vuoden kuluttua edessämme erittäin vaikea työehtosopimusneuvottelu.

Näissä tunnelmissa toivotan kaikille jäsenillemme, heidän perheilleen ja koko Finn-pilot Pilotage Oy:n henkilöstölle oikein Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta 2013.

Juha Sihvo
Pääluottamusmies



TAKSI 10

KOTKA

Kimmo Lindqvist
0400 221 256



Året 2012 som nu nalkas sitt slut har varit ett mellanår i kollektivavtalsförhandlingarna. Vårt avtal är i kraft ännu över ett år, fram till 31.3.2014. Någon slumrande tillvaro har vi ändå inte fört, och ser inte ut att göra det i framtiden heller. Hela det gångna året har gått till att förhandla med arbetsgivaren om en mängd frågor kring tolkningen av kollektivavtalet samt om vissa utvecklingsprojekt som arbetsgivaren har.

Twistefrågor

Vid förra årsskiftet beslutade arbetsgivaren, ensidigt och utan att konsultera någon, att inte följa det avtal om ersättning för förlorad arbetsförtjänst som gällt i åratal. Det blev ju strid om saken. Hela våren förhandlades frågan och till slut kom vi fram till ett nytt avtal. Det undertecknades 22.5 och trädde i kraft 1.7.2012. Efter det har vi redan varit tvungna att tvista om tolkningen, men har lyckats lösa meningsskiljaktigheterna.

På våren underhandlade vi också om konsekvenserna av arbetsgivarens ändrade faktureringspraxis på insamlade mil och milersättning på vissa lotsstationer. Här var det frågan om att när en lots antrar ett fartyg eller stiger av någon annanstans än på den officiella lotsplatsen, har han då rätt till milersättning för hela sträckan (tabellmil) enligt gammal praxis? Enligt arbetsgivaren har han det inte. Endast de mil som anges på räkningen ersätts. Lotsförbundets syn i frågan är klar. Arbetsgivaren får ordna sin fakturering som den vill, men detta får inte inverka på lotsens avtalsenliga lön, varken grunderna för den eller beloppet. Det är orimligt, att en lots som med tanke på en smidig trafik samt sin egen, kutterförarens,

lotsbåtens och fartygets säkerhet fattar sådana här beslut, ska bli lidande i form av mindre lön. I den här frågan lyckades vi inte nå samförstånd med arbetsgivaren, men lotsförbundets styrelse beslutade att åtminstone inte ännu föra denna tvist till arbetsdomstolen, utan att hellre försöka få missförhållandet rättat i kommande kollektivavtal. När detta skrivs håller det på att uppstå en ny tvist i Saimenområdet om tolkningen av kollektivavtalet, som också hänför sig till det nya faktureringssättet och sammankopplingen av lotsningar. Också i det här fallet är det frågan om arbets- och lotsnings-säkerheten till följd av överlånga lotsningar.

I augusti fördes en kort diskussion om vilotidsbrott, som observerats under sommaren. Arbetsgivarens ställning till vilotidsbestämmelserna har från första början varit klar och konsekvent, vilotiderna ska iaktas. Verkställande direktören berättade, att det med nuvarande trafikmängder inte någonstans borde finnas orsak till vilotidsbrott. Enligt honom kan fartygen vänta på en utvilad lots. Vilotidsbestämmelserna (maxi-arbets-tiderna) är bestämmelser enligt kollektivavtalet, som bägge parterna måste följa. För att citera personaldirektören: "En enskild lots har inte befogenhet att avvika från bestämmelserna i kollektivavtalet eller att tolka dem."

Från lotsarnas synpunkt var kanske den viktigaste förhandlingsfrågan under året det så kallade Lauritsalatillägget som betalas på lotsstationen i Villmanstrand och centralstations-tillägget vid lotsstationen i Henslingfors. I bägge fallen betalades tillägget endast till en del av lotsarna. Förhandlingarna inleddes redan på vårvintern. På hösten tog man med i paketet alla

motsvarande lönefaktorer i avlöningssystemet som man kände till. Sådana är det så kallade Rahjatillägget samt centralstationstillägget för Kotka lotsstation. Om dessa kom man slutligen överens så, att arbetsgivaren betalar centralstationstillägget för Gråhara till alla lotsar som arbetar där, likaså i Kotka. Lauritsalatillägget betalas till alla lotsar i Villmanstrand och Puumala. Som Rahjatillägg börjar man betala den summa som har betalats till vissa lotsar i Karleby redan nu. Tillägget betalas till alla de lotsar som har eller som senare skaffar sig styrsedel för farleden till Rahja. Alla dessa tillägg kommer att betalas retroaktivt från början av 2012.

Hamnlotsning

Förbundets styrelse har diskuterat fördelningen av hamnlotsningskompensationen mellan olika stationer. Lotsförbundet har bett arbetsgivaren inleda en förhandlingsprocess i syfte att utreda och finna en lösning på frågan hur ersättningen för hamnlotsning kunde betalas i enlighet med arbetsmängden till alla som utför hamnlotsning. Arbetsgivaren har godkänt önskemålet och förhandlingarna har redan inletts. Frågan är stor och invecklad, och det finns ingen enkel lösning. Man kan räkna med att det kommer att dröja länge innan en lösning nås, så det blir nog ingen brist på arbete nästa år heller.

Från lotsförmedlarnas håll har jag inte hört något som skulle ha krävt ingripande av lotsförbundet. Problemen med deras arbetslokaler har så vitt jag vet lösts på ett tillfredsställande sätt, och det har inte förekommit några oklarheter i tolkningen av deras kollektivavtal under året.

När jag skriver detta berättar nyheterna att Europeiska Unionen också officiellt har fallit i recession. Ekonomin går tillbaka, inflationen ökar och alla nyckeltal för Finlands ekonomi visar på rött. Landets regering bereder sig på en s.k. halvtidsgranskning av sin verksamhet. Nya nedskärningar i löntagarnas förmåner och inköpskraft är att vänta. I konkurrenskraftens namn fordrar man måttfulla lönekrav. Trots rådande stämning får vi ändå i över ett år njuta av den stabilitet på arbetsmarknaden som ramavtalet ger. Om ekonomin inte snabbt vänder till det bättre ser det ut som om vi om ett år står inför mycket svåra kollektivavtalsförhandlingar.

Med dessa tankar önskar jag alla våra medlemmar, deras familjer och hela Finnpilot Pilotage Oy:s personal en riktigt god jul och ett lyckligt gott nytt år 2013.

Juha Sihvo
Huvudförtroendeman

FREEPORT
www.freeport.fi



PORT OF KOKKOLA
THE FIRST ALL WEATHER TERMINAL IN FINLAND
Satamakatu 53, 67900 KOKKOLA
Puh. 06-8242 400, fax 06-8242 444
satama@kokkola.fi www.portofkokkola.fi

UNIFEEDER
www.unifeeder.com



In Port of Pietarsaari
Tug / SIMSON
24h tel. +358 40 557 5692



Saimaan laivakuljetuksilla toteutetaan EU:n pitkän tähtäimen liikennepolitiikkaa

Tänään ilmestytvä lehtemme on samalla Saimaan alueen erityisnumero. Saimaan vesistön tavarakuljetusten määrä on viime vuosina vakiintunut n. 2 milj. tonniin, vaikka EU:n valkoisen kirjan tavoitteet yhteisön meri- ja sisävesivesiliikenteen lisäämiseksi ja siirtämiseksi pois EU-alueen ruuhkaisilta maanteiltä lyötiin lukkoon jo kymmenen vuotta sitten, jolloin todettiin, että erityisesti yhteisön sisävesiliikenteen kehittämisessä on huomattavaa potentiaalia ja parantamisen varaa. EU:n tavoitteet ovat toistaiseksi jääneet puheiden asteelle. Lyhyellä aikavälillä näyttää jopa siltä, että tavaravolyymia olisi siirtymässä ainakin omilta sisävesiltämme maanteille, eikä tämä voi olla yhteiskunnan kokonaisuus. On täysin selvää, että esim. Saimaan tavaramäärän siirtyminen pois kanavalta kumipyörille maksaisi yhteiskunnalle huomattavasti enemmän kuin nykyinen 10 miljoonan vuotuinen kokonaiskustannus kanavan ylläpidosta, mukaan lukien luotsaustuki. Kuolemiin ja pysyviin vammautumisiin johtavat onnettomuudet, omaisuusvahin-

goista puhumattakaan, nostaisivat tonnikipometrejä kohti nousevat yhteiskunnalliset kustannukset nopeasti yli vesitse tapahtuvien kuljetuskustannusten. Vesiltä maanteille siirtyvät tonnit ja heikkenevä tienpito olisi todella tappava yhdistelmä itäisen Suomen maanteilla.

Lehdessämme Saimaa Terminals Oy:n kehitysjohtaja, vuosikymmeniä alueella operoinut Auvo Muraja sekä Saimaalla toimivat muut asiakkaamme ja yhteistyökumppanimme kertovat Saimaan kuljetusten tulevaisuuden kehitysnäkymistä ja hankkeista. Luotsien ja luotsausorganisaatiomme on syytä kuunnella sidosryhmiämme herkillä korvalla.

Päätoimittaja



Fartygstransporterna på Saimen förverkligar EU:s långsiktiga trafikpolitik

Det här numret av vår tidning är samtidigt ett specialnummer för Saimenregionen. Volymen på godstransporterna i Saimens vattendrag har under senare år hållit sig kring 2 miljoner ton, trots att EU:s vitbok för över tio år sedan slog fast målen för ökade transporter till sjöss och på inre vattenvägar inom gemenskapen och för en överflyttning av transporterna från de överbelastade landsvägarna. Då framhölls att det i synnerhet inom gemenskapens insjötrafik fanns en betydande potential och orsak till förbättringar. EU:s målsättning har tills vidare förblivit bara vackert tal. På kort sikt ser det rentav ut som om godsvolymen åtminstone hos oss skulle vara på väg att flytta från insjöarna till landsvägarna, och detta kan inte vara i samhällets övergripande intresse. Det är helt klart en överflyttning av t.ex. Saimens godsvolym från kanalen till gummihjul skulle kosta samhället betydligt mera än den nuvarande årliga totalkostnaden på 10 miljoner för kanaldriften, lotsningsstödet inräknat. Olyckor med dödlig eller invalidiserande utgång, för att inte tala om

egendomsskador, skulle göra att samhällets kostnader per tonkilometer snabbt överskrider transportkostnaderna till sjöss. Tonnaget som flyttar från sjöss till landsväg och det allt sämre vägunderhållet skulle verkligen vara en dödlig kombination på landsvägarna i östra Finland.

I denna tidning berättar Auvo Muraja, utvecklingsdirektör för Saimaa Terminals Oy med årtiondens erfarenhet från regionen, samt några andra av våra kunder och samarbetsparter på Saimen om de framtida utvecklingsutsikterna och projekten inom transporterna på Saimen. Lotsarna och vår lotsningsorganisation har skäl att noga lyssna på våra intressenter.

Chefredaktören

Saimaan kanavavaltuutetun toimisto valvoo vuokrasopimuksen käytännön toimeenpanoa



Kuva: Hasse Härkönen

Insinööri Seppo Kykkänen on uusi toimistopäällikkö

Seppo Kykkänen on toiminut Saimaan kanavalla vuodesta 1989 lähtien, ensin Merenkululaitoksessa ja sittemmin Liikennevirastossa kanavapäällikkönä ja osallistui siinä tehtävässään myös Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvotteluihin. Kanavavaltuutettuna toimii LVM:n kansliapäällikkö Harri Pursiainen ja ministeriön suorassa alaisuudessa toimivassa kanavavaltuutetun toimistossa Lappeenrannassa työskentelee viisi henkilöä.

Saimaan kanavavaltuutetun toimiston tehtävänä on valvoa Saimaan kanavan vuokrasopimuksen käytännön täytäntöönpanoa. Toimistopäällikkö toimii tehtävässään tiiviissä yhteistyössä Venäjän ja Suomen viranomaisten kanssa.

”Kanavaliikenne on pitänyt kohtuullisen hyvin pintansa”

Toimistopäällikkö Kykkäsen mielestä kanavan liikenne ei viime vuosien tilastojen valossa osoita kovinkaan hyvää kehitystä. Kanavaliikenne on kuitenkin pitänyt kohtuullisen hyvin pintansa, vaikka talouslama on purrut sitäkin, toteaa Kykkänen. Kanavan kuljetukset ovat pääsääntöisesti metsäteollisuuden kuljetuksia ja niistäkin suurin osa on ollut raakapuuta. WTO-sopimuksen odotetaan palauttavan puuntuontia Venäjältä puutullien aiheuttaman notkahduksen jälkeen.

”Alusliikenteen maksujen nousu huolettaa”

Saimaan liikenteen toimijat tekevät ankarasti töitä vesiliikenteen kuljetusosuuden kasvattamiseksi ja sen eteen, että vesiliikenteen palvelut vastaisivat paremmin ja laajemmin teollisuuden tarpeita.

Saimaan toimijoiden huolena on alusliikennettä rasittavien maksujen nousu. Etenkin luotsausmaksujen vaikutus liikenteen kannattavuuteen sekä väylämaksut ovat puhuttaneet koko vuoden, toteaa toimistopäällikkö Kykkänen, mutta uskoo kuitenkin Saimaan kanavan liikenteen tulevaisuuteen.

”Yhteistyö meidän ja luotsien välillä on mutkatonta”

Kanavavaltuutetun toimistosta katsottuna luotsausta hoidetaan ammattitaitoisella henkilökunnalla hyvin. Yhteistyö meidän ja luotsien välillä on mutkatonta ja yhteydenpitoa on jatkuvasti. Toimistopäällikkö Seppo Kykkäsen toiveena olisi, että nykytekniikasta otettaisiin enemmän irti ja sitä kautta olisi mahdollisuus kehittää luotsauspalveluita ja luotsin työtä, sekä samalla pitää luotsauskustannukset kurissa. Tämä olisi kaikkien sisävesiliikenteessä mukana toimivien etu. Samalla vesiliikenteen kilpailukyky voisi parantua ja liikenne Saimaalla lisääntyisi, toteaa toimistopäällikkö Seppo Kykkänen.

TT



www.aboamare.fi

Aboa Mare kiittää yhteistyökumppaneitaan sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Menestyksestä Vuotta 2013!



Vuonna 2013 oppilaitoksemme täyttää 200 vuotta ja juhlimme tätä

Sustainable Seafaring and Simulation

-konferenssilla 13.-17.5.2013

Lisätietoja sivuiltamme
www.aboamare.fi, josta löytyy myös tietoja kurseistamme ja niiden ajankohdista.




www.novia.fi

www.axxell.fi






Mustola Multimodal Logistics Center



Ideal location. Excellent reachability.

Central logistics location 215 km from Helsinki & St. Petersburg

- junction of highways 6 and 13
- 10 km from border crossing

Access point to Russian logistics:

- Nuijamaa – road
- Vainikkala – rail
- Saimaa Canal – vessel
- Lappeenranta International Airport – air

Ympäristöarvojen korostuminen EU:ssa

luo vahvan pohjan Saimaan aluskuljetusten kehittämiseksi

Ongelmia tuottaa osavuotisuus, linjaliikenteen puute ja rekkakuljetusten laskeneet rahdit



Paperinlastausta Vuoksen satamassa

Saimaan sisävesiliikenteen satamaoperaattorina toimivan *Oy Saimaa Terminals Ab:n* kehitysjohtaja **Auvo Muraja** pitää suurimpina ongelmana Saimaan sisävesialueen ja kanavan maksimaalisen hyödyntämisen kannalta linjaliikenteen puuttumista sekä liikenteen osavuotisuutta. Saimaan liikenteen kannalta ongelmalliseksi kehitysjohtaja Muraja näkee myös alueen vaikutuspiirissä toimivan teollisuuden vientimarkkinoiden kasvun siirtymisen Lähi- ja Kauko-idän suuntaan, minne Saimaan tonnistolla ei päästä. Rekkaliikenteen laskeneet rahdit aina Benelux/Ranska alueille saakka ovat myös syöneet Saimaan alueen perinteisten sahatavaran kuljetusten kilpailukykyä, eikä rekkaliikenteen kanssa enää pystytä kilpailemaan

lähimarkkinoiden kuljetuksissa. Jatkuvasti osuutetaan kasvattaviin konttikuljetuksiin Saimaan aluskoko on myös liian pieni, toteaa kehitysjohtaja Muraja.

Alusliikenteen kasvu myös mahdollisuuksia

Linjaliikenne kuitenkin näyttäisi olevan mahdollista palauttaa, koska Saimaa Terminals Oy on käynnistämässä varustamokumppaneidensa kanssa Vuoksen satamasta linjaliikennettä Ruotsin Oxelösundiin ja Amsterdamin kautta Dusseldorfiin ja Englannin Northfleetiin ensivuoden alussa.



Miten Finnpilot Oy on mielestänne onnistunut palvelun tuottajana Saimaalla, Saimaa Terminals Oy:n kehitysjohtaja Auvo Muraja?

Finnpilot Oy on onnistunut palvelullisesti Saimaalla keskimäärin ihan hyvin. Täällä on hyvää Saimaalaista ja Saimaalaistunutta ammattiväkeä luotseina. Mutta tällä hetkellä käytössä olevilla määräyksillä, luotsauslaki mukaan lukien, ja käytettävillä menettelytavoilla on syntynyt kustannusrakenne, joka on kestävätkin nykyisellään tasollaan. On täysin mahdotonta saada mitään intressipiiriä ymmärtämään, että ilman nykyistä 74% alennusta luotsauksen kustannus on lähes 20.000,- euroa yhdeltä Joensuun laivakäynniltä. Kun koko laivan rahti esimerkiksi Saksaan on vain n. 60.000 euroa.

Saimaa

sopimuksen nyt 50 vuodella jatkuessa, saada Saimaan liikenteen ympärivuotisuusselvitystä eteenpäin, ilman tulosta.”, Auvo Muraja toteaa.

Saimaan liikenteen osavuotisuus on myös este suurempimittaisena ratkaisuna rikkidirektiivin eliminoimiseen esimerkiksi Saimaan kautta tapahtuvana syöttöliikenteenä. Syöttöliikenne ei Murajan mielestä muutenkaan tule toimimaan konventionaalisessa alusliikenteessä, sillä lastiturvallisuus ei siedä lastin lisäkäsittelyjä vaurioriskien eikä kasvavien lisäkustannusten vuoksi.

Kehitysjohtaja Auvo Muraja kuitenkin uskoo, että osavuotisenakin Saimaan liikenne tulee voitamaan lasteja verrattuna tähän päivään, vaihtoehtona kallistuville merirahdeille. Suuntaa tullaan näkemään jo ensi vuonna, kun Saimaan linjaliikennetarjonta käynnistyy. ”Näitä vähäpäästöisiä Saimaasovelaita aluksia vaan ei yhtäkkiä ole mahdollista saada lisää mistään, joten siinä mielessä ”juna” on jättämässä meidät, puhumatakaan tilanteesta, että yritykset ja viranomaiset alkaisivat jostakin syystä myös huomioida EU:n valkoisen kirjan vaatimukset myös Suomessa ja sisävesi-merikuljetusten avulla lopultakin ruvettaisiin vähentämään maantiekuljetuksista aiheutuvia päästöjä”, toteaa Muraja.

Rikkidirektiivillä massiiviset muutosvaikutukset vienti- ja tuontikuljetuksiin

Kehitysjohtaja Auvo Muraja näkee v. 2015 voimaastuvan rikkidirektiivin aiheuttavan niin massiivisia muutoksia vienti- ja tuontiliikenteeseemme, että varmasti kaikki kivet tullaan kääntämään myös Saimaan kuljetusten suhteen. Murajan mukaan Saimaalla on jo pitkään toivottu, että ilman rikkidirektiiviäkin EU:n valkoisen kirjan määräykset alkaisivat näkyä Saimaan liikenteen kasvuna, mutta rekkaliikenne vain jatkaa kasvuaan viennissä. ”On yritetty koota voimia yhteen Saimaan liikenteen kehittämistoimiston perustamiseksi, on yritetty Saimaan Kanavan vuokra



Luotsauksen uudistamisessa pilottimalli Saimaalle

Saimaa on pieni erillinen ja erikoinen liikennöintialue verrattuna merisatamaliikenteisiin.

Täällä on ollut hyvä tehdä pilottihankkeita.

Laivanselvittäjän työt 39 vuotta sitten Saimaalla aloittaneena ja siitä lahtien tavalla tai toisella sitä läheltä seuranneena, en voi tulla muuhun ajatukseen kuin siihen, että eikö olisi viisasta tehdä myös luotsauksen uudistamisessa pilottimalli Saimaalle ennakoiden tulevaisuutta niin menetelmissä, kuin jatkuvasti kiihtyvässä teknisessä kehityksessäkin, ennen kuin tässä jatkuvien leikkausten maailmassa nykyisen laajuinen Saimaan luotsaustukikin leikataan valtion budjetista pois. Pitäisi selvittää ilman minkäänlaisia enakkorajoituksia, millä tulevaisuuden mallilla ja tekniikoilla tarvittava luotsauspalvelu voitaisiin tuottaa edullisimmilla kustannuksilla ja vähemmällä subventiolla. Ja minkälaisia toimenpiteitä sen toteuttaminen edellyttäisi, että voitaisiin parantaa Saimaan kilpailukykyä ja turvata yhteisen liikenteemme tulevaisuus.

Auvo Muraja



Lähestyminen Kyrönsalmen rautatiesillan aukkoon pohjoisen suunnasta. Kuva Teemu Leppälä

Point of No Return

Olemme lähestymässä Kyrönsalmea etelän suunnasta syksyisenä yönä. Kaikki sillat on pyydetty auki sillä laivan mastot eivät kaadu. Siltavahti ilmoittaa siltojen aukenevan. Aloitetaan kone-
tehojen vähentäminen sekä käännetään laivan keulaa kohti viittaporttia Olavinlinnan kupeessa. Virta on voimakas — se tulee huomioda sekä tuntee koko ajan ohjailuja tehtäessä. Odotan siltavahdin ilmoittavan väylän oleva vapaa ja siltojen auki, kunnes siltavahti ilmoittaa ”Hälytysajoneuvo tulossa sillalle, minun tulisi laskea maantiesilta alas”. Kuitenkin siltavahdin viestin ja konekäskyvälittimessä käännetään täydet taakse, ruorin yli oikealle ja koneet jälleen täyttä eteen. Laiva lähtee kääntymään vauhdikkaasti oikealle juuri ennen läheistä luotoa. Alus käännetään oikean kautta ympäri ja jatkamme Kyrönsalmen läpi siltavahdin

ilmoittaessa siltojen olevan jälleen auki. Hyvin tyypillinen läheltä piti- tilanne joita Kyrönsalmessa tapahtuu lähes viikoittain. Tilanteet muodostuvat äkkiarvaamatta ilman varoitusta: siltojen toiminnassa on yllättävää vikaa, ohjailun siirtäminen epäonnistuu komentosillalla, juna-aikataulut muuttuvat yllättäen, hälytysajoneuvot, alusten merikelpoisuus mastot alhaalla, väärinymmärrykset kommunikoinnissa, huviveneiden ja charter-alusten kohtaamiset, turvalaitteiden viat, johteiden valaistus ja niin edelleen. On kuin Reasonin onnettomuusjäävuori keikkuisi suuressa aallokossa ajoittain lähes vain jäävuoren huippu näkyvissä suuronnettomuus varjonaan. Tapahtumissa liikutaan liian usein rajapinnoilla jossa ulkoiset tekijät voivat ohittaa ihmisen inhimillisen osaamisen.

Kustannusongelma

Kyseessä on vuosia tiedostettu Saimaan syväväylästä riskikohta jossa vaaralliset olosuhteet muodostuvat väylägeometrian vaatimukset täyttämättömästä kohdasta, joka kulkee ahtaan, mutkittuvan ja voimakkaasti virtaavan salmen kautta. Kyrönsalmen väylän kolme kapeikkoa: Olavinlinnan kapeikko, rautatiesillan kapeikko ja maantiesillan kapeikko muodostavat alusliikenteelle onnettomuusalttiin sekä erittäin hankalasti navigoitavan ympäristön. Myös vuosittain sadat Kyrönsalmen siltojen avaukset muodostavat tie- sekä kevyelle liikenteelle pitkiä jonoja sekä koko katuverkoston ruuhkautumisen. Asiaa onkin pääosin tarkasteltu tieliikenteen näkökulmasta eikä ole nähty niin vahvasti Kyrönsalmeen muodostuvia Saimaan syväväylän todellisia riskejä yhteisenä tekijänä tiehankkeen kanssa. Tiehankkeen kokonaishyödyissä ei ole voitu ottaa huomioon Kyrönsalmen väylällä mahdollisesti alusliikenteessä tapahtuvaa suuronnettomuuden riskiä kustannusnäkökulmasta. Kuinka laittaa hintalappu suuronnettomuudelle ja kuka kantaa vastuun silloin kun jotain todella tapahtuu.

Syväväylän siirto ikuisuushanke

Palasin jälleen lukemaan Onnettomuustutkimakeskuksen tekemää tutkintaselostusta Ms Krasnovidovon törmäyksestä Kyrönsalmessa 2002. Tutkintalautakunnan mielestä vain mahdollinen syväväylän siirto pois Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen antaisi mahdollisuudet rakentaa Savonlinnan väylä vastaamaan nykyisiä ja tulevia turvallisuusvaatimuksia. Tutkintalautakunta kehotti jo 2004 liikenne- ja viestintäministeriötä painokkaasti kyseisen syväväylän siirtämiseen. Itse asia on ollut esillä jo kymmeniä vuosia ja lopullista päätöstä syväväylän siirrosta ei vain saada aikaiseksi. Kyrönsalmen tapauksessa turvallisuuden hallintaan ja sen vaikutuksien merkittävin tekijä on ollut valtion budjetti aluepoliittisessa päätöksenteossa. Julkisuudessa on puhuttu päävastuun kantajista jossa liikennepoliittisia päätöksiä on suunnattu muihin kohdennettuihin teiden peruskorjauksiin eräiden poliittisten päättäjien kotiin päin vetona. Turvallisuuden hallintaan ja kehittämiseen tulisi vahvemmin osallistua myös yhteiskunnan poliittinen päätöksenteko. Yhteiskunnassa jokaisella tasolla tehdään päätöksiä, ollaan tekemättä päätöksiä tai asetetaan vaatimuksia, jotka edistävät tai pahimmillaan heikentävät turvallisuutta. Kyrönsalmessa on tutkittu ja tunnistettu riskit. Läheltä piti tilanteita ja lie

Saimaa

vempiä onnettomuuksia on kohdattu uskomattoman pitkään. Saimaan syväväylän siirto Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen on ollut jo vuosikymmeniä työn alla tuloksetta. Usein syyksi on perusteltu lama, joka globaalin talouden ja jatkuvan taantuman pyöryksessä siirtää päätöksentekoa. Yhteiskunnassa poliittinen ilmapiiri vaikuttaa päätöksen tekemiseen mutta kuinka kauan ollaan valmiita sietämään todellisia riskejä. Reasonin onnettomuusjäävuori jatkaa keikkumistaan tuulen puuskaisessa aallokossa.

Teemu Leppälä

”

Poikkeamaraportti 08/2012.

Haapavedellä pyydetty maantiesiltaa ottamaan rautatiesilta auki. Läheistyessämme Kyrösalmea aioin juuri pyytää maantiesiltaa avattavaksi, mutta hieman aiemmin maantiesilta pyysi meitä hidastamaan, koska rautatiesillä on jotain ongelmaa. Hidastin vauhdin mahdollisimman vähäiseksi. Lähestyimme jo Sulosaaren kärkeä ja vihreää valoviittaa. Maantiesilta ilmoitti tällöin, että rautatiesilta ei avaudu. Olimme jo vaarallisen lähellä ’point of no return’. Aluksen keulapotkuria ei voi pitää päällä yhtään yli puolituntia. Hankalien manöveerien jälkeen onnistuin kääntämään aluksen ja ankuroimaan hieman kauemmaksi. Noin tunnin kuluttua onnistuimme jatkamaan matkaa. Siltojen epävarmuus aiheuttaa paljon hankalia ja vaarallisia tilanteita. Nytkin, mikäli olisimme olleet parikin laivan mittaa lähempänä siltoja, olisi ollut hyvin todennäköistä ajautuminen voimakkaan virran mukana päin siltoja.

"My biggest fear is the ice"



WHO

Mr. Johannes Souwerbren, 30 years old, Dutch nationality Souwerbren Scheepvaart CV (In charter Wagenborg Shipping BV)

How long have You sailed to Saimaa

My first Saimaa trip was in 2006. By that time I was as Chief Mate on mv. Bestevaer, a Saimax vessel just like mv. Noorderlicht. After one year this vessel was sold and I started sailing on some other vessels not fitted for the Saimaa lakes. When I got the opportunity to start my own business I took over the Samax mv. Diamant and changed the name to Noorderlicht (Dutch for 'Northern light'). This happened in August 2010. From that time on we have had our regular trade to the Saimaa lakes.

How long do You plan on sailing to Saimaa

Actual planning is to sell the vessel when she is around 15 years old. With this planning we will stay at least 8 years more on the Saimaa lakes from now. It is hard to say what will happen after that, times are changing quickly. But with the current economic situation I am really happy to have a vessel specialized for a specific trading area, it makes business just a little bit better at the moment.

Your best memory while visiting Saimaa

What I love the most in this trading area is the mentality. Pilots, agents and stevedores are mainly very pleasant to work with. The work is done in a professional way with no nonsense mentality. My best memory, it is hard to say... Summer days can be very nice in the lake area. If you stay over for the night and have some opportunity to go ashore or just the relaxing moments after the work is done.



WHO

Mr. Johannes Souwerbren, 30 years old, Dutch nationality Souwerbren Scheepvaart CV (In charter Wagenborg Shipping BV)

How long have You sailed to Saimaa

My first Saimaa trip was in 2006. By that time I was a s C h i e f M a t e o n mv. Bestevaer, a Saimax vessel just like mv. Noorderlicht. After one year this vessel was sold and I started sailing on some other vessels not fitted for the Saimaa lakes. When I got the opportunity to start my own business I took over the Samax mv. Diamant and changed the name to Noorderlicht (Dutch for 'Northern light'). This happened in August 2010. From that time on we have had our regular trade to the Saimaa lakes.

How long do You plan on sailing to Saimaa

Actual planning is to sell the vessel when she is around 15 years old. With this planning we will stay at least 8 years more on the Saimaa lakes from now. It is hard to say what will happen after that, times are changing quickly. But with the current economic situation I am really happy to have a vessel specialized for a specific trading area, it makes business just a little bit better at the moment.

Your best memory while visiting Saimaa

What I love the most in this trading area is the mentality. Pilots, agents and stevedores are mainly very pleasant to work with. The work is done in a professional way with no nonsense mentality. My best memory, it is hard to say... Summer days can be very nice in the lake area. If you stay over for the night and have some opportunity to go ashore or just

the relaxing moments after the work is done.

Nightmares at Saimaa, if any

My biggest fear (and I think many captain-owners are with me) is the ice. First winter on the Saimaa we have had quite a big ice damage after which the vessel was in dry-dock for several weeks. The Saimax vessels are just fitting into the locks so ice damage is easily made in winter time. Every year the most difficult decision is when to stop. We need and we like to perform best within our contracts, but a few weeks in dry dock is not a pleasant situation of course...

Comments about things listed below

✕ Pilotorder centre

We order our pilots by the agent. Never experienced problems, pilots are in time and always available.

✕ Pilotage

As stated before, very pleasant to work with. After two years you start to know most of the pilots and of course there are always some you are more connected with. But that besides the job.

✕ Icebreaking

For the Saimax series it would be better if there were ice breakers available with same width. Ice tracks made by ice breakers are too small for our vessels, especially on lake areas where there is less traffic than in the canal. A lot of ice damages



Lappeenrannan luotsiaseman esimiehet alueluotsivanhin Pasi Paldanius ja luotsivanhin Jukka Niiranen hoitavat asemaansa tehokkaasti ja luotsit saavat kiitosta asiakkailta.

Lappeenrannan luotseilla isot työtuntimäärät

”

Hidaskulkuinen kanava ja pitkät luotsausmatkat nostavat Saimaalla luotsaustyön tuntimäärät suuriksi.

Lappeenrannan-, entinen Lauritsalan luotsiasema on perustettu v. 1867 ”Keisarillisen majesteetin armollisella johtosäännöllä”. Lappeenranta on luotsimäärältään Suomen suurin luotsiasema. Siellä työskentelee 28 luotsia. Hidaskulkuinen kanava ja pitkät luotsausmatkat nostavat Saimaalla luotsaustyön tuntimäärät suuriksi. Lappeenrannassa kuluvana vuonna luotsaustyötä on tehty keskimäärin 6,4 tuntia työpäivää ja luotsia kohden. Vertailuna Kotkassa kuluvana vuonna on tehty luotsaustyötä n. 4 tuntia/luotsi/työpäivä. Kiireisenä aikana Lappeenrannassa luotsaustyön päivittäinen määrä on luotsia kohden 12 tuntia. Vertailuna Kotkassa loma-aikoina päivittäinen työmäärä on n. 6 tuntia/luotsi. Luotsaustyöhön liittyvät matkustus- ja siirtymäajat, joita ei lasketa työajaksi tekevät vuorokautisten lepoaikojen noudattamisen ja suunnittelun erittäin haasteelliseksi nykyisillä henkilöstöresursseilla.

...



MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652

Mustolan satama



Marraskuun 2012 tavaraliikenne Saimaalla oli 182 000 tonnia, 13 000 tonnia enemmän kuin marraskuussa 2011.



Lappeenrannan satamajohtaja **Hannu Lappalainen** uskoo Mustolan sataman kehitysnäkymiin. Venäjän WTO-jäsenyyden myötä myös Mustolan satamaliikenne kasvaa pidemmällä aikavälillä, uskoo satamajohtaja Lappalainen



Laiva Mustolan sulussa. Taustalla VTS-keskus, josta kanavan liikennettä valvotaan. Mustolan satama sijaitsee Saimaan kanavan varrella, heti Mustolan sulun alapuolella. Mustolan kanavasatamassa on valmiina seitsemän laivapaikkaa. Kahdelle laivapaikalle on suora rautatieyhteys. Satamaterminalissa on päällystettyä ja päällystämätöntä kenttätilaa yhteensä yli 100.000 m². Katettuja varastoja on 31.000 m². Valmista konttikenttää 10 ha.



Hiili, kivi ja muut mineraalit ovat Mustolan sataman peruskuljetuksia.

Kuvat Matti Elomaa



Kutsuvieras Ilmari Haapajoki

Luotsiliiton liittokokous 24.3.2012

Luotsiliiton liittokokous pidettiin 24.3. – 25.3. Turussa, ja sitä jatkettiin risteilyn merkeissä. Kutsuvieraspuheenvuorot ajankohtaisista aiheista esittivät varatuomari **Ilmari Haapajoki** ja tutkimuskeskus Merikotkassa tutkijana toimiva entinen Helsingin luotsi **Pentti Kotilainen**.

Liittokokous valitsi Luotsiliiton puheenjohtajaksi edelleen **Antti Rautavan** Hangosta. Varapuheenjohtajaksi valittiin **Kaj Hahtonen** Perämereltä. Luotsiliiton pääluottamusmiehenä on jatkanut **Juha Sihvo** Kotkasta, varapääluottamusmieheksi valittiin **Iiro Isola** Perämereltä. Liiton

hallitukseen valittiin **Kurt Micklin**, **Iiro Isola**, **Martti Soinio**, **Juha-Pekka Heikkilä**, **Jouni Rätty** ja **Minna Yrjänä**.

Liittokokous päätti säilyttää toimihenkilöiden palkkiot entisellä tasolla. Liiton jäsenmaksu päätettiin pitää myös entisellä tasollaan, niin luotseilla kuin luotsinvälittäjilläkin. Jäsenmaksua peritään vain peruspalkasta.

Liittokokous päätti liiton virallisen nimen lisäksi ottaa käyttöön myös englanninkielisen nimen: Finnish Maritime Pilots Association, FIMPA.

TT





Merenkulun ja elinkeinoelämän palveluyritys

Serviceföretaget för både sjöfarten och näringslivet




- ahtaus- ja huolintapalvelut
- varustamopalvelut
- kansainväliset maa- ja merikuljetukset
- stuveri- och speditionsservice
- rederiservice
- internationella land- och sjötransporter

Oy M. Rauanheimo Ab, PL 254, 67101 Kokkola | Puh. (06) 826 5300
www.rauanheimo.com

for goodStories





Luotsiliiton puheenjohtaja Antti Rautava luovutti huomionosoituksen Eeva-Liisa Lehtoselle.

Painotuoretta kirjaa selailtiin ahkerasti. Mukana juhlimassa mm. Max Gustafsson, Tapio Tuomisto ja Valtteri Laine.

Kuvat Matti Elomaa



Valokuvakirja julkaistiin Luotsikirjaston juhlavuoden kunniaksi

Elämää Luotsiasemilla -valokuvakirjan julkistamistilaisuus pidettiin 18.6. Helsingissä. Laajasta aineistosta kirjaan oli kerätty valokuvia viimeisen sadan vuoden ajalta.

Kirjan julkistamistilaisuudessa vietettiin samalla Luotsikirjaston juhlavuotta. Kirjasto on perustettu 50 vuotta sitten 17.6.1962. Kirjaston perustamisidean sai aikoinaan Helsingin Sanomien kirjallisuuskriitikko ja kirjailija Toini Havu, oleskellessaan paljon Hailuodossa ja tutustuessaan paikallisiin luotseihin. Kirjaston tarkoituksena oli hankkia ulkosaaristossa oleville luotsiasemille kirjoja luotsaushenkilöstön vapaa-ajan tarpeisiin.

Nykyisin tämä luotsien ylläpitämä kirjasto harjoittaa myös julkaisutoimintaa luotsaus-toiminnan historian ja perinteen keräämiseksi ja säilyttämiseksi.

Eeva-Liisa Lehtoselle huomionosoitus

Luotsikirjaston puheenjohtaja Antti Rautava luovutti Aalto-yliopiston ylikirjastonhoitaja Eeva-Liisa Lehtoselle Luotsiliiton hopeisen ansiomerkin merkittävästä työstä Luotsikirjaston asiantuntijajäsenenä. Eeva-Liisa Lehtonen kertoi kiitospuheessaan tullessaan kirjaston asiantuntijatehtävään v. 1999 kollegansa maisteri Erkki Vaiston jäätyä eläkkeelle. Erkki Vaisto oli toiminut Luotsikirjaston perustajajäsenenä ja kirjaston käytännön toiminnasta vastaavana henkilönä vuodesta 1962 lähtien. Eeva-Liisa Lehtonen totesi, että Luotsikirjasto ja sen toiminnan kehittäminen, mm. aktiivinen julkaisutoiminta, on ollut Luotsiliitolta merkittävä kulttuuriteko ammattikunnan ja koko toimialan hyväksi.

TT



The Sunny Route via Hanko

Rikkidirektiivi tulee, oletko valmis?

EU:n tuleva rikkipäästörajoitus nostaa merikuljetusten kustannuksia merkittävästi. Siksi lyhin reitti Suomesta Keski-Eurooppaan tuo jatkossa huomattavan kilpailuedun. Ota yhteyttä Hangon Satamaan jo nyt.



HANGON SATAMA
Hanko, Finland / Hangö, Finland / Port of Hangö
Finland
25-10900 HANGÖ
Tel. +358 (0)19 220 3800
Fax +358 (0)19 220 3802
www.portofhangö.fi



UUDENKAUPUNGIN
TYÖVENE OY




MERITURVA



PYSY PINNALLA!

Meriturvan ainutlaatuiset puitteet ja osaavat kouluttajat mahdollistavat turvallisen ja elämyksellisen harjoittelun ympäri vuoden. Tutustu kotisivuihimme ja ota yhteyttä!

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus
puh. 019 - 2876 600 • www.meriturva.fi



Suomen Laivanpäälystöliitto-
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y.

www.seacommand.fi

100 vuotta laadukasta jäsenpalvelua

Oikeuskanslerin ratkaisu viitoitti tien Finnpiilot Oy:lle viisi vuotta sitten

Vuonna 2007 elokuussa merikapteeni Joakim Håkansin perustama luotsausyhtiö Baltic Pilot Oy aloitti operatiivisen toimintansa, luotsaamalla Deo Volonte- laivan Raumalle. Laivan nimi suomeksi tarkoittaa enteellisesti ”jos Jumala suo” ja asiasta nousikin valtaisa kohu julkisuudessa. Syntynyt laillisuuskiista luotsausoikeudesta juontaa juurensa 2000-luvun alun valtion toimintojen yhtiöittämis- ja liikelaitostamisbuumiin. Luotsauskiista oli suora seuraus heikkotasoisesta virkamiesvalmistelusta Merenkululaitoksen toimintojen pilkkomisessa. Toiminnan tasoa kuvaa hyvin se, että entinen pääjohtaja ja silloinen ministeri olivat julkisuudessa täysin eri mieltä, mitä luotsauksen suhteen ylipäätään oli ajateltu tehtävän toimintojen uudelleenjärjestelyssä. Asioita toteutettiin siihen aikaan enemmänkin ideologisen hurmahengen siivittämänä; mentaliteetilla halki, poikki ja pinoon, kyllä markkinat korjaavat tehdyt mahdolliset virheet ja lainsäädäntö seuraa perästä, jos tarvetta ilmenee.

” Luotsauskiista oli suora seuraus heikkotasoisesta virkamiesvalmistelusta Merenkululaitoksen toimintojen pilkkomisessa.

Arvoton viranomaisjohtaminen jatkui koko kiistan ajan. Vastuulliset virkamiehet laittoivat päänsä pensaaseen ja toiminnan laillisuuden selvittäminen jätettiin Luotsausliikelaitoksen työntekijöiden ja toiminnan aloittaneen yrittäjän asiaksi. Yhtiö oli kuitenkin saanut luvan toimia viranomaisen hiljaisella suostumuksella. Kuvaavaa ajan riennolle oli, että valvova viranomainen oli

asiasta taas eri mieltä kuin kyseinen ministeriö, tosin nykyisen liikenneviraston tyyli ei uutisia seuratesa paljon noista päivistä tunnu muuttuneen. Myöskään itse asianosainen, eli silloinen luotsausliikelaitos Finnpiilot ei ryhtynyt peräämään viranomaistulkinnan lainmukaisuutta omassa asiassa.

Syntyneessä tilanteessa luotsien oli nyt itse päätettävä, siirrytäänkö itsenäisiksi ammatinharjoittajiksi, koska tulkintahan tarkoitti, että kuka tahansa ohjauskirjan omaava luotsi voisi toimia yrittäjänä tai ammatinharjoittajana ohjauskirjansa oikeuttamalla luotsausalueella. Luotsiliiton avustaja, varatuomari Haapajoki esitti meille vaihtoehdot: Kantelu viranomaisen toiminnasta tai hyväksytään luotsauslain uustulkinta. Luotsit valitsivat kantelun tien, koska avustajamme ja luotsien näkemyksen mukaan lain tarkoitus oli kuitenkin kiistattoman selvä. Kukaan muu kuin luotsit ei asiasta olisi edes kannellut ja mikäli riittävä määrä luotseja olisi irtaantunut luotsausliikelaitoksesta, olisi todennäköisesti tulevalla lainsäädännöllä vain todettu ja vahvistettu tapahtunut tosiasia. Luotsauskiistassa oli positiivista se, että Oikeuskanslerin ratkaisu antoi aikaa laajamittaiseen selvitystyöhön ja avoimesti tutkittiin, miten luotsausta tässä maassa olisi järkevintä harjoittaa.

Leväperäisen virkamiesjohtamisen maksu-mieheksi ja uhreiksi joutuivat tässäkin tapauksessa viranomaisen luvalla toiminut yrittäjä ja laillisuusotkun selvittäjäksi joutuneet luotsit, mutta sehän onkin meidän hallintoalamaisten normaali rooli.

TT



Mirja Heikkilä kiinnittää Liiton hopeamerkin Göran Skogmanin rintaan, kuva H. Heikkilä



Illallistunnelmaa Hotelli Patriassa, kuva H. Heikkilä



Saimaan joukkue

Hiihtomestaruuksia ratkottiin Lappeenrannassa

Perinteiset luotsihiihdot järjestettiin 10. maaliskuuta 2012 Lappeenrannan Hanhijärvellä.

Tapahtuma toteutettiin Lappeenrannan luotsi **Jukka Pirisen** johdolla Hanhijärven kylätoimikunnan organisoidessa käytännön järjestelyt. Kuten aiempinakin vuosina, joukkueet muodostuivat enimmäkseen pitkään eläkkeellä olleista veteraaniluotseista, jotka vuodesta toiseen ovat jaksaneet saapua ottamaan mittaa toisistaan. Vaikka hiihtäjien ikähaarukka vaihteli alle kuusikymppisistä yli kahdeksankymppisiin, niin henkilökohtaisia tuloksia tarkasteltaessa useimmat alle 75-vuotiaat peittosivat melkein kaikki alle 60-vuotiaat Lappeenrannan ja Puumalan "nuoriso-aktiiviluotsit" henkilökohtaisilla hiihtosuorituksillaan! Hiihtäminen on toki tärkeää, mutta vähintään yhtä tärkeää on tavata vanhoja ystäviä ja vaihtaa kuu-

lumisia. Kylätoimikunnan viihtyisiin tiloihin oli järjestetty virkistävä mehutarjoilu eväspaloiheen ja tila täyttyi vilkkaasta puheensorinasta sitä mukaa, kun kukin oli selviytynyt hiihtourakastaan.

Göran Skogman on luotsihiihtojen primus motor

Palkintojenjakotilaisuus ja iltajuhla pidettiin myöhemmin illalla Hotelli Patriassa, jossa luotsihiihtojen "isä", **Göran Skogman** vastaanotti Luotsiliiton hopeisen ansiomerkin toiminnanjohtaja **Max Gustafssonilta**. Göran Skogman aloitti työn luotsien urheiluharrastuksen kehittämiseksi Vaasan osastossa jo v. 1974. Skogman oli itse menestynyt

urheilija merimieslajeissa ja vuotuiset luotsien osastojen väliset hiihtokilpailut hän organisoi v. 1980. Tämä hieno perinne on jatkunut meidän päiviimme asti ja palkittu luotsihiihdon Grand Old Man, Göran Skogman hiihtää tietysti itse edelleen.

Seuraavat luotsihiihdot järjestetään 23. helmikuuta Ahvenanmaalla. Toivottavasti mukaan saataisiin enemmän aktiiviluotseja eri alueilta, jotta luotsihiihtojen pitkä perinne voisi jatkua myös tulevaisuudessa!

Harri Heikkilä



Pirinen, Skogman ja Hanhijärven kylätoimikunnan edustaja

Tuloksia:

Joukkueet:	1. Saimaa	50,07	
	2. Åland	55,39	
	3. Turku	1 25,4	
Alle 60	1. Pirinen	12,42	Saimaa 1
	2. Kiiski	12,48	Saimaa 1
	3. Heikkilä H	19,45	Saimaa 2
	4. Heikkilä M	20,02	Saimaa 2
	5. Hult Pasi	23,03	Turku
			(Lainassa Saimaalta)
65	1. Marin	10,48	Saimaa 1
70	1. Karlsson	13,21	Åland
	2. Granlund	14,10	Åland
75	1. Silvennoinen	13,49	Saimaa 1
	2. Jansson	13,54	Åland
	3. Holmberg	14,08	Åland
	4. Gustafsson	19,00	Turku
Yli 80	1. Lahdenperä	23,03	Turku
	2. Skogman	30,23	Turku

Nordic Pilot's Meeting 2012



Bergenin satamanäkymä hotellin ikkunasta

Vuoden 2012 pohjoismaisten luotsien tapaaminen pidettiin 24.–26.8. Bergenissä. Bergenissä käyneet tietävät, että kaupunki on Euroopan sateisin. Tämä tuli myös muistutetuksi itsellekin, perjantai-illan kävelyhetkeä lukuun ottamatta kaupungissa satoi koko viikonlopun. Välillä satoi kirjaimellisesti kuin saavista kaataen ja välillä vähemmän. En tiedä, oliko syy edellisessä vai paikallisessa hintatasossa, 95 NOK tuoppi (13 €), mutta kokouspöydässä istuttiin pitkälle toistakymmentä tuntia.

Norja:

Godafoss-laivan Oslovuonossa sattuneen karilleajon tutkinta on päättynyt. Pääsyy onnettomuuteen oli onnettomuustutkinnan mukaan päällikön riittämätön tilannekuva. Onnettomuustutkinta kiinnitti huomiota myös riittämättömään komentosiltamiehitykseen sekä riittämättömään tiedonvaihtoon komentosillan ja luotsin välillä luotsin poistuessa ennenaikaisesti virallisen luotsausalueen sisällä.

Norjan luotsausasetus ulotetaan Huippuvuorille 2015. Alueella liikkuu paljon Panamax-bulkkereita ja risteilyliikennettä joiden liikennemäärät ovat kasvussa. Norjan luotsiliitto on ajanut Huippuvuorille luotsauspakkoa jo vuosia onnettomuuksien ja läheltä piti tapausten vuoksi.

Kuten on jo perinteeksi muodostunut, raportimme aluksi viimeisen vuoden asiat maittain. Nostan näistä tärkeimmät esille tähän artikkeliin. Mielenkiintoisimpana kokosimme norjalaisten aloitteesta hieman normaalia kattavampaa vertailua luotsauksen järjestämisestä ja luotsauksesta maittain. Näistä liitän mukaan normaalin työn kannalta mielenkiintoisimmat luvut.

Norjan luotsit olivat kesällä toista viikkoa lakossa keskusliiton lakon johdosta ja saivat osakseen suurta huomiota mediassa, ei yksinomaan aiheuttamastaan häiriöstä, vaan myös positiivisessa mielessä ja työnkuvan kertomisesta yleisölle. Norjan luotsien oma työehtosopimus on irtisanottu ja loppuu 11/2012. Myös veneenkuljettajien sopimusta heikennettiin ja tämä on aiheuttanut ongelmia kuljetusten järjestämisessä tänä vuonna.

Osin edellisistä ja aiemmista erimielisyyksistä sekä voimakkaasta varustajien lobbauksesta johtuen Norjan hallitus on aloittanut luotsauksen uudelleenarvioinnin koko maassa. Tämä saattaa johtaa uuteen luotsauslakiin Norjassa. Norjassa käydään julkisuudessa ja toimijoiden välillä hyvin samanlaista keskustelua eri tahojen välillä kuin Suomessa muutama vuosi takaperin.

Suomi:

Kävimme läpi Thor Liberty -laivan tapauksen ja keskeiset TES-muutokset meillä. Keskustelua herätti nykyinen lepoaikasääntömme 10 h, jota voidaan vielä luotsin suositumuksella lyhentää 7 h mittaiseksi. Muissa pohjoismaissa noudatetaan tässä EU-direktiiviä, jonka mukaan minimilepoaika on 11 h vuorokaudessa ja tästä voidaan poiketa vain levon korvaamisella seuraavana vuorokautena. Tämä näin lyhyesti asiasta, mutta siihen palataan meilläkin kun sitä on ensin selvitetty.

Keskustelimme ja toimimme muiden pohjoismaiden tietoon OTKES:n kannanotot suomalaisten merionnettomuuksien tutkinnassa. OTKES:n suhtautuminen luotseihin vaikuttaa varsin kriittiseltä. Kerroimme kolmesta tutkinnasta, jotka ovat yhä kesken. Tutkinnoissa on yhtymäkohtia esim. Godafoss-laivan tapaukseen, mutta onnettomuustutkintojen kannanotot meidän kannalta eroavat pohjoismaittain selkeästi toisistaan erityisesti esim. päällikön vastuun osalta.

...

Ruotsi:

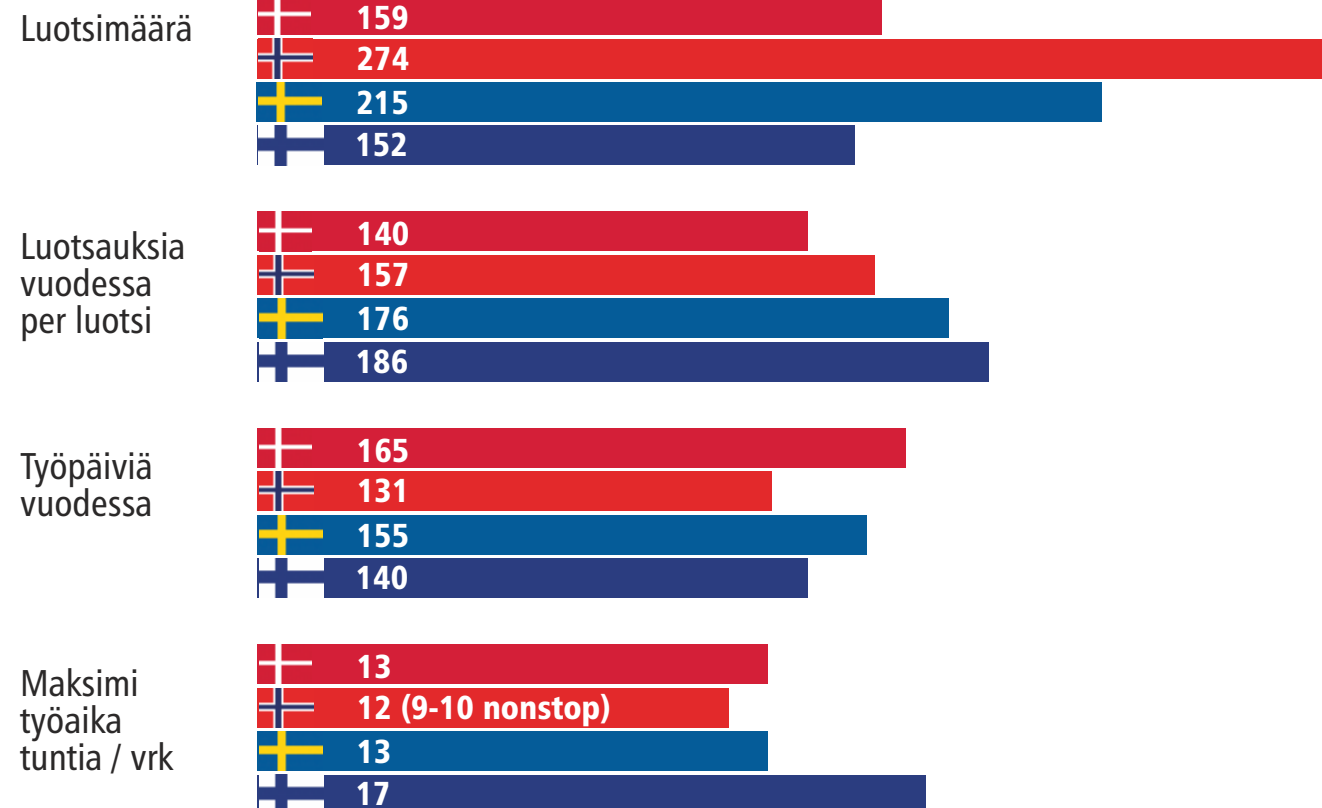
Ruotsissa käydyt keskustelut kilpailusta luotsauksessa ja yksityistämisestä ovat käytännössä loppuneet. Yksi syy tähän on ollut selvitys, jonka mukaan Ruotsissa on vain muutama satama, jossa kilpailu voisi toteutua ja toiminta olla kannattavaa ja samalla hyvälaatuista. Ruotsalaiset ovat siis havainneet nykyisen toiminnan olevan kansataloudellisesti kannattavinta, vaikka luotsaus-toiminta Ruotsissa tuottaakin tappiota.

Edellä mainitun ja taloudellisen tilanteen johdosta luotsit ennustivat myös heidän palkkaus- ja työehtoneuvot-telujensa tiukkenevan. Ruotsissa on tarjolla luotseille mahdollisuus työskennellä talvisin jäänmurtaajilla. Minimi on 3 kk talvisin jäänmurtaajilla 2 viikon vuorottelussa ja loput 9 kk luotsina. Tätä mallia on suunniteltu esim. Gotlannin luotseille ja osalle Tukholman luotseista. Siellä liikenne on hyvin kesäpainotteista.

Ruotsalaiset luotsit ovat laajentaneet omaa mobiilia luotsausohjelmistoaan myös lepoaikoihin ja tehneet siitä entistä läpinäkyvämmän. Kaikki luotsit ja luotsinvälittäjät näkevät koko ajan alueen jokaisen luotsin ajantasaiset luotsaukset ja lepoaikatilanteen.

Viime vuonna kertomastani tapauksesta, jossa luotsi kieltäytyi allekirjoittamasta useasivuista pilotcardia, on myös saatu lopputulos. Luotsi ei joutunut asiasta vastuuseen ja hänen todettiin toimineen oikein, mutta Sjöfartsverket oli joutunut maksamaan asiassa huomattavia korvauksia varustajalle. Tämän tapauksen johdosta kaikille Ruotsin luotsattaville väylille on tehty reitti/luotsaussuunnitelmat, joihin on myös määrätty linja, jossa luotsin on viimeistään aloitettava luotsaus.

	Tanska Danpilot
	Norja Kystverket
	Ruotsi Sjöfartsverket
	Suomi Finnpilot



Tanska:

Tanskan luotsit työskentelevät yhä vuoden 2007 TES:n mukaan, sillä työehtoneuvottelut ovat olleet vaikeita ja uuteen sopimukseen ei ole päästy. Tanskassa myös luotsauksesta vastaavan ministeriön luotsausviran-omaisia on järjestelty uudelleen. Danpilotin osalta on odotettavissa, että siitä tehdään Tanskan valtion omistama osakeyhtiö, kuten Suomessa tapahtui. Toiminta tullaan mitä todennäköisimmin järjestämään niin, että luotsaustuotoilla katetaan menot, eikä voittoa tavoitella. Aiempina vuosina Danpilotin luotsaus on tuottanut tappiota, minkä johdosta viime vuonna Tanskassa nostettiin luotsaustaksoja noin 25 %, jotta Danpilot voi maksaa aiempien vuosien tappiosta perityviä lainojaan takaisin. Nyt talous on kunnossa ja luotsausmäärät kasvussa. Myös Tanskassa luotsauslakia tullaan todennäköisesti uudistamaan.

Tanskan yksityiset luotsausyritykset ovat myös vaikeuksissa. Yksityistä luotsaustoimintaa on enää lähinnä Kalundborgissa ja Fredericiassa. Danpilot on palkannut viime vuonna 8 uutta luotsia, joista 5 on tullut näistä tai aiemmin lopettaneista yksityisistä luotsausyrityksistä.



Kokonaisuutena Pohjoismaisten luotsien tapaa-misesta totean edelleen, että tapaaminen antaa meille erittäin hyvää tietoa luotsaukseen liittyvistä tapahtumista, muutoksista ja kehityssuunnasta naapurimaissamme. Pohjoismaisten liittojen välillä vallitsee edelleen myös syvä yhteisymmärrys luotsauksen perimmäisestä tarkoituksesta ja näkemyksemme tähän liittyviin asioihin ovat lähes aina yhtenevät.

Valitettavasti voidaan todeta, että jokaisessa maassa käydään ajoittain keskustelua luotsauksen hyödyistä ja kustannuksista. Painostus elin-keinoelämän taholta poliittisia päättäjiä kohtaan on

Suomalaisittain mielenkiintoinen tapaus oli kuulla suo-malaisen M/S Ramonan törmäyksestä Limfjordin siltaan vuoden alussa. Tanskan luotsien kertomana tämän tapauksen kokonaiskustannukset nousevat erittäin korkeiksi, eikä kukaan pysty laskemaan tarkasti kuinka paljon tämä onnettomuus maksaa Tanskalle. Pienimpinä kustannuksina saarelle jäi mm. 5 junaa, jotka jouduttiin siirtämään lautoilla mantereelle. Suurimmat kustan-nukset tulevat kuitenkin sillan puuttumisesta. Korjaus-työt kestävät arviolta noin vuoden, ja tänä aikana saaren kaikki parituhatta asukasta sekä tavaraliikenne kiertää toisen sillan kautta noin pari tuntia pidemmän matkan ruuhkissa. Tanskalaisten luotsien mukaan luotsin käyt-täminen olisi hyvin todennäköisesti estänyt onnet-tomuuden. Tapaus sai Tanskassa paljon julkisuutta, sillä vain minuuttia ennen törmäystä siltaa ylitti matkus-tajajuna. Tapauksen johdosta luotsausvapautusrajaa laskettiin LOA 90 m aluksista 53 m aluksiin useilla eri kulkuväylillä.

Kaj Hahtonen



Muistumia vanhoista Luotsi ja Majakka lehdistä -sarjamme jatkuu. Tämänkertainen artikkeli on vuoden 1977 lehdestä.

ELÄMÄÄ LUOTSIASEMILLA

ELÄMÄÄ LUOTSIASEMILLA

Kirja tilattavissa Luotsiliiton toimistosta

hintaan 25€ (sisältää postikulut)

Tilaukset mieluiten s-postilla alla olevasta osoitteesta

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1

PL 102, 00151 Helsinki

Puh: +358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi

LIVET PÅ LOTSSTATIONERNA

Boken kan beställas från

Lotsförbundets kontor

till priset 25 €

(inklusive postningsavgift)

Beställningar helst per E-post från nedanstående address.

LUOTSILIITTO-LOTSFÖRBUNDET RF

Styrmansgatan 7 A 1

PB 102, 00151 Helsingfors

Tel: +358 40 7399939

office@luotsiliitto.fi



Eräs historiallinen karilleajo

En historisk grundstötning

"Laiva makaa huomattavasti oikealla kyljellään. Rääveliläinen pelastuslaiva "Freja" lähti klo 1/2 6 onnettomuuspaikalle", tiedotti eräs lisälehti Helsingissä syyskuun 11 p:nä v. 1907. Tämä laiva ei ollut sen vähempi kuin keisarillinen huvilaiva "Standart", jonka mukana oli koko keisarillinen perhe. Laiva oli ajanut karille Hangon edustalla, Horsön tienoilla.

Tietysti tapaus herätti melkoista huomiota ei vain Helsingissä, vaan muuallakin. Eikä syyttä — olihan kysymyksessä itse Venäjän keisari Nikolai II. Rouva Huhu lähti tietysti liikkeelle, ja ennen seuraavan päivän aamulehtien ilmestymistä oli tuosta itsestään viattomasta ja vaarattomastakin onnettomuuskärpäsestä syntynyt pelottava härkänen, joka saattoi merkitä vaikkapa vallankumouksen alkamista suuressa Venäjän valtakunnassa... Herkkäuskoisimmat olisivat olleet valmiita menemään vaikkapa valalle siitä, että kysymyksessä oli vähintäänkin vakavin aikomuksin suoritettu attentaattiteko, ja "aivan luotettavista lähteistä" saadut yksityistiedot kertoivat, että monia huomattavia vallankumouksellisia oli pidätetty siihen syllisinä...

Mutta seuraavan päivän sanomalehdet tiesivät jo kuitenkin kertoa, että kysymyksessä oli ainoastaan tavallinen merionnettomuus, jolla ei ollut sen kummempia syitä kuin muillakaan samantapaisilla, vaikkakin sen seuraukset tulivat olemaan laajakantoisimmat.

"Kello 4 aikoihin ip. oli keisarillinen laivasto ollut palaamassa Jungfrusundista Bromarvin saaristoon päin, kulkien Riilahtea kohti. Edellä kulki rivistössä 5 torpeedovenettä, niiden jäljessä luotsilaiva "Eläköön" ja "Standart", jonka molemmilla puolilla oli torpeedovene, takana risteilijä "Aasia" sekä höyrylaiva "Mareograf". Huonosta ja vaarallisesta väylästä huolimatta kulki "Standart" n. 14 solmuvälin nopeudella, siis nopeammin kuin meidän tavalliset matkustajalajamme.

"Fartyget ligger avsevärt på styrbordssidan. Bärgningsångaren "Freja" från Reval avgick kl. 1/2 6 till olycksplatsen", rapporterar ett extra-nummer i Helsingfors den 11 september 1907. Detta fartyg var inget mindre än den kejserliga lustjakten "Standart" med hela den kejserliga familjen ombord. Fartyget hade kört på grund i trakten av Horsö nära Hangö.

Naturligtvis väckte händelsen betydande uppmärksamhet inte endast i Helsingfors, utan även annorstädes. Och inte utan orsak — det var ju fråga om självaste Nikolaus II, Rysslands kejsare. Ryktet fick naturligtvis vingar, och innan morgontidningarna följande dag kommit ut, hade denna i sig själv oskyldiga och även ofarliga olyckshändelse blivit till en fruktansvärd katastrof, som kunde betyda t.o.m. inledningen till en revolution i det stora ryska riket... De lättrognaste hade varit beredda att t.o.m. gå ed på att det var fråga om ett attentat som utförts i allvarligt syfte, och privata uppgifter ur "helt tillförlitliga källor" visste berätta, att många kända revolutionärer hade anhängits som skyldiga till dådet...

Men tidningarna kunde följande dag meddela, att det endast var fråga om en vanlig sjöolycka, som inte hade dess märkvärdigare orsaker än andra liknande olyckor, fastän dess följder kommo att bli mere vittgående.

"Vid 4-tiden på eftermiddagen hade den kejserliga flottan varit på återväg från Jungfrusund i riktning mot Bromarfs skärgård med Rilax som mål. Framför gick en formation av 5 torpedbåtar, efter dem följde lotsfartyget "Eläköön" och "Standart", som hade en torpedbåt på vardera sidan, sist kommo kryssaren "Asia" och ångfartyget "Mareograf". Trots den dåliga och farliga farleden gick "Standart" med en fart av 14 knop, alltså snabbare än våra vanliga passagerarångare.

Kl. 4,30 observerades från s/s "Framnäs", att hela den kejserliga flottan plötsligt stannade och grupperade sig kring kejsarfartyget. Flottan be-

Kello 4,30 huomattiin s/s "Framnäsistä", että koko keisarillinen laivasto äkkiä pysähtyi ryhmitysten keisari-laivan ympärille. Laivasto oli silloin Horsön ja Kränkskärin välillä, 15 meripenink. Hangosta ja n. 6—7 km Hangon kylästä, selvästi rannikon näkyvissä. Tapahtuman näki huvilansa pihamaalle myöskin Oy Hansan silloinen toimitusjohtaja L. L. Friis. Hän oivalsi heti tilanteen ja kiiruhti soittamaan puhelimella Räävelin Pelastus Yhtiön sikäläiselle asiamiehelle Karl Boströmille."

Ei ole tiedossamme, saiko kumpikaan herroista "stanislaufkaa", Yrjön ristiä tai muuta venäläistä "prenikkaa" toimekkuudestaan, vaikka molemmatkin olisivat mielestämme sen ansainneet. Heti puhelimesta kuultuaan odottamattoman uutisen pisti Boström puolestaan toimeksi niin nopeasti, että jo klo 5,30, siis tunti tapahtuman jälkeen, höyräsi hänen yhtiönsä pelastuslaiva "Freja" kohti onnettomuuspaikkaa ja oli perillä klo 6,30, ankkuroiden lähelle haaksirikkoutunutta "Standartia".

"Frejan" saapuessa perille makasi keisari-lus karilla, n. 20 astetta ylähangan puolelle kallistuneena, ja sen mastossa liehui yhä vieläkin keisarilippu.

Sanomalehtien yksityiskohtaisista selostuksista näkyy, että tapahtuma vaikutti kuohuttavasti kaikkiin muihin paitsi keisariپیriin. Heidän kerrotaan pysytelleen rauhallisina, kaikkien muiden seurueen jäsenten ja sen mukana olevien juostessa kansilla hätäntyneinä kuin päättömät kanat: amiraaleja, kenraaleja, ruhtinaita, sotamiehiä, hovinaisia ja lakeijoita sekaisin.

Karille juuttunut keisarin huvilaiva "Standart" oli aikanaan suurin huvialus maailmassa. Sen rakensi 3 milj. ruplan hinnasta 1890-luvulla köpenhaminalainen Burmeister & Wainsin veistämö. Pituus oli n. 350 jalkaa, leveys 50 jlk., syvyys n. 21,5 jlk., kantavuus 4334 rekisteritonnia. Suurin nopeus oli 20 solmua, keskinopeus 18.

Sisustukseltaan oli "Standart" todellinen liikkuva palatsi: makuuhuoneet messinkisänkyineen, salongit, lukuhuoneet, loistavat ruokasalit, kylpyhuoneet, joissa voi ottaa mm. sähkö- ja valokylpyjä, voimistelusalii... Sisustus empiretyyliä, seinillä ja lattioilla venäläisistä huvilinnoista kerättyjä kallisarvoisia mattoja, joita keisarinna erikoisesti harrasti.

fann sig då mellan Horsö och Kränkskär, by, och kunde tydligt iakttagas från kusten. 15 sjömil från Hango och 6—7 km från Hangö Händelsen bevitnades också av dåvarande verkställande direktören för Hansa AB., L. L. Fiirs, som stod på gårdsplanen till sin villa. Han uppfattade strax situationen och skyndadade sig att telefonera till ävarande ombudsmannen för Revals Bergningsbolag, Karl Boström.

Vi vet inte, om någondera av herrarna fick "stanislaufkan", Georgskorset eller någon annan rysk "prenika" för sin snarrådighet, fastän båda enligt vårt förmenande hade varit förtjänta av den. Strax efter det Boström i telefon fått höra den oväntade nyheten, skred han så snabbt till verket, att han redan 5,30, alltså en timme efter grundstötningen, stävade med bolagets bärgningsångare "Freja" till olycksplatsen, dit han anlände kl. 6,30.

Då Freja anlände, låg keisararfartyget på grund med 20 graders styrbordsslagsida och i dess masttopp vajade alltjämt den kejserliga flaggan.

Av tidningarnas detaljerade redogörelser framgår, att händelsen upprörde alla andra utom keisarparet. Det berättas, att de förhållit sig lugna, medan alla andra sprungit omkring på däck som yra höns: amiraler, generaler, furstar, soldater, hovdamer och lakejer om varandra.

Den förolyckade kejserliga lustjakten "Standart" var på sin tid den största lustjakten i världen. Den byggdes på 1890-talet på Burmeister & Wains skeppsvarv i Köpenhamn och kostade 3 milj. rubler. Längden var 350 fot, bredden 50 fot, djupgåendet 21,5 fot, deplacementet 4,334 ton. Högsta farten var 20 knop, medelfarten 18 knop.

Till inredningen var "Standart" ett verkligt flytande palats: sovrums med mässingssängar, salonger, läsrums, lyxösa matsalar, badrum, där man fick bl.a. elektriska och ljusbad, en gymnastiksal. Inredningen gick i empirestil, på väggar och golv dyrbara mattor, som tagits från ryska lustslott och som kejsarinnan särskilt tyckte om.

Då grundstötningen inträffade, var fartygets befälhavare kommandörkaptenen av I klass, flygeladjutant I. J. Tshakow, tidigare befälhavare på kryssaren "Almasi" under kriget mot Japan. Som lots fungerade finske lotschefen J. B. Blomqvist, en kompetent man, som kände farvattnen bättre än mången annan och som många gånger tidigare lotsat kejserliga fartyg, fastän ej "Standart", som inte tidigare rört sig i dessa vatten.

Karilleajon sattuessa oli laivan komentajana I luokan komentajakapteeni, sivusajutantti I. J. Tshakow, entinen risteilijä "Aimasin" päällikkö Japanin sodan ajoilta, ja luotsina toimi suomalainen luotsipäällikkö J. B. Blomqvist, pätevä mies, joka tunsivat vedet paremmin kuin monikaan toinen ja oli monesti ennenkin ollut ohjaamassa keisarillisia laivoja, vaikkakaan ei "Standartia", joka ei ollut ennen näillä vesillä liikkunut.

Karilleajon jälkeen muutti keisarillinen perhe ensin risteilijä "Aasiaan" ja sieltä jonkun ajan kuluttua keisarin toiseen huvilaivaan "Alexanderan".

Pelastustöihin ryhdyttiin heti, mutta laiva oli saanut niin pahoja vaurioita, että sukeltajat saivat työskennellä useita päiviä niiden kimpussa, ennen kuin päästiin niin pitkälle, että laiva voitiin ryhtyä irrottamaan karilta. Etuosassa oleva pienempi reikä saatiin tukittua verrattain helposti, mutta takimmaisena savupiipun kohdalla oleva, n. 42 jlk. pitkä repeämä ei ollut niin vähällä vaivalla korjattu.

Vasta syyskuun 30 päivänä saivat pelastusyhdistyksen miehet "Standartin" irrotetuksi ja yhtiö sai nostaa pelastuspalkkionsa, 125,000 ruplaa. Se ei ollut silloin mikään pieni summa.

Pelastustöiden aikana keisari metsästeli saaristossa ja rannikolla, vierailen mm. vapaaherra Aminoffin omistamassa Riilahdessa ja tehden retken Riilahden meritaistelussa 1714 kaatuneiden merisotilaiden muistoksi pystytetylle graniittipatsaalle. Koko ajan oli vartiointi mitä ankarinta. Sotilasketjut ympäröivät niitä saaria, joihin keisarillinen metsästysseurue oli poikennut, ja sotalaivat pitivät merellä tarkkaa vaaria siitä, etteivät suomalaiset lasti- ja matkustajalaivat saaneet sivuuttaa paikkaa liian läheltä. Niinpä jo ennen onnettomuuden tapahtumista, keisarin metsästäessä Koiviston lähellä, pidättivät vartioalukset matkustajalaiva "Pohjolan" ja useita suomalaisia rahtilaivoja, joiden reitit sivusivat epäilyttävän läheltä Pii-saarta, jota keisari oli kunnioittanut käynnillään. Pietarista olikin lähetetty keisarillisen metsästysseurueen suojaksi, paitsi hoviseurueeseen itsestään kuuluvia henkivartijoita, vielä lukuisia satarmiosastoja ja 90 venäläistä sala-ym. poliisia! Puheille pyrkiminen oli ehdottomasti kiellettyä.

Merivaurio herätti tietysti huomiota venäläisissä, korkeasti isänmaallisissa piireissä. Venäläiset

Efter grundstötningen flyttade den kejserliga familjen över först till kryssaren "Asia" och därifrån efter någon tid till kejsarens andra lustjakt "Alexandra".

Man skred strax till bärgningsåtgärder, men fartyget hade fått så svåra skador, att dykarna fingo arbeta flere dagar, innan man kom så långt, att man kunde försöka lösgöra fartyget från grundet. Den mindre läckan i förskeppet kunde man jämförelsevis lätt täta, men det längre akterut belägna, ungefär 42 fot långa hålet kunde inte så lätt reperaras.

Först den 20 september fingo bärgningsbolagets män "Standart" loss, och bolaget fick lyfta sin bärgningslön, 125,000 rubel. Det var då ingen liten summa.

Under bärgningsarbetet jagade kejsaren i skärgården och vid kusten och besökte därvid bl.a. friherre Aminoff på Rilax samt det granitmonument som uppförts till äminnelse av de marinsoldater, vilka stupat i sjöslaget vid Rilax 1714. Hela tiden upprätthölls synnerligen noggrann bevakning. En kedja av soldater omslöt de öar, dit det kejserliga jaktsällskapet hade begivit sig, och krigsfartygen höllo till havs skarp utkik, så, att finska last- och passagerarfartyg inte fingo passera allt för nära de kejserligas vistelseort. Något tidigare, då kejsaren jagade i trakten av Björkö, uppbringade vaktfartygen passagerarångaren "Pohjola" och flere finska fraktfartyg, vilkas kurser skuro misstänkt nära Piisaari, som kejsaren hedrade med ett besök. Från Peterburg hade sänts till det kejserliga jaktsällskapets skydd, förutom de livvakter, som ingingo i hovföljet, talrika gendarmavdelningar och 90 ryska detektiver och andra polismän. Det var absolut förbjudet att söka audiens hos kejsaren.

Sjöolyckan väckte naturligtvis uppmärksamhet i de ryska, högt fosterländska kretsarna. De ryska tidningarna inledde en formlig hetsjakt mot marinministeriet. Det var ingenting att undra över, ty det var ju ryska myndigheter som verkställt mätningar i finska vatten, t.o.m. på samma plats, där olyckan hade omträffat, utan att lyckas upptäcka det 18 bot djupa grundet.

Sälunda skrev "Slovo" (Ordet) en besk artikel, där den undrade, huru det var möjligt att efter all den erfarenhet som vunnits i kriget kunna köra på grund i "ryska" vatten ett fartyg, som har hela den höga familjen ombord. Tidningen påstod, att engelsmännen kände dessa vatten mycket bättre än ryssarna och ansåg, att det inträffade var en

lehdet aloittivat todellisen ajojahdin meriministeristöä vastaan. Eikä ihme: olivathan venäläiset meriviranomaiset toimittaneet mittauksia suomalaisilla vesillä, vieläpä aivan samassa paikassakin, missä onnettomuus oli tapahtunut, onnistumatta löytämään 18 jlk. syvässä piileskelevää karia!

Niinpä "Slovo" (Sana) kirjoitti sapekkään artikkelin, jossa se ihmetteli kuinka kaiken (Japanin) sodassa saadun kokemuksen jälkeen voidaan "venäläisillä" vesillä ajaa karille laiva, jossa on koko korkea perhe. Lehti väitti englantilaisten tuntevan nämä vedet paremmin kuin venäläisten ja piti sattunutta tapahtumaa koko Venäjän laivaston häpeänä. "Syyllinen on koko merivirasto, ja ellei parannusta tule, on Venäjän laivaston tulevaisuus toivoton", lopetti lehti mahtipontisen artikkelinsa.

Kuukautta myöhemmin kertoi "Rusj" (Venäläinen), että Pietarissa oli pitänyt kokouksensa joku "Sotalaivaston Uudistamisliitto", ja kokouksessa oli luutnantti Soltanow puheenvuorossaan kertonut huvittavia tietoja "salaisista" ja tavallisista kartoista: "salaiset" olivat parempia ja luotettavampia, mutta niitä — ei voitu uskoa keisari-laiva "Standartin" päällystölle! "Meriministeriö oli ajanut karille" toteaa lehti samassa selostuksessaan, lopettaen ilkeästi: "Paras tapa vesien puhdistamiseksi on perkaus — meriministeriössä".

Tietysti tuollainen "perkaus" tapahtuikin: luotsilaitoksen päällikkö sai eron ja tuloksena "keisari-prosessista" oli mm. venäläisten, ammatitaidottomien ja vesistöjämme tuntemattomien luotsien sijoittaminen rannikoillemme.

Mainittakoon, ettei tämä keisarillinen haaksirikko ollut ainoa Suomenlahden vesillä tapahtunut. V. 1890 ajoi Aleksanteri III karille lähellä Koivistoa. Hänen huvilaivastaan "Tsarevnasta" rikkoutui potkuri, mutta mitään vakavampia seurauksia haaksirikosta ei ollut. Näyttää siltä, että Suomenlahti kohtelee kruunupäitä yhtä vähän vieraanvaraisesti kuin Pohjanmaa aatelisia!

Harrastettuaan aikansa mielurheilujaan, soutamista — jota keisari Nikolai tavallisesti harrasti jonkun kenraalinsa auttamana — ja metsästystä lähti keisari lokakuun 19. päivänä "Poljarna Svesdalla" Pietariin ja — saariston ja rannikon väki huoahhti helpotuksesta saadessaan taas vapaasti soutaa vesiään ja samoilla metsiään.



skam för hela den ryska flottan. "Skyldig är hela marinförvaltningen, och om inte bättring sker, är ryska flottans framtid hopplös", slutade tidningen sin högttravande artikel.

En månad senare berättade "Rusj" (Ryssen), att ett "Krigsflottans Reformförbund" hållit möte i Peterburg, varvid löjant Saltanow i ett anförande lämnat roande uppgifter om "hemliga" och vanliga kartor: de "hemliga" voro bättre och tillförlitligare, men sådana kunde inte lämnas till befälet på kejsarfartyget "Standart"! "Marinministeriet hade kört på grund", konstaterar tidningen i samma referat och slutar elakt: "Det bästa sättet att rensa upp vattnen är en uppreisning i — marinministeriet".

Naturligtvis skedde en sådan uppreisning: lotsverkets chef fick avsked och resultatet av "Kejsarprocessen" blev bl.a., att ryska lotsar, som inte voro yrkeskunniga och inte kände våra vatten, förlades vid våra kuster.

Det kan nämnas, att denna kejsarliga grundstötning inte var den enda i Finska vikens vatten. År 1890 körde Alexander II på grund i närheten av Björkö. På hans lustjakt "Tsarevna" skadades propellern, men några allvarligare följder fick olyckan inte. Det synes som om Finska viken behandlade krönta huvuden lika ogästvänligt som Österbotten adelsmän.

Efter att någon tid ha bedrivit sin favoritsport rodd — som han vanligen utövade med hjälp av någon av sina generaler — och jakt avreste kejsaren den 19 oktober med "Poljarna Svesda" till Petersburg, och skärgårds- och kustbefolkningen drog en lättnadens suck, då den åter fick fritt ro på sina vatten och ströva omkring i sina skogar.

Eero Matti Leppänen 20.6.1943 – 9.7.2012 Luotsi ja herrasmies on poissa



"Kun mennyt oon, niin kuulet
vain kuiskeen rantamainingin
jos uskot enemmän kuin luulet
siinä sua tervehdin."

Näihin Juha Vainion koskettaviin sanoihin ja säveliin päättyi Matti Leppäsen siunaustilaisuus Mäntykankaan luonnonkauniissa kappelissa viime heinäkuussa omaisten ja läheisimpien työtovereiden saattaessa Mattia viimeiselle matkalleen.

Matti Leppänen kuului siihen sota-aikana syntyneisiin ja vahvan identiteetin omaavaan luotsikuntaan joka erottui, kuului ja näkyi kun "uutena miehenä" tulin Kotkan luotsiasemalle v. 1994. Matti oli valmistunut merikapteeniksi Raumalta ja saanut "any ship, any trade"-pätevyytensä v. 1977. Noihin aikoihin Henry Nielsenin legendaarinen Sevillan laivasto nousi kukoistukseensa ja sinne myös Matti hakeutui Finnlinesilta. Nielsenin maailmanlaajuisesta liikenteestä hän siirtyi merenkulkulaitoksen jäänmurtajiin ja sieltä Loviisan luotsiasemalle Orregrundin luotsin virkaan v. 1984. Oppilaana

kulkiessani Matin mukana, muistan hänen vakuuttavan ja herrasmiesmäisen esiintymisensä, mikä huomioitiin myös laivoilla. Luotsausmatkoilla hänellä oli alueen historiasta mielenkiintoisia tarinoita. Työtoverit muistavat Matin aina hyvin ystävällisenä, humoristisena ja avuliaana herrasmiehenä, oli kyse sitten talkoista tai henkisestä tuesta. Matilla oli aina ovi auki kotonaan Saksalassa ystäville ja työtovereille.

Vakava sairastuminen ei muuttanut hänen elämänarvojaan, eikä Matti Leppänen ollut luovuttaja Hänen viettäessään viimeisiä hetkiään läheistensä hoidossa kotonaan, kävimme Hannun kanssa vierailulla eikä luovuttamisesta ollut merkkiäkään kun muistelimme menneitä vuosia. Muutama päivä tapaamisemme jälkeen Matti nukkui pois kotonaan, rakkaitensa hoivassa.

Tapio Tuomisto

Valamon munkki

Viimeisen jääkauden uuvuttavan painon alta puhkaisi Ancylos-meren hyistä pintaa ylemmäksi seitsemän nyppylää jossain aavalla. Väsyneet merilinnut räähkyivät suur-saar, suur-saar.... Aika rohkaisi maankuorta ryhdistäytymään kumarastaan ja myöhemmin pinnistelivät vähäisemmät maankohoumat vastavoimaksi tyrskyjen lyödä. Ukko ja Rauni katselivat myhäillen, josko luvattu maa viimeinkin tsuhnille kuivuisi. Kaukana aromailla olivat pilkattuja ja kiusattuja, liekö nyt löytäisivät uhripaikat henkiään palvoa?

Kymijoki oli ylisiltään valuttanut jo kauan ja joenhaarojen välissä viheriöi vehmas saari. Kyminkartanon parooni oivalsi mahdollisuudet lampaiden kasvattamiselle ja soudatti katraan Lammassaarelle. Niin oli ristinyt laidunmaansa. Paimenen valinta ei tuottanut vaikeuksia. Renki Kelpo Hemminginpoika jouti lampaidenkaitsijaksi. Saisivat piijat hengähtää, ei olisi Kelpo ylenaikaa äksieraamassa.

Elämä Lammassaarella mateli omassa uomassaan. Paljoa ei lampaankaitseminen Kelpoa rasittanut. Päätyön hoiti pässi. Kelpo nimitti sitä Kunnariksi. Pässi oli paimenelle mustasukkainen. Keritsemisestä ei tahtonut tulla mitään. Äkäinen Kunnari pyrki vihapäissään puskemaan Kelpoa. Oli pakko kammitoida. Paimen heristeli nylky-puukkoaan.

- Teen sinusta lauhkean oinaan jollet ole ihmisiksi. Kunnarin pässinsilmät täyttyivät kyynelistä. Ymmärsi puhetta.

- Älä sinä hyväkäs murehdi, pian saat posliinia, Kelpo lohdutti katuvaaisena.

Idän suunnalla nousi savua. Mahtoikohan metsä palaa? Eipä täällä veden keskellä hätää, tuumi kelpo ja asettui yöpuulle lammasnahkaturkin alle. Joskus aamuyöllä hysteerinen kirkuminen herätti Kelson. Olisiko susi uinut Lammassaarelle, juolahti ensimmäiseksi unisen paimenen mieleen. Ei voi olla, lampaathan määkivät. Valjussa aamuyön kajossa seisoi kahapäinen kaitaluinen hahmo. Aaveko vai Noutaja? Sitten hahmo kirkui taas, eikä puheesta

saanut tolkkua. Vähitellen Kelpo tunnisti elävän. Yönuotion vieressä vapisi Kyminkartanon karjapiika Alviina. Luisevaa vartaloa peitti likomärkä mekko. Kelpo riisui vaatteiden kuivumaan ja kietoi lammasnahkaturkin Alviinan ympärille. Tarjosi tukevan ryyppyn kotipolitoista ja ja kehoitti rauhoittumaan. Paimenen tyyni olemus ja lämmikkeet saivat kirkumisen laantumaan ja Alviina puhkesi sydäntäisärkevään itkuun. Kelpo kietoi kätensä karjapiiaan ympärille ja odotti. Vähitellen itku asettui ja hengitys tasaantui. Alviina aloitti puheensa.

- Kasakat tulivat illansuussa ja telkesivät väen navettaan. Pehtoorin riisuiivat ja sitoivat hänet sian, sen suuren karjun selkään. Sitten valelivat saparon paloöljyllä ja iskivät tulta. Sikolätin aita särkyi. Hämärissä sytyttivät heinäladon tuleen ja aloittivat remuamisen. Sirmakkaa soittivat ja tanssivat ripaskaa. Sitten ajoivat piijat navetasta karjapihaan. Pulleita pitelivät, mutta minut poloisen karkoittivat ivanauruin yön selkään. Voiko naista enää verisemmin loukata.

- Ota sinä Kelpo minut turvaasi. Ja lammaspaimen Kelpo Hemminginpoika otti.

Alviinan kertomus sai Kelson miettelääksi. Pahat aavistukset vaivasivat mieltä. Tulisivatko tänne autiolle saarelle? Eihän täällä ole mitään ryövättävää. Vai olisiko sittenkin? Jospa tietävät lampaista ja tulevat täydentämään muonavarojaan.

Aamun valjettua Kelpo tähysti Haukkavuoren laelta. Sotapurret soutivat jo Norskiven ohi. Ei auta hätääntyä, on toimittava jäätävän rauhallisesti. Nyt ei huuto auta, eikä voimaakaan ole. Kelpo kertasi vanhan varjaagien viisauden: "Ennemmin koiralta kusi loppuu, kuin merimieheltä keinot".

Leiripaikalla Kelpo riisui Alviinan päältä lammasnahkaturkin ja heitti sen nuotioon. Puki puolikuivan mekon säikähtyneen piian päälle ja tuhri itsensä kauttaaltaan tuhalla ja noella. Jalkapohjat eritoten. Kelpo asettui pitkälleen nuotion viereen ja valisti Alviinaa.

- Et sitten puhu ja mekon vedät alas, ettei tavara paista.

Sotasaappaiden töminä sai Kelson raottamaan silmiään.

- Metsän peikko vai maahinenko se siinä makaa! Sitten kipeä potku kylkeen. Kelpo älähti.

- Ei meidän Herrammekaan tuominnut piinaajiaan ristinpuulla. Silti olisi ies kevyempi

kantaa, jos sallisitte armon käydä vihan vimman yli.

- Sehän puhuu, hakekaa inkerinmaalainen Pantelei selvimään mongerrusta.

- Jalot sotaeverstit, olen isä Kelpo, Valamon munkki. Vähäisistä vähäisin. En omista edes ihokasta häpyni peitteeksi. Maallinen vaellukseni olisi päättynyt, jollei tämä hurskas nainen, Alviina, olisi minua kutsunut ulos kuin Lazarusta. Alennustilaani en häpeä, sanoihan meidän Herramme: "Katsokaa taivaan lintuja, eivät ne koreile kirjavilla viitoilla". Kelpo salli kielenkääntäjälle aikaa ja jatkoi kertomustaan.

Harhaoppiset ruotsit nousivat tälle saarelle ryöstöretkiltään. Häpäisivät pyhän uskomme ja pakottivat minut heittämään veteni pyhäinkuvien päälle. Herra armahti minut kuolemansynnistä. Kusi ei tullut. Sitten heittivät ikonit nuotioon ja pakottivat minut tanssimaan niiden päällä. Niin suuri oli Pyhien voima, ettei jalkapohjieni nahka kärventynyt. Kelpo esitteli jalkapohjiaan ja salli kieltä käännettävän. Sitten Valamon munkki vaipui hurmostilaan ja tärisi kuin Pyhässä taudissa. Kuivasi vaahdon suupielistään ja jatkoi. Ruotsit repivät partani ja pakottivat minua kieltämään oikean uskon. Sitä en voinut tehdä vaikka uhkasivat leikata kieleni irti. Henkinen tuska olisi ollut ruumiin kärsimyksiä suurempi.

Inkerinmaalainen Pantelei jatkoi posmitustaan. Sotaeversti kuivaili parrallaan kyöneleitään ja tarjosi isä Kelpolle upseerien pöllitupakan. Kutsui muonitusmestarin paikalle ja salli lyödä tapin nassakasta. Omin käsin vei virvoittavan juoman Valamon munkin huulille. Tapahtui ihmeperantuminen.

Ps. Myöhemmin aikoina ainakin Valamon ja Soloveskin luostarien pienempien pyhimysten ikonostasiassa esiintyy Isä Kelson ikoni. Tanssi tulisilla hiilillä on kuvattu erityisen taidokkaasti.

Ps. Ps. Geologisten myllerryksen höysteeksi kuvailut lammaspaimen Kelpo Hemminginpojan ja muiden aikalaistensa edesottamuksista sijoittuvat jonnekin Pähkinäsaaren rauhan ja Isovihan väliselle ajanjaksolle. Tapahtumien ajankohtaa ei ole tarkemmin dokumentoitu.

Kirjoittaja on eläkkeellä oleva kotkalainen luotsi Kai Nordström, joka on myös palkittu meriaiheisista kirjoituksistaan.



Up-To-Date Port Operator in Rahja, port of Kalajoki

RAHJAN HUOLINTA OY

green gold lines



Satamaoperointi, logistiikka-, varustamo-, laivanselvitys-, kuljetus- ja hinaajapalvelut

agency@rahjanhuolinta.fi	Phone	0207 769 360
shipping@rahjanhuolinta.fi	Fax	0207 769 361
Satamatie 395, 85180 RAHJA Finland	Duty phone 24 h	0207 769 363

Lotsförbundets förbunds möte

Lotsförbundets förbunds möte hölls i Åbo 24.3–25.3, med fortsättning i kryssningens tecken. De inbjudna gästernas anföranden om aktuella frågor framfördes av vicehäradshövding **Ilmari Haapajoki** och den förra Helsingforslotsen **Pentti Kotilainen**, som arbetar som forskare vid forskningscentralen Merikotka.

Förbundsmötet omvalde **Antti Rautava** från Hangö till ordförande för Lotsförbundet. Till vice ordförande valdes **Kaj Hahtonen** från Bottenviken. Som huvudförtroendeman för Lotsförbundet fortsätter **Juha Sihvo** från Kotka, till vice huvudförtroendeman valdes **Iiro Isola** från Bottenviken.

Till styrelseledamöter valdes **Kurt Micklin, Iiro Isola, Martti Soinio, Juha-Pekka Heikkilä, Jouni Rätty** och **Minna Yrjänä**.

Förbundsmötet beslutade att arvoden för funktionärerna hålls på tidigare nivå. Förbundets medlemsavgift hålls också oförändrad, för såväl lotsar som lotsförmedlare. Medlemsavgiften uppbärs bara på grundlönen.

Förbundsmötet beslutade att vid sidan av förbundets officiella namn ta i bruk också ett engelskt namn: Finnish Maritime Pilots Association, FIMPA.

TT



Inbjudna gäst Pentti Kotilainen



Eeva-Liisa Lehtonen



Antti Rautava och Valtteri Laine

Fotografibok med anledning av Lotsbibliotekets jubileumsår

Fotografiboken **Elämää Luotsiasemilla – Livet på lotsstationerna** lanserades i Helsingfors 18.6. Urvalet bygger på ett omfattande material med fotografier från de senaste hundra åren.

I samband med lanseringen av boken firade man också Lotsbibliotekets jubileumsår. Biblioteket grundades för 50 år sedan 17.6.1962. Idén till biblioteket väcktes ursprungligen av Helsingin Sanomats litteraturkritiker, författaren Toini Havu när hon vistades mycket på Karlö och blev bekant med de lokala lotsarna. Syftet med biblioteket är att skaffa böcker till lotsstationerna i den yttre skärgården för lotspersonalens rekreation.

Numera sysslar Lotsbiblioteket också med utgivningsverksamhet för att samla in och bevara lotsningens historia och traditioner.

Eeva-Liisa Lehtonen uppvaktades

Lotsbibliotekets ordförande Antti Rautava överräckte Lotsförbundets förtjänsttecken i silver till Aalto-universitetets överbibliotekarie Eeva-Liisa Lehtonen för hennes betydande arbete som sakkunnigmedlem i Lotsbiblioteket. I sitt tacktal berättade Eeva-Liisa Lehtonen att hon blev sakkunnig i biblioteket år 1999, när hennes kollega magister Erkki Vaisto gick i pension. Erkki Vaisto hade varit grundande medlem i Lotsbiblioteket och svarat för det praktiska arbetet ända sedan 1962. Eeva-Liisa Lehtonen framhöll att Lotsbiblioteket och utvecklingen av dess verksamhet, bl.a. den aktiva utgivningsverksamheten, har varit en betydande kulturgärning av Lotsförbundet till förmån för yrkeskåren och hela branschen.

TT



Bergen

Nordic Pilot's Meeting 2012

Årets nordiska lotsmöte hölls 24.–26.8 i Bergen. De som besökt Bergen vet att staden är Europas regnigaste. Det här blev man nog själv påmind om; med undantag för fredagskvällens promenadstund regnade det hela veckoslutet. Emellanåt ordagrant ösregnade det, emellanåt lite mindre. Jag vet inte om detta var orsaken eller den lokala prisnivån, 95 NOK (13 €) för ett stop, men vi satt vid mötesbordet långt över tio timmar.

Som traditionen bjuder rapporterade vi först om frågorna under det gångna året landvis. Jag tar fram de viktigaste av dem i denna artikel. På norrmanens initiativ tog vi fram en lite mera heltäckande jämförelse av organiseringen av lotsningen och lotsningen landvis. Om dessa bifogar jag med de med tanke på vårt arbete intressantaste talen.

Norge:

Utredningen av fartyget Godafoss grundstötning i Oslofjorden har slutförts. Den huvudsakliga orsaken till olyckan var enligt olycksutredningen befälhavarens bristfälliga bild av situationen. Olycksutredningen påtalade också den bristfälliga bemanningen av kommandobryggan samt det bristande informationsbytet mellan kommandobryggan och lotsen när lotsen för tidigt lämnade fartyget inom det officiella lotsningsområdet.

Norges lotsningsförordning utsträcks till Spetsbergen 2015. I området rör sig många Panamaxbulkers och kryssningsfartyg, och trafiken bara ökar. Det norska lotsförbundet har drivit på ett lotsningstvång till Spetsbergen i flera år på grund av olyckor och olycks-
tillbud.

De norska lotsarna var i juni i över en vecka i strejk till följd av centralförbundets strejk och fick stor uppmärksamhet i medierna, inte enbart för den störning de orsakade, utan också i positiv bemärkelse när de gav en bild av sitt arbete för allmänheten. De norska lotsarnas eget kollektivavtal har sagts upp och går ut 11/2012. Också kutterförarnas avtal försvagades och detta har medfört problem för organiseringen av transporter i år.

Dels på grund av ovan stående och tidigare tvister samt redarnas kraftiga lobbning har den norska regeringen börjat ompröva lotsningen i hela landet. Detta kan leda till en ny lotsningslag i Norge. I Norge förs i offentligheten och mellan aktörerna en mycket liknande debatt som i Finland för några år sedan.

Finland:

Vi gick igenom fallet med fartyget Thor Liberty och de centrala förändringarna i kollektivavtalet hos oss. Diskussion väckte vår nuvarande vilotidsregel på 10 h, som dessutom med lotsens samtycke kan förkortas till 7 h. I de övriga nordiska länderna tillämpas här EU:s direktiv, enligt vilket minimivilotiden är 11 h om dygnet, och en avvikelse från detta kan göras bara om vilan kompenseras under följande dygn. Detta i korthet om frågan, men också hos oss återkommer man till saken när den först har utretts.

Vi diskuterade och informerade de övriga nordiska länderna om Olycksutredningscentralen OTKES ställningstagande i utredningen av finska olyckor till sjöss. OTKES tycks ha en mycket kritisk inställning till lotsarna. Vi berättade om tre utredningar som fortfarande pågår. Utredningen har gemensamma drag med t.ex. fallet med fartyget Godafoss, men olycksutredarnas ställningstaganden skiljer sig klart från varandra i de nordiska länderna, t.ex. när det gäller befälhavarens ansvar.

Sverige:

Diskussionerna i Sverige om konkurrensen inom lotsningen och privatiseringen har i praktiken tystnat. En orsak är utredningen, enligt vilken det i Sverige finns endast ett fåtal hamnar där konkurrensen kunde genomföras och verksamheten vara lönsam och samtidigt av god kvalitet. Svenskarna har alltså märkt att den nuvarande verksamheten är den samhälls-ekonomiskt lönsammaste, även om lotsningsverksamheten i Sverige går på förlust.

Till följd av det ovan anförda och det ekonomiska läget förutspår lotsarna att också deras löne- och avtalsförhandlingar kommer att bli svårare. I Sverige har lotsarna möjlighet att vintertid arbeta på isbrytarna. Minimitiden är 3 månader på vintern på en isbrytare i 2 veckors skift och resterande 9 månader som lots. Denna modell har planerats för Gotland och en del av lotsarna Stockholm, där trafiken är mycket sommarbetonad.

Diskussionerna i Sverige om konkurrensen inom lotsningen och privatiseringen har i praktiken tystnat. En orsak är utredningen, enligt vilken det i Sverige finns endast ett fåtal hamnar där konkurrensen kunde genomföras och verksamheten vara lönsam och samtidigt av god kvalitet. Svenskarna har alltså märkt att den nuvarande verksamheten är den samhälls-ekonomiskt lönsammaste, även om lotsningsverksamheten i Sverige går på förlust.

Till följd av det ovan anförda och det ekonomiska läget förutspår lotsarna att också deras löne- och avtalsförhandlingar kommer att bli svårare. I Sverige har lotsarna möjlighet att vintertid arbeta på isbrytarna.



Danmark:

De danska lotsarna arbetar fortfarande enligt kollektivavtalet från 2007, eftersom avtalsförhandlingarna har varit svåra och inget nytt avtal har uppnåtts. Danmark har omorganiserat lotsningsmyndigheterna i ministeriet som svarar för lotsningen. För Danpilots del är det att vänta att det ombildas till ett statsägt aktiebolag, såsom skedde i Finland. Verksamheten kommer med all sannolikhet att organiseras så att utgifterna täcks med lotsningsintäkterna och ingen vinst eftersträvas. Under tidigare år har Danpilots lotsning gått på förlust, och därför höjdes lotsningstaxorna i följd i Danmark med ca 25 % för att Danpilot ska kunna återbetala sina lån som förlusten under tidigare år gett anledning till. Nu är ekonomin i skick och lotsningsvolymerna växer. Också i Danmark kommer lotsningslagen sannolikt att revideras.

De privata lotsningsföretagen i Danmark har också svårigheter. Privat lotsningsverksamhet förekommer numera närmast i Kalundborg och Fredericia. Danpilot har i följd anställt 8 nya lotsar, av vilka 5 har kommit från

dessa eller från privata lotsningsföretag som upphört tidigare.

Ur finländsk synpunkt var det intressant att höra om M/S Ramonas sammanstötning med Limfjordsbron i början av året. Enligt de danska lotsarna kommer totalkostnaderna i det här fallet att stiga mycket högt, och ingen kan exakt räkna ut hur mycket denna olycka kostar Danmark. De minsta kostnaderna orsakades bl.a. av fem tåg som blev på ön, vilka måste flyttas med färjor till fastlandet. De största kostnaderna uppstår emellertid av att bron saknas. Reparationerna tar uppskattningsvis ca ett år, och under den tiden måste öns ett par tusen invånare och all godstrafik köra en omväg över en annan bro, och det tar ett par timmar längre i rusningstrafik. Enligt de danska lotsarna hade anlitande av lots med alla sannolikhet förhindrat olyckan. Fallet fick stor uppmärksamhet i Danmark, för endast en minut före sammanstötningen hade ett persontåg kört över bron. Med anledning av fallet sänktes gränsen för lotsningsbefrielse från fartyg på LOA 90 m till 53 m i flera farleder.

I det stora hela vill jag åter igen framhålla att det nordiska lotsmötet ger oss ytterst bra information om händelser, förändringar och utvecklingstrender inom lotsningen i våra grannländer. Mellan de nordiska lotsförbunden råder det alltså också ett djupt samförstånd om lotsningens yttersta mening, och vår syn på frågor som hänför sig till detta är nästan alltid enhetlig.

Tyvärr kan man notera, att det i alla länder tidvis förs en diskussion om lotsningens nytta och kostnader. Trycket från näringslivet på de politiska beslutsfattarna är stort. Med hjälp av vårt samarbete får förbunden och lotsarna i varje land emellertid tillgång till mycket värdefull information. Med denna information och t.ex. med konkreta exempel är det lättare att motivera lotsningens samhälls-ekonomiska lönsamhet om åhöraren har en lite fantasi och uppfattning om riskernas omfattning inom sjöfarten.

Kaj Hahtonen



- Erinomaiset maa- ja meriyhteydet
- Monipuoliset satamapalvelut
- Synä väylä
- Merkittävä suuryksikkö-, kuiva- ja nestebulk-satama



Satamatie 13, 21100 Naantali
puh. 044 733 4590 (ilkkarnapölyvystys)
www.pertofnaantali.fi






Wishing You a Merry Christmas and a Prosperous New Year

Önskar Er en God Jul och ett Gynnsamt Nytt År

Toivotamme Teille Hyvää Joulua ja Menestyksellistä Uutta Vuotta

from all of us at/önskar alla oss på/toivotamme Bore

www.bore.eu

- Bore Ltd member of the Ratig Group -



Väylä Pohjois-Kalottiin

Kemin satama Perämerellä on erinomainen Pohjois-Kalotin teollisuuden vienti- ja tuontisatama. Sen kautta kulkee nopea reitti Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisille alueille sekä Murmanskin alueelle Venäjälle.

Ajoksentie 748, 94900 Kemi Puh. +358 (0) 16258100 fax +358 (0) 16258110

www.portofkemi.fi

Turvaa elämän aallokossa Trygghet i livets sjögång

Merimieseläkekassa (MEK) on työeläkelaitos, joka huolehtii merenkulkijoiden työeläketurvasta. Vuosittain MEK maksaa eläkkeitä keskimäärin 100 miljoonan euron arvosta noin 8 600 merenkulkijalle.

Eläkepalveluista tiedottaminen on tärkeä osa MEKin toimintaa. Vakuutettuja, eläkkeensaajia ja sidosryhmiä palvelevat tiedotuslehti Albatrossi, monipuoliset esitteet ja oppaat sekä tiedotustilaisuudet.

Henkilökohtaisen asiakasneuvonnan rinnalle tärkeäksi tietokanavaksi on noussut internet. Vakuutetut voivat nykyisin hakea mm. työsuhde- ja eläketietojaan suoraan verkosta.

Tulevaisuuden eläkkeiden rahoitusta Merimieseläkekassa turvaa pitkäjänteisellä, vastuullisella ja tuottavalla sijoitustoiminnallaan.

Sjömanspensionskassan (SPK) är en arbetspensionsanstalt som ansvarar för sjöfararnas arbetspensionsskydd och årligen utbetalar pensioner för ett värde av i genomsnitt 100 miljoner euro till omkring 8 600 sjöfarare.

Information om pensionstjänsterna är en viktig del av SPKs verksamhet. De försäkrade, pensionärerna och intressegrupperna informeras genom informationstidningen Albatrossen, mångsidiga broschyrer och guider samt informationsmöten.

Vid sidan av den personliga rådgivningen har webben blivit en allt viktigare informationskanal. Numera kan de försäkrade bl.a. kontrollera sina uppgifter om arbetsförhållanden och -pensioner direkt på nätet.

För att säkerställa finansieringen av framtida pensioner utövar Sjömanspensionskassan långsiktig, ansvarsmedveten och räntabel placeringsverksamhet.



**MERIMIESELÄKEKASSA
SJÖMANSPENSIONSKASSAN**

Uudenmaankatu/Nylandsgatan 16 A
PL/PB 327

00121 Helsinki/Helsingfors
puh./tel. 010 633 990
fax 010 633 9938

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Tunnistatko?

Aloitamme uuden sarjan vanhoista luotsiaiheisista valokuvista. Jos tunnistat kuvien tapahtumia ja alkuperää, ota yhteys

max.gustaffson@luotsiliitto.fi

puh. 040 7399 939



Raahen satama



Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja majakka lehden toimitus kiittävät
kuluneesta vuodesta ja toivottavat kaikille hyvää joulua ja
onnellista uutta vuotta.

Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr tackar för
det gånga året och önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år

Kuvassa Saimaan kanava pakkasaamuna kannen kuvan jäänmurron jäljiltä. Kuvat Matti Elomaa

Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

vuosikerta 66.ångong

Luotsi ja majakka on kerran vuodessa ilmestyvä aikakauslehti, joka jaetaan mm. Luotsiliiton jäsenille ja eläkeläisluotsseille, merenkulun eri toimijoille, merenkulkujärjestöille, pohjoismaisille luotsiliitoille ja muille sidosryhmille. Painos on noin 600 kpl.

Vuodesta 2007 lähtien lehti on julkaistu myös verkossa. Se on luettavissa ilmaiseksi osoitteessa <http://www.luotsiliitto.fi/tiedotus.html>.

Päätoimittaja / Chefredaktör
Tapio Tuomisto
Ankkurikatu 6
53300 Lappeenranta
040 061 2876
tapio.tuomisto@finnpilot.fi

Toimittajat / Redaktörer
Juhani Merilahti, Antti Rautava,
Teemu Leppälä, Kaj Hahtonen,
Pentti Auranaho, Kauko Parviainen

Käännös / Översättning
Maija Brunberg

Taitto / Lay-out
Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri
Painotalo tt-Urex Oy Ab



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

PL 102 Perämiehenkatu 7 A1 /
Styrmansgatan 7 A1
00151 Helsinki / Helsingfors
(90) 260 0292
040 739 9939
faksi 09-684 43720
office@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton hallitus / Lotsförbundets styrelse

Puheenjohtaja / Ordförande
Antti Rautava
Lappvikinkartanontie 127
10820 LAPPOHJA
antti.rautava@luotsiliitto.fi

Varapuheenjohtaja / Viceordförande
Kaj Hahtonen
Pääskytie 15 A 4
90650 OULU
040 3526017
kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi

Iiro Isola	Juha-Pekka Heikkilä
040 5798533	040 7416683

Kurt Micklin	Jouni Rätty
0400 744115	040 5343585

Martti Soinio	Minna Yrjönen
040 5540476	040 5762527

Pääluottamusmies / Huvudförtrundeman
Juha Sihvo
0400 925634
juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapääluottamusmies /
Vicehuvudförtrundeman
Iiro Isola
040 5798533
iiro.isola@finnpilot.fi

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare
Max Gustafsson
max.gustaffson@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets
hemsida
www.luotsiliitto.fi
Webmaster Jouni Rätty



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Linnankatu 36 C, 20100 Turku
office.turku@alfonshakans.fi

Puh: +358 2 515 500
Faksi: +358 2 251 5973

24 hour:
+358 50 633 04 (satvage)