

Lots och Fyr

# Luotsi ja Majakka

2014



Utön joulutragedia 1947

Tapaus Saga Fjord

Tutkimus luotsaushenkilöstön  
jaksamisesta



LUOTSILIITTO ry  
LOTSFÖRBUNDET rf



Toimitamme ja ylläpidämme merivalvontajärjestelmiä, radiojärjestelmiä ja tutkasensoreita. Ratkaisumme helpottaa meriliikenteen ohjaajien työtä, luoden turvallisemman ympäristön merenkululle. Kehitystyötä teemme yhteistyössä asiakkaidemme kanssa, ja siksi voimme räätälöidä kustannustehokkaat ja palvelukeskeiset järjestelmämme vastaamaan niin pienten kuin suurtenkin toimijoiden tarpeita.

## Tärkeät tiedot käden ulottuvilla

Korkeasuorituskykyiset meriliikenteen ohjausjärjestelmät vaativiin olosuhteisiin



Navielektro Ky  
PL 137  
20780 Kaarina

.navielektro.

## Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

### Tässä numerossa

|                                                                     |    |                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------|----|
| Pääkirjoitus                                                        | 4  | Ledaren                                   | 6  |
| Päälüottamusmiehen katsaus                                          | 8  | Huvudförtroendemannens översikt           | 10 |
| Yö väylällä -tutkimus mittaa luotsin ja kutterinhoitajan jaksamista | 12 | Nordiskt Lotsmöte                         | 50 |
| Tapaus Saga Fjord ja vähän muustakin                                | 17 | Isbrytaren Tarmo tog en fullträff i Kotka | 52 |
| Jäänmurtaja Tarmo sai täysosuman                                    |    |                                           |    |
| Kotkassa talvisodan pommituksessa                                   | 20 |                                           |    |
| Saksalaisten sotavankien matka Loviisaan                            | 22 |                                           |    |
| Kunniakäynti mereen menehtyneiden muistoksi                         | 25 |                                           |    |
| Jacopo Brancatin näyttely Suomenlinnassa                            | 26 |                                           |    |
| Utön joulutragedia                                                  | 30 |                                           |    |
| Luotsien sairausajan palkanmaksu                                    | 34 |                                           |    |
| Luotsiliiton liittokokous                                           | 35 |                                           |    |
| EMPA-kokous Antwerpenissä                                           | 36 |                                           |    |
| Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen                                  | 38 |                                           |    |
| Henkilö                                                             | 41 |                                           |    |
| Lyhyesti                                                            | 43 |                                           |    |
| Luotsikirjaston julkaisuja                                          | 44 |                                           |    |
| Lyhyesti                                                            | 47 |                                           |    |
| Henkilö                                                             | 49 |                                           |    |
| Näkökulma                                                           | 54 |                                           |    |
| In Memoriam                                                         | 57 |                                           |    |

Ääniä mereltä  
— merenkulkijat  
muistelevat  
julkaistiin  
s. 44



Kannen kuva Ari Saari, Utön satama



Jacopo Brancatin näyttely  
Suomenlinna-museossa s. 26



# HYVÄ HALLINTOTAPA RAPPIOLLA

**Valta ja vastuu  
eivät kohtaa  
valtionyhtiöissä**

**N**eljä valtionyhtiötä Finnpilot Pilotage Oy mukaan lukien menetti lokakuussa samanaikaisesti hallitustensa puheenjohtajan. Valtion omistajaohjaus viestitti puheenjohtaja Soili Suonojan ikiomaksi kutsuttua ratkaisua luopua luottamustoimistaan tyylikkääksi. Tyyli-pisteistä voi olla eri mieltä. Kuuhunta Suonojan ympärillä nousi nepotismi uutisista. Kohuyhtiö Finavia, reagoi taitamattomaksi luonnehditulla tiedotteella, jossa perusteltiin vaikenemista asiassa corporate governancella. Vähemmälle huomiolle kohussa jäi uutisointi Finnpilotin tapahtumista. Finnpilot kuitenkin tiedotti pikaisesti: *"Finnpilotin hallituksen toiminnassa ei ole todettu huomautettavaa"*. Tiedote oli ensinnäkin uutisointi huomioiden täysin tarpeeton mutta myös oikeuskanslerin lausuntoa väärin siteeraava. Valtionyhtiöiden tiedottaminen näyttää kertovan jotain vakavaa valtionyhtiöiden johtamiskulttuurista.

Tiedottaminen Finnpilotissa tapahtui sekä omistajaohjauksen että Soili Suonojan käskystä. Tiedotteen sisältö hyväksyttiin edellä mainittujen toimesta. Mihin tällä pyrittiin? Valtionyhtiöt eivät ole mitään virastoja eivätkä niiden johtajat virka-

miehiä. Vai onko sittenkin näin? Mikä vaikutus hallinnoinnissa on sillä, että sama ministeriö toimii sekä omistajaohjaajana että sektoriministerinä? Kuka valtikkaa heiluttaa ja millä valtuutuksella? Kysymyksiä on paljon mutta vastauksia ei tunnu saavan mistään.

Valtioneuvoston oikeuskansleri toteaa päätöksessään (Dnro OKV/2132/1/2013), että valtion omistaman osakeyhtiön omistajaohjaus on ministerin ja ministeriön virkamiesten virkatehtäviä, jonka sisältö on osittain yksityisoikeudellinen ja osittain julkisoikeudellinen. Osakkeenomistajalle kuuluvan päätösvallan käyttäminen yhtiökokouksessa ei ole julkinen tehtävä, jonka arviointi kuuluisi oikeuskanslerin toimivaltaan. Tämä tarkoittanee sitä, että demokraattisen yhteiskunnan periaatteet ja valvontamahdollisuudet ovat kadonneet. Meidän kaikkien suomalaisten omistus ja toimintojen hallinta siltä osin kuin ne kuuluvat kyseisen yhtiön toimialaan on annettu ikään kuin nykyaikaisena rälssinäjoillekin harvoille.

Henkilöstön vaikutusmahdollisuudet ovat olleet olemattomat Suonojan johtamissa valtionyhtiöissä. Monta tarinaa on kuultu siitä asenteesta, joka on ollut vallalla. Nykyaikaiset menestyneet yhtiöt ja niiden johtaminen on ollut paljon esillä mediassa ja niitä on paljon keuhuttu. Myös henkilöstö on ollut tyytyväistä ja motivoitunutta – tulosta on syntynyt. Valtion sektorilla "henkilöstö on yrityksemme tärkein voimavara" on vitsi. Tiedetään että valtion omistajaohjaus taannoin ohjeisti yhtiön johdon laittamaan ay-sakki kuriin. Se ei ole koskaan selvinnyt, että mikä oli vaaditun kurinpalautuskäs-

kyn syy ja aiheuttaja. Vastakkain asettelu on käsin kosketeltavaa; se on ikävää. Kysymys täytyy olla pohjimmiltaan huonosta johtamiskulttuurista.

Valtion yhtiöittämisvimman aikana jäi moni asia vaille riittävää huomiota. Maantapa politiikassa näyttää muuttuneen. Se mikä ennen oli hyväksyttävää, on nykyisen oikeustajun vastaista. Toisaalta ennen ei ollut hyväksyttävää se, että virkamies voi toimia virkansa valtuuttamana vailla virkavastuuta. Valtionyhtiöiden johtaminen ja hallintotapa pitäisi syynätä tarkkaan. Epäterveet kulttuurit on hylättävä ja niiden mukaan asioita hoitavat henkilöt tulee vaihtaa pätevämpiin.

Antti Rautava

**PS.**

Se että jokin menettely ei täytä rikoksen tunnusmerkistöä ei vielä kerro menettelyn moitittavuudesta mitään. Hyvä hallintotapa velvoittaisi huomioimaan myös sen miltä asiat näyttävät kansalaisten silmissä.





# GOD FÖRVALTNINGSSSED ÖVERBORD

## Makt och ansvar samsas inte i statliga bolag

**F**yra statliga bolag, inklusive Finnpilot Pilotage Oy, förlorade samtidigt sin ordförande i oktober. Statens ägarförvaltning förmedlade ordförande Soili Suonojas personliga beslut att lämna sina förtroendeuppdrag med stil. Om stilpoängen kan man ju diskutera. Ståhejet kring Suonoja väcktes av nyheten om misstänkt nepotism. Det omtvistade bolaget Finavia reagerade med en oskickligt utfärdad kommuniké, där tystnaden i saken motiverades med *corporate governance*. Mindre uppmärksamhet i rabaldret fick Finnpilots rapportering. Finnpilot meddelade mycket raskt: *"Inget anmärkningsvärt har konstaterats i Finnpilots direktions agerande"*. För det första var meddelandet fullständigt irrelevant och för det andra felciterades justitiekanslerns utlåtande. De statliga bolagens informationsförmedling berättar något ytterst allvarligt om förvaltningskulturen inom dem.

Finnpilots kommuniké formulerades på order av både Soili Suonoja och direktionen och bägge dessa parter godkände innehållet. Vad eftersträvades med detta? De statliga bolagen är inga ämbetsverk och de styrs inte av tjänstemän. Eller är det ändå så det står

till? Vilken effekt på förvaltningen har det, att samma ministerium fungerar såväl som ägarförvaltare och sektorministerium? Vem håller i spiran och med vilken fullmakt? Frågorna är många men svar tycks inte finnas någonstans.

Statsrådets justitiekansler konstaterar i sitt utlåtande (Dnr OKV/2132/1/2013), att ägarförvaltningen av ett statligt ägt aktiebolag hör till ministerns och ministeriets tjänstemäns tjänsteuppgifter, vilkas omfattning delvis är privaträttslig och delvis offentlighetsrättslig. Aktieägarens rättmätiga bruk av mandat vid bolagsstämman är inte ett offentligt uppdrag, vars utvärdering borde ingå i justitiekanslerns jurisdiktion. Det här torde betyda att det demokratiska samhällets principer och övervakningsmöjligheter har försvunnit. Rätten att äga och bevaka verksamheten i dessa bolag har på sätt och vis övergått från oss alla medborgare till de fåtaligas frälse.

Personalens påverkningsmöjligheter har varit obefintliga i de av Suonoja styrda statliga bolagen. I svang har varit många historier om den rådande attityden. Dagens framgångsrika företag och deras styrelser har synts i medierna och de har fått rikligt med beröm. Tillika har deras anställda varit nöjda och motiverade – man har nått resultat. Inom den statliga sektorn är frasen "personalen är vårt företags främsta resurs" närmast en vits. Det är känt, att statens ägarförvaltning för någon tid sedan uppmanade bolagsledningen att låta fackgänget veta hut. Orsaken eller upphovsmannen till ordern framgick dock aldrig. Den ofördelaktiga motsättningen är uppenbar vilket i grund och botten berättar om dålig ledarkultur.

Då statens maniska privatisering grasserade som värst, hamnade många saker i skymundan. Men "landets sed" i politiken tycks ha förändrats. Det som förr accepterades, strider emot dagens moral och rättsuppfattning. Å andra sidan godkändes förr inte det, att en tjänsteman kan agera med ämbetets fullmakt men utan ämbetsansvar. De statliga bolagens ledning och förvaltningssed borde granskas mycket noga. Osunda kulturdrag och vanor måste överges och med dem bör de ansvariga personerna ersättas med kompetentare.

Antti Rautava

### PS

Att en handling inte uppfyller ett brotts kriterier säger ännu inget om hur klandervärd handlingen är. God förvaltningssed borde också förutsätta att man beaktar hur en handling och dess resultat ter sig i allmänhetens ögon.



**Kärvistelyä.** Siinä mielestäni sana, joka parhaiten kuvaa eurooppalaista elämänmenoa. Kun zoomataan lähemmäksi omaa arkeamme, ei asia siitä muuksi muutu. Pärjätään, vaikka ei hyvin mene-kään. Työnantajamme talous, ainakin viimeisten tietojen mukaan, on pysynyt kutakuinkin kehyksis-sään ja henkilöstön arki sujuu totuttuun tapaan vaikka kauan odotettu yleinen talouskasvu siintää jossain kaukana. Siitä saamme kaikki olla kiitollisia, että yhtiöllämme on ollut tarjota meille kaikille työtä. Liikennemäärät ja niiden kehitys vaihtelee alueittain, jossain lisääntyy, toisaalla taas vähenee. Omalla alueellani Kotkassa on ollut hiljaista, mutta yksilötasolla työn määrä on pysynyt ihan kohtuullisella tasolla kun henkilöstön määrä on vastaavasti pienentynyt vuosi vuodelta. Jostain päin on kuulunut huhuja, että työtä on aivan kuormaksi asti.

Ammattiyhdistystoiminta on kuluvana vuotena ollut huomattavan rauhallista verrattuna useaan aikaisempaan vuoteen. Tämä selittynee sillä, että työehdoista ei ole tarvinnut neuvotella ja isot erimielisyysasiat on saatu siivottua pöydältä. Sopimuksemme on voimassa tammikuun loppuun v.2017, mutta mikäli keskusjärjestöt eivät pääse yksimielisyyteen toisen sopimuskauden palkankorotuksista, voidaan se irtisanoa päättymään aikaisintaan 31.1.2016. Irtisanomisaika on neljä kuukautta. Keskusjärjestöjen neuvottelut toisen

sopimuskauden sopimuskorotuksista alkavat kesäkuussa 2015 ja syyskuun loppuun mennessä pitäisi tietää lopputulos. Katsotaan mitä sieltä tulee.

Ainoa työehtosopimusta koskeva erimielisyysneuvottelu saatiin päätökseen keväällä. Sen käsittely oli aloitettu jo edellisenä vuonna ja se koski matkustusmääräyksiä. Todettiin yhdessä, että luotsiliiton kanta sopimusmääräyksen tulkinnasta oli oikea.

Kuluvan vuoden aikana on käsitelty useaa eri yhteistoimintaprosessia, joista yksi, Saimaan organisaatiomuutosta koskeva, aloitettiin jo viime vuoden puolella. Muut ovat koskeneet Saaristomeren luotsausalueen töiden ja tilojen järjestelyjä sekä Porkkalan toimitiloja. Kuten tiedetään, Saimaan alueella toimenpiteet on jo saatettu voimaan, mutta Saaristomeren osalta ei mitään päätöksiä ole vielä työnantajalta kuultu. Porkkalan toimitilojen siirtäminen odottaa myös päätöstä. Luotsinvälityksenkin toimitilojen suhteen oli keväällä säpinää, mutta siinä työnantaja otti aikalisän. Varsinainen YT-menettely tämä ei ollut, tai ainakaan minun tietooni sitä ei ollut sellaisena välitetty. On ilolla merkillepantava, että työnantaja on ryhtynyt käsittelemään yhteistoiminnan piiriin kuuluvia asioita lain vaatimalla tavalla ja yhteistä näkemystä hakien. Vaikka henkilöstön keskuudessa YT-menettelyllä on kolkko kaiku, sen piiriin kuuluu paljon henkilöstön

asemaan ja työskentelyyn vaikuttavia asioita, jotka on käsiteltävä aivan samoin kuin henkilöstön vähentämiseen tai lomauttamiseen tähtäävät. Tässä suhteessa työnantajan linja on muuttunut selkeästi parempaan suuntaan. On parempi neuvotella asiat yhdessä loppuun asti, kuin riidellä niistä ja prosessin kulusta jälkeensä. Luotsiliiton hallitus päätti kesällä, että liitto osallistuu YT-toimikunnan kokouksiin pitkän poissaolon jälkeen. Samalla toivottiin muutoksia toimikunnan tapaan käsitellä asioita.

Työterveyslaitos TTL aloitti viime keväänä tutkimushankkeen luotsaustyön kuormittavuudesta ja työstä palautumisesta. Hankkeen alkuperäinen nimi; Hyvinvointia luotsien ja luotsikutterinhoitajien työhön, vaihtui matkan aikana Yö Väylällä -hankkeeksi. Hankkeen projektisuunnitelmaan oli kirjattu tavoitteeksi: "...arvioida ja kehittää käytössä olevia työaikamalleja; ja tutkia työaikakokeilun vaikutuksia työkuormitukseen ja palautumiseen". Aluksi kerrottiin, että tutkimus voi sisältää ns. työaikain-tervention, joka tarkoittanee työvuororajajärjestelmän muuttamista. Tämän takia katsoimme tarpeelliseksi, että ohjausryhmässä on myös pääluottamusmies valvomassa jäsenistön etua. Mitään työaikainterventiota ei kuitenkaan tutkimukseen lopulta sisällytetty. Tutkimus on vielä kesken. Ohjausryhmä on kokoontunut neljä kertaa kuluneen vuoden aikana.

Työehtosopimukseen kirjattu vuosilomatyöryhmä kokoontui maaliskuun puolivälissä selvittämään uuden laskentasäännön käyttöönottoa. Luotsiliitto olisi hyväksynyt uuden laskentakäytännön, mutta ei muita muutoksia vuosilomamääräyksiin. Työnantajan tavoitteena oli muuttaa vuosilomaohjeita laajemminkin. Yhteisymmärrykseen ei päästy ja näiden käsittely jäi yhteen kokoukseen. Asiaan palataan varmasti vielä.

Epävirallisia, epämuodollisia ja osin ay-toimintaan kuulumattomia keskusteluja on työnantajan kanssa käyty pitkin vuotta. Kestoaiheena on ollut matkustaminen, vaikka sen luulisi kuuluvan niin

oleellisena osana tähän jo vuosisatoja harjoitettuun luotsaustyöhön, ettei siinä pitäisi enää olla kenellekään mitään epäselvää. Silti vahva veikkaukseni on, että keskustelu jatkuu, eikä valmista tule koskaan. Viimeisimpänä keskustelunaiheena on ollut luotsausohje ja sen mahdolliset vaikutukset yhtiön vastuisiin onnettomuustilanteissa. Tämä aihepiiri ei ole millään tavalla ammattiyhdistysasia, mutta koskee kyllä jonkin verran myös luotseja. Viimeisimmän tiedon mukaan työnantaja on luvannut selvittää luotsausohjeen oikeudellisen aseman perusteellisesti. Jäämme odottamaan tuloksia.

Finnpilot pilotage Oy:n ja meidän työntekijöiden hyvinvointi riippuu oikeastaan vain satamien kautta kuljetettavan tavaran määrästä. Yhtiön ja luotsien tulonmuodostus on suoraan verrannollinen luotsausmääriin, ja muunkin henkilöstön tulot ovat riippuvaisia yhtiön palkanmaksukyvystä. Tämä ja muutama edellinen vuosi on osoittanut, että yhdessä olemme olleet riittävän notkeita mukautumaan matalasuhdanteeseen ja pärjänneet jollain tavalla. Näköpiirissä ei ole vähään aikaan minkäänlaista harppausta parempaan päin yleisessä taloudellisessa tilanteessa. Tätä kirjoittaessani uutisoitiin juuri kahden paperikoneen lakkauttamisesta Suomessa.

Ay-rintamalla näyttäisi arki palanneen; hoideaan normaaleja juoksevia asioita. Mitään isoja asioita ole ollut kuluvan vuoden aikana, eikä niitä ole tiedossani tästä eteenpäinkään. Näyttää siltä, että vuoropuhelu työnantajan ja henkilöstön välillä on paranemaan päin.

Parempia aikoja odotellessa toivotan kaikille jäsenillemme ja koko Finnpiilotin henkilöstölle oikein Hyvää Joulua ja parempaa vuotta 2015.

Juha Sihvo  
Pääluottamusmies  
Luotsiliitto





**Lidande.** Det tycker jag är ordet, som allra bäst beskriver tillståndet ute i Europa. Då vi zoomar närmare in på vår egen vardag, ser läget inte särskilt mycket annorlunda ut. Man hankar sig fram, men så värst bra går det inte. Vår arbetsgivares ekonomi har – åtminstone enligt de senaste uppgifterna – hållit sig någorlunda inom ramarna och personalens vardag knallar på i samma gamla lunk fast det omtalade och efterlängttade ekonomiska uppsvinget hägrar någonstans i horisonten. Vi får alla vara tacksamma för det, att vårt bolag har kunnat erbjuda oss alla jobb. Trafikeringsvolymerna och deras utveckling växlar områdesvis; någonstans ökar de, någon annanstans minskar de. På mitt eget område i Kotka har det rått stiltje, men på den individuella nivån har arbetsmängden hållits rimlig fastän personalen har minskat år för år. Det har berättats, att på vissa håll är arbetsbördan rentav övermäktig.

Den fackliga verksamheten har under det gångna året varit märkvärdigt stillsam i jämförelse med många tidigare år. Detta torde kunna förklaras med att man inte har varit tvungen att förhandla om arbetsvillkor och alla större konfliktärenden har städats undan. Vårt avtal är i kraft t.o.m. slutet av januari 2017, men om centralorganisationerna inte når samförstånd om den andra avtalsperiodens löneförhöjningar, kan avtalet upphävas tidigast

31.1.2016. Uppsägningstiden är fyra månader. Centralorganisationernas förhandlingar om den andra avtalsperiodens förhöjningar börjar i juni 2015 och resultat borde ha nåtts i slutet av september. Den som lever får se.

Den enda meningsskiljaktigheten om arbetsavtalet roddes iland i våras. Förhandlingarna hade börjat redan ifjol och ärendet gällde resebestämmelserna. Det konstaterades enhälligt, att lotsförbundets ställning till avtalsbestämmelsen var korrekt.

Under det gångna året har man behandlat ett flertal samarbetsprocesser, av vilka en - Saimens organisationsreform - startade redan på fjolårets sida. De övriga har berört ordnandet av Skärgårdshavets lotsområdes arbete och utrymmen samt Porkalas utrymmen. Som bekant har åtgärderna redan vidtagits på Saimenområdet, men vad Skärgårdshavet beträffar har inga beslut ännu hörts av från arbetsgivarens håll. Flyttningen av Porkalas utrymmen väntar tillika på beslut. Också lotsförmedlingens utrymmen utsattes i våras för dragkamp, men i det fallet blåste arbetsgivaren av spelet. Detta var ingen egentlig samarbetsförhandlingsåtgärd, eller åtminstone har saken inte meddelats mig i en sådan dager. Jag lägger med glädje märke till, att arbetsgivaren har börjat behandla samarbetsärenden på lagenligt sätt, strävande efter en ömsesidig åsikt. Även om samarbetsförhandling-

arna har en ödesdiger klang bland personalen, täcker de många saker som påverkar personalens ställning och arbete, vilka måste behandlas på samma sätt som sådana som syftar på personalminskningar eller permitteringar. I det fallet har arbetsgivarens linje tagit en avsevärt bättre kurs. Det är bättre att tillsammans förhandla sakerna ända till slut, än att gräla om dem och hela processen efteråt. Lotsförbundets styrelse beslöt i somras, att förbundet deltar i samarbetsförhandlingskommitténs möten, efter en lång frånvaro. Samtidigt önskade man förändringar i kommitténs metoder.

”

Den fackliga verksamheten har under det gångna året varit märkvärdigt stillsam i jämförelse med många tidigare år.”

Årssemesterarbetsgruppen som ingår i arbetsavtalet sammanträdde i medlet av mars för att utreda ibruktagandet av en ny räkningsregel. Lotsförbundet hade godkänt den nya räkningspraxisen, men inte övriga ändringar i årssemesterreglerna. Arbetsgivarens ändamål var mer betydande ändringar i semesterreglerna. Samförstånd nåddes inte och ärendets behandling stannade vid ett möte. Man återkommer garanterat till saken.

Inofficiella, informella diskussioner som delvis inte ingick i den fackliga verksamheten fördes med

arbetsgivaren längs året. Det ständiga motivet var resandet, fast man kunde tro att den så naturliga och väsentliga biten av det sekler gamla lotsningsjobbet inte längre vore oklar för någon. Ändå har jag en stark känsla av, att diskussionen fortsätter och utan slut. Det allra senaste ämnet har varit lotsförordningen och dess eventuella verkningar för bolagets ansvar i olycksfall. Ämnet är inte på något sätt ett fackligt ärende, men berör ändå lotsarna i viss mån. Enligt de senaste uppgifterna har arbetsgivaren lovat att grundligt utreda lotsförordningens rättsliga ställning. I väntan på resultat.

Välmågan för Ab Finnpilot Pilotage och oss anställda beror egentligen endast på mängden varor som fraktas genom våra hamnar. Bolagets och lotsarnas inkomst är direkt relaterad till mängden lotsningar och tillika hänger den övriga personalens inkomster på bolagets avlöningskapacitet. Detta och några tidigare år har visat, att vi tillsammans har varit vigulanta nog för att anpassa oss till lågkonjunkturen och klara oss rätt så bra. På sistone har det inte synts några ljusa tecken i det allmänna ekonomiska mörkret. I skrivande stund berättar nyheterna att ytterligare två pappersmaskiner i Finland stängs av.

På fackfronten tycks vardagen ha återvänt; man sköter de normala löpande ärendena. Inga större omvälvningar har skett under det gångna året och sådana väntas inte heller i den närmaste framtiden. Mycket tyder på att dialogen mellan arbetsgivaren och personalen löper bättre och bättre.

I väntan på bättre tider önskar jag alla våra medlemmar och hela Finnpilots personal en riktigt God Jul och ett bättre år 2015.

Juha Sihvo  
Huvudförtroendeman  
Lotsförbundet





Perämerellä ja Saimaalla tutkijat pääsivät mukaan luotsaukselle. Haastateltavana Ajoksen edustalla luotsi Kaj Hahtonen

Teksti: Susanna Pihlajaniemi ja Sari Turkkila  
Kuvat: Sari Turkkila

# Yö väylällä

## – tutkimus mittaa luotsin ja kutterinhoitajan jaksamista

Finnpilotin ja Työterveyslaitoksen yhteinen Yö väylällä -hanke alkoi tänä keväänä. Tarkoituksena on selvittää luotsaushenkilöstön työn kuormittavuutta ja erityisesti työstä palautumista.



Laivaan noustiin kelkalta. Luotsi Kaj Hahtonen ja luotsikutterinhoitaja Saana Huusko avustavat tutkija Jussi Konttista

”Luotsaushenkilöstöllä, luotseilla ja kutterinhoitajilla ei ole enää erityiseläkeikää. Henkilöstö on tämän vuoksi useissa eri yhteyksissä ilmaissut huolensa työssäjaksamisen suhteen. Työnantajalla on tässä myös taloudellinen intressi”, Finnpiilotin henkilöstöjohtaja **Kati Virtanen** valottaa hankkeen syntyä. ”Ennen aikainen eläkkeelle jääminen työkyvyttömyyden vuoksi on työntekijälle suuri henkilökohtainen menetys ja työnantajalle taloudellinen lisäkuorma muun muassa nousseina vakuutusmaksuina.”

Taustasyynä työssäjaksamisen tukemiselle ovat siis selkeät. Finnpiilot Pilotage Oy onkin käynnistänyt kaksi vuotta kestävästä Leidarit-työhyvinvointiohjelman, jonka osaprojekti Yö väylällä -tutkimus on. ”Luotsaustyön työaikojen kuormittavuudesta ei ole olemassa tutkittua tietoa, joten päätimme tutkia asiaa itse. Kumppaniksi löytyi Työterveyslaitos,” kertoo Kati Virtanen.

### Tutkijat mukaan asemille ja luotsaamaan

Finnpilotin ja Työterveyslaitoksen Yö väylällä -projekti käynnistettiin maaliskuussa 2014. Tutkijat aloittivat työskentelynsä tutustumalla eri luotsausalueisiin. Kevään aikana kierrettiin Har-

majalla, Emäsalossa, Kemissä, Oulussa, Marjaniemessä, Turussa, Utössä ja Saimaalla.

”Vaikka olen asunut aina merenranta- ja satamakaupungissa, luotsaus oli minulle aivan uutta. Oli hauskaa ja jännittävääkin päästä tutkimaan tätä ammattialaa, jonka työaikajärjestelyt ovat aivan omanlaisensa. Suomen luotsien työtä, terveyttä ja viihtyvyyttä on tutkittu Turun aluetyöterveyslaitoksessa viimeksi vuonna 1987, joten onkin jo aika päivittää tiedot luotsaustyöstä ja työssä jaksamisesta.” kertoo Työterveyslaitoksen laitoksen erityisasiantuntija **Tarja Hakola**.

”Luotsaustyön käytännön järjestelyt olivat minullekin entuudestaan täysin vieraat, vaikka merenkulkualan kanssa olen työskennellytkin. Ajattelin toki vuoden kierron ja ympäristöolosuhteiden vaikutuksen työhön olevan suuri, ja näin todellakin on. Vaikka luotsaus on henkilöstömäärältään suhteellisen pieni toimiala, se on samalla monella tapaa kriittinen: hienoa että työntekijöiden hyvinvointiin panostetaan!” sanoo erityisasiantuntija **Jussi Konttinen**.

Tutustumiskäynneillä tutkijat pääsivät tapamaan luotsaushenkilöstöä ja kuulemaan heidän työstään ja ajatuksistaan. Kiinnostusta herättivät erityisesti erilaiset työolosuhteet ja työympäristö . . .





Sylkinäytteitä  
kerätään  
pumpuliin, joka  
säilytetään  
muoviputkessa  
jääkaapissa.  
Jussi Konttinen  
opastaa miten  
toimitaan



Aktigrafilla eli liikeanturilla kerätään tietoa  
unen laadusta ja määrästä



Erityisasiantuntija Tarja Hakola koulutti yhdessä Jussi Konttisen kanssa kaikki kenttämittauksiin osallistujat.  
Kuva Saimaan tilaisuudesta

... eri asemilla sekä työn epäsäännöllisyys. Perämeren, Utön ja Saimaan vierailullaan tutkijat pääsivät tutustumaan konkreettisesti luotsaustoimintaan ja seuraamaan luotsausta. Vierailuilla tutkijat saivat arvokasta taustatietoa tutkimuksen suunnitteluun ja tulosten analysointiin.

### Sähköinen kysely ja käytännön mittauksia

Toukokuussa tehtiin kaikille luotseille ja kutterin-  
hoitajille vuorotyökysely. Yötyön kuormittavuutta  
mittaava kysely tehtiin sähköpostitse ja siihen oli  
kaikkien luotsien ja kuljettajien mahdollisuus  
vastata. Kyselyn vastausprosentti oli 64. Kyselyyn  
vastasi 24 esimiestehtävissä toimivaa, 69 kutterin-  
hoitajaa ja 98 luotsia. Kyselyn tuloksista ja kenttä-  
mittauksista laaditaan yhteisraportti, jonka perus-  
teella voidaan arvioida työkuormaa ja työaikajär-  
jestelyjä.

Elokuussa käynnistettiin varsinaiset kenttämit-  
taukset, ensimmäisenä Saimaalla. Mittausten ta-  
voitteena on saada tietoa työn kuormittavuudesta  
ja työstä palautumisesta keskiverto-työskentely-  
oloissa. Tietoa stressistä ja palautumisesta kerätään  
sykevariaatiomittauksen ja syljen stressihormoni-  
näytteiden avulla. Aktigrafia eli liikeanturi kerää  
tietoa unen määrästä ja laadusta, tämän lisäksi työn

ja levon rytmittymisestä pidetään työ- ja vapaavi-  
kon ajan unipäiväkirjaa.

Kenttämittaukset tehdään syksyn 2014 aikana  
Kotkassa, Helsingissä, Perämerellä, Selkämerellä ja  
Saaristomerellä. Kenttämittauksiin osallistuu n.  
10–20 henkilöä kultakin alueelta. Tähän mennessä  
toteutettujen mittausten perusteella voidaan  
sanoa, että otos on riittävä ja tietoa saadaan tarvit-  
tava määrä.

”Kenttämittaukset ovat sujuneet hyvin, kiitos  
yhteyshenkilöille toimivista järjestelyistä käynnis-  
tystilaisuuksissa kaikilla asemilla. Mittaukset  
näyttävät myös onnistuneen, vaikka haasteita työn  
ennakoimattomuuden takia onkin ollut.” kertoo  
Tarja Hakola.

### Luottamuksellista tietoa omasta terveydestä

Kaikki mittaukset ja niiden tulokset ovat täysin  
luottamuksellisia. Yksittäisen henkilön tuloksia ei  
anneta työnantajan käyttöön. Kenttämittauksesta  
saa myös arvokasta tietoa omasta jaksamisesta  
henkilökohtaisen palautteen muodossa. Oma  
henkilökohtainen palaute kannattaa jokaisen  
toimittaa työterveyshuoltoon, näin tietoja voidaan  
hyödyntää entistä paremmin henkilökohtaisen  
työhyvinvoinnin tukemisessa.

Kenttämittauksen tuloksia tutkitaan yhdessä  
keväällä tehdyn sähköpostikyselyn tulosten kanssa.  
Yö väylällä- hankkeen ohjausryhmä saa työraportin ...



# Hyvinvointia työstä!

Työterveyslaitos

www.ttl.fi



... tuloksista ensi vuoden maaliskuussa, jonka jälkeen päätetään jatkotoimista. ”Mitään muutoksia työaikajärjestelyihin tai muuhun toimintaan ei tehdä eikä voidakaan tehdä yksipuolisesti”, sanoo Kati Virtanen. Kun tulokset ovat valmiit, ohjausryhmä miettii yhdessä johtopäätöksiä ja mahdollisia toimenpiteitä luotsaushenkilöstön jaksamisen tueksi.

Hankkeen valmistelu- ja suunnittelutyöstä vastaavaan ohjausryhmään kuuluvat työnantajan edustajat, Työterveyslaitos, Terveystalo, Ilmarinen, Luotsiliitto, Konepäällystöliitto ja Laivanpäällystöliitto sekä Työsuojelurahasto. Tutkimusrahoituksesta noin puolet saadaan Ilmariselta ja Työsuojelurahastosta, toisen puolen maksaa Finnpiilot.



Suomen Laivanpäällystöliitto-  
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y

[www.seacommand.fi](http://www.seacommand.fi)

100 vuotta laadukasta jäsenpalvelua

## Testitulokset tukivat omia tuntemuksia

Sain henkilökohtaisen raportin tutkimustuloksista ja ne näyttivät vahvasti tukevan tuon työ- ja vapaaviikon omia tuntemuksia kun mittaukset tehtiin. Mittausten perusteella palautumiseni unen aikana työviikolla oli puutteellista ja vapaaviikolla mittauspäivien tulokset olivat normaalit, palautumiseni oli sekä laadullisesti että määrällisesti riittävää. Palautumiseni näytti työviikon mittaukset paremmalle myös vapaaviikolla bussissa torkkuessa, mikä tutkijan mielestä viittaisi työviikon tilapäisiin vaikutajiin (flunssa?). Työviikkoni oli kuitenkin yöpainotteinen ja aika repaleinen. Tosin tuo parin päivän yskäinen flunssa on todennäköisesti heikentänyt palautumista. Tutkimuksen mukaan fyysinen kuormitus työssä oli pääosin matalaa, mukana muutamia reippaita huippuja.

Tulokseni eivät tutkimuksen mukaan sinänsä anna aiheita toimenpiteisiin. Vapaaviikon mittaustulokset eivät antaneet viitteitä pitkäaikaisesta kerääntyneestä kuormittuneisuudesta. Itsekin tulkitsen työviikon aikana uneen ja palautumiseen liittyvät tilapäiset ongelmat tuohon flunssaan ja yöpainotteiseen liikenteeseen kohdallani. Mielestäni kaikin puolin hyvä tutkimus, vaikka siinä ei kohdallani mitään yllättävää löytynytäkään ja testitulokseni vain vahvisti omaa mututuntumaa ja kyselytuloksissa saatuja viitteitä työmme fyysisen kuormittavuuden asteesta.



TT

# Tapaus SAGA FJORD ja vähän muustakin

Luotsauslain keskeinen tavoite on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen (luotsauslaki 1§).

Luotsausyhtiön, jona toimii valtion kokonaan omistama Finnpiilot Pilotage Oy, toimialana on luotsauspalvelujen tarjoaminen vesiliikenteen turvallisuuden ja toimintaedellytysten turvaamiseksi. Keskeisimpiä asioita asia luotsauspalvelujen järjestämisessä olisi turvata luotsin toimintaedellytykset niin, että luotsi voi parhaimmalla mahdollisella tavalla suorittaa ne tehtävät ja velvollisuudet, jotka luotsauslaissa on hänelle asetettu.

Jo luotsausyhtiön edeltäjän, luotsausliikelaitoksen, aikana ilmeni liikelaitoksen keskusjohdossa ajatuksia, joiden mukaan luotsausliikelaitoksen toiminnan keskeisenä johtotähtenä olisi ollut ensisijaisesti laitoksen taloudellinen tulos.

Liikelaitoksen osakeyhtiöksi muuttamista koskevien hankkeiden ja asiaa koskevan lainvalmistelun yhteydessä luotsiliiton toimesta kiinnitettiin huomiota mm., että osakeyhtiössä turvallisuuden ylläpidon ja taloudellisten päämäärien välille syntyy mitä ilmeisimmin ristiriitatilanteita, minkä lisäksi yhtiömuotoisen toiminnan julkinen valvonta heikkenee ellei peräti esty. Näin näyttää nyt käyneen.

” jos joku haluaa kieltäytyä luotsaamasta ’ylisyväksi’ lastattua alusta, alukselle toimitetaan sellainen luotsi, joka hyväksyy luotsauksen.”

Yhtiön toiminnassa on voitu nyt käytännössä todeta, että yhtiö on valmis ottamaan riskejä, joiden voidaan katsoa merkittävästi vaarantavan meri- ja ympäristöturvallisuutta. Tällaisen riskinoton perusteet ovat lisäksi kyseenalaiset eivätkä ainakaan luotsauslain tarkoituksien mukaisia. Kaiken lisäksi näitä ratkaisuja tekevät yhtiön organisaatiossa sellaiset henkilöt, joita luotsauslaki ja voimassa oleva luotsausjärjestelmä ei edes tunne.

## Konkreettinen esimerkki ja tilanne viime kesältä on Saga Fjord aluksen tapaus

Aluksen varustamo oli pyytänyt Finnpiilot Pilotage Oy:ltä, ennen kuin alus saapuisi ottamaan lastin Haminasta, että alus voitaisiin lastata käytettävään väylään nähden ”ylisyväksi” ja luotsata sellaisena.

Yhtiön kuljetusjohtaja ja yhtiön organisaatiossa nimikkeellä ”alueluotsivanhin” sekä mahdollisesti yhtiössä organisaatiossa nimikkeellä ”luotsausjohtaja” toimivat toimihenkilöt ovat pyynnön johdosta tehneet ratkaisun (riskiarvion) ja ilmoittaneet ...



Kirjoittaja on espoolainen varatuomari Ilmari Haapajoki, jolla on pitkäaikainen juridinen kokemus luotsaus- ja merioikeudellisista kysymyksistä.

ympäristöturvallisuus on mitä ilmeisimmin vaarantunut, mutta lisäksi se on myös osoitus yhtiön organisaatioon sisältyvistä ongelmista.

Yhtiön organisaatiota näyttää kehitetyn, aivan ylimmästä johdosta lähtien, tavanomaista taloudellista toimintaa harjoittavan ja tulosta tavoittelevan yhtiön mallin ja johtotavan mukaisesti eikä organisaation rakenteessa näytä huomioidun luotsauslain mukainen luotsausjärjestelmä asianmukaisesti. Yhtiön organisaatioon sisältyy mm. tehtäviä kuten luotsausjohtaja ja alueluotsivanhimmat eli tehtävät, joita luotsauslaki ei lainkaan tunne, ei ainakaan luotsauksesta päättävinä toimijoina.

## Yhtiön luotsausohje ei ole luotsauslain mukainen

Luotsauslaki säättää luotsauksessa keskeiseksi toimijaksi luotsin, jonka tehtävänä luotsauksessa ja siihen liittyen on käyttää julkista valtaa. Vain luotsia koskee velvollisuus toimia rikosoikeudellisella virkavastuulla. Tällä hetkellä esim. yhtiön sisäisissä ohjeissa (luotsausohje) on esim. luotsauksesta päättäminen määrätty osittain alueluotsivanhimman ja luotsausjohtajan ratkaistavaksi. Luotsauslain mukaan heillä ei tällaista toimivaltaa ole. Ratkaisun tekee lain mukaan vain luotsi. Koko luotsausohjeen perusteet näyttävät olevan kyseenalaiset sikäli kuin siinä puututaan luotsaukseen.

Täysin selvää on, että yhtiössä voi olla sisäisiä ohjeita ja toimintaa koskevia määräyksiä. Näin tulee ollakin, mutta ne eivät voi tai saa olla ristiriidassa lain määräysten kanssa. Luotsauspalvelukonaisuus kattaa varsin moninaiset toiminnot. Luotsaus aluksella on vain yksi, joskin keskeinen, osa luotsauspalvelua. Vastaavasti tehtävänimikkeet voivat olla mitä milloinkin halutaan, mutta esim. luotsausjohtaja ja alueluotsivanhin, toimivallan puuttuessa, vaikuttavat harhaanjohtavilta.

Näyttää näin ulkopuolisen silmin, että yhtiön organisaatiossa on, ilmeisesti asenteiden lisäksi, paljon mietittävää ja korjattavaa. Toivottavasti näihin päästää käsiksi ja saadaan myös muutos ennen kuin riskit jossain kohden aktualisoituvat ja mahdollisesti pitkäaikaiset oikeusselvittelyt näiden kysymysten osalta alkavat.

Vielä lopuksi. Katselin tätä kirjoittaessani eräitä rikoslain kohtia kun muistelin siellä säädettyä virkavallan anastuksesta. Rikoslain 16 luvun 9 §:ssä todetaan:

”Virkavallan anastus  
Joka toista erehdyttääkseen  
1) ilman lakiin perustuvaa oikeutta ryhtyy toimeen, jonka vain julkista valtaa käyttävä toimivaltainen viranomainen saa tehdä, tai  
2) muuten esiintyy virkatehtävässä olevana julkista valtaa käyttävänä virkamiehenä on tuomittava virkavallan anastuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.”

En ole perehtynyt rikosoikeuteen niin, että voisin sanoa voisiko tämä säännös jollain tavalla soveltua enää luotsin tilanteeseen, varsinkaan kun hän ei ole enää virkamies, vaikka toimiikin tehtävässään rikosoikeudellisella virkavastuulla. Tuntuisi kuitenkin, että se oikeushyvä, jota säännöksellä suojataan, ilmenee myös luotsin tehtävien ja aseman kohdalla.

Espoo 12.11.2014  
Ilmari Haapajoki

Väliotsikot toimituksen

varustamolle, että alus voidaan lastata ”ylisyyväksi” yhtiön kirjeessä mainituin ehdoin.

Alueluotsivanhin, joka päällikkötehtävänsä lisäksi toimii Kotkan alueella myös luotsauslain tarkoittamana luotsina, on yhtiön ratkaisun jälkeen ilmoittanut alueen luotsseille, että yhtiö/yhtiön kuljetusjohtaja on luvannut ko. alukselle luotsauksen ja, että ”jos joku haluaa kieltäytyä luotsaamasta ’ylisyyväksi’ lastattua alusta, alukselle toimitetaan sellainen luotsi, joka hyväksyy luotsauksen.”

Alueluotsivanhimman esitys voitaneen käsittää vähintäänkin epäsuoraksi työnantajan luotseihin kohdistamaksi painostukseksi.

Asia aiheutti alueen luotsien keskuudessa runsasta keskustelua varsinkin kun väylällä on kohtia, joissa vaaratekijät ja riskit saattaisivat käydä hallitsemattomiksi. Työvuorossa olleet luotsit heille kuuluvan oikeuden ja mitä ilmeisimmin myös velvollisuuden mukaisesti kieltäytyivät turvallisuusnäkökohtiin vedoten luotsaamasta ”ylisyyväksi” lastattua alusta. Luotsauksen suoritti lopulta, vuosilomaltaan alusta luotsaamaan lupautunut ja tullut, edellä mainittu alueluotsivanhin.

## Asiassa on monia suuria ongelmakysymyksiä

Päällimmäinen tietenkin on, että Finnpilot Pilotage Oy on yhtiön omaa asemaa pönkittäen ja taloudellisia etuja tavoitellen on toiminut siten, että meri- ja ympäristöturvallisuuden riskitekijät kasvaisivat merkittävästi eli toiminut juuri päinvastoin kuin mitä luotsauslaki edellyttää.

Käsitykseni mukaan, ja koska vaaratekijät ja riskit olivat ilmeiset, lain tarkoituksen toteuttamiseksi yhtiön olisi tullut ilmoittaa varustamolle, ettei yhtiöllä ensinnäkään ole toimivaltaa päättää luotsauksesta eikä siten luvata luotsausta, koska luotsauksen toimittamisen ratkaisee aina alukselle menevä luotsi. Toisekseen, jos olisi toimittu luotsauslain tarkoituksen mukaisesti, varustamolle olisi tullut ilmoittaa em. seikan lisäksi, ettei yhtiö voi suositella tällaista juuri meriturvallisuus- ja ympäristövahinkojen riskien johdosta.

Lisäksi ennakkoratkaisun luotsauksesta ovat tehneet yhtiön sellaiset toimihenkilöt (kuljetusjohtaja, alueluotsivanhin), joita luotsauslain mukainen luotsausjärjestelmä ei tunne. Alueluotsivanhin on tosin myös luotsi, mutta tässä ominaisuudessa hän ei voi työnantajan edustajana käskää muita luotseja.

Asia on erittäin vakava meri- ja ympäristöturvallisuuden kannalta. Varsinkin kun luotsausjärjestelmä on olemassa juuri meriturvallisuuden edistämiseksi ja ympäristövahinkojen ehkäisemiseksi.

Entäpä jos olisi sattunut onnettomuus ja riskit (joita on lukuisa joukko) toteutuneet. Miten olisivat vastuukysymykset järjestyneet. Tällaisessa tilanteessa olisi noussut esille kysymys huolimattomuudesta jopa törkeässä muodossa. Entäpä yhtiön vastuunrajoitus? On kysymyksenalaista olisiko yhtiö voinut vetäytyä näissä olosuhteissa vastuunrajoitusten taakse, varsinkin kun se on itse suoraan vaikuttanut luotsaukseen ja riskinottoon.

Yhtiön antaessa Saga Fjord alukselle ennakkoluvan ”ylisyyvän” aluksen luotsaukseen meri- ja





Jäänmurtaja Tarmo on museolaivana Kotkan kantasatamassa

## Jäänmurtaja TARMO sai täysosuman Kotkassa talvisodan pommituksessa

Komentajakapteeni Komsi oli jo liikekannallepanon alkuvaiheessa lokakuussa määrätty sotilaskomentajaksi jäänmurtaja TARMO-laivalle. Vakinainen Merenkulkuhallituksen henkilöstö tietenkin katseli toimintaa hieman myrtynein mielin, mutta liikekannallepanon jälkeen lokakuusta lähtien yhteistyö oli alkanut toimia vanhan merimiesporukan ja sotilaskomennon kanssa ongelmitta.

Jäänmurtaja TARMO saapui Kotkan satamaan tammikuun 16 päivänä 1940 varsinaisena päämääränään Somerin saari, missä sen tuli tykeillään tulittaa siellä olevia vihollisaluksia ja tukea tulellaan saarelle lähetettävää 90 miehen iskuosastoa.

Tarmolla oli aseistuksenaan kaksi 120 millimetristä tykkiä, 20 mm kaksoiskonetykki, sekä it-konekivärit. Seuraavana yönä huonossa näkyvyydessä ja luotsin ohjauksessa TARMO aloitti merimatkinsa. Pakkasta oli kuitenkin yli 40 astetta, mikä aiheutti sen, että suuret tykit jäätyivät kiinni, eivätkä liikkuneet mihinkään. Komentajakapteeni Komsi, luotsi ja aluksen päällystö totesivat, että olisi parasta palata Kotkaan sulattamaan tykkejä, koska avomerelle ei voida jäädä jos tuuli yltyy.

Tarkoituksena oli ollut tuhota Somerin rannalla ollut venäläinen kuljetusalus Kazakstan ja lähettää 90 miehen erikoisjoukko valtaamaan saari jätse.

Venäläiset tiesivät tilanteen kehittymisen ja määräsivät jäänmurtaja Jermakin avaamaan uoman saaren ympärille, maihinnousun estämiseksi. Samalla Jermak tilasi ilmavoimat paikalle. Kolmen toista kilometrin päästä Somerista Tarmo avasi tulen perätykeillään lähestyviä ilma-aluksia vastaan, mutta tykkien keulatorni kääntyi pakkasessa vain 40 astetta, joten isoilla kaksoistykkeillä ei voinut ampua yhtä aikaa. Perätykkien toiminnassa ilmeni myös suuria ongelmia, joten sotilaskomentaja, komentajakapteeni Komsi päätti olla ryhtymättä taisteluun ja sovittiin että palataan Kotkaan, missä jäänmurtajan aseistus voitaisiin korjata ja yrittää myöhemmin uudestaan.

### Raskaat menetykset pommituksessa

Paluumatkalla 18.01.1940 jäänmurtaja Tarmoa seurasi viholliskone, mutta se ei saanut osumia alukseen. Puolen päivän aikaan Tarmo kiinnittyi Kotkan satamaan hiililaituriin, missä iskuosasto, luotsi ja muu ylimääräinen henkilöstö poistui laivasta. Alukselle jäänyt henkilöstö siirtyi jäänmurtajan keulaosassa oleviin messitiloihin ruokailemaan ja samaan aikaan Tarmoa jo paluumatkalla seurannut venäläinen pommikone teki viimeisen hyökkäyksensä ja sai kaksi pommia osumaan juuri Tarmon keulaosaan, missä toinen pommeista läpäisi keulakannen räjähtäen ruokailutilassa. Sisällä räjähtänyt pommie surmasi välittömästi 39 henkilöä ja 11 haavoittui. Kuolleista kymmenen oli Merenkulkuhallituksen miehiä.

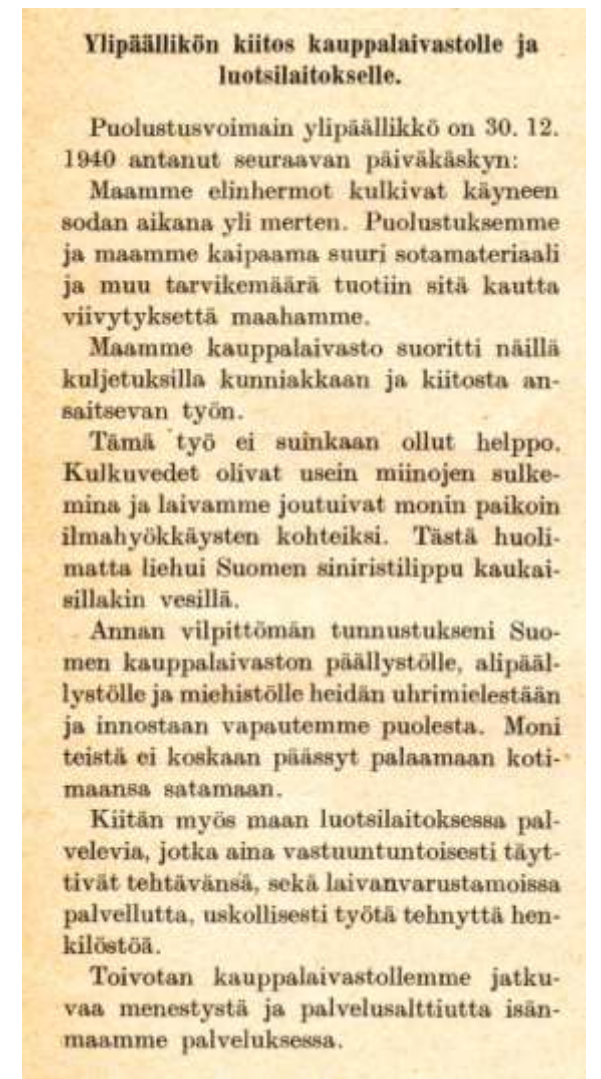


Jäänmurtaja Tarmon pommituksessa kuolleet sankarivainajat on haudattu Kotkan kirkon hautausmaalle

Jäänmurtaja Tarmo oli ainoa lajissaan, jonka henkilöstöä kaatui sotatoimissa ja sen sankarivainajat on haudattu Kotkan kirkon hautausmaalle muistopaaden alle. Tarmo ei kuitenkaan saanut suuria rakenteellisia vaurioita ja se korjattiin nopeasti. Jäänmurtaja Tarmo muutettiin v. 1950 hiilikäytöstä öljypoltolle ja se palveli jäänmurtotehtävissä aina vuoteen 1970 saakka.

Jäänmurtaja Tarmo on nykyään Kotkassa museolaivana ja samalla sen sankarivainajien muistomerkkinä.

TT



Marsalkka Mannerheim muisti talvisodan jälkeen myös merimiehiä ja luotsilaitosta päiväkäskyssään

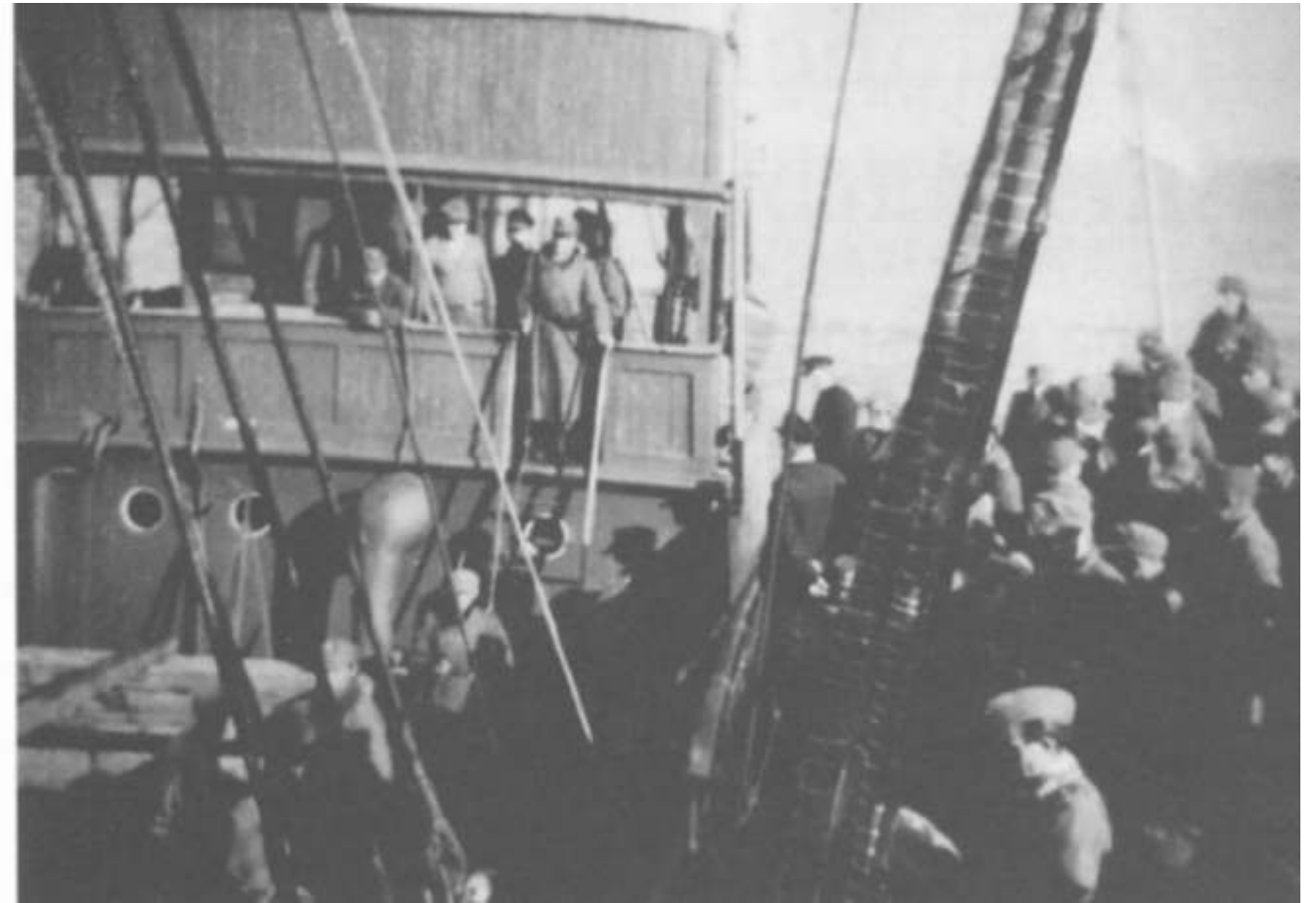
# Saksalaisten sotavankien matka Loviisaan syksyllä 1944

Kun Suomi ja Neuvostoliitto olivat tehneet aselevon 5.9.1944 ja rauhan solmimisen yhtenä ehtona itänaapurimme kanssa oli saksalaisten sotilaiden poisajaminen valtakuntamme alueelta, saksalaiset ryhtyivät Hitlerin käskystä 15.9. valtaamaan Suursaarta laivastotukikohdakseen. Huonosti valmisteltu hyökkäys epäonnistui suomalaisten murskaavaan vastarintaan ja suuri määrä maihinnousua yrittäneitä yksiköitä työnnettiin mereen. Siitä huolimatta vielä toistatuhatta entistä aseveljeä jäi vangiksi, jotka kuljetettiin Kuorsalon saareen. Ennen pitkää kävi kuitenkin selväksi, ettei suhteellisen pienellä kalastajakylällä ollut mahdollisuuksia huoltaa ja majoittaa niin suurta vankisumaa pidempiaikaisesti. Siksi saksalaisia alettiin kiireesti siirtää laivoilla Loviisaan ja sieltä edelleen Väaksyyn pikaisesti perustetulle sotavankileirille n:o 40.

## Kuorsalon sotavankileiri puretaan

Viimeinen kuljetuserä, 531 saksalaisvankia, lähti Kuorsalosta illalla 20.9. klo 19.45 höyrylaiva Verdandilla kohti Haapasaarta päätepisteenä Loviisan ulkosatama Valkom. Meri oli tyyni ja

vallitsi selkeä sää. Sotavankien mieliala oli korkealla, sillä laivan irrottauduttua Kuorsalon rannasta, he virittivät maihin voimakkaasti kantautuvan aikakauden suosikki slaagerin: *"Das kann doch einen Seemann nicht erschuettern"*, joka Suomessa tunnettiin Georg Malmstenin esittämän lauluna *"Pelko pois, Rosmarie"*. Verdandi oli ahvenanmaalainen pienehkö rahtilaiva, jonka syväys oli 3,2 metriä ja kokonaiskapasiteetti 441 rekisteritonnia. Alus kuljetti tavallisesti paperia Kotkasta Tukholmaan, mutta 30. elokuuta 1944 se oli määrätty luovutettavaksi kansanhuoltoministeriölle ja asetettu puolustuslaitoksen käyttöön. Laivan päällikkönä toimi ahvenanmaalainen F. Sommarlund ja ensimmäisenä perämiehenä niin ikään ahvenanmaalainen Johan Hagman sekä luotsina suursaarelainen Arvo Naski. Talvisodan jälkeen Naski oli siirretty Neuvostoliitolle luovutetulta Suursaarelta Kuorsalon luotsiasemalle, jossa hän vuoden 1944 alusta hoiti vanhemman luotsin virkaa. Arvo Naskin väyläntuntemuksesta ei ollut epäilystäkään, sillä jo vuonna 1943 hän oli saanut ohjauskirjan mm. Kuorsalosta Haminaan, Kotkaan ja Haapasaaren johtaville reiteille.



Saksalaisia sotavankeja S/s Verdandin kannella (Kuva kirjasta Åländska Sjömän under andra världskriget)

## s/s Verdandi karille

Verdandin alkumatka sujui hyvin ja Kuorsalon eteläpuolella sijaitseva Velperkarin loisto ohitettiin klo 21.10, minkä jälkeen loiston valkoinen sektori otettiin perän taakse Hilloniemi-Hajaskari linjalle saakka. Kun Naskin luotsaama alus saapui ko. linjalle, kurssi käännettiin etelään tarkoituksena ohjata alus Haapasaaren kautta Loviisaan, koska Merikarin ohi länteen johtava väylä oli miinoitettu. Arvo Naski oli samalla silmäillyt salaista merikorttia ja päätellyt, että pitämällä Hilloniemen ja Hajaskarin loistot perän takana päällekkäin laiva pääsisi kulkemaan Länsi Hallinkarin ohi. Näin ei kuitenkaan käynyt, sillä klo 22.00 Verdandi ajoi täydellä vauhdilla Länsi Hallinkarin matalalle Haapasaaren pohjoispuolella tarttuen karille laivan keularuuman saadessa vähäisen vuodon. Yön pimeydessä saksalaiset saatiin siirrettyksi paikalle saapuneeseen höyrylaiva Silviaan, joka kuljetti sotavangit Valkomiin. Seuraavana aamuna kolme hinaajaa irrotti Verdandin matalikolta, josta alus pääsi jatkamaan matkaansa omilla koneilla.

## Saksalaisten tavoitteena laivakaappaus

Neuvostoliiton ulkoministerin Vjatseslav Molotovin suomalaiselle rauhanvaltuuskunnalle saneleamat Moskovan välirauhan ehdot 19.9.1944 olivat muuttaneet saksalaisten sotavankien aseman Suomessa siten, että heidät piti nyt luovuttaa Neuvostoliitolle. Saksalaiset sotavangit olivat tästä katkeria ja laivamatkan aikana heidän keskuudessaan oli syntynyt suunnitelma kaapata Verdandi ja jatkaa matkaa saksalaisten laivastotukikohtaan Tallinnaan. Kaappaus ja pakoyritys olisi ilman karilleajoa saattanut onnistua, sillä laivassa oli ainoastaan 20 Suomen armeijan vahtisotilasta. Aluksessa oli tapahtunut vähän ennen karilleajoa kapinaan viittaavaa liikehdintää ja vartijoilla oli ollut täysi työ pitää aloillaan ruumasta kannelle pyrkiviä saksalaisvankeja. On arveltu, että estääkseen sotavankien mahdollisen pakoyrityksen Viroon, Naski olisikin tahallaan ajanut Verdandin matalikolle. Samaan käsitykseen oli myös päätynyt eräs ahvenanmaalainen laivan miehistöön kuullut matruusi. Olisivatko saksalaiset kohdanneet Tallinnassa omia asetovereitaan vai jääneet puna-





S/s Verdandi karilla (Kuva kirjasta Åländska Sjömän under andra världskriget)

” ” ” armeijan sotilaiden vangeiksi, on mahdotonta arvioida. Tosiasia on kuitenkin se, että venäläiset valtasivat 21.9. Viron pääkaupungin ja Paldiskissa sijaitsevan laivastotukikohdan pari päivää myöhemmin.

### Naski saa varoituksen

Merenkukuhallitus tutki Verdandin karilleajon ja tuomitsi vanhemman luotsin Arvo Naskin saamaan varoitus. Merenkukuhallitus katsoi, että Naski oli luotsauksen aikana toiminut siinä luulossa, että Hilloniemen-Hajaskarin linja johtaisi Länsi Hallinkarin ohi, ja oli siten tehnyt itsensä syyppääksi taitamattomuuteen virantoimituksessa. Oliko matlikolle ajo ollut tahallista tai tahatonta, ei kuulus-teluissa selvinnyt, mutta lopputuloksen kannalta laivan juuttumista karille voitiin pitää onnena onnettomuudessa. Varoituksesta huolimatta Arvo Naskin ura luotsina jatkui normaalisti ja myöhemmin valtiovalta palkitsi hänet Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitaililla kultaristein.

### Sotavankien kohtalo

Loviisan Valkomista entisten aseveljien matka jatkui junalla Asikkalaan sotavankileirille Vääksyyn, josta heidät lokakuun lopulla 1944 luovutettiin Vainikkalan kautta Neuvostoliittoon. Vankeudesta tuli pitkä, sillä viimeiset saksalaiset sotavangit, joiden joukossa oli mm. Suursaaren valtausta johtanut kommodori Karl-Conrad Mecke, vapautuivat Neuvostoliitosta vasta vuonna 1955. Harvalukuisiin raskaasta sotavankeudesta selvinneisiin kuului myös luutnantti Petter Rau, joka Suursaaren valtausta tutkineelle tohtori Pentti Salmelinille lokakuussa 1984 kirjoittamassaan kirjeessä myönsi, että s/s Verdandin kaappausajatus oli tosi.

Tuomo Silenti



valokuva Pekka Karppanen

## Kunniakäynti mereen menehtyneiden muistoksi

Pyhäinpäivänä 1.11.2014 järjestettiin Merisataman rannassa Helsingissä perinteinen merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistohetki.

Suomen Merimieskirkon pääsihteeri **Sakari Lehmuskallio** piti tilaisuuden hartauspuheen, jossa muistettiin muun muassa 20 vuotta sitten uponneen Estonian uhreja.

Musiikista vastasi Helsingin NMKY:n mieskuoro **Jukka Okkosen** johdolla. Merenkulkijärjestöjen yhteisen seppeleen muistomerkillä laskivat Luotsiliiton puolesta **Martti Soinio** ja **Mika Paavonen**. Suomen Meripelastusseuran alukset tekevät kunniakäynnin aikana ohimarssin.

TT



HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA  
GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR  
SEASON'S GREETINGS

Tänä vuonna annamme yrityksemme joulutervehdyksiin varatun summan John Nurmisen Säätiön Puhdas Itämeri -hankkeisiin.  
I stället för att skicka julkort understöder vi i år julinsamlingen till förmån för John Nurminen Stiftelsens Ren Östersjö projekt.





Kuva Jacopo Brancati ©2014

Teksti: Katriina Etholén

# Jacopo Brancati

## tukee suomalaista kulttuuriperintöä näyttelyllään

Genovan satamakaupungista Italiasta lähtöisen oleva, mutta jo pitkään Ranskassa asunut valokuvaaja ja toimittaja **Jacopo Brancati** on varmaan monelle tämänkin lehden lukijalle tuttu muutaman vuoden takaisesta Jäinen matka Suomeen -näyttelystä, jossa yhtenä yhteistyökumppanina oli Finnpiilot. Tällä hetkellä hänen uusi Suomeen liittyvä näyttelynsä on esillä Suomenlinnassa. Aiheena on Viaporin telakka.

Valokuvaaja ja toimittaja  
Jacopo Brancati



Koska Jacopo ei itse päässyt merille, hän toteuttaa unelmaansa valokuvauksen avulla. 2000-luvun alkupuolella hän aloitti ensimmäisen merenkulkuun liittyvän projektinsa kuvaten Genovan sataman luotsien ja muiden toimijoiden työtä. Samoihin aikoihin hän löysi Suomen Pariisin Suomen Ranskan Instituutissa olleen Ismo Höltön näyttelyn kautta. Höltön voimakkaat muotokuvat tekivät lähtemättömän vaikutuksen, ja Jacopo alkoi miettiä, millaisella kansalla on näin voimakas sielu. Hän alkoi etsiä tietoa Suomesta ja tutustui samalla maan merenkulun historiaan, myös talvimerenkulkuun jäänmurtajineen. Jacopo kuuli, että Euroopan luotsijärjestön EMPAn uusi presidentti oli kapteeni Juha Tulimaa. Miehet tapasivat Pariisissa huhtikuussa 2005. Vuotta myöhemmin Brancati saapui ensimmäisen kerran Suomeen.

Jäinen matka Suomeen -projektiinsa Jacopo valitsi ihmisläheisen, etnologisen lähestymistavan: hän oli ryhmän jäsen, mutta samalla näkymätön tilanteiden tallentaja. Viaporin telakka -hankkeessa on vastaavanlainen ote. Yhteisön jäsenistä kerrottaessa on astuttava yhteisöön sisään.

Jacopo kuvailee telakkaa klaaniyhteisöksi, jossa alus miehistöineen muodostaa klaanin. Juuri tämän klaaniajattelun hän näkee näiden Suomi-

projektien yhteisenä nimittäjänä: niin luotsiasemilla kuin aluksissa on omat työskentelytapansa ja miehistönsä, mutta kaikki ovat kollegoja ja ystäviä keskenään työskennellen samojen päämäärien hyväksi. Projektien erot kuitenkin kiinnostivat Jacopoa eniten. Ensimmäinen tapahtui keskellä aavaa maisemaa, oli luotsi, laiva ja jäätynyt meri. Ihminen oli voimakkaasti läsnä, mutta kovin pienenä. Telakalla puolestaan kaikki ovat tiiviisti yhdessä pienellä alueella.

### Perinnön vaaliminen

Jacopolle etusijalla on kuvata ihmisiä ja heidän työtään. Mutta hän paneutuu myös taustoihin. Edellisessä projektissa häntä kiinnosti suomalaisen luotsaustoiminnan pitkä historia, ja sen periytyminen suvussa. Periytymisen teema on läsnä myös uudessa näyttelyssä, joka on saanut osuvan nimen ”Silta tulevaisuuteen”. Kyse on jatkumosta, jossa muinainen tietotaito periytyy sukupolvelta toiselle. Keskiössä ovat toisen maailmansodan jälkeen rakennetut puiset rahtialukset, jotka vähitellen jäivät työttömiksi 60-luvun lopulla. Ne saivat kuitenkin jo seuraavalla vuosikymmenellä uudet, niiden arvon ymmärtävät omistajat. Nyt omistajien vanhetessa mukaan on tullut seuraava sukupolvi. ■ ■ ■





Kuvat Jacopo Brancati ©2014

Jacopo Brancatin valokuvissa ihminen ja perinteinen työ ovat vahvasti esillä

” ” ” Jacopo Brancati on kirjoittanut Suomen merenkulusta ranskalaisiin ja italialaisiin alan lehtiin. Viaporin telakka -projektin juuret ovatkin Jacopon artikkelissa kaljaasi Astridista. Artikkelia valmistellessaan hän kuuli telakasta. Jacopo vieraili siellä myöhemmin ja vaikutui näkemästään; telakasta, perinnealuksista ja itse linnoituksesta. Ajatus uudesta projekista alkoi syntyä. Kuvaukset alkoivat syksyllä 2011. Jacopo kuvasi eri vuodenaikoihin liittyviä töitä samaten kuin erilaisia perinteisiä työmenetelmiä. Hän halusi näyttää, kuinka tärkeää tällaisen arvokkaan kohteen perinnön vaaliminen

ja säilyttäminen tuleville sukupolville on. Jacopo kokee, että ulkopuolisena ja ulkomaalaisena hän pystyi näkemään arvoa sellaisissa asioissa, joita niiden kanssa jatkuvasti tekemisissä olevat pitävät itsestään selvyytenä. Hän haluaa näyttelyllään auttaa Viaporin telakkayhdistystä kiinnittämällä ihmisten huomiota yhdistyksen arvokkaaseen toimintaan. Jacopolle itselleen tuli yllätyksenä, että tällaisen perinnekohteen koko olemassaolo saattaa olla jatkuvaa taistelua. Jacopon työ ei käsitä vain tätä näyttelyä, vaan hankkeeseen kuuluu myös laajat artikkelit italialaisessa ja ranskalaisessa lehdessä. ■

Näyttely on esillä Suomenlinna-museossa 1.3.2015 saakka. Myöhemmin se nähdään sekä Merikeskus Vellamossa että Ahvenanmaan merenkulku-museossa.

Lisätietoa mm. aukioloajoista löytyy täältä: <http://www.suomenlinna.fi/tapahtumat/viaporin-telakka/>





Kuva Seija Tikkanen

# Utön joulutragedia

Jouluaattona 1947 työvuorossa oleva luotsi, Nestor Lindström vetää takkia päälleen. Vielä hattu päähän ja rukkaset käteen, sitten menoksi. Astuessaan ulos ovesta ilma oli normaali talvisää. Tuuli henkäili, mutta oli ajan-kohtaan nähden suorastaan leppoista, satoi lunta, ensimmäisen kerran tänä talvena. Meri tuoksui raikkaana, siihen oli sekoittunut vieden savun haju, joka tuprusi kylälaisten savupiipuista.

Luotsikutteri odotti rannassa valmiina lähtöön. Oltiin menossa S/S Park Victorylle, joka tuli Amerikasta lastinaan kahdeksan tuhatta tonnia kivihiiltä. Matkaa sovitulle ankkuripaikalle lähelle Lillharua olisi noin meripeninkulma. Kutterinkuljettaja seuraili reittiä jutellen samalla rauhalliseen tapaan-



Victory-luokan laivoista s/s Lane Victory on yhä liikenteessä ja museolaivana Yhdysvalloissa

sa. Lumisade sakeni sakenemistaan ja teki matkanteon haastavammaksi. Merellä liikkumaan tottuneille miehille tämä oli silti melko tavanomainen talvisää.

Sään muutoksen vaistavalla Nestorilla oli laukusaan karttojen ja muiden papereiden lisäksi vähän evästä. Vaimo oli ne väkisin työntänyt mukaan, vaikka mies tiesi, että pääsisi illan mittaan nauttimaan Amerikan herkuista kapteenin seurassa. Sodanjälkeinen pula-aika tuntui myös saariston ruokapöydissä. Kahvi ja sokeri, samoin kuin monet muut ruokatarpeet olivat kortilla. Vaimo oli säästänyt korttiannoksista erityisesti jouluun. Ennen vuoroon lähtöä he olivat vaimon kanssa juoneet joulun kunniaksi oikeat pullakahvit. Lapset jäivät odottelemaan joulupukkia.

Tihenevässä pimeydessä, lumisateen keskellä alkoivat vienosti välähdellä laivan valot. Takana Utön majakan valot pyörähtelivät tasaisin väliajoin. Kello läheni puolta viittä. Kutterikuski ohjasi aivan laivan kylkeen ja Nestori alkoi kiivetä köysitikkaita myöten kannelle. Laukku heilahteli olalla, kun mies tottuneesti kapusi askel kerrallaan ylemmäksi kohti kannella odottelevia amerikkalaisia merimiehiä. Kahdet kädet ojentuivat vastaanottamaan luotsia ja vetivät hänet kannen turvaan. Vielä heilautus kiitokseksi kutterikuskille, vaikka hän ei sitä lumipyryn vuoksi enää nähtykään.

Laivalla luotsin otti vastaan nuorehko kapteeni Zepp. Yhdessä he päättivät jäädä ankkuriin ja odotella aamua ja parempaa säätä. Keskustelun lisätulkkina toimi matruusi Harry Luoma, joka osasi suomea isovanhempien perintönä. Lindströmin vaimon mukaan laittamat eväät olivat hyvään tarpeeseen. Laivan henkilökunta oli päättänyt siirtää joulun vieton satamaan. Kuusikymmentä sotaorpoa tul taisiin kutsumaan juhlaan Helsingissä. Lahjoiksi oli varattu villapaidat ja karamellipussit sodassa orvoiksi jääneille lapsille.

Alkuilta sujui rauhallisesti. Lindström lepäili hänelle osoitetussa hytissä. Jatkuvasti voimistuva tuuli ja luotsin vaisto herätti hänet ylös puoli kymmenen aikoihin. Tuuli oli yltynyt ja lumisade teki läpinäkymättömän seinämän silmien eteen. Neuvottelun tuloksena luotsi ja päällikkö päättivät siirtää laivan suojaisempaan ankkuripaikkaan, tai kokonaan avomerelle. Kone käynnistetään ja yritetään uutta ankkurointia. Puoliltaöin tuuli oli yltynyt jo yhdeksään beaufortiin, näkyvyyttä oli vain muutama metri. Vain Utön majakan valo välähti silloin tällöin. Ilmassa väreilivät kaikki katastrofin ainekset, vain pako avomerelle olisi pelastanut laivan tuholta.

Lumisade alkoi iltapäivällä. Aluksi hiutaleet putoilivat ujosti silloin tällöin maahan. Aattopäivä on lyhyt ja heti kahden jälkeen hämärä voitti ohuen päivänvalon. Naisväki touhusi jouluvalmisteluja

keittiössä. Hellassa paloi reippaasti humiseva tuli. Kattilat höyrysivät sen kannella. Ilma oli sakeanaan erilaisia tuoksuja. Emäntänä hääri vanhin tytär, 17-vuotias neito, joka oli nuoresta iästä huolimatta saavuttanut jo hienoista mainetta mestarikokkina. Pimeä oli tiheä, majakan valot hieman kajastivat aika-ajoin ikkunan takana. Lumisade sakeni sakenemistaan ja tuuli puhalsi entistä kovemmin. Lunta alkoi kerääntyä pieniksi kasoiksi kallioille, mutta vielä pihamaa oli paljaana.

Jouluhauki porisi yhdessä kattilassa, perunat toisessa. Luumukiisseli oli jo valmiina ja se jäähdytti pöydällä lasisessa kulhossa. Kiisselin kanssa tarjottiin kermavaahtoa, joka oli vielä vatkaamatta. Kalan alkaessa olla kypsää aloitti neito kastikkeen valmistuksen. Pohjana siihen tuli vehnä jauhoja ja voita. Kalankeittoliemestä kastike sai makua. Kruununa lorautettiin kermaa valmiiseen kastikkeeseen. Kastikkeen tuli olla paksuhkoa, mutta silti kermaisen pehmeää. Korttiannoksia oli säästeltä pitkin syksyä, jotta jouluksi voitaisiin valmistaa maukas, perinteinen juhla-ateria.

Perheen miehet, isä ja poika, olivat molemmat luotseja ja he lähtivät pian aterian jälkeen luotiasemalle. Saunassa oli jo käyty ja tyttären laittama jouluruoka lämmitti mukavasti mahan pohjalla. Joulupukki oli heittänyt pyykkivasussa vähät pulajan lahjat ulkoeteiseen. Perhe alkoi vakautua yöpuulle. Kello oli reippaasti yli puolen yön. Tytär lueskeli sängyssään, kun ulko-ovelta kuului koputus. Hän nousi ja sipsutteli ovelle. Naapurin emäntä seisoi lumisena ja hengästyneenä portailla.

”Helsingistä tuli sanoma, että rahtilaiva on haaksirikkoutunut ja miehet ovat lähdössä paikalle. Sinne menevät Merikokko, SP-39 ja luotiaseman kutteri. Ilma on niin huono, että pääsevätkö nekään uppoamatta perille.” Selitti hengästytyt emäntä. ”Menen viemään viestiä muille. Pitäkää tuli hellassa, että on lämmintä, kun pelastuneet saadaan maihin.” Jatko emäntä jo polkua eteenpäin mennessään.

...





## 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

Odoteltiin ja kurkittiin ikkunoista merelle. Tuli paloi hellassa ja sen kannella höyrysivät vesikattilat. Kahvinkorvike ja vähät korttisokerit oli otettu esille odottamaan haaksirikon ja kylmän runtelmia pelastettuja ja tietysti omia miehiä. Vuoronperään emäntä ja tytär juoksivat rannassa tiirailemassa ulkomerelle. Sakea lumipyry esti näkyvyyden, mutta molemmat toivoivat näkevänsä edes lyhdyn välähdyksen mereltä.

Tuntien odottelun jälkeen aamu alkoi jo olla käsillä, kun naiset huomasivat kyläläisten lähtevän rantaa kohti. Naiset laittoivat takit ylleen ja huivit tiukasti päähän. Juoksujalkaa kiirehdyttiin rantaan. Ensimmäisestä veneestä autettiin jo kankeita märkeä ja öljyn, noen likaamia miehiä rantaan. Yksi toisensa jälkeen sai auttavan olkapään tuekseen ja näin lähdettiin kohti mökkien lämpöä. Koko kylä, aivan pienimpiä lapsia lukuun ottamatta osallistui haaksirikoutuneitten auttamiseen. Lunta ja jäätä oli rannassa sen verran, että niin auttajat kuin autettavat liukastelivat laahustaessaan kohti mökkien lämpöä.

Emännälle sattui autettavaksi iso noen ja öljyn mustaama mies. tytär talutti taas puhtaampaa, komeaa nuorempaa miestä, joka sittemmin paljastui kapteeni Zeppiksi. Naiset laahasivat puoliksi jäätyneitä, märkeä miehiä kallion reunaa pitkin mökilleen. Matka sujui horjahdellen, sillä varsinkin noen mustaama mies oli isokokoinen ja märeät vaatteiden painoivat hänen päällään vietävästi. Miehet olivat tajuttomuuden rajamailla ja heidät täytyi suorataan kantaa kotiin yli jäästen kallioiden.

Naiset etsivät kylmissään väriseville merimiehille kuivia vaatteita ja auttoivat heitä riisumaan märeät, likaiset ja repeytyneet vaatteet pois. Heille tarjottiin kahvinkorviketta ja koetettiin kaikin tavoin tehdä kylmästä värisevien miesten olo mukavammaksi.

”Anna vadissa lämmintä vettä, tää mies on yltä päältä nokinen ja öljyn likaama” emäntä pyysi tyttärtään. Pehmeällä pyyhkeellä pyyhkien hän puhdisti miehen kasvoja ja kaulaa. Likaa tarttui pyyhkeeseen vain vähän. ”Tää ei puhdistu vaikka kuinka hankaan”, emäntä tuskaili. ”Se mahtaa olla niitä neekereitä, joista oli koulukirjassa kuva”, tytär arveli.

Naiset valvoivat hytisevien miesten vierellä heidän koettaessa levätä. Yhteisenä kielenä oli vain kehon kieli ja käsimerkit. He tarjosivat pelastuneille korviketta ja saariston mustaa leipää. Oikeaa kahvia ei ollut, sillä viimeiset oli juotu aaton päivällisen päätteeksi. Nuori kapteeni Zepp koetti keskustella tyttären kanssa. Käsimerkeistä saattoi päätellä hänen kutsuvan auttajaansa kauniiksi enkeliksi.

Levättyään ja lämmentyään merimiehet nousivat ylös ja touhuilivat tuvassa. Pian he kävelivät ulkosalla tutustuen kylään. Joukossa oli myös suomalaiset sukujuuret omaava Harry Luoma. Hän toimi tulkkina merimiesten ja auttajien välisissä keskusteluissa. Tummaihoiset merimiehet olivat erityisen ilahtuneita saadessaan samanlaisen kohtelun, kuin muutkin. Eräs tumma merimies kertoi, ettei ollut koskaan aikaisemmin istunut samassa ruokapöydässä valkoisten kanssa.

Matka Utöstä jatkui mantereen kautta takaisin kotimaahan. Kapteeni Zepp antoi meriselityksen Turussa. Siellä todettiin, että mitään virhettä ei ollut tapahtunut. S/S Park Victoryn tuhoutumista pidettiin ’Jumalan sallimana’ eikä laivan päällystön, luotsin tai laivamiehistön toiminnassa havaittu virheitä, jotka olisivat osaltaan vaikuttaneet haaksirikkoon ja laivan uppoamiseen.

Haaksirikosta pelastuneet merimiehet lähtivät. Kymmenen heistä menetti henkensä myrskyävän meren aalloissa ja kylmässä. Aikaa kului ja elämä tämän traagisen onnettomuuden jälkeen jatkui Utön saarella. Kyläläiset saivat myöhemmin Amerikasta kiitokseksi lähetyksen, joka sisälsi säkin kahvia ja toisen sokeria. Nämä olivat korttiajan haluttuja herkkuja molemmat. He päättivät yksissä tuumin myydä herkut ja hankkia rahoilla haaksirikossa menehtyneiden muistoksi hopeisen kymmen-sakaraisen kynttelikön. Jokaiseen sakaraan kaiverrettiin haaksirikossa menehtyneen nimi. Tämä kynttelikko on edelleen Utön rukoushuoneen ikkunalla ja se sytytetään joka joulu kuolleiden merimiesten muistoksi.

Pekka Tikkanen  
historian harrastaja ja majakkabongari



Tarina on tositahtumiin ja oikeuden asiakirjoihin perustuva, osittain fiktiivinen kertomus S/S Park Victoryn haaksirikosta ja sen auttajista.

Lähteet:

Kapteeni Zeppin antama meriselitys: Turku 28.12.1947  
Turun raastuvanoikeuden päätös, 29.12.1947

[http://www.hylt.net/hylky.jsp?id=park\\_victory](http://www.hylt.net/hylky.jsp?id=park_victory)

<http://utopia.vuodatus.net/lue/2006/12/park-victory-haudalla-teuvo>

Laivakuva: [www.beverhillsnavyleague.org](http://www.beverhillsnavyleague.org)

Kynttelikkokuva: ”Bonehusetaltarta” [www.uto.fi](http://www.uto.fi)

**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](http://www.meriturva.fi)



# Luotsien sairausajan palkanmaksu

Monelle luotsille on jäänyt epäselväksi, mitä työehtosopimuksemme sairausajan palkkausta koskeva määräys tarkoittaa ja erityisesti sen kohta: **"..noudatetaan 15.2. 2005 päättyneen valtion virka- ja työehtosopimuksen virkamiehiä koskevia määräyksiä."** Tällä sopimuksella Finnpiilot ja luotsaushenkilöstö sopivat 10 vuotta sitten, että po henkilöstön lomarahen määräytymisperusteisiin noudatetaan määräyksiä, jotka olivat voimassa ennen palvelussuhteen muuttumista v. 2005. Käytännössä tämä tarkoitti, että luotsaushenkilöstön lomaraha on pienempi, mitä se olisi normaalissa työsuhteessa olevalla henkilöllä, mutta vastaavasti sairausajan palkkaus pitkissä sairauslomaissa on huomattavasti parempi kuin työsuhteisilla normaalisti on. Sopimus on ollut molemmille osapuolille erityisen hyvä. Poikkeuksellisen pitkiä sairauslomatapauksia on ollut suhteellisen vähän, verrattuna saatuaan taloudelliseen hyötyyn. Eläkeratkaisu on yleensä tullut ilman kohtuutonta viivytystä ja yksikään luotsi ei saisi ostettua tällaista taloudellista turvaa mistään vakuutusyhtiöstä sillä lomarahaosuudella mihin vaihto tapahtui. Aikanaan tiedustelin ns "Loss of Licence" vakuutuksia luotsiliitolle kun asia oli neuvottelujen alla, mutta tällaisen edun hinta olisi ollut täysin kohtuuton.

## Palkkauksen oleelliset määräytymisperusteet

- Luotsin sairausajan palkkaus määräytyy pääasiassa sairauspäivien perusteella ja luotsien sairausajan palkanmaksuehdot ovat normaalia työsuhteesta selkeästi paremmat nimenomaan pitkissä sairaustapauksissa ja sairausajan palkanmaksu jatkuu käytännössä eläkepäätökseen asti. Palkkauksen taso määräytyy kalenterivuoden aikana pidettävien sairauspäivien yhteenlasketusta määrästä.
- Täysi palkka 60 päivältä kalenterivuodessa, 75% palkasta 60 päivän ylittäviltä osilta ja 60% yli 180 sairauspäivän jälkeen. Kalenterivuoden alusta jälleen täysi palkka 60 kalenteripäivältä jne. eläkepäätökseen saakka. Sairaus ei ole irtisanomisen peruste.

TT



Kokousvieraita illallisella

# Luotsiliiton liittokokous

Liittokokous pidettiin 22.03.2014 Scandik Marina hotellissa Helsingissä. Kutsuvieraana ollut varatuomari **Ilmari Haapajoki** selvitti vuoden 2013 merkittävimmät tapahtumat ja niihin liittyneet oikeudelliset kysymykset. Kokous valitsi Luotsiliiton puheenjohtajaksi edelleen **Antti Rautavan** ja varapuheenjohtajaksi **Kaj Hahtosen**. Pääluottamusmiehenä jatkaa **Juha Sihvo** Kotkasta ja varapääluottamusmies **Iiro Isola** valittiin toimimaan myös alueellisena luottamusmiehenä Pohjanlahdella, Selkämeren luottamusmieheksi valittiin **Juha-Pekka Heikkilä**, Saaristomerelle **Kurt Micklin**, Helsinkiin **Martti Soinio**, Kotkaan **Sami Saarinen** ja Järvi-Suomeen **Keijo Lempiäinen**. Luotsinvälityksen luottamusmieheksi valittiin **Ted Jarner**.

## Luotsiliiton hallitusjäsenet

Pohjanlahti: Iiro Isola  
Selkämeri: Juha-Pekka Heikkilä  
Saaristomeri: Kaj Wikberg  
Helsinki: Martti Soinio  
Kotka: Sami Saarinen  
Järvi-Suomi: Keijo Lempiäinen

TT



## MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin  
[www.r-towing.fi](http://www.r-towing.fi)  
0400 382 652





# EMPA kokous

Antwerpenissä 27.-28.03.2014

Norjalainen  
Stein Inge Dahn  
jatkaa yhä  
toimikauttaan  
EMPA presidenttinä



**EMPA 48.** yleiskokous pidettiin joka 2. vuoti-  
seen tapaan Antwerpenissä. Suomesta paikalla  
oli Antti Rautava ja Kaj Hahtonen. Kokouksen  
teemaluentona ja keskusteluissa olivat nk.  
"mustat laatikot" eli matkantallennuslaitteet  
joista kirjoitetaan erikseen EMPA journaliin.  
Materiaali on myös luettavissa EMPA kotisivuil-  
la ([www.empa-pilots.org](http://www.empa-pilots.org)). Muista asioista suu-  
rimman huomion saivat satamadirektiivi joka  
on ollut viime vuosina ollut se tärkein EMPA  
huomion kohde ja direktiivin lobbaukseen on  
syystäkin kohdistettu lähes kaikki EMPA aika ja  
rahavarat.

EMPA kokouksessa päätettiin tällä kertaa  
myös historiallisista sisäisistä sääntömuutok-  
sista jäsenmaksujen korottamiseksi sekä toi-  
miston muuttamisesta Antwerpenistä Brys-  
seliin lobbauksen helpottamiseksi. Tähän saak-  
ka maat eli EMPA:n alajärjestöt ovat maksaneet  
perusmaksua sekä jäsenmaksuja jäsenmäärän-  
sä perusteella ja saaneet jokainen kolme ääntä  
yleiskokoukseen. Maksut ovat vaihdelleet suu-  
resti esim. meidän yli 50€/luotsi/a maksuista  
suurimman jäsenmaan Saksan alle 20€/luotsi/a  
maksuihin. Olimme varautuneet etukäteen

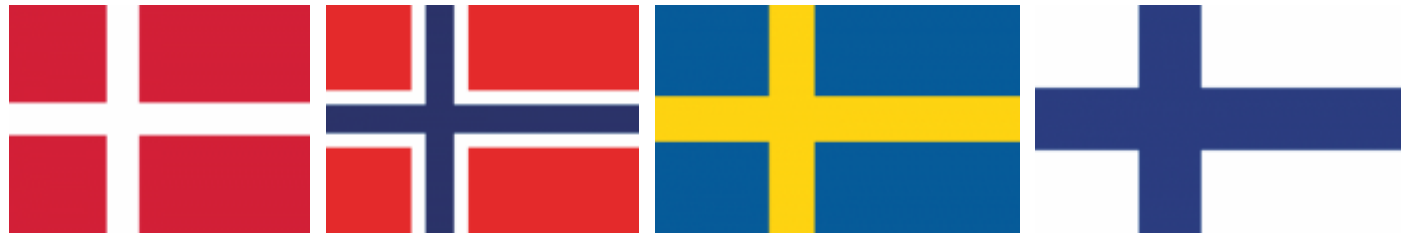
asiaan keskustelemalla muiden pohjoismaiden  
kanssa ennen kokousta ja lisäksi meillä oli  
mukana Eestin luotsien valtakirja.

Äänestyksen lopputulos oli mielestämme  
EMPA ja meidän kannalta hyvä ja samalla  
parannus vanhaan. Jatkossa kaikki luotsijär-  
jestöt maksavat tasamaksua per luotsi maksuja  
jokaisesta maasta EMPA:lle ja käytettävät  
rahavarat kasvavat näin merkittävästi. Suu-  
rimmat luotsijärjestöt saivat yleiskokouksiin  
kuusi ääntä pienimpien kolmeen ääneen ver-  
rattuna hyvityksenä kasvaneista jäsenmak-  
suista jotka nyt asettuvat kaikille noin  
47€/luotsi/a tasolle. EMPA päämaja jäi kuitenkin  
Antwerpeniin.

Suomen ja muiden pohjoismaiden kannalta  
mainitsen, että sääntömuutoksesta huolimatta  
meillä ja muilla pohjoismailla on edelleen  
suhteellisesti suuri äänivalta EMPA kokouksis-  
sa. Tämä korostuu edelleen myös pohjoismaisen  
yhteistyön kautta. Norjalainen Stein Inge Dahn  
jatkaa yhä toimikauttaan EMPA presidenttinä.

KH





# Pohjoismainen luotsikokous järjestettiin Hangossa

Pohjoismaisten luotsijärjestöjen puheenjohtajat olivat kaikki edustettuna elokuussa Hangossa järjestetyssä kaksipäiväisessä kokouksessa. **Bjarne Jensen** Tanskasta, **Jan Magne Forsse** Norjasta, **Patrik Wikand** Ruotsista ja **Antti Rautava** Suomesta. Lisäksi Norjasta oli paikalla EMPA:n presidentti Stein-Inge Dahn, sekä muita pohjoismaisten luotsijärjestöjen toimihenkilöitä. Hangon satama oli järjestänyt kokousvieraille miellyttävät neuvottelutilat, missä myös virkistävä sauna oli kokousedustajien käytössä.

## Luotsauksen vaikuttavuustutkimus herätti kiinnostusta

Luotsiliiton varapuheenjohtajan **Kaj Hahtosen** esitelmä Finnpiilot Oy:n tilaamasta luotsauksen vaikuttavuustutkimuksesta ja sen pohjalta laaditusta mittaristosta ja vaikuttavuuden jatkuvasta seurannasta herätti keskustelua ja mielenkiintoa

kokousedustajien puheenvuoroissa. Yhteinen näkemys oli, että tällainen tieteelliseen analyysiin perustuva vaikuttavuuden seuranta on hyvää ja käyttökelpoista aineistoa laajemmallekin pohjoismaiselle arvioinnille. Pelkkien väitteiden sijasta on tärkeää saada selkeitä vaikuttavuuslukuja viranomaisten ja sidosryhmien tietoon.

## Tanskassa luotsaustoiminta avataan kilpailulle

Tanskassa parlamentti hyväksyi kesällä 2014 lain, jolla luotsaus avataan vähitellen kilpailulle alkaen vuonna 2016 ja täydellinen kilpailu toimialalla olisi vuodesta 2020 lukien. Tanskan luotsijärjestö jatkaa työtään tulevan toiminnan saamiseksi selkeämpään ohjaukseen ja valvontaan.

## Norjassa luotsikuljetukset kilpailun alaiseksi

Norjassa luotsikuljetukset siirtyvät vähitellen kilpailun alaiseksi, alkaen vuoden 2015 alusta. Norjassa on myös selvitetty ns ”shore based pilotage”-järjestelmää, mutta sen huomattavista laskennallisista kustannuksista johtuen nykyistä luotsausjärjestelmää pidetään edelleen kustannustehokkaampana toimintamallina.

Ruotsissa haetaan luotsaustominnessa kustannusvastaavuutta korottamalla vuosittain luotsausmaksuja 5% vuoteen 2016 saakka. Ruotsissa ei käydä keskustelua toiminnan kilpailuttamisesta.

Norjalainen EMPA:n presidentti **Stein-Inge Dahn** esitteli EMPA:n viimeaikaista toimintaa, koskien satamapalveluasetuksen käsittelyä Euroopan Unionissa. Siinä Stein-Ingén henkilökohtainen panos on ollut merkittävää kun Euroopan neuvoston

työryhmissä on käsitelty satamapalveluasetusta, missä suurin osa palveluista tulisi markkinaehtoisiksi. EMPA on ajanut toimintamallia, missä luotsaus jäisi näillä näkymin soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä näkökanta hyväksyttiin ministerineuvoston kokouksessa lokakuussa.

TT



Mannerheimin ”Neljän tuulen tuvassa” vietettiin iltaa



# Pääjohtaja Vehviläiseltä virheellistä tietoa

Liikenneviraston toimialaan kuuluvat entisen merenkululaitoksen, ratahallinnon ja tielaitoksen toiminnot lukuunottamatta meriturvallisuustehtäviä. Viraston pääjohtajana vuodesta 2012 on toiminut Stora Enson entinen logistiikkajohtaja **Antti Vehviläinen**. Pääjohtaja Vehviläinen kertoi yleisradion haastattelussa (Metsäradio 1.12.2014), että Saimaalla liikenteen kehittämisen suurimpana esteenä ovat kalliit luotsauskustannukset, johtuen pitkistä matkoista verrattuna meren rannikolla.

Pääjohtaja Vehviläinen jätti kuitenkin mainitsematta, että juuri tästä syystä valtio maksaa Saimaalla luotsautukea siten, että luotsausmaksu on 74% pienempi kuin meren rannikolla. Eteläisellä Saimaalla luotsausmaksu on esim. rannikolta Lappeenrantaan vain 340 euroa keskimäärin 8 tunnin luotsausmatkasta, eli huomattavasti rannikon satamia alhaisempi. Minkäänlaista tavaravolyymien ja laivausten ryntäystä eteläiselle Saimaalle rannikon satamia halvempi luotsausmaksu ei

kuitenkaan ole koskaan synnyttänyt, eikä yhtään laivausta siirry Lappeenrantaan vaikka luotsi tekisi työnsä kanavalla ilmaiseksi. Suurin ongelma Saimaan laivakuljetusten jämähtämiseen nykyiselle tasolle johtuu liikenteen pysyvistä kausiluontoisuudesta ja pienistä tavaravolyymeista, eikä luotsausmaksusta.

Yhtä virheellinen on myös Vehviläisen haastattelussa antama käsitys, että joku hollantilaiskapteeni olisi käynyt Joensuussa 700 kertaa. Korkeintaan kyseisen varustamon kaikkien alusten yhteismäärä voisi tuo määrä olla, mutta niissäkin päällikkö viettää aikansa pääosin hytissään toimistotehtävissä ja siinä ei paljon väylätuntemus kohene. Eikä siihen päälliköillä halujakaan löydy kun luotsipalvelu Saimaalla on aina ollut huipputasoa. Liikenneviraston pääjohtajalta toivoisi hieman selkeämpää perehtymistä luotsaustoimintaan ennenkuin vähättelee ja kyseenalaistaa sen merkitystä meriturvallisuuspalveluna.

toimitus



## Luotsiliiton puheenjohtaja Antti Rautava täytti 50 vuotta



Antti Rautava mieliharrastuksensa parissa

Luotsiliiton puheenjohtaja ja Hangon luotsiaseman luotsi Antti Rautava täytti 50 vuotta 1.12.2014.

Antti ja vaimo Kia lapsineen asuttaa vanhaa rintamamiestilaa Hangon Lappohjassa, missä isännän tapaakin useimmiten joko traktorin satulasta tai syöttämässä tilan eläimiä, joista uusimpana kokeiluna viime kesältä olikin kahden kesäpoissun kasvatus.

– Pientilallisen arkinen työskentely tuokin terveellistä vastapainoa liiton puheenjohtajan joskus henkisesti stressaavalle arjelle, toteaa Rautava.

Antti on syntynyt Sonkajärveltä ja nuoruusvuodet kuluivat Tervossa Pohjois-Savossa. Kuopion Musiikkilukion jälkeen 1984 oli edessä armeija ja puolustusvoimista tuli myös Antti Rautavalle ensimmäinen pidempi työpaikka. Merisotakoulusta valmistuttuaan Anttia alkoi kiinnostaa myös kauppalaivasto, mistä esimakua oli syntynyt lyhyillä lomasijaisuuksilla kauppalaivoilla. Merikapteenin tutkinnon hän suoritti Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa v. 2000. Viimeiset vuodet ennen merenkululaitoksen palveluun siirtymistään Antti Rautava palveli päällikkönä pientonnistossa. Luotsiksi Antti Rautava tuli v. 2004 ja Luotsiliiton toiminta ja aktiivinen mukanaolo liitossa alkoi välittömästi. Luotsiliiton puheenjohtajaksi Rautava valittiin v. 2008.

Luotsiliiton puheenjohtajana Antti Rautava on saanut toteutettua tärkeimmän tavoitteensa ja vuosikausia toimintaa haitanneen epätasa-arvoisen palkkauspolitiikan, mikä pääpiirteittäin saatiinkin ratkaistua reilu vuosi sitten ja on saatu Luotsiliittoa tyydyttävään ratkaisuun.

Arkisista harrastuksista työn vastapainona miehisintä Antille on metsästys. Jokasyksyisenä se ja luonnossa liikkuminen toimii parhaana terapeutina ja arkisten paineiden tasaajana. Antti Rautava on myös intohimoinen vapaapalokuntalainen, missä hän nykyisin toimii vanhempana sammutusmiehenä Lappvik FBK/ Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksella. Hälytyksiä vapaapalokuntalaiselle tulee keskimäärin pari kertaa viikossa.

– Nuoruuden haaveena minusta pitikin tulla palomies-sairaankuljettaja, mutta osittainen sattuma johdatti minut armeijaan, joten nuoruuden haavetta tässä vapaaehtoistyössä saa nyt myös toteuttaa, kertoo Rautava.

Antti Rautavan syntymäpäiviä juhlittiin Helsingissä läheisten ja ystävien seurassa.

TT



## Pekka Karppasen kesällä ottama valokuva erottui parhaiten kun etsimme fb:ssä valokuvaa "Superkuusta"

Archtech Helsinki Shipyardin vanha nosturi antaa kuvalle hienon merellisen perspektiivin.



Tämä on otettu kesällä ravintola Salven terassin kulmilta siten, että Archtech Helsinki Shipyardin vanha nosturi antaa perspektiiviä. Kamera Canon EOS 7D, linssi Canon EF 70-200mm f/2.8 L IS USM II + Canon EF 1.4X III -telejatke, mikä tekee kinofilmivastaavaksi 448 mm. Kuvaa on rajattu ja terävöitetty photoshopissa.

## Finnpilot 10 vuotta

tilaisuus  
Tampereella  
oli vuoden kohokohta

Suuret kiitokset  
hallinnon henkilöstölle  
onnistuneista järjestelyistä  
ja yhteisistä hetkistä!



Amazing Manserace vaati myös  
kiipeilytaitoja, puussa menossa  
Jan Nordström Helsingistä



Tulkintaa karaokerastilla: **Michael Laurin** Helsingistä, **Lena Sundman** luotsinväilyksestä, **Ulf Bergman** Saaristomereltä, **Dick Strandell** hallinnosta, **Eino Tammiranta** Perämereltä ja **Kari Kosonen** hallinnosta. Karaoken tuomaroi **Sami "Tartu mikkiin" Hintsanen**. toimitus



## Timo Sylvänne ja Suomen merenkulun kultaiset vuodet

Kirjan julkaistamistilaisuus järjestettiin Vuosaaren merimieskeskuksessa 2.12. 2014

Merimieskirkon ja MEPA:n yhdessä järjestämä tilaisuus Vuosaaren merimieskeskuksessa loi arvokkaat puitteet Timo Sylvänteen uusimman kirjan julkistamistilaisuuteen.

Luotsikirjasto oli mukana kustantamassa radiosähköttäjä Timo Sylvänteen uusinta kirjaa "Ääniä mereltä". Kirjan kertomuksista vastaa Timon lisäksi joukko merenkulun ammattilaisia, joiden omakohtaiset kokemukset laivoilta antavat viitteitä vahvasti koetuista elämyksistä ja vuosista ns. villin linjan laivoilla ja elämästä aikakaudella, missä merenkulku ja laivanvarustus oli vielä vahva kansallinen elinkeino Suomessa. Nämä kultaiset merenkulkumme vuodet ovat menneisyyttä, mutta elävät onneksi vahvasti vielä veteraanien muistoissa ja nyt näissä Timo Sylvänteen uusimmissa kirjoissa. Tarinoista löytyy myös vanhempaa sodanjälkeistä unhoon jäänyttä tietoa mielenkiintoisista merikohtaloista, mistä aiemmin ei ole kirjoitettu. Kirja on hieno lukuelämys jokaiselle nykypäivän merenkulkijalle.

Kirjaa voi tilata suoraan Timo Sylvänteen sivuilta [www.aanimeri.fi](http://www.aanimeri.fi)

TT



Merikirjailija ja ex radiosähköttäjä Timo Sylvänne on merenkulkijoille tuttu Vapaavahti-lehden kirjoittajana



Kirjan kirjoittajat ja luotsikirjaston edustaja yhteiskuvassa

## Ote kirjasta Ääniä mereltä



Kirjan kuvitusta: CLIO lähdössä Kotkan satamasta

Kuva: Sea-Foto/Hannu Laakso

## Paavo Tukkimäki Paita märkänä pyhällä asialla Jo alku oli hankalaa

Elämän ensimmäinen rahtilaivamatka Kotkasta Lontooseen oli koettelemus.

"Kuutta pallia", toivotti satamapalvelija, joka irrotteli FÅA-varustamon Clion köysiä Kotkan satamasta. Mutta ei tuo kuusi pallia eli kuuden boforin tuuli mihinkään riittänyt, sillä jo Itämeri oli kovin kuoppainen ja Pohjanmerellä Clia koetteli syksyn ensimmäinen myrsky kahdeksan yhdeksän boforin tuulineen.

Matka tuli ruuan suhteen varustamolle tosi halvaksi. Matkustajan paikka kipparin pöydässä pysyi valtaosin tyhjänä, ja punkassaan puolikuoli-aaksi vatkautuneen pasaseerin päiväannos oli pullo tai pari jaffaa.

"Kyllähän meillä matkustaja oli, mutta liekö tuo jo kuollut, kun ei ole näkynyt", vastasi jäyhään tyyliinsä Clion yliperämies merimiespastori Ismo Saarikoskelle, joka oli tullut satamaan uutta assistenttia vastaan.

Vaan vielä paljon, paljon pahempaa kuin kuoppainen meri oli tulossa!

Kirkon pikkubussi lähti ensimmäisenä työltä heittämään porukkaa takaisin laivalle kolmen peninkulman päähän Purfleetiin. Menomatalla ajoi Ismo, takaisin tulosta oli sovittu, että olisi uuden assistentin aika harjoitella ajamista.

Ford Transit -pienoisbussi oli outo kalu tavallisen henkilöautoon tottuneelle. Ja siihen päälle tuli vielä tuo toinen ja suurempi riesa, vasemmanpuoleinen liikenne, jonka vilkkaus oli jotakin aivan muuta kuin kotikulmien eteläpohjalaisessa pikkukaupungissa. Tuskan hiki tunki pintaan pitkin matkaa, jota tehtiin selkä märkänä.

Ensimmäisen ajomatkan vaivat kruunasi vielä viimeinen koettelemus kirkon kulmalla: Rotherhit-hen tunneli, joka tuntui rakennetun lähinnä kahden kottikärryn kohtaamista varten. Kun vähän isompi auto sattui tulemaan tunnelissa kirkon busseja vastaan, kuskista tuntui vielä myöhemminkin, ettei väliin mahdu kuin tulitikku – toki onneksi sentään poikittain eikä vain pitkittäin.

Ismo oli istunut tyynen rauhallisesti sananmukaisesti pelkääjän paikalla. Perillä kirkolla hän kommentoi tuoreen kuskien ajosuoritusta: "Välillä mentiin aika lähellä muita." Tottumattoman oli vaikea hahmottaa pikkubussin mittoja, mutta onneksi ei sentään kolhittu ketään.

Kun auto oli saatu kirkon pihaan ja ensimmäinen työpäivä oli takana, oli tuore assistentti valmis kokoamaan kimpsunsa ja kampsunsa ja matkustamaan kauhun kangistamana saman tien kotiin. Paidasta olisi voinut puristaa pesuvadillisen tuskan hikeä, tai kun näin hurskaassa lehdessä liioittelu on erityisen rumaa ja synnillistä, niin melkein kahvikupillisen – tai ainakin teelusikallisen.

Vaan joko sisu voitti tai häntä koipien välissä kotiin palaamisen häpeä olisi ollut liian suuri, ja harjoittelu jatkui. Pian tulija oli jo valmis vakaumuksen syvällä rintaäänellä vastaamaan usein toistettuun kysymykseen, oliko vasemmalla ajaminen vaikeaa.

"Ei ollenkaan, kun kaikki muut tekevät samoin!"

Tuossa virkkeessä on myös jokin syvällisempi totuus ja opetus, suoranainen saarnan aihe, kun vain tietäisi, mikä se on.

Kirjoittaja aloitti parivuotisen kautensa Lontoon merimieskirkon assistenttina lokakuussa 1971.



# Viiden tähden satama palveluksessasi



## Lyhyesti



### Puheenjohtaja Rautava tapasi ministeri Risikon

Satamapalveluasetus on menossa EU:n parlamenttikäsittelyyn ja luotsausta koskevien kysymysten merkeissä Luotsiliiton puheenjohtaja Antti Rautava tapasi ministeri Paula Risikon 25.9. Ministeri Risikko oli menossa ministerineuvoston kokoukseen 8.10. täsmentämään Suomen linjauksia satamapalveluasetuksesta.



### Hallituksen puheenjohtaja joutui eroamaan

Muun muassa kummipojan työuran edistäminen oli jo hieman liikaa ja kummitädille tuli lähtö kaikista valtion yhtiöiden hallituksista.

Viime vuoden lehdessämme kirjoitimme, kuinka kauppaneuvos Suonoja antoi kenkää luotsien hallitusedustajalle Antti Rautavalle, jonka hallitusaktiivisuus oli Suonojalle ongelma.

Tänä vuonna tulikin ongelmia oman toiminnan kanssa ja häpeällinen ero oli edessä.

toimitus



## Kunniamerkit

Itsenäisyyspäivänä 2014 myönnetyt kunniamerkit

**Suomen Valkoisen Ruusun ansioristi /  
Förtjänstkorset av Finlands Vita Ros orden**

**Martikainen**, Matti Markku,  
alueluotsivanhin, Kotka  
**Rautava**, Antti Sakari, luotsi, Hanko

**Suomen Leijonan ansioristi /  
Förtjänstkorset av Finlands Lejons orden**

**Bergman**, Dan Gunnar, luotsi, Åbo  
**Tuomisto**, Mauri Tapio, luotsi, Lappeenranta

**Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein /  
Medalj av I klass med guld Kors av Finlands Vita Ros orden**

**Jalonen**, Tero Kalevi, luotsikutterinhoitaja,  
Lieto  
**Söderström**, Rolf Martin, luotsi, Hangö

**Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali /  
Medalj av I klass av Finlands Vita Ros orden**

**Johansson**, Tore Petter, luotsikutterinhoitaja,  
Nauvo  
**Valli**, Markku Juhani, emäntä-siivooja, Hamina



Orrengrundin entinen luotsivanhin ja virkeä eläkeläinen **Raimo Kotro** (81 v.) kävi tarkastuskäynnillä kesällä Orrengrundin luotsiasemalla.

## Henkilö



Kuva Janne Palmu

## 100 vuotta meripalvelua siirtyi eläkkeelle Kotkassa

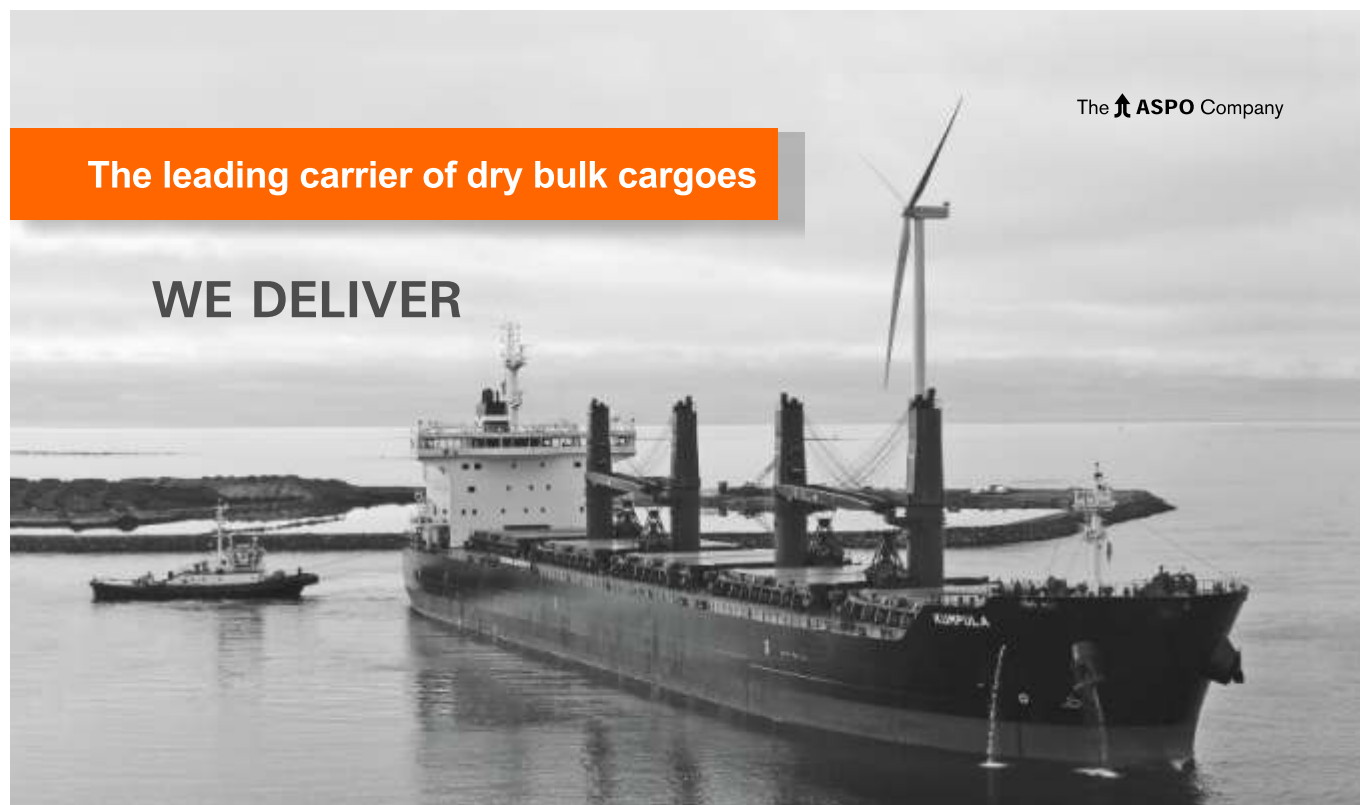
Merikapteenit **Tuomas Kaprio** ja **Jouko Peltola** siirtyivät poikkeuksellisen pitkään työelämässä palvelun jälkeen eläkkeelle v 2014. Molemmat lähtivät merille v. 1964 laivapojaksi ja päättivät laivapalvelunsa päällikköinä kun siirtyivät merenkululaitokseen luotsin tehtäviin. Yhtenäistä meripalvelua luotsin tehtävät mukaan lukien

molemmille kertyi 50 vuotta. Raikas meri-ilma tuskin selittää näin pitkää työssäjaksamista vaativassa ammatissa. Kohtuullinen liikunta ja terveet elämäntavat sekä luotsin hieno ammatti selittää paremmin jaksamista.

TT

The leading carrier of dry bulk cargoes

WE DELIVER



The **ASPO** Company

**ESL Shipping**

ESL Shipping Ltd - Lintulahdenkuja 10, P.O. Box 91, FI-00500 Helsinki  
Phone: +358 9 5211, fax: +358 9 521 9999, email: chartering@eslshipping.com

**FREEPORT**  
[www.freeport.fi](http://www.freeport.fi)

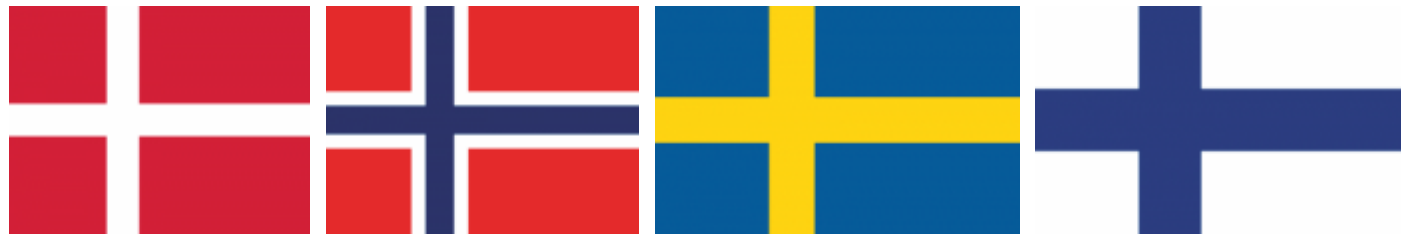


Delivering your strategy.

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

**PORT OF KOKKOLA**  
WELCOME TO THE NR 1. BULKPORT IN FINLAND  
Kantasatamantie 50 FI-67900 KOKKOLA  
Puh. 06-8242 400 Fax 06-8242 444  
[satama@kokkola.fi](mailto:satama@kokkola.fi) [www.portofkokkola.fi](http://www.portofkokkola.fi)





# De nordiska ländernas lotsmöte ordnades i Hangö

Alla de nordiska ländernas lotsorganisationer representerades av sina ordförande vid det två dagar långa mötet som hölls i augusti i Hangö. Från Danmark kom **Bjarne Jensen**, **Jan Magne Forsse** från Norge, **Patrik Wikand** från Sverige och **Antti Rautava** från Finland. På plats var dessutom från Norge EMPA:s president **Stein-Inge Dahn**, samt övriga funktioner från de nordiska lotsorganisationerna. Hangö hamn hade för delegaterna ställt upp trivsamma konferensutrymmen där också en uppfriskande bastu stod till förfogande.

## Lotsningseffektivitetsundersökningen väckte intresse

Lotsförbundets viceordförande **Kaj Hahtonens** föredrag om den av Ab Finnipilot beställda undersökningen av lotsningseffektiviteten, på den baserade mätinstrumenten samt effektivitetens kontinuerliga uppföljning väckte diskussion och

intresse, att döma av delegaternas repliker. Vår gemensamma slutledning var, att effektivitetens uppföljning enligt en vetenskaplig analys som denna, ger fördelaktigt och användbart stoff också för en digrare nordisk utvärdering. I stället för antaganden och påståenden är det viktigt att förmedla tydliga effektivitetssiffror till myndigheterna och intressegrupperna.

## Danmark öppnar lotsningen för konkurrens

Det danska parlamentet godkände på sommaren 2014 en lag som gradvis öppnar lotsningen för konkurrens med början år 2016 i syfte att det i branschen råder full konkurrens fr.o.m. år 2020. Danmarks lotsförbund fortsätter sina strävanden att få klarare administration och övervakning för den framtida aktiviteten.



## Norge öppnar lotstransporterna för konkurrens

I Norge ska lotstransporterna småningom öppnas för konkurrens, fr.o.m. början av år 2015. I Norge har man också utrett det s.k. shore based pilotage-systemet, men p.g.a. dess anmärkningsvärda kostnader beräknas än så länge det nuvarande lotsningssystemet vara den ekonomiskt effektivaste modellen.

I Sverige strävar lotsningsverksamheten efter kostnadsbalans genom att höja lotsningstariffen med 5 % per år fram till 2016. I Sverige har verksamhetens öppning för konkurrens inte diskuterats.

Norges EMPA:s president **Stein-Inge Dahn** presenterade EMPA:s aktuella verksamhet rörande hamnserviceförordningen inom Europeiska Unionen. Stein-Inges personliga insats har varit betydelsefull då Europarådets olika utskott har behandlat

hamnserviceförordningen där merparten av tjänsterna skulle omfattas av marknadsvillkoren. EMPA har arbetat för en modell, där lotsningen skulle hållas utanför tillämpningsområdet. Denna ståndpunkt godkändes också av ministerrådets möte i oktober.

TT





# Isbrytaren Tarmo tog en fullträff i Kotka under vinterkriget

Kommendörkapten Komsa hade redan i det första mobiliseringsskedet i oktober befordrats till militärkommendör ombord på isbrytaren Tarmo. Sjöfartsstyrelsens ordinarie personal betraktade givetvis handlingen med dystert sinne, men allt sedan mobiliseringen hade samarbetet mellan de gamla sjöbjörnarna och militärkommandot löpt utan problem.

Isbrytaren Tarmo löpte in i Kotka hamn den 16 januari år 1940, med egentlig destination Sommarö, där hon skulle beskjuta fiendens fartyg och täcka en insatsstyrka om 90 man som skulle landstiga på ön. Tarmo var bestyckad med två 120 millimeters kanoner, en 20 mm dubbelautomatkanon samt luftvärnsmaskingevär. Natten därpå lade Tarmo ut med lots ombord i dålig sikt. Termometerens kvicksilver sjönk lägre än - 40 grader, vilket betydde att

de stora kanonerna frös fast och inte rörde sig någonstans. Kommendörkapten Komsa, lotsen och fartygsbefälet konstaterade, att det vore bäst att återvända till Kotka för att värma upp kanonerna. Ute på öppna havet kunde man ändå inte stanna om vinden skulle tillta.

Meningen var att förstöra det ryska fraktfartyget Kazakstan som låg vid Sommarö strand och att sända den 90 man starka specialtruppen över isen för att inta ön. Ryssarna kände till lagets utveckling och beordrade isbrytaren Jermak att öppna en isränna kring ön för att förhindra landstigningen. Tillika kallade Jermak flygvapen till platsen. På 13 kilometers avstånd från Sommarö öppnade Tarmo eld med sin akterkanon mot de annalkande flygplanen, men kanontornet vände inte mer än 40 grader i kolden och man kunde inte ge eld med de stora



Tarmo 1940

Marskalk Mannerheim kom också ihåg sjömän och Lotsverket i sin dagorder efter vinterkriget

## Överbefälhavaren tackar handelsflottan och lotsverket.

Överbefälhavaren för försvarsmakten har den 30. 12. 1940 givit följande dagorder:

Vårt lands livsnerv ledde under det gångna kriget över haven. Utan dröjsmål hämtades sjöledes till vårt land all den stora mängd krigs- och annan materiel, som vårt försvar och vårt land behövde.

Vårt lands handelsflotta utförde genom dessa transporter ett ärofullt och tacknämligt arbete.

Detta arbete var ej lätt. Farvattnen voro ofta stängda av minor och våra fartyg blevo på många håll utsatta för luftanfall. Trots detta vajade Finlands blåvita korsflagga även på fjärran vatten.

Jag giver mitt uppriktiga erkännande åt befäl, underbefäl och manskap vid Finlands handelsflotta för deras offervillighet och deras entusiasm för vår frihet. Många av eder vände aldrig åter till hemlandets hamn.

Jag tackar även alla som tjänstgjort vid lotsverket och vilka alltid med ansvarskänsla fullgjorde sina uppgifter samt även den personal, som troget stod på sin post i rederierna.

Jag tillönskar vår handelsflotta fortsatt framgång och nit i fäderneslandets tjänst.

dubbelkanonerna samtidigt. Också andra problem uppdagades i akterkanonerna, varför kommendörkapten Komsa beslöt att inte ge sig in striden och man beslöt att återvända till Kotka, där isbrytarens arsenal kunde repareras för ett nytt försök senare.

## Tunga förluster

På returfärden 18.01.1940 jagades Tarmo av ett fiendeplan, som ändå inte fick in någon träff på fartyget. Vid middagstiden lade Tarmo till vid kolkajen i Kotka hamn, där attackförbandet, lotsen och resten av den utomstående personalen lämnade fartyget. Manskapet som stannade ombord flyttade sig till massen i isbrytarens för. I samma stund gjorde det ryska bombplanet som hade jagat Tarmo under returfärden ännu en sista attack och lyckades fälla två bomber just i Tarmos för. En bomb trängde genom däck och exploderade i matsalen, omedelbart dödade 39 personer och sårande 11 stycken. Av de dödade var tio Sjöfartsstyrelsens anställda.

Isbrytaren Tarmo var den enda i sitt slag, vars manskap stupade i en krigsaktion och hennes fallna hjältar vilar på Kotka kyrkas gravgård under en minnesstod. Tarmo själv led ändå inga desto större strukturella skador och hon reparerades raskt. Isbrytarens maskineri ändrades år 1950 från koldrift till oljedrift och hon tjänstgjorde i isbrytningsuppdrag fram till år 1970.

Isbrytaren Tarmo är idag museifartyg i Kotka och samtidigt ett minnesmärke över sina stupade hjältar.

TT





## TUTKINTAA VAI HUTKINTAA

Kun onnettomuus tapahtuu, niin sitä seuraa usein tutkinta syiden selvittämiseksi ja niistä oppimiseksi. Oleellista olisi kaikilta osin asiantunteva menettely ja että tutkinta olisi objektiivista vailla yksittäisiä käsityksiä. Tutkimuksen perusteella päädytään usein suosituksiin toimintatapojen korjaamiseksi; tässä osiossa on mahdollista esittää tutkijoiden käsityksiä.

Tutustuminen erääseen onnettomuus-tutkintaan vahvistaa edellä mainitun. Tutkinta toteaa, että tapahtuman syynä oli se, ettei aluksen henkilöstöllä ja luotsilla ollut yhtenäistä kuvaa reittisuunnitelmasta ja luotsin poistumisesta alukselta. Aivan selvää on, että onnettomuuden syy oli epäon-nistuminen aluksen ohjailun hallinnassa. Kova tuuli ja merenkäynti edesauttoi merkittävästi tapahtumien kehitystä. Selvää

tietenkin on, että onnettomuudet ovat monen asian summa ja usein ikään kuin ketjureaktio. Näin oli tässäkin tapauksessa mutta väite yhtenäisen kuvan puuttumisesta ei ole syy eikä seuraus, joka ei edes pidä paikkaansa.

Reittisuunnitelma on suunnitelma. Se ei yleensä toteudu syystä tai toisesta, koska tilanteet vaihtelevat. Yllätyksiä tulee, jotka useimmiten selvitetään moitteetta ammattitaidolla. Viivan seuraaminen ei ole välttämättä ammattitaitoa - robotti seuraisi viivaa mutta siihen ei vielä ole valmiuksia. Inhimilliset tekijät ovat läsnä.

Vaikuttaa siltä, että tutkinnat sisältävät varsin paljon tutkijoiden subjektiivisia käsityksiä ja ennakoasenteita. Tutkinta muuttuu hutkinnaksi. Päämäärä katoaa.

toimitus



For GoodStories

**RAUANHEIMO**

Logistics

**Merenkulun ja elinkeinoelämän palveluyritys**

**Serviceföretaget för både sjöfarten och näringslivet**

- ahtaus-jahuolintapalvelut
- varustamopalvelut
- kansainvälisetmaa-jamerikuljetukset
- stuveri-ochspeditionsservice
- rederiservice
- internationellaland-ochsjötransporter

OyM.RauanheimoAb, PL254, 67101 Kokkola | Puh. (06) 8265300  
www.rauanheimo.com

for  
**goodStories**

**KEMIN SATAMA**

Port of Kemi

**Väylä Pohjois-Kalottiin**

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

Ajoksentie 748, 94900 Kemi – Puh. +358 (0)16 258 100 – [www.portofkemi.fi](http://www.portofkemi.fi)

**C&C PORT AGENCY FINLAND OY LTD**

Cargo & Cruise

*Leading ship agent, covering all Finnish ports*

[www.portagency.fi](http://www.portagency.fi)



Oy YXPILA Hinaus -Bogsering Ab



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@anvianet.fi

## 60-vuotias satamaoperaattori – Rahjan Huolinta



Satamaoperaattorina Kalajoen Rahjan satamassa toimiva perheyhtiö Rahjan Huolinta Oy on palvellut asiakkaitaan jo 60 vuotta. Yhtiöllä on siis pitkät perinteet ja vahva kokemus satama- ja meriliiketoiminnoissa.

Rahjan Huolinnan ydintoimintaa ovat kaikki satama-agentille kuuluvat työt. Näitä ovat muun muassa kauppa-aluksille, varustamoille, miehitysfirmoille ja lastinantajille tarjottavat moninaiset palvelut.

Rahjan Huolinnalla on asiakaslähtöinen palvelukonsepti, jonka mukaisesti se haluaa palvella asiakkaitaan viimeisen päälle hyvin kaikissa satamaoperoitiin liittyvissä asioissa.



Satamatie 395, 85180 Rahja, puh. 020 7769 360, 24 h päivystävä puhelin 020 7769 363  
agency@rahjanhuolinta.fi, shipping@rahjanhuolinta.fi, www.rahjanhuolinta.fi



## Merikapteeni Ylermi Luukko 1944-2014

Suuri persoona **Ylermi Luukko** on poissa. Päivänvalon Ylermi näki ensimmäisen kerran rajan taakse jääneen Rautjärven kunnan Ilmeellä. Päivänvaloa hän katseli myöhemmin myös lentokoneen ohjaimissa pilvien yläpuolella, suorittaen mm. kulolentoja. Lentäminen oli rakas harrastus. Ensimmäisestään Ylermi oli merenkulkija. Merimiesuransa hän aloitti kauppalaivastossa kansioppilana. Merenkulkua Ylermi Luukko opiskeli Raumalla, valmistuen merikapteeniksi vuonna 1970. Siellä allekirjoittanut tapasi Ylermin ensimmäisen kerran. Myöhemmin selvisi että kohtasimme jo viisikymmentäluvun lopulla Turun satamassa, Ylermi oli nuorukainen joka matalapainerenkaisella polkupyörällä polki satamassa ja toimitti pieniä palveluksia merimiehille Chesterfield-palkalla.

Ylermin tiedonjano oli loputon, kiinnostus kirjoihin ja niiden sisältämään tietoon alkoi nuorena. Kiinnostuksen kohteita oli valtavasti, musiikki ja soittaminen oli tärkeää läpi elämän. Hän säästi Shanty singersissä, soitti viulua, selloa ja pianoa. Merikouluaiikana jopa Rauman kaupungin orkesterissa. Musikaalisena hän oli myös radioamatööri.

Merenkulun rautaisena ammattilaisena hän siirtyi kauppalaivastosta Turun apulais-luotsipiiripäälliköksi ja sittemmin luotsiksi. Luotsin

työnsä ohessa Ylermi toimi Masa Yardsin ja Wärtsilän koeajo-päällikkönä. Hän oli myös Merenkululaitoksen valtuuttama kompassitarkastaja.

Ylermi Luukko oli suorapuheinen mies. Mielipiteensä hän esitti rehellisesti, tarkoittamatta kuitenkaan loukata ketään. Yllän mielestä "liberaali ihminen on sellainen jolla ei ole yhtään omaa mielipidettä". Ylermi ei ollut liberaali. Karskin ulkokuoren alla oli kuitenkin herkkä ja hyväsydäminen mies joka oli aina valmis auttamaan.

Luotsin työstä eläkkeelle jäätyään Ylle matkusti paljon, matkaten rajan takaisessa Karjalassa ja junalla Venäjän halki Kiinaan. Omalla moottoripyörällä matka taittui Suomessa. Vielä heinäkuussa Ylle matkusti tyttären pojan kanssa Yhdysvaltoihin lomalle.

Ylermiä jäi kaipaamaan kaksi tytärtä ja lastenlapset sekä suuri joukko ystäviä.

Ilmari Lähde  
Merikapteeni

Kirjoittaja on Ylermi Luukon  
pitkäaikainen työkaveri ja ystävä





Kuva Ari Saari

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 gångna året

och önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år

# Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

vuosikerta 67. årgång

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 Luotsiliiton sivuilla [www.luotsiliitto.fi](http://www.luotsiliitto.fi).

Päätoimittaja / Chefredaktör

Tapio Tuomisto

Ankkurikatu 6

53300 Lappeenranta

040 061 2876

[tapio.tuomisto@finnpilot.fi](mailto:tapio.tuomisto@finnpilot.fi)

Toimittajat / Redaktörer

Juhani Merilahti, Antti Rautava,

Teemu Leppälä, Kaj Hahtonen

Käännös / Översättning

Saliven Gustavsson

Taitto / Lay-out

Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri

Lprint / Kirjapaino Seppo Oy

## Luotsiliiton hallitus / Lotsförbundets styrelse

Puheenjohtaja / Ordförande

Antti Rautava

Lappvikinkartanontie 127

10820 LAPPOHJA

[antti.rautava@luotsiliitto.fi](mailto:antti.rautava@luotsiliitto.fi)

Varapuheenjohtaja / Viceordförande

Kaj Hahtonen

Pääskytie 15 A 4

90650 OULU

040 3526017

[kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi](mailto:kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi)

Iiro Isola

040 5798533

Juha-Pekka Heikkilä

040 7416683

Kaj Wikberg

Sami Saarinen

Martti Soinio

040 5540476

Keijo Lempiäinen

Pääluottamus mies / Huvudförtröendeman

Juha Sihvo

0400 925634

[juha.sihvo@finnpilot.fi](mailto:juha.sihvo@finnpilot.fi)

Varapääluottamus mies /

Vicehuvudförtröendeman

Iiro Isola

040 5798533

[iiro.isola@finnpilot.fi](mailto:iiro.isola@finnpilot.fi)



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](mailto:office@luotsiliitto.fi)

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare

Max Gustafsson

[max.gustafsson@luotsiliitto.fi](mailto:max.gustafsson@luotsiliitto.fi)

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets

hemsida

[www.luotsiliitto.fi](http://www.luotsiliitto.fi)

Webmaster Jouni Rätty





# ALFONS HÅKANS

[www.alfonshakans.fi](http://www.alfonshakans.fi)



*Helsinki, Suomenlinna*

*phone +358 400 521682*

*tero.hanninen@alfonshakans.fi*

## Suomenlinna Dry Dock

Lenght 120 m  
Width 20 m  
Depth 7,3 m

The shipyard offers services from turnkey projects to customer-tailored dockings. The repairs can also be carried out by the ship's crew and the client's sub-contractors if necessary.



*Turku, Ruissalo*

*phone +358 50 63305*

*repairyard.turku@alfonshakans.fi*

## Ruissalo Repair Yard

Slipway 150 t / 3.1 m  
Slipway 25 t / 2.5 m  
Engine workshop  
Steel workshop  
Winter storage facilities

The Ruissalo Repair Yard offers repair and storage facilities for small coastal vessels, workboats and pleasure crafts.

