

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2015

Finnpilotin IT-hankkeet

Luotsiliitto akavalaisen
YTY:n jäseneksi

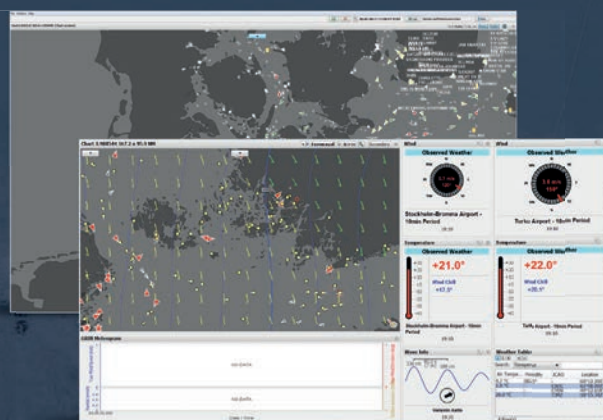
Luotsikutteri Tuikku
seikkailee jo Kiinassa



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

TÄRKEÄT TIEDOT KÄDEN ULOTTUVILLA

Korkeasuorituskykyiset
meriliikenteen ohjausjärjestelmät
vaativiin olosuhteisiin



Navielektro Ky
PL 137
20780 Kaarina

www.navielektro.fi


Navielektro

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
since 1946

Tässä numerossa

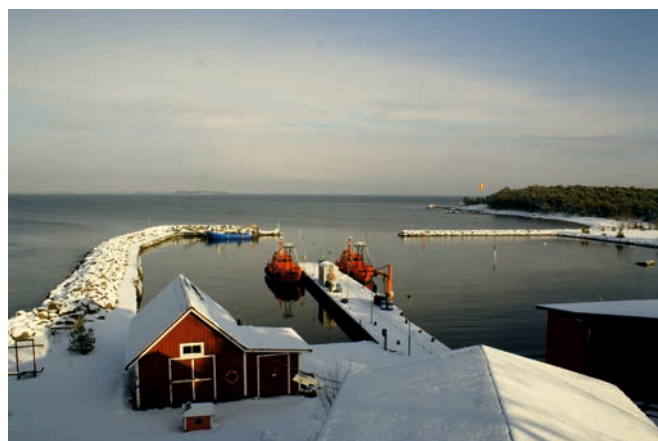
Pääkirjoitus	4	Ledaren	6
Päälouottamusmiehen katsaus	8	Huvudförtroendemannens översikt	11
Finnpilot kohti modernin työnteon mallia	14	Nordiskt Lotsmöte	50
Luotsiliiton edunvalvonta vahvistuu YTYssä	18	Jul i utterskärgården	53
Yö väylillä -tutkimus tuotti uutta tietoa yötyön kuormituksesta	20		
Jäänmurtaja Sisu ja kutteri Tuikku seikkailevat jo Kiinassa asti	24		
Liittokokous Tampereella	27		
EMPA kokous Portugalissa	28		
Reservin ylennykset ja kunniamerkit	30		
Arkistojen aarteita	34		
Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen	36		
Eläkkeelle lähtöä juhlittiin Puumalassa	40		
Turkish girl	45		
Joulu ulkosaaristossa	46		
In Memoriam	57		

Luotseille ylennyksiä

reservissä s. 30



Eläkkeelle lähtöjä
ja merkkipäiviä
s. 40



Kannen kuva Janne Palmu, Orrengrundin satama

Jäänmurtaja Sisu kirjan
kansikuvassa

luotsikutteri Tuikku s. 24





Johtamisen taito

**Yhtiössä on 75 johtajaa,
päällikköä tai esimiestä;
esimies noin neljää
työntekijää kohden.**

Asiantuntijaorganisaatiolla tarkoitetaan useimmiten yritystä, joka myy lähinnä tietoa ja ratkaisuja asiakkaiden ongelmiin. Yleisesti on todettu, että korkeatasoinen, vaikeasti korvattava henkilöstö asettaa johtamiselle erityisvaatimuksia. Asiantuntijan työhön ja rooliin liittyy vastuun lisääntyminen ja tietynlainen autonominen vapaus. Näin todetaan henkilöstön kehittämiseen erikoistuneen yritys Luotaimen nettisivuilla.

Maailma on muuttunut ja muuttuu koko ajan. Kun luovan työn merkitys kasvaa ja väestön koulutustaso nousee, herätään työpaikoilla yhä useammin perinteisen organisaatiomallin kankeuteen. Nykyinen johtamismalli kehitettiin jo satoja vuosia sitten, joten kyseenalaistaminen lienee ihan tervetullutta. Yksi nouseva trendi on organisaation madaltaminen ja väliportaain johdon poistaminen työpaikoilta. Erityisesti asiantuntijavetoisten alojen yrityksissä on alettu ymmärtää, että työ muuttuu mielekkäämmäksi kun vastuu omasta työstä ja kehittymisestä otetaan pois esimiehiltä ja annetaan

työntekijöille itselleen. Nykyisin on olemassa lukuisia esimerkkejä menestyvistä yrityksistä, joissa johdon ja työntekijöiden välinen esimiesporras on hävitetty organisaatiosta. Vaikka organisaatiosta puuttuisikin yksi johtajaporras, ei se tarkoita kuitenkaan sitä, etteikö työpaikalla olisi johtamista.

Asiantuntijaorganisaatiossa johtaminen on työtiimin palvelemista

Luotsausorganisaatio on asiantuntijaorganisaatio ja se on luonnostaan ollut myös itseohjautuva. Jostain syystä ja valitettavasti Finnpilotin johdossa asiat nähdään aivan toisella tavalla. Yhtiö näyttää keskittävänsä kaiken tarmon autoritääriseen linjaorganisaatiojohtamiseen. Finnpilotin kärkihankkeita on strategia-asiakirjan mukaan esimiesjärjestelmän kehittäminen ja esimieskoulutus. Esimiespainotuksen lisäksi näyttää siltä, että yhtiön painopisteessä on johtaminen; henkilöstöä jopa koulutetaan johtajatutkinnon saamiseksi. On tärkeää muistaa, että yhtäältä johtamiseen tarvitaan valtuudet ja toisaalta myös se, että vastuun tulee seurata valtuutusta. Tässä on syytä huomioda se, ettei luotsauslaki ja siinä säädetyt vastuurakenteet tunne esimiestä tai johtajaa mutta silti yhtiössä on 75 johtajaa, päällikköä tai esimiestä; esimies noin neljää työntekijää kohden.

Luotsiliitto on pitkään pyrkinyt keskustelunavauksiin yhtiön organisaation kehittämiseksi, joka ei ole syystä tai toisesta mitenkään onnistunut. Yhtiön keskusteluhaluttomuuden taustat eivät ole liiton tiedossa. Tässä kysymyksessä esiin on nousut omistajaohjauksen rooli sillä sekä yhtiön hallitus että toimiva johto toteaa jatkuvasti toteuttavansa vain ja ainoastaan omistajan tahtoa. Mikä se sitten on ja millä tavalla se muodostuu? Siitä ei ole yhtiön henkilöstöllä tietoa. Näiden kysymysten selvittämisessä tarvittaisiin ehdottomasti osaavaa ja avointa johtajuutta.

Vanhoja malleja tuulettamaan

Asiantuntijuutta edellyttävään työkuultuuriin erikoistuneet ammattilaiset eivät ole kaikkein organisaatiouskollisinta väkeä. Siksi johtamistapaan ja itse organisaatioon oikeuksineen ja velvollisuuksineen tulee vahvasti panostaa. Muuttuvassa työelämässä työntekijältä vaaditaan lähtökohtaisesti runsaasti joustavuutta, omatoimisuutta ja itseohjautuvuutta. On hyvä tiedostaa, että vastuun lisääminen kasvattaa työntekijän motivaatiota ja innostusta. Luotsausprosessit ovat olleet ilmeisesti tältä osin aikaansa edellä. Huomion ja säilyttämisen arvoista on Finnpilotin henkilöstön aivan poikkeuksellinen sitoutuminen työhönsä. Luotsit ja luotsiveneen kuljettajat muodostavat ikään kuin perheyhtiön. Tämä henkilöstö ei vain ole töissä yhtiössä, vaan kantaa huolta koko toimialasta. Tällaista työyhteisön sitoutumista ja paikallista tiimityötä pitäisi kaikin tavoin tukea.

Provosoivasti voisi todeta, että Finnpilotin organisaatorakenne on työn tuottavuuden, laadun ja työntekijöiden hyvinvoinnin suurin este. Rohkaisen edes miettimään, voisiko Finnpilotin organisaatorakennetta tuulettaa reippaasti ja voisiko siitä olla hyötyä.

Antti Rautava
puheenjohtaja

PS.

Digilisaatioajan esimies osaa hyödyntää teknologiaa yhteydenpidossa. Panostus teknologisiin innovaatioihin ei saa olla itsetarkoitus. Digitalisaatio antaa mahdollisuuksia perinteisten organisaatioiden sisäisten raja-aitojen purkamiseen. Tähän kaikkeen vaaditaan asennemuutosta.

Ledare



Ledarskapets konst

Detta har företaget

75 direktörer,

chefer eller förmän;

en förman på

cirka fyra arbetare.

Begreppet expertorganisation betyder vanligen ett företag, som närmast säljer kunskap och lösningar på kundernas problem. Det är allmänt konstaterat, att en högkvalitativ, svårersättlig personal ställer särskilda krav på ledarskapet. Expertens arbete och roll kommer med ökat ansvar och viss autonom frihet. Sålunda konstateras på nätsidorna hos Luotain, ett företag som specialiserar sig på personalutveckling.

Världen har förändrats och förändras hela tiden. Då det skapande arbetets betydelse tilltar jämsides med befolkningens utbildningsnivå, vaknar man på arbetsplatserna allt oftare till den traditionella organisationsmodellens rigiditet. Den nuvarande ledarskapsmodellen utvecklades redan för sekler sedan, så därför torde ifrågasättandet vara hjärtligt välkommet. En stigande trend är att minska organisationens omfång och avskaffa de administrativa mellanstegen från arbetsplatserna. Särskilt inom de expertisbaserade branschernas företag har man

börjat förstå, att arbetet blir mer tilltalande då ansvaret för den egna prestationen och arbetsutvecklingen flyttas från förmännen till de anställda. Idag ser vi otaliga exempel på framgångsrika företag, där chefsskiktet mellan ledningen och arbetarna har städats ut från organisationen. Även om organisationen är utan en administrativ mellanvåning, betyder det inte att verkstaden är utan ledarskap.

I expertorganisationen betjänas arbetslaget av ledningen

Lotsningsorganisationen är en expertorganisation som till sin natur också har varit självstyrande. Av någon beklaglig anledning är Finnpilots lednings synsätt alldeles annorlunda. Företaget ser ut att koncentrera ledarskapets hela kraftresurs på en auktoritär linjeorganisationsmodell. Finnpilots primära projekt är enligt strategidokumentet utveckling av förmansorganisationen samt förmansutbildningen. Utöver betoningen av förmanskapet ser det ut så, att företagets fokus är fäst på ledarskap; man rentav utbildar personalen med förmansexamen som mål. Det är viktigt att minnas, att för det första behöver ledarskap fullmakt och för det andra måste ansvar följa på fullmakten. Här är skäl att uppmärksamma, att lotslagen och de däri bestämda ansvarsstrukturerna inte igenkänner någon förmän eller chef men trots detta har företaget 75 direktörer, chefer eller förmän; en förmän på cirka fyra arbetare.

Lotsförbundet har redan länge försökt öppna diskussion med företaget om organisationens utveckling, men av ett eller annat skäl utan att lyckas. Orsakerna till företagets kommunikationsmotvilja känner förbundet inte till. I den här frågan har ägaradministrationens roll lyfts fram, eftersom både företagets direktion och operativa ledning har upprepat poängterat, att de endast och uttryckligen förverkligar ägarens vilja. Hurdan är den och hur tar den sig uttryck? Detta känner personalen inte

till. Klarhet i de här frågorna kan definitivt fås endast i en sakkunnig och öppen ledarskapsmiljö.

De gamla modellerna vädras

Proffs som specialiserar sig på en arbetskultur, som förutsätter expertis, är nödvändigtvis inte de allra mest organisationstrogna arbetarna. Därför är en satsning på organisationens rättigheter och förpliktelser mycket väsentlig. I det föränderliga arbetslivet krävs av den anställda allt mer flexibilitet, initiativförmåga och självstyrande. Man måste hålla i minnet, att ökat ansvar ökar också de anställdas motivation och engagemang. Lotsningsprocesserna har tydligen i det här avseendet varit för sin tid. Det avsevärda och bevaringsvärda är därför Finnpilots personals alldeles enastående yrkeshängivenhet. Lotsarna och lotsbåtarnas förare formar något av ett familjebolag. Denna personal är inte bara anställd av bolaget, utan bekymrar sig också om hela branschen och verksamheten. En sådan hängivenhet till arbetssamfundet och det lokala lagarbetet måste understödjas på alla sätt.

Lite provokativt kunde man konstatera, att Finnpilots organisationsbyggnad är arbetets, produktivitets, kvalitets och de anställdas välmågas största hinder. Därför uppmanar jag alla att begrunda, om man borde vädra och städa upp i Finnpilots organisationsstruktur och vilken nytta en storstädning kunde ha.

Antti Rautava
ordförande

P.S.

En förmän av digitaliseringsepoken kan utnyttja teknologin i kommunikationen. Men en satsning på teknologiska innovationer får inte vara ett självändamål. Digitaliseringen ger möjligheter att riva organisationernas interna hinder och öppna kommunikationens återvändsgränder. Detta kräver dock en rejäl attitydförändring.

Pääluottamusmiehen katsaus



Venäjä, Venäjä, Venäjä. Näin aloitti taannoinen puolustusministeri kohutun puheensa Yhdysvalloissa muutama vuosi sitten. Nykyään sama mies hääää Eteläranta kympin isäntänä hoidellen työmarkkina-asioita sieltä käsin. Venäjä on toki tärkeä meille luotsaustoimialalla työskentelevillekin, vaikka hiukan toisessa merkityksessä. Entistä ministeriä matkien haluan aloittaa kirjoitukseni teemalla, joka on ollut ajatuksissani päällimmäisenä ja konkreettisesti esillä koko kuluneen vuoden: Fokka, Fokka, Fokka!

Luotsinvälitys muutosten ristiaallokossa

Luotsinvälityksen henkilökunta on ollut koko kuluneen vuoden melkoisessa pyörytyksessä, eikä loppua sille ole näköpiirissä. Fokassa on käyty kahdet YT-neuvottelut tämän vuoden aikana. Ensin tammikuussa alkoi yhteistoimintaprosessi, jonka tavoitteena oli vähentää henkilöstöä viikonlopun vuoroista ja sitten keväällä alkoi ns. Fokan toimitalan siirtoa koskevat yhteistoimintaneuvottelut. Yhteensä näitä kokouksia lienee ollut lähes kymmenen.

Ensimmäisen, viikonlopun vuoroja koskeneen, yhteistoimintaprosessin alussa kävi ilmi vakavia puutteita Fokan työvuoro- ja vuosilomasuunnittelussa sekä työtuntien laskennassa tasoitusjakson aikana. Tämä havainto löi oman leimansa neuvotteluiden kulkuun, eikä varsinaisesta asiasta oikein voinut edes neuvotella ennen kuin henkilöstöresurssien todellinen tilanne oli selvitetty. Ongelma oli erikoinen: Työntekijöille ei ollut kertynyt tasoitusjakson aikana työtunteja tarpeeksi, mutta samanaikaisesti oli Fokassa tehty huomattavan suuri määrä ylityötä. Vajaus työtunneissa oli

henkilöstä riippuen noin 20-100, joka maksimissaan vastaa jo kahden ja puolen viikon työpanosta puolen vuoden aikana! Niinpä työvuorolistat tuli suunnitella siten kuin työehtosopimuksessa niistä on sovittu, huomioiden myös vuosilomat ja arkipyhät koko 26 viikon tasoitusjaksolle. Tähän kului oikeastaan koko talvi. Kun todelliset henkilöstöresurssit olivat selvillä, oli helppo todeta, että työnantajan esittämiin vuorojen vähennyksiin ei ollut tarvetta. Kesäkuussa voitiin todeta tämä prosessi päättyneeksi ja lopputuloksena oli, että työvuoroja ei vähennetty ja kaikki kolme työpistettä jatkoivat 24/7 mallilla.

Luotsiliitto esitti tammikuussa vaatimuksen, että Fokan tasoitusjaksojen mukaiset työtuntimäärät tulee tarkistaa viiden vuoden ajalta takautuvasti, koska on mahdollista, että joillekin on kertynyt tasoitusjaksoilla työtunteja enemmän kuin sopimus edellyttää. Nämä tulee korvata ylityönä viivästyskorkoineen. Tätä työtä ei ole vielä aloitettu. Vanheneminen on katkaistu 21.1.2015 ja kohta on tullut yksi vuosi lisää tähän urakkaan. Lisäksi on ilmennyt Fokan työvuorosuunnittelun ohjelmistossa virhe, joka pyöristää työtunnit väärin ja tämä on aiheuttanut sen, että eräitä haittakorvauksia on maksettu liian vähän. Nämäkin on tarkistettava takautuvasti.

Varsinainen yhteistoiminta-asia päättyi siis hyvin, mutta esille tulleita ongelmia ei ole kyetty vielä ratkaisemaan ja siitä olen hyvin pettynyt. Vuosilomasuunnittelussa ei ole päästy eteenpäin ja koko työvuorojärjestelmä ja -suunnittelu kaipaa remonttia. Vuonna 2014 Fokan henkilöstöstä noin kolmanneksella ei ollut vuosilomalain mukaista 14 vuorokauden mittaista yhdenjaksoista vähimmäis-

lomaa ja viikkolepomääräyksiä oli rikottu hyvin laajasti. Näihin lienee tullut jo korjaus, mutta edelleenkin tasoitustason työtunnit jäävät vajaiksi. Sinänsä tällä ei ole työntekijän kannalta merkitystä, se jää työnantajan tappioksi, koska miinustunteja ei tunneta. Tähän on työnantajan puolelta tarjottu ratkaisuksi työaikapankkia, mutta sellaista sopimusta en ainakaan minä tule tekemään, jossa työntekijä on puolen vuoden työskentelyn jälkeen velkaa työaikapankkiin kahden viikon työpäivät. Ei käy. Fokan työvuorojärjestelmä työaikamääräyksiin pitäisi panna täysremonttiin ja saada työvuorosuunnittelu sellaiseksi, että vajaatunteja ei kerry, lomat suunnitellaan ajallaan ja ylityötarve pysyy kohtuullisena. Lisäksi heille pitää sopia ikälisäjärjestelmä tai palkkaryhmät niin kuin on muillakin Finnpilotin työntekijöillä.

Keväällä alkoi myös Fokan toimitalan siirtämiseen tähtäävä yhteistoimintaneuvottelu. Työnantaja tulee siirtämään toimitilan Finnpilotin pääkonttorin yhteyteen kansakoulunkujalle. Neuvotteluissa keskityttiin lähinnä tilojen teknisiin ratkaisuihin, henkilöstön lepo-, sosiaali- ja ruokailutiloihin, työpisteiden sijoitteluun ja henkilökunnan auto-paikoitukseen, joka onkin oleellisen tärkeä asia jopa operatiivisestikin. Työvuorot tulisi suunnitella jonkin verran päällekkäin, että vuoron vaihdon yhteydessä voidaan vaihtaa kaikki tarpeelliset tiedot. Tämä ei onnistu, jos parkkipaikkoja on vain vuorossa oleville. Töihin tulevan ja sieltä lähtevän on voitava pysäköidä autonsa samanaikaisesti. Neuvottelussa sovittiin, että pienempi ryhmä hakee ratkaisua tila- ja pysäköintiongelmien.

Työtä on vielä paljon Fokan asioiden järjestämisessä. Asiat eivät hoidu itsestään. Olen ollut hyvin pettynyt tahtiin, jolla näitä esiin tulleita epäkohtia on yritetty ratkaista. Fokan henkilökunnalle toivon kärsivällisyyttä ja voimia jaksaa muutosten keskellä.

Luotsien edunvalvonnassa vanhat teemat toistuvat

Luotsien edunvalvonnassa ei ole kuluneen vuoden aikana ollut mitään erityistä. Tutut teemat toistuvat vuosi vuoden jälkeen. Muutamia erimielisyysneuvotteluita on käyty Viikko-viikko järjestelmästä ja lepoaikamääräyksistä. Vakioaiheita siis. Työnantajalla näyttää olevan tarvetta koetella

yhdessä sopimaamme työaikajärjestelmää erilaisin keinoin. On tullut myös ilmi, että työntekijät ovat eräissä tapauksissa sopineet esimiesten kanssa työaikamallista poikkeavia järjestelyitä. Valitettavasti työehtosopimuksemme ei sellaista mahdollista, vaikka se jossain tapauksissa saattaisi olla työntekijälle edullistakin. Sopimus on sopimus, ja siitä pidetään kiinni. Jos se osoittautuu huonoksi, niin sitten sitä täytyy muuttaa, mutta ei sitä voi voimassaoloaikanaan soveltaa miten huvittaa. Tässä korostuu esimiesten rooli. Heidän tulisi jo asemansa perusteella tuntea sopimusmääräykset ja pidättäytyä toimista jotka ovat työehtosopimuksen vastaisia.

Työnantajan kanssa käytiin periaatteellinen keskustelu luotsien työvuoron aikaisen vapaa-ajan määritelmästä. Työnantajalla on ollut jo pidemmän aikaa halua ulottaa direktiovaltaansa myös luotsien vapaa-ajalle. Onpa eräs johtoryhmän jäsen lausunut, että työviikolla ei ole vapaa-aikaa ollenkaan. Tämähän ei tietysti pidä paikkaansa. Työnantajan antama sivutyöohje viimein käynnisti neuvottelun tästä asiasta. Oli tarpeen löytää työnantajan kanssa yhteinen näkemys siitä, mikä on luotsin työaikaa ja mikä vapaa-aikaa. Työnantajan direktiovaltaa voi olla vain työaikana. Esille nousi myös kysymys varallaolosta. Työehtosopimuksemme on tässä hiukan epämääräinen ja tulkinnanvarainen. Luulen, että työviikon aikainen vapaa-aika on itse asiassa varallaoloa ja siitä olisi työaikalain mukaan sovittava varallaolokorvaus. Viimeaikaiset oikeuden päätökset muilla sopimusaloilla tukevat tätä käsitystä. Päädyimme työnantajan kanssa kirjaamaan yhteiseen muistioon vallitsevan käytännön, jossa luotsin työviikon aikainen vapaa-aika on lepoaikaa, jonka työnantaja voi työehtosopimuksen mukaisesti katkaista kutsumalla luotsin töihin. Muistion sanamuotoja hiotaan vielä niin, että molemmat osapuolet voivat sen hyväksyä.

Yleinen työmarkkinatilanne poikkeuksellinen

Kuluvan vuoden huhtikuusta lähtien yleinen työmarkkinatilanne on ollut poikkeuksellisen mielenkiintoinen. Tuleva pääministeri Sipilä yritti jo ennen hallituksen muodostamista yhteiskuntasopimuksella hakea "tuottavuusloikkaa" ja sitä kautta parempaa kilpailukykyä. Tällä hankkeella olisi ollut mielestäni realistinen mahdollisuus . . .

” Fokan

työvuorojärjestelmä

työaikamääräyksiin

pitäisi panna

täysremonttiin

... toteutua, jos aikataulu neuvotteluille olisi ollut järkevä. Tuottavuus pitää sisällään suuren keinovalikoiman ja niitä sopivasti yhdistellen olisi varmaan ollut mahdollista päästä kaikkia tyydyttävään tavoitteeseen. Neuvotteluille yhteiskuntasopimuksesta oli varattu kuitenkin vain muutama päivä ja oli selvää, ettei sillä aikataululla valmista tule.

Seuraava yritys oli sitten kesällä, mutta nyt otsikko oli vaihtunut ja haettiin kustannuskilpailukyvyn parantamiseen tähtäävää sopimusta. Tässä keinovalikoima on huomattavasti suppeampi, käsittäen oikeastaan vain palkkojen alentamisen tai työajan pidentämisen tai molemmat. Tätä on palkansaajien huomattavasti vaikeampi hyväksyä. Neuvotteluiden vauhdittamiseksi ja palkansaajajärjestöjen painostamiseksi hallitus valmisti ns. pakkolakipaketin, joka pitää sisällään erilaisia elementtejä palkkojen alentamiseksi, työajan pidentämiseksi ja sopimusoikeuden kaventamiseksi. Työmarkkinaosapuolet tietävästi neuvottelevat edelleen jonkinlaisesta yhteiskuntasopimuksesta jolla hallituksen asettamiin tavoitteisiin päästäisi. Hallitus on luvannut vetää lakipaketin pois eduskuntakäsittelystä, mikäli sen asettamat tavoitteet saadaan sopimalla.

En ole oikeastaan kovin huolestunut tästä lainsäädäntöhankkeesta. Lakiesitys rajoittaa sopimusoikeutta ja se on monen perustuslaki- ja työoikeuden asiantuntijan mielestä ristiriidassa perustuslain ja kansainvälisten sopimusten kanssa. Oletettavaa on, että se ei esitetyssä muodossaan mene eduskunnassa läpi. Vaikka menisikin, luotsien näkökulmasta lakipaketissa on paljon sellaisia esityksiä, joilla ei ole meille minkäänlaisia vaikutuksia. Eräitä lakipakettiin liittyviä määräyksiä, mm. vuosilomien lyhentämistä, sairausajan palkkausta ja jopa lomarahojen leikkauksia lienee helppo sopimuksin kiertää, mikäli molemmilla

sopimusosapuolilla on halua niin tehdä. Toistaiseksi on arvoitus, kuinka työnantajajärjestöt tulevat näihin suhtautumaan. Mikäli lainsäädännöllä kavennetaan sopimusoikeutta ja heikennetään erityiskorvauksia, kuten lomarahoja, syntyy tietysti korotuspaineita varsinaisiin palkkoihin. Niihin lakipaketti ei ulotu ja sieltä varmaan haetaan kompensatiota esitettyihin heikennyksiin. Luotsiliitolla on kyky ja valmius vastata näihin haasteisiin seuraavien työehtosopimusneuvotteluiden alkaessa.

Nämä hallituksen esittämät toimet olisivat idioottivarma tapa parantaa kilpailukykyä, jos myös toimialakohtaiset palkat määrättäisiin valtioneuvoston istunnossa. Tällainen yhteiskunta tosin muistuttaisi enemmän Pohjois-Koreaa kuin länsimaista sivistysvaltiota. Jäämme mielenkiinnolla odottamaan, miten tämän lakipaketin lopulta käy.

Toivotan kaikille luotseille, luotsinvälittäjille ja koko Finnpilotin henkilökunnalle, sekä heidän perheilleen, oikein hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2016.

Juha Sihvo
pääluottamusmies
Luotsiliitto



Huvudförtroendemannens översikt



Ryssland, Ryssland, Ryssland. Så här började vår förra regerings försvarsminister sitt beryktade tal i Förenta staterna för några år sedan. Idag är samme karl husbonde på Södra kajen 10, där han sköter arbetsmarknadsärenden. Ryssland är förvisso viktigt för oss som arbetar inom lotsningsbranschen, om än i ett något annorlunda avseende. Med en travesti på den forne ministern vill jag börja min skrivelse med ett motiv, som har legat överst i mina tankar och varit konkret framme under hela det gångna året: Fokka, Fokka, Fokka!

Lotsförmedlingen i förändringarnas brottsjöar

Lotsförmedlingens personal har under det gångna året befunnit sig ordentligt i blåsten, och lugnare väder är ännu inte i sikte. Inom Fokka har man i år fört samarbetsförhandlingar två gånger. I januari startade samröresprocessen som strävade efter att minska personalen från veckoslutsskiftena. Senare på våren började samröresförhandlingarna angående flytten av Fokkas kontorsutrymme. Sammanlagt har nästan 10 möten hållits.

I början av den första synergiprocessen som behandlade veckoslutsskiftena, uppdagades allvarliga brister i Fokkas planering av arbetslistorna och årssemestrarna samt arbetstimmarnas utjämningsperiod. Upptäckten satte sin särskilda prägel på förhandlingarna och deras gång och det egentliga ärendet kunde inte ens riktigt diskuteras innan personalresursens faktiska tillstånd hade utretts. Problemet var säregt: under utjämningsperioden hade de anställda fått ihop tillräckligt med arbetstimmar, men samtidigt hade man i Fokka

gjort en avsevärd mängd övertid. Marginalen i arbetstimmarna låg mellan 20 och 100, beroende på personen. Maximalt motsvarar mängden redan två och en halv veckas arbetsinsats under ett halvt år! Således borde arbetsturerna planeras så, som det har stadgats i arbetsavtalet, även beaktande årssemestrar och helgdagar för hela den 26 veckor långa utjämningsperioden. Detta tog egentligen hela vintern i anspråk. Då de faktiska personalresurserna hade utretts, var det enkelt konstaterat, att det inte förelåg behov för skiftesminskningarna som arbetsgivaren föreslog. I juni kunde man konstatera, att processen var avslutad med resultatet, att skiftena inte minskades och alla tre tjänstepunkter fortsatte enligt modellen 24/7.

I januari föredrog lotsförbundet en begäran om att arbetstimmarna enligt Fokkas utjämningsperiod skulle kontrolleras för fem år retroaktivt, eftersom det är möjligt, att somliga har under utjämningsperioden utfört flera arbetstimmar än avtalet förutsätter. Dessa bör ersättas som övertid samt med förseningsränta. Detta arbete har inte ännu påbörjats. Föråldringen är avbruten 21.1.2015 och snart har arbetet fått ett år till på nacken. Därtill har ett misstag framkommit i Fokkas arbetsskiftesplanerings programvara; arbetstimmarna har avrundats orätt vilket har lett till, att vissa olägenhetsersättningar har utbetalats för lite. Även de här måste kontrolleras retroaktivt.

Det egentliga samarbetsärendet slutade alltså gott, men problemen som uppdagades har ännu inte lösts, vilket gör mig mycket besviken. Planeringen av årssemestrarna har inte avancerat och hela skiftessystemet och -planeringen är i behov av reparation. År 2014 höll omkring en tredjedel av

■ ■ ■

■ ■ ■ Fokkas personal inte någon lagenlig minimisemester på 14 dygn oavbrutet och tillika hade stadgarna om veckofritid brutits mycket omfattande. Dessa torde redan ha korrigerats, men fortfarande blir utjämningsperiodens arbetstimmar för få. I och för sig saknar det betydelse för arbetstagaren. Förlusten går på arbetsgivarens kontor, eftersom man inte känner minustimmar. Som en lösning har arbetsgivaren föreslagit en arbetstidsbank, men åtminstone jag kommer inte att underteckna ett sådant kontrakt, där den anställde efter ett halvårs arbete är skyldig arbetstidsbanken två veckors arbetsdagar. Ingen chans. Fokkas arbetsskiftessystem och arbetstidsbestämmelserna borde genomgå en grundreparation och skiftesplaneringen borde göras så, att timbrist inte uppstår, att semestern planeras i tid och övertidsbehovet hålls på en rimlig nivå. Dessutom bör ålderstilläggen och lönegrupperna gälla för alla, så som för resten av Finnpilots anställda.

På våren började också samarbetsförhandlingarna angående flytten av Fokkas kontor. Arbetsgivaren ämnar flytta kontoret i samband med Finnpilots huvudkontor på Folkskolegränden. I förhandlingarna koncentrerade man sig främst på utrymmenas tekniska lösningar, personalens vilo-, social- och matsalsutrymmen, arbetspunkternas placering och personalens bilparkering, som förvisso är en väsentlig punkt också i operativ bemärkelse. Arbetsskiftet är skäl att planera i någon mån överlappande så, att man i skiftesbytet har möjlighet att utbyta all väsentlig information. Detta lyckas inte, om parkeringsplatser finns bara för dem som är i skifte. Den som kommer och den som går måste kunna parkera samtidigt. I förhandlingarna beslöts, att en mindre arbetsgrupp söker en lösning på utrymmes- och parkeringsproblemen.

Mycket jobb finns kvar med ordnandet av Fokkas ärenden. Saker och ting sköts inte av sig själv. Jag

har varit väldigt besviken med hur långsamt lösningen av de uppdagade missförhållandena avancerar. Jag tillönskar Fokkas personal tålamod och energi på förändringarnas gropiga sjö.

Gamla teman upprepas i lotsarnas intressebevakning

I lotsarnas intressebevakning har inget speciellt skett under det gångna året. Bekanta teman upprepas år efter år. Några meningsskiljaktighetsförhandlingar har förts om veckosystemet och vilotidsbestämmelserna. Standardmotiv, således. Arbetsgivaren förefaller ha behov av att pröva de gemensamt överenskomna arbetstidsbestämmelserna på olika sätt. Tillika har framkommit, att de anställda i vissa fall har gjort upp med förmännen särskilda arrangemang som avviker från arbetstidsmodellen. Tyvärr tillåter vårt arbetsavtal inte sådant, om än det i somliga fall vore förmånligt för den anställde. Ett avtal är ett avtal, som bör hållas fast vid. Visar det sig oändamålsenligt, bör det ändras, men under giltighetsperioden kan det inte omfattas enligt eget gottfinnande. Här understryks förmännens roll. De bör redan å sin positions vägnar känna till avtalets bestämmelser och undvika lösningar som strider mot avtalet.

Med arbetsgivaren fördes en principiell diskussion om definitionen av fritiden under lotsarnas arbetsskift. Arbetsgivaren har redan en längre tid visat vilja att utsträcka sitt direktionsvälde också till lotsarnas fritid. En direktionsmedlem har faktiskt anmält, att arbetsveckan inte innehåller någon fritid överhuvudtaget. Det här stämmer givetvis inte. Till slut startade arbetsgivarens bisyssleregler diskussion om saken. Det var nödvändigt att med arbetsgivaren finna en gemensam åsikt om vilken tid som är lotsens arbetstid och vilken fritid. Arbetsgivarens direktionsvälde kan endast



MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652

gälla under arbetstiden. Frågan om reserv väcktes också. Denna punkt i vårt arbetsavtal är tämligen vag och öppen för tolkningar. Jag tror, att arbetsveckans fritid egentligen är reservberedskap som enligt lagen om arbetstid borde ersättas med beredskapsersättning. Rättsliga beslut inom övriga avtalsbranscher stöder denna uppfattning. Med arbetsgivaren slöt vi oss till att i ett gemensamt PM anteckna en praxis, enligt vilken fritiden under lotsens arbetsvecka är vilotid, som arbetsgivaren enligt arbetsavtalet kan avbryta genom att kalla lotsen i tjänst. Formuleringen i detta PM justeras ännu så, att bägge parter kan acceptera den.

Det allmänna arbetsmarknadsläget är exceptionellt

Det allmänna arbetsmarknadsläget har sedan april det gångna året varit exceptionellt intressant. Tillträdande statsminister Juha Sipilä eftersträvar redan innan regeringsbildandet ett "produktivitetsskutt" och ökad konkurrenskraft. Enligt min mening hade projektet haft realistisk möjlighet att förverkligas, om förhandlingstidtabellen hade varit något så när vettig. Produktiviteten omfattar en diger palett metoder och genom att fördelaktigt kombinera dem, hade det säkert varit möjligt att nå ett alla parter tillfredsställande resultat. För diskussionerna om samhällsfördraget hade reserverats bara några dagar och det stod klart, att den tiden inte var tillräcklig.

Följande försök skedde sedan i somras, men då hade rubriken ändrats och man försökte nå ett resultat som strävade efter förbättrad kostnadskonkurrens. Här är metoderna avsevärt färre och omfattar egentligen bara sänkta löner, ökad arbetstid eller bägge två. Detta har löntagarna avsevärt mycket svårare att acceptera. För att uppsnabba förhandlingarna och påtrycka löntagarorganisationerna förfärdigade regeringen ett s.k. tvångslagpaket, som innehåller olika element för lönesänkningar, arbetstidens förlängning och avtalsrätts inskränkningar. Arbetsmarknadsparterna förhandlar fortfarande om någon sorts samhällsfördrag som skulle förverkliga regeringens syften. Regeringen har lovat dra tillbaka tvångslagpaketet från riksdagsbehandlingen, om de uppställda målen nås genom överenskommelse.

Egentligen är jag inte nämnvärt bekymrad över det här lagstiftningsprojektet. Lagförslaget begrän-

sar avtalsrätten och enligt många experter på grundlag och arbetsrätt strider det mot grundlagen och de internationella fördragen. Man kan anta, att i dess föredragna form går det inte igenom i riksdagen. Om det så skulle, innehåller lagpaketet ur lotsarnas synvinkel många sådana förslag, som inte har någon som helst inverkan på oss. Somliga bestämmelser i lagpaketet, bl.a. förkortad årssemester, avlönad sjukdomstid och rentav nedskärningar av semesterersättningarna torde vara lätta

att kringgå med överenskommelser, i fall bägge parter har vilja till detta. Än så länge är det en gåta, hur arbetsgivarorganisationerna kommer att förhålla sig till dem. Om lagstiftningen inskränker kontraktsrätten och försvagar specialersättningarna, som semesterersättningarna, skapar det givetvis tryck på att höja de egentliga lönerna. Till dem sträcker sig lagpaketet däremot inte och där kommer man säkert att söka kompensation för de föreslagna nedskärningarna. Lotsförbundet har förmåga och beredskap att besvara dessa utma-

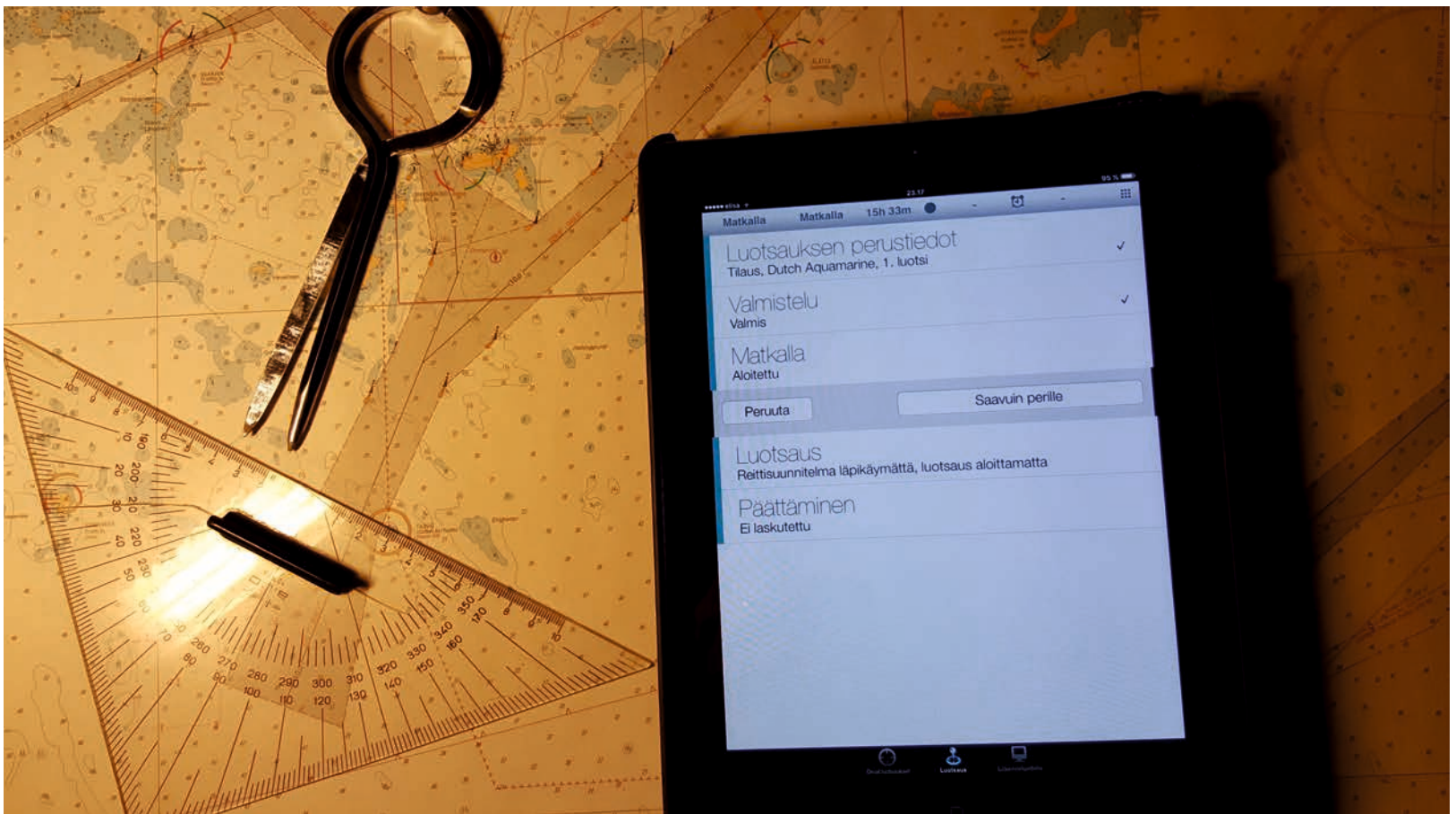
ningar under e kommande arbetsavtalsförhandlingarna.

Dessa av regeringen föreslagna metoderna vore ett idiotsäkert sätt att förbättra konkurrenskraften, såvida också de övriga branschanpassade löneprogrammen bestäms i statsrådets session. Ett sådant samhälle skulle snarare påminna mer om Nordkorea än en västerländsk civilisationsstat. Vi väntar med spänning på hur det slutligen går med lagpaketet.

*Jag tillönskar
alla lotsar, lotsförmedlare
samt hela FinnpiLOTS personal
och deras familjer
en riktigt god jul
och ett gott nytt år 2016.*

Juha Sihvo
huvudförtroendeman
Lotsförbundet

” Fokkas
arbetsskiftessystem och
arbetstidsbestämmelserna
borde genomgå en
grundreparation



Finnpilot kohti modernin työnteon mallia

Paperiton luotsausprosessi suoritetaan digitaalisesti mPilot- järjestelmällä

Digitalisaatio vei paperisen luotsauslaskun historiaan

Digitalisaatiota on mainostettu jo vuosikymmenen ajan aikakautemme suurimpana muutosvoimana ja aivan kuin huomaamatta se on vallannut sijansa myös konservatiiviseksi mielletyllä luotsausalalla. Vielä 90-luvulla Merenkululaitoksen hallinnossa luotsit täyttivät kuukausittain itsejäljentäviä työsuoritelomakkeita kuulakärkikynällä ja taisipa joku käyttää vielä jäljentävää paperiakin saadaakseen itselleen kopion matkalaskustaan. Kuukauden lopussa luotsin työn raskain prosessi olikin keräillä eri luotsaustehtäviin liittyvät taxi- ja bussikuitit repun pohjilta tarkastusyksikön tiukkaan syyniin. Finnpiilot-yhtiön parhaina saavutuksina voidaankin pitää onnistuneita IT-hankkeita (Pilotweb, M2 ja mPilot), vaikka tällaisiin prosesseihin liittyikin aluksi pieniä vastoinkäymisiä.

Digitalisaatio ja IT-hanke ei saa myöskään olla mikään itseisarvo, eikä luotsausyhtiön kaltainen toimija voi kulkea aina tekniikka edellä ja nykyisessä taloudellisessa tilanteessa it-investoinnille pitää löytyä aina selkeä kustannuslaskennallinen hyöty. Virheinvestoinnin maksumieheksi joutuu yhtiösämme aina viimekädessä se oikea asiakkaamme, suomalainen elinkeinoelämä.

Yhtiön venekaluston digiseurantaan kehitteillä oleva uusi hanke ("Kalustotyötila Podio") onkin saanut osakseen poikkeuksellisen kovaa kritiikkiä kaluston käyttöhenkilöstöltä, eikä sille ole löytynyt ymmärrystä muilta kuin hankkeen vetäjiltä. Minäkäänlaista järkevää laskelmaa siitä, miten hankkeen huomattava investointi tulisi joskus tuottavaksi, ei ole pystytty esittämään. Vaikuttaakin siltä, että siinä jo tiedossa olevaa dataa kerätään vain keräämisen ilosta etäluettavaksi.

Hannu Ahonen
perehdyttää luotsi
Lasse Lommia mPilot-
ohjelman käyttöön



Finnpilot oy:n IT-hankkeet

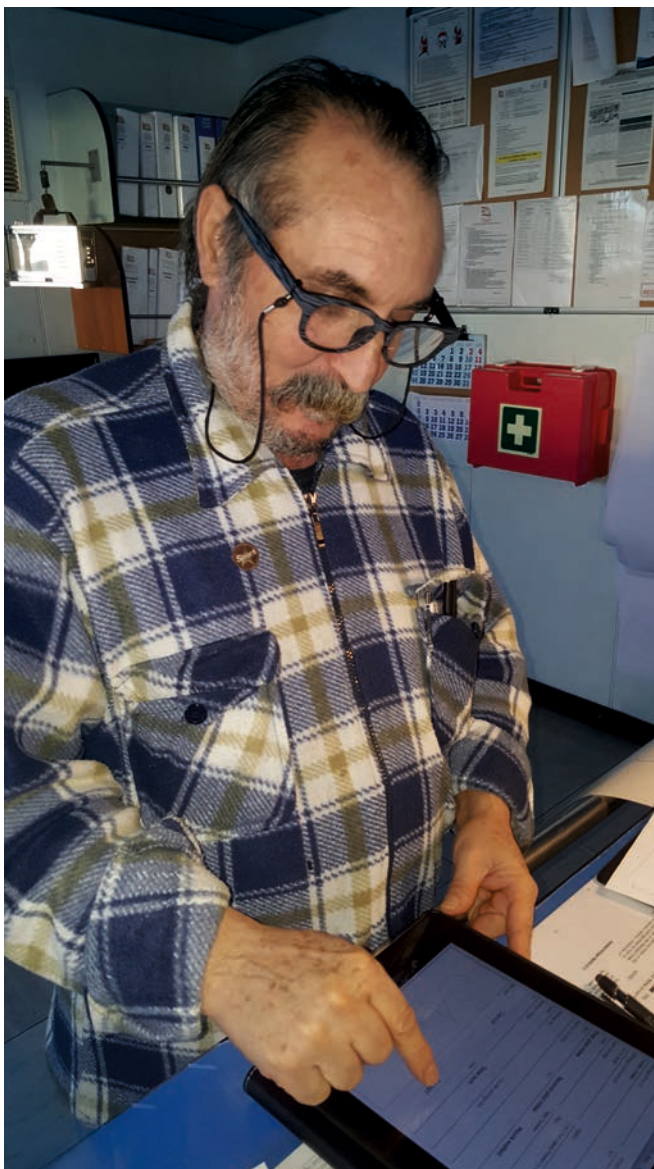
Tietotekniikan kehitys ja digitalisaatio muuttavat perinteisten asiantuntija-ammattienkin työtapoja. Kirurgit hyödyntävät leikkausrobotteja ja professorit digitaalisia opetusvälineitä, ja asianajajienkin työhuoneista on pikku hiljaa katoamassa seinät täyttävät lakikirjakokoelmat.

– Luotsien työssä tietotekniikan vaikutus näkyy parhaiten laivojen komentosiltilaitteiden kehityksessä mutta myös luotsauksen tukipalveluiden ja hallinnollisten tehtävien digitalisoitumisena, toteaa luotsausyhtiön hallinnossa controllerina toimiva **Hannu Ahonen**, joka on ollut mukana kaikissa luotsausyhtiön IT-hankkeiden toteutusprosesseissa. Ahonen on toiminut kehitysprojekteissa yhteishenkilönä järjestelmän toimittajan suuntaan ja on kouluttanut henkilöstön käyttämään uusia järjestelmiä.

Finnpilotin IT-hankkeista luotsien työhön on eniten vaikuttanut luotsausprosessin sähköinen tiedonhallinta luotsauksen toiminnanohjausjärjestelmä Pilotwebin kehittämisen myötä. Pilotwebillä luotsauksen tilaustiedot, luotsien työaikailmoitukset ja luotsauksien laskutustiedot saatiin sähköistettyä.

Viimeisin luotsien työhön vaikuttava IT-hanke on ollut Pilotwebin mobiiliversion, mPilotin, kehittäminen. mPilotin myötä sähköiseen muotoon siirrettiin muun muassa luotsien lepoaikaseuranta, luotsaustosite sekä asiakastyytyväisyyden mittausta. mPilot toimii myös eräänlaisena Pilotwebin ”kaukosäätimenä”, jolla luotsi pystyy käyttämään Pilotwebin oleellisia toimintoja kuten liikennelueteloa, luotsauksen hyväksyntä-näkymää ja vaikutavuuslomaketta.

...



Granato-laivan italialainen kapteeni Arturo Baio kuittaa nimikirjoituksen mPilot-laskuun tottuneesti sormellaan

Pilotweb

Pilotweb otettiin käyttöön vuoden 2007 alussa, jonka jälkeenkin Pilotwebin kehittämiseen on panostettu paljon. Pilotweb on luotsauksen toiminnanohjauksen ydin, jonka ympärille luotsausprosessin koko digitaalinen tiedonhallinta on rakennettu. Pilotweb on luotsausta varten räätälöity oma toiminnanohjausjärjestelmä. Pilotweb integroituu niin las-
kutukseen, palkanlaskentaan, matkalaskuihin, tilannekuvaan, raportointiin kuin mPilotiinkin. Matkalaskuohjelma M2 täydentää omaa järjestelmää.

mPilot

mPilotin kehittäminen alkoi jo vuonna 2009, jolloin perustettiin työryhmä, jonka tehtävänä oli määrittellä Finnpiilotin tarpeet Pilotwebin mobiilille käytölle. Määrittelytyö valmistui vuoden 2010 keväällä, jonka jälkeen alkoi lähes kolme vuotta kestänyt prosessi Finnpiilotille parhaiten sopivan toteutustavan ratkaisemiseksi. Kriittisintä oli oikean mobiililaitteen valinta. Valintaprosessin pitkä kesto johtui lähinnä siitä, että juuri tuona aikana laitteet kehittyivät hurjaa vauhtia. Alkuperäinen suunnitelma oli, että mPilotia käytettäisiin matka-



Hannu Ahonen

- Syntynyt 1972 Ruovedellä
- Tradenomi Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulusta Lappeenrannasta
- Aloittanut Finnpiilotilla vuonna 2004 laskuttajana Tampereen toimistolla
- Siirtynyt Helsingin toimistolle controlleriksi vuonna 2007
- Tällä hetkellä työtehtävinä erilaisten kehityshankkeiden toteuttaminen sekä Pilotwebin, M2:den ja mPilotin ylläpito ja koulutus
- harrastuksina pianon soittelu, mökkipuuha-
stelu, jalkapallon pelailu ja lukeminen

Antti Rautava odottaa digitalisaation tuovan strategista uudistumista

Digitalisaatio on paitsi tulevaisuuden, niin myös jo nykypäivän ilmiö. Asiasta puhutaan paljon, eikä suotta, sillä sen vaikutukset näkyvät elämässämme koko ajan yhä enemmän, toteaa Luotsiliiton puheenjohtaja **Antti Rautava**.

Yrityksen kannalta digitalisaation avulla on mahdollista vähentää kuluja, helpottaa elämää ja mahdollistaa uusia toimintamalleja. Digitalisaation vaikutukset heijastuvat myös organisaatioiden toimintaan ja johtamiseen. Rautavan mielestä yrityksessä on kyettävä ymmärtämään mobiilin toimintaympäristön erityispiirteet, sen tuomat haasteet ja strategiset mahdollisuudet. Tähän ei riitä pelkästään uuden teknologian hyödyntäminen tehokkuuden lisäämiseksi, vaan

kyse on kokonaisvaltaisesta muutoksesta ja strategisesta uudistumisesta.

– Digitalisaation vaikutukset pitäisi näkyä konkreettisina muutoksina myös yrityksen organisoitumisessa, puheenjohtaja Rautava jatkaa. Työntekijöille tulisi uskaltaa antaa aikaisempaa enemmän vastuuta ja vapautta. Johtajan tehtävänä tulevaisuudessa olisi enemmänkin auttaa ihmisiä oppimaan ja ohjata vielä nykyistä itseohjautuvampia työntekijöitä ja tiimejä tekemään työtään paremmin. Tähän kaikkeen vaaditaan asennemuutosta niin työnantajilta kuin tietenkin myös työntekijöiltä.

TT

puhelimella mutta vuoden 2010 alussa esitelty Applen iPad alkoi pikku hiljaa vaikuttaa yhä paremmalta ratkaisulta. iPadin valintaa puolsi sen monipuolisuus, ja erityisesti se, että iPadille oli mahdollista saada luotsin työtä tukevia muita sovelluksia, kuten esimerkiksi SeaPilot -navigointisovellus.

mPilotin kehityshankkeen aikana selvitettiin myös Ruotsin ja Hollannin luotseilla käytössä olevat mobiililaitteet ja -ohjelmistot. Kummankaan maan toteutukset eivät kuitenkaan vastanneet Finnpilotin tarpeita. Ruotsissa on keskitytty lähinnä luotsauksen laskutustoimintoihin ja Hollannissa vastaavasti satamien tilannekuvan hallintaan ja navigointiin. Finnpilotin tarve oli erityisesti luotsauksen prosessinhallinnan ja luotsien lepoaikaseurannan parantaminen.

mPilot päätettiin lopulta tehdä räätälöitynä sovelluksena iPadille. mPilotin hankinta kilpailutettiin loppukeväästä vuonna 2013, jota seurasi noin kaksi vuotta kestänyt toteutus- ja testausvaihe. Tes-

tausvaiheen pitkittyminen johtui monista pienistä mutta kriittisistä teknisistä ongelmista, joiden tutkimista ja korjaus vei arvioitua pidempään. mPilot saatiin testikäyttöön Emäsalon asemalle lokakuussa 2014 ja varsinainen käyttöönotto alkoi syyskuussa 2015.

Kalustotyötila Podio

Luotsausten sujuvuuteen vaikuttaa olennaisesti hyvin toimiva kuljetuspalvelu. Luotsauksessa käytettävän kuljetuskaluston optimaalinen ja ympäristöystävällinen käyttö on yksi tavoite uuden oman järjestelmän rakentamisessa.

Kalustonhallintaa varten ollaan ensi vuonna otamassa käyttöön oma ryhmätyötila Podioon rakennettu järjestelmä, johon voidaan kirjata alusten käyttötunnit, katsastukset, tankkaukset ja korjaukset.

Luotsiliiton edunvalvonta vahvistuu YTYssä

Puheenjohtaja Antti Rautavan mukaan Luotsiliiton jäsenyys YTYssä vahvistaa liiton liikennesektoria ja tuo näkyvyyttä ja neuvotteluvoimaa.

Luotsiliiton jäsenet pääsevät tästä lähin nauttimaan yli 10 000 jäsenen akavalaisen ammattijärjestön, Yksityisalujen Esimiehet ja Asiantuntijat YTY ry:n jäsenpalveluista ja -eduista sekä jäsenille tarkoitetuista lakipalveluista. Luotsiliiton jäsenyys YTY:ssä vahvistetaan alkavaksi vielä joulukuun aikana.

YTYn hallituksen varapuheenjohtaja **Timo Laihanen** toivottaa luotsit tervetulleiksi YTYyn. Laihanen on itse liikennelentäjä ja toimii FAPAn eli lentoyhtiö Norran lentäjien yhdistyksen puheenjohtajana.

– Luotsiliiton myötä YTYllä on nyt osaamista sekä maa-, meri- ja että ilmaliikenteen edunvalvon-

nasta. Koko liikennealan asiantuntemus vahvistuu, Laihanen toteaa.

Kaikki luotsiliittolaiset voivat jatkossa asioida koko YTYn toimiston väen kanssa mieleen tulevissa kysymyksissä.

– Teitä palvelee 12-henkinen henkilökuntamme, YTYn toiminnanjohtaja **Jaakko Kiiski** kertoo.

YTYn toiminnanjohtaja
Jaakko Kiiski



Timo Laihanen
Flybe Arline Pilot Association
FAPA:n puheenjohtaja



C&C PORT AGENCY
FINLAND OY LTD
Cargo & Cruise

Leading ship agent, covering all Finnish ports

www.portagency.fi



Erkka Westerlund Suomen ammattivalmentajat yhdistyksen puheenjohtaja

Tunnettu jääkiekkovaikuttaja, KHL:ssä pelaavan Helsingin Jokerien päävalmentaja **Erkka Westerlund** toimii myös Suomen Ammattivalmentajien, SAVALin puheenjohtajana. SAVAL ry on YTYn vanhin jäsenyhdistys.

– On hienoa saada myös Luotsiliitto mukaan YTYn toimintaan. Valmentajat ja luotsit ovat molemmat erityisiä ammattiryhmiä, joiden erityistarpeisiin vastaaminen vaatii alan vankkaa tuntemusta. Meillä ammattivalmentajilla ja luotseilla on varmasti paljon annettavaa toisillemme, Westerlund uskoo.

Palvelua meriliikenteen asiantuntijoille

Luotsiliiton puheenjohtajan, **Antti Rautavan** mukaan YTY sopii hyvin viiteryhmäksi luotseille. Rautava arvioi, että YTYn liikennesektori täydentyy luotsien myötä merkittävästi Luotsiliiton myötä.

– Luotsit toimivat hyvin selvästi asiantuntijatehtävissä, Rautava sanoo.

Tähän saakka Luotsiliitto on hoitanut jäsentensä edunvalvonnan pitkälti yksin. Rautava uskoo, että YTY pystyy tarjoamaan jäsenilleen erityisesti työ- ja sopimusoikeudellista ammattitaitoa.

– YTY on ketterä yhteistyökumppani juuri meille tärkeiden kysymysten parissa. Uskon, että yhteistyö YTYssä tulee olemaan toimivaa. Edunvalvonnassa tarvitaan toisinaan joukkovoimaa. Luotsiliiton näkyvyyden ja neuvotteluvoiman paraneminen on merkittävä osa YTYn kumppanuudessa, Rautava sanoo.

Tällä hetkellä Luotsiliittoa työllistävät muun muassa luotsauslain muutosprosessi ja siihen vaikuttaminen.

– Luotsaustoiminnan organisoinnin järkeistämisen on ollut pitkään agendalla. Esimiesluotsien kiinteämpi integrointi edunvalvontaan on tässä asiassa tärkeää. YTY luo aiempaa paremmat edellytykset näiden tavoitteiden ajamiseen, Rautava arvioi.

Tuomo Tarvas / YTY

Mikä YTY?

Yksityisalojen Esimiehet ja Asiantuntijat on vuonna 1992 perustettu akavalainen etu- ja palvelujärjestö, jolla on yli 10 000 jäsentä.

YTYn jäseniin kuuluu niin teknologiateollisuuden, tietotekniikan palvelualan, kaupan, finanssisektorin kuin teollisuudenkin ammattilaisia sekä ammattivalmentajia ja lentäjiä.

YTY auttaa kaikissa työsuhteeseen liittyvissä asioissa ja se on erikoistunut henkilökohtaiseen työsuhdeneuvontaan. Apua saa myös työttömyys- ja lomautustilanteissa. Jäsenet on vakuutettu Suomen suurimpiin työttömyyskassoihin kuuluvassa IAET-kassassa.

Jäsenten työmarkkinasopimus- ja neuvottelutoiminnasta vastaa Ylemmät Toimihenkilöt YTN ry.



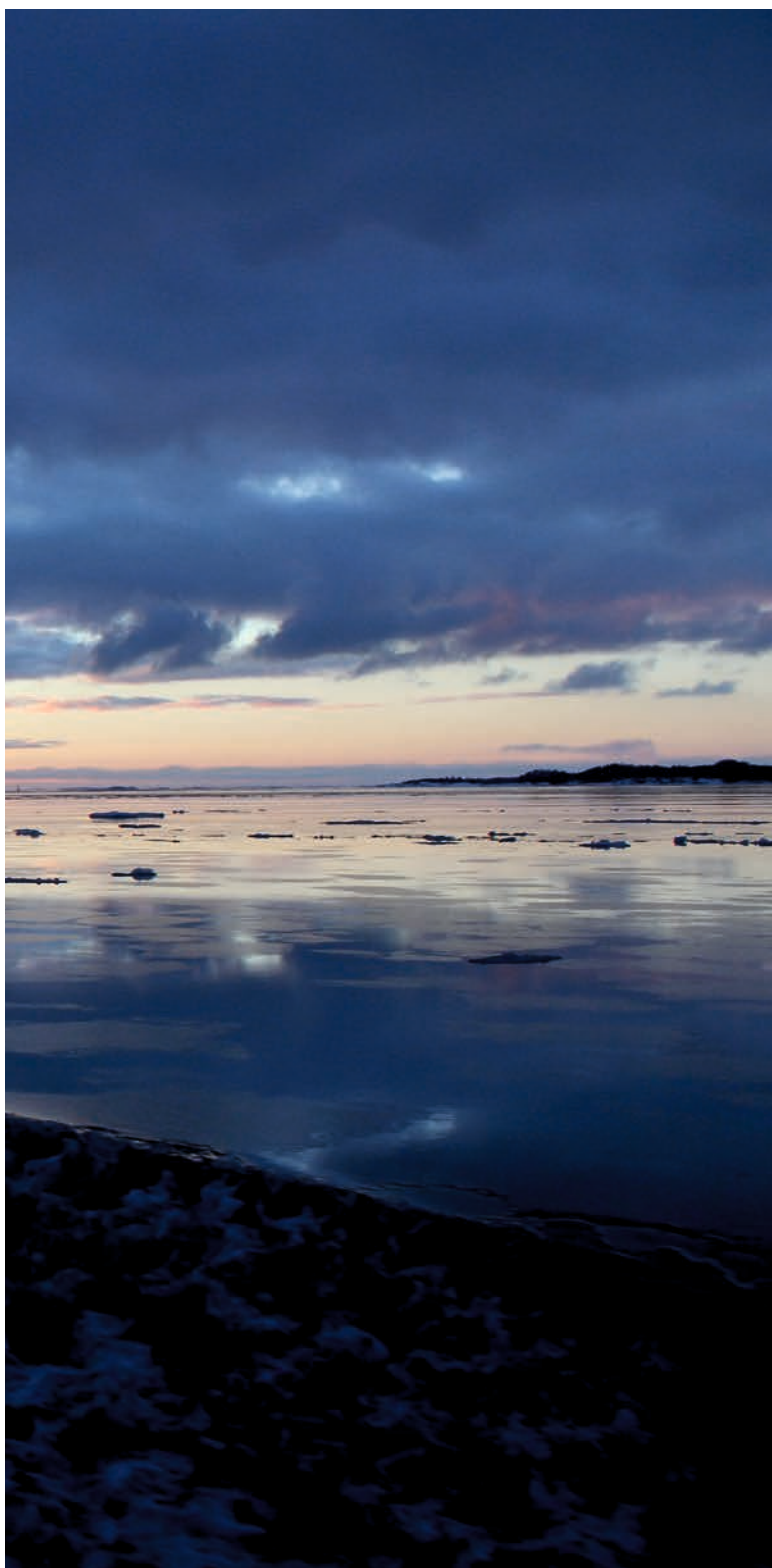
Yö väylällä -tutkimus tuotti **uutta tietoa** **yötyön kuormituksesta**

Finnpilot Pilotage Oy ja Työterveyslaitos toteuttivat yhteistyössä tutkimuksen yötyön kuormittavuudesta luotsaustehtävissä. Yö väylällä on laajin Suomessa tehty tutkimus työhyvinvoinnista luotsauksessa.

– Tutkimuksen toteuttamiseen oli kaksi hyvää syytä. Ensiksikin halusimme tutkittua tietoa, kertoo Finnpiilotin henkilöstöjohtaja **Kati Virtanen**.

Yrityksessä oli olemassa mutu-tuntuma huolestuttavasta kuormituksesta. Tämän vuoksi asiaa oli syytä selvittää tarkemmin. Vaativan turvallisuustyön työajan järjestelyjä varten tarvitaan tutkittua tietoa.

– Toinen keskeinen syy oli suoraan sanottuna raha, jatkaa Kati Virtanen. – Finnpiilotin työntekijöiden keski-ikä on 50 vuotta. Se tarkoittaa ikävä kyllä sitä, että työssä jaksaminen on vuosi vuodelta



vaikeampaa. Yötyön tekeminen on kuluttavaa ja lisää työkyvyttömyyteen johtavien sairauksien riskiä. Toki yksilöllisiäkin eroja on.

– Jos kokenut ja koulutettu työntekijä jää ennen-aikaiselle eläkkeelle, se maksaa yritykselle paljon. Myös työntekijä itse kärsii taloudellisestikin, koska työkyvyttömyyseläke on alempi kuin vanhuuseläke. Työkyvyn ja terveyden menettämisestä aiheutuvalle inhimilliselle kärsimykselle ei ole laskettavissa hintalappua, toteaa Virtanen painokkaasti.

Kati Virtanen on sitä mieltä, että kukaan ei halua joutua työkyvyttömäksi. – Uskon, että työhönsä vahvasti sitoutuneet asiantuntijat haluavat jatkaa

terveenä eläkkeelle. Tämä on yhteinen tavoitteemme. Luotsien eläkeikä on nykyisin 63 vuotta.

Palauttava uni ei riitä

Yö väylällä –tutkimus tehtiin yhteistyössä Työterveyslaitoksen kanssa. Tutkijat **Tarja Hakola** ja **Jussi Konttinen** tulivat tutuiksi Finnpilotin luotsille ja luotsikutterinhoitajille.

– Finnpilotin henkilöstö oli hienosti mukana tutkimuksessa ja saamamme aineisto on varsin kattavaa. Tulokset antavat ilman muuta oikeaa tietoa tilanteesta, sanoo Tarja Hakola.

Luotsausta tehdään viikko töitä - viikko vapaata –järjestelyllä kaikkina vuorokauden ja vuodenaikoina. Luotsien vuorokautinen lepoaika on työehtosopimuksen mukaan 10 tuntia. Työnantajan pyynnöstä ja luotsin suostumuksella lepoaika voidaan lyhentää seitsemään tuntiin, ja luotsikutterinhoitajilla kahdeksaan tuntiin.

Tutkimuksessa todettiin, että eniten luotsauksessa kuormittaa yöllä työskentely, mutta myös työn epäsäännöllisyys ja työtehtävän odottelu on stressaavaa. Keskimäärin voidaan hyvin, mutta kenen tahansa kohdalle voi silti osua tilanne, jossa työtä tehdään jaksamisen riskirajoilla.

– Keskeisin tutkimustulos oli palauttavan unen riittämättömyys. Usea peräkkäinen valvottu tai huonosti nukuttu yö lisäävät univelkaa, josta työntekijät eivät aina ehdi palautua työviikon eivätkä vapaaviikon aikana, kertoo tutkija Hakola.

Kertyvä univelka vaikuttaa haitallisesti työtehtävien fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Sairastumisen riskit kasvavat. Tutkimuksen mukaan kuormituksen kertyminen on alueesta tai henkilöstä riippumatonta. Päivällä levätyt tunnit eivät kokonaan voi korvata yöllä nukkumista.

Miten tästä eteenpäin?

Tutkijoiden suosituksien toimenpiteiksi voi kiteyttää kolmeen kohtaan: työn ja levon järjestelyt, nukkumisolosuhteet ja henkilön omat elintavat.

Luotsausalueet ja asemat ovat erilaisia. Työn ja levon järjestäminen koko maassa ei onnistu yhdellä tavalla. Yhtiön tavoitteena onkin luoda alueille ja

■ ■ ■



Kuva Sari Turkkila

Hallintojohtaja Kati Virtanen ja taustalla projektin ohjausryhmää

” ” ” asemille omia toimintamalleja. Henkilöstö on tiiviisti mukana ratkomassa asiaa.

– Yhteistyö liittojen ja työsuojeluvaltuutettujen kanssa jatkuu yhtä aktiivisena kuin tähänkin asti, painottaa Virtanen.

Tutkijoiden suositusten mukaisesti lepoa ja palautumista tullaan lähestymään paikallisesti. Kokeilut aloitetaan niillä asemista, joilla työskentely on vahvasti yöpainotteista.

– Olen vakuuttunut siitä, että yhdessä henkilöstön kanssa pystymme parantamaan työstä palautumista ja vähentämään vuorotyöstä aiheutuvia kuormitustekijöitä.

Työn ja levon järjestelyt

Rauman luotsiasemalla tunnistetaan tutkimuksen tulokset ja on jo yritetty ratkoakin haastetta. Raumalla luotsaukset ovat lyhyitä eli n. 3-4 tuntia ja osuvat usein yön tunteihin. Alukset haluavat rantaan seitsemäksi, jolloin ahtaajat tulevat töihin.

Selkämeren alueen luottamusmies **Juha-Pekka Heikkilä** on toiminut luotsina yli kymmenen vuotta. Hän on mukana käynnistämässä kokeilua, jossa luotsausvuorot jaetaan henkilöstön kesken niin, että peräkkäisten yövalvomisten määrä minimoidaan. Yksi luotsi hoitaa yöt ja kaksi muuta nukkuu.

– Miehitys on oikeasti neljä vuorossa, mutta käytännössä yksi neljästä on aina joko lomalla tai muusta syystä poissa, toteaa Juha-Pekka Heikkilä.

– Tarvitaan enemmän seuranta ja suunnittelua, jotta tämä saadaan toimimaan hyvin kaikkien kannalta. Koko ketjun, eli luotsinvälitys, hinaajat, satama, luotsit ja kuskit pitää toimia saumattomasti yhteen, toteaa Heikkilä.

Työterveyslaitoksen tutkijat seuraavat Rauman kokeilua ja tekevät siitä kyselyn osallistuneille.

Omat elintavat ja nukkumisolot kuntoon

– Sain Yö väylällä -tutkimuksesta paljon omaa palautumista koskevaa aineistoa, kertoo Selkämeren alueen työsuojeluvaltuutettu, luotsi **Kari Suomalainen**, joka on toiminut luotsina vuodesta 1994.

Luotsit käyvät kahden vuoden välein merimieslääkärin tarkastuksessa. Silloin tehdään myös kuntotesti. Lääkärin tarkastuksessa voidaan hyödyntää tutkimuksen tuloksia.

– Tulosten ruotiminen loppuun saakka on tärkeää sekä yksittäiselle työntekijälle että yritykselle, toteaa Suomalainen. On hyvä saada palautetta omasta kunnosta ja jaksamisesta näinkin syvällisesti.

Omilla elintavoilla on vaikutusta palautumiseen ja työssä jaksamiseen. – Ruokailu ja liikunta vaikuttavat unen laatuun ja sitä kautta palautumiseen, muistuttaa Kari Suomalainen ja on siinä samoilla linjoilla tutkijoiden kanssa.

Kari Suomalainen on aktiivisesti kehittänyt oman aseman nukkumisolaja yhdessä työfysioterapeutin kanssa. Vuoteet, patjat ja tyynyt ovat ergonomiset. Makuuhuoneiden ikkunoissa on auringonsuojakalvo, sälekaihtimet ja pimennysverhot. Aseman käytävien katoissa on akustiikkalevyt ja lattialla melua vaimentava matto.

Sari Turkkila

Finnpilot Pilotage Oy

330 työntekijää

500 000 luotsattua mailia vuodessa

25 000 luotsausta vuodessa

41 ehkäistystä onnettomuudesta vuodessa

www.finnpilot.fi

Kommentti

Yö Väylällä -tutkimus päätökseen – on johtopäätösten ja tekojen aika

Tämän vuoden aikana saatiin päätökseen mittava tutkimusprojekti. Yö Väylällä-tutkimuksessa selvitettiin luotsien ja luotsikutterinhoitajien työstä palautumista ja työssä kuormittumista. Luotsien edustajat olivat tiiviisti mukana tutkimushankkeen ohjausryhmässä koska suunnitelmissa oli sisällyttää tutkimukseen myös ”työaikainterventioita”. Niitä ei lopulta tullut, mutta edunvalvonnan näkökulmasta nähtiin tarpeelliseksi valvoa tutkimusta tarkasti. Loppukesästä julkaistiin tutkimuksen loppuraportti, joka toisaalta oli yllättävä ja toisaalta ei. Yllättävää ei ollut se, että yötyö ja pitkät, yli 12 tunnin, yhdenjaksoiset työjaksot väsyttävät. Yllättävää sen sijaan oli tutkimustulos, että eräillä luotsiasemilla jopa yli 30 % henkilöstöstä työskentelee vaarallisen väsyneenä. Tutkimus ei kerro mikä tähän on lopulta syynä, mutta on selvää, että asialle on jotain tehtävä. Ymmärtääkseni työnantaja suunnittelee asemakohtaisesti toimia ja kokeiluja, jotta

työviikon aikaista kuormittumista ja väsymystä voitaisiin ennaltaehkäistä ja edistää työstä palautumista. Työnantajalla tosin on jo nyt keinoja hoitaa asia kuntoon ilman suurempia kokeiluja. Työnantaja voisi kieltää yli 14 tunnin työjaksot ja hoitaa asemien henkilöstöresurssit riittävälle tasolle. Jo yhdenkin luotsin tai kuskin lisäys saattaa muuttaa koko tilanteen aivan toiseksi asemilla. Mahdollisia paikallisia kokeiluja on alueen luottamusmiesten syytä valvoa, ettei niillä heikennetä työehtosopimuksessa sovittuja työehtoja.

Juha Sihvo
pääluottamusmies



Yö väylällä –tutkimus tiivistettynä

Yö väylällä –tutkimuksen tavoite oli saada lisää tietoa nykyisen työaikamallin (viikko töitä, viikko vapaata) kuormittavuudesta ja löytää keinoja vaikuttaa työntekijöiden jaksamiseen.

Tutkimus koski luotseja ja kuljetuksista vastaavia luotsikutterinhoitajia. Erityisesti keskityttiin unen laatuun ja palautumiseen. Keskeisin tulos oli palauttavan unen riittämättömyys ja siitä johtuva väsymyksen kertyminen jopa riskirajaan saakka.

Yö väylällä -tutkimuksen sähköiseen kyselyyn vastasi 65 % Finnpilotin operatiivisesta henkilöstöstä (n=298) ja eri luotsausalueilla

toteutetuissa kenttämittauksissa oli mukana noin 75 luotsia ja luotsikutterinhoitajaa.

Kenttämittauksissa mitattiin sykevariaatiota, stressihormonien tasoa sekä pidettiin unipäiväkirjaa ja mitattiin unen laatua liikeanturilla. Tutkimus tehtiin maaliskuu-joulukuussa 2014 ja raportti valmistui kesällä 2015.

Hanke toteutettiin yhteistyössä Luotsiliiton, Suomen Laivanpäälystöliiton, Suomen Konepäälystöliiton, Terveystalon, Ilmarisen ja Työsuojelurahaston kanssa.

Sari Turkkila



Petri Kantoniemen kuvitusta Jäänmurtaja Sisu ja Kadonnut kaupunki -lastenkirjasta

Jäänmurtaja Sisu ja kutteri Tuikku seikkailevat jo Kiinassa asti

Luotsi Teemu Leppälältä ilmestyi sarjan kolmas teos

”Jäänmurtaja Sisun hyvä ystävä luotsikutteri Tuikku saa komennuksen Utön ulkosaareen Saaristomerellä. Pian Tuikku onkin täydessä työssä kevät-talvisella merellä kunnes palatessaan luotsiasemalle hän kohtaa yllättävän lumimyrskyn, joka saa Tuikun laitteet pois tolaltaan. Tuikku ei saa enään yhteyttä muuhun maailmaan ja joutuu paikkaan jonka olemassaolosta kerrotaan vain taruissa...Herra Utö huomaa Tuikun kadonneen ja niin alkavat suuretsinnät. Miten Tuikku saa viestin ulkomaailmaan ja löytääkö Sisu ystävineen Tuikun?

Teemu Leppälän idea lastenkirjasta syntyi jäänmurtaja Sisulla

”Edellä oleva teksti oli kirjoittamastani Jäänmurtaja Sisusta ja tämän ystävistä kertovan lastenkirjasarjan kolmannen osan juoni. Olen dokumentoinut videokameralla paljon luotsauksen sekä jäänmurron tapahtumavirtaa mutta tuntui, että jotain pitäisi tehdä lisää. Loin lastenkirjasarjan. Mistä sitten kaikki lähti liikkeelle? Onko joku hetki jolloin kaikki alkaa? Itselläni idea lastenkirjaan syntyi talvella 2011 ollessani Jäänmurtaja Sisulla



Kirjasarjan kustannussopimus solmittiin Kiinassa lokakuussa 2015

töissä. Vahdin tapahtumat jäivät mieleeni, ja ajattelin miksi Sisulla ei voisi olla silmät ja suu, jotta hän voisi kertoa kokemiaan seikkailuja muille. Siitä kaikki lähti liikkeelle ja nyt kirjasarja on julkaistu Kiinassa ja muita maita on tulossa perässä. Jäänmurtajia ja luotsikuttereita ja Suomea voidaan tehdä tutuksi maailmalla niin monella tavalla, ja tämä on vain yksi niistä.”

Tarinoiden taustat omista työkokemuksista

Teemu Leppälä kertoo tarinoidensa syntyneen todellisten tapahtumien kautta ja kirjasarjan kolmas osa on enemmän fiktiivinen tarina. Tarinoiden tapahtumat perustuvat kirjoittajan kokemuksiin hänen omissa työympäristöissään merellä ja luotsina, Laivojen, jäänmurtajien ja luotsikutterin lisäksi kirjan hahmoihin kuuluu

myös majakoita, heli- ja hydrokoptereita. Kirjasarjan kuvituksen on toteuttanut **Petri Kantoniemi**.

Kirjasarjan kaksi ensimmäistä kirjaa on nyt käännetty kiinaksi. Teemu Leppälä solmi kustannussopimuksen kiinalaisen kustannustalon kanssa lokakuussa 2015 Jinangissa, missä allekirjoitettiin kustannussopimus kirjasarjasta. Kirjat ilmestyvät Kiinan markkinoille vuoden 2016 alusta lähtien ja suuri paikallinen kustannustalo panostaa kirjan markkinointiin ja myyntiin.

Ja palataan alkuun... mitä luotsikutteri Tuikul-le sitten on oikein tapahtunut? Saako hän yhteyden ulkomaailmaan? Se sinun pitää selvittää tilaamalla Jäänmurtaja ja Kadonnut kaupunki netistä www.jaanmurtajasisu.fi



Teemu Leppälä on Saimaan luotseja



kuvittaja Petri Kantoniemi



ONKO SINUSSA YTYÄ?



Vastaus on kyllä, jos toimit yksityissektorilla esimies- tai asiantuntija-tehtävissä, etkä ole löytänyt koulutustasi vastaavaa liittoa tai sinulla ei ole tutkintoa. YTYstä saat yksilöllistä palvelua työsuhteen kaikissa vaiheissa sekä ansiosidonnaisen työttömyysturvan IAET-kassasta kiinteällä 24,75 euron kuukausimaksulla.

Liity jäseneksi
nettilomakkeella
yty.fi
tai puhelimitse
(09) 2510 1310

YTY on yli 10 000 jäsenen
akavalainen etu- ja palvelujärjestö.
Jäsenemme työskentelevät mm.
teknologiateollisuudessa,
tietotekniikan palvelualalla,
finanssi-, kuljetus- ja kaupan alalla
sekä teollisuuden palveluksessa.



Yksityisalojen Esimiehet ja Asiantuntijat YTY

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, miehistysfirmoille ja lastinantajille tarjottavat moninaiset palvelut.

Rahjan Huolinnalla on asiakaslähtöinen palvelukonsepti, jonka mukaisesti se haluaa palvella asiakkaitaan viimeisen päälle hyvin kaikissa satamaoperointiin 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

Liittokokousvieraita
illallisella



Liittokokous Tampereella

Luotsiliiton liittokokous pidettiin Tampereella Scandic-hotellissa 25.4.2015

Henkilövalinnat

Luotsiliiton puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti **Antti Rautava**.

HALLITUKSEN JÄSENET (7 varsinaista ja 2 varajäsentä kullekin)

Luotsiliiton hallituksen jäseniksi (ja varajäseniksi) valittiin yksimielisesti:

Pohjanlahti: **Kaj Hahtonen** (Iiro Isola ja Risto Arponen)

Selkämeri: **Juha-Pekka Heikkilä** (Kari Suomalainen ja Kimmo Heinimäki)

Saaristomeri: **Kaj Wikberg** (Kurt Micklin ja Carl-Gustaf Wetterstrand)

Helsinki: **Martti Soinio** (Teemu Patrakka ja Mika Mäkinen)

Kotka: **Sami Saarinen** (Timo Rautio ja Tapio Tuomisto)

Järvi-Suomi: **Keijo Lempiäinen** (Juha Sairio ja Juha Kangas)

Luotsinvälitys: **Ted Jarner** (Leena Sundman ja Jutta Heinisuo)

LUOTTAMUSMIESVAALIT

Pääluottamusmieheksi valittiin edelleen **Juha Sihvo** Kotkasta ja varapääluottamusmiehenä jatkaa **Iiro Isola** Pohjanlahdelta

Alueelliset luottamusmiehet

Pohjanlahti: **Iiro Isola**

Selkämeri: **Juha-Pekka Heikkilä**

Saaristomeri: **Nicklas Eriksson**

Helsinki: **Martti Soinio**

Kotka: **Sami Saarinen**

Järvi-Suomi: **Keijo Lempiäinen**

Luotsinvälitys: **Ted Jarner**

Ylimääräinen liittokokous 6.12.2015

Luotsiliiton itsenäisyyspäivän juhlatilaisuudessa pidettiin myös ylimääräinen liittokokous, missä oli esityslistalla vain yksi asia: Luotsiliiton hallituksen esitys eroamisesta palkansääntäjärjestö Pardian jäsenyydestä ja liittymisen

YTY:n (Yksityisalojen Esimiehet ja Asian-tuntijat) jäseneksi. Liittokokous hyväksyi esityksen yksimielisesti.

Hannu Lukkari valittiin luotsivanhimpjen luottamusmieheksi.



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



EMPA Vice-President Bjaerne Caesar, DK

EMPA

15.-17.04.2015



EMPA kokousedustajia



EMPA:n presidentti Stein Inge Dahn avasi kokouksen

kokous

Estoril, Portugali

EMPA on onnistunut lobbauksessaan satamadirektiivin osalta. Tällä hetkellä suora kilpailun suosittaminen jää pois direktiivistä, direktiivi korostaa avoimuutta satamaluotsauksen rakenteessa ja rahoituksessa. Tämänhetkinen sanoitus kilpailun osalta on *"each country may choose not to implement competition"* eli jokaiselle maalle jätetään mahdollisuus olla kilpailuttamatta luotsausta kuten nykyisinkin.

Luotsauksen kilpailuttaminen on edelleen ja jatkuvasti esillä useissa eri maissa. Romaniassa

edelleen neljä luotsausyritystä tekee jokainen työtä omalla kalustollaan yhden viikon kuukaudesta ja Tanskassa kilpailu laajenee läpiluohtauksiin. EMPA hallitukseen saatiin hyvällä yhteistyöllä valittua myös tanskalainen Bjaerne Caesar jotta tiedonsaanti Tanskan tilanteesta EMPA:in olisi mahdollisimman hyvää.

Seuraava EMPA kokous pidetään Antwerpenissä 2016. Täällä sinetöidään EMPA toimiston siirto Antwerpenistä Brysseliin. Seuraava suurempi yleiskokous järjestetään 2017 Norjan Bergenissä.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja

6.päivä joulukuuta 2015



LUOTSEILLE YLENNYKSIÄ RESERVISSÄ

Tasavallan presidentti ja aluetoimistojen päälliköt ovat ylentäneet kaikkiaan 48 luotsia reservin upseereiksi ja aliupseereiksi itsenäisyyspäivänä 6.12. Luotsivanhin Hannu Lukkari ja luotsi Teemu Patrakka ylennettiin reservin yliluutnanteiksi.

Komentaja Pekka Poutanen, liikenneviraston turvallisuusjohtaja Matti Aaltonen ja luotsausjohtaja Kari Kosonen pitävät kykyä poikkeusolojen luotsausjärjestelyihin riittävänä.

Ylennystilaisuutta juhlittiin ravintola Sipulissa Helsingissä itsenäisyyspäivänä.



Puheenjohtaja Rautavan
juhlapuhe ylennetyille luotseille.



Liittokokousvieraita



Liittokokousvieraita

Kunniamerkit

Itsenäisyyspäivänä 2015 myönnetyt kunniamerkit

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

Gustafsson, Max,
Luotsiliiton toiminnanjohtaja

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

Björk, Tapio, luotsi
Elmgren, Jörgen, luotsi
Eriksson, Sven, luotsi
Raiskila, Risto, luotsi

Liiton toiminnanjohtaja
Max Gustafsson vastaanottaa
Suomen Valkoisen Ruusun ansioristin



Liikenneviraston sotilastoimiston päällikkö komentaja
Pekka Poutanen ja puheenjohtaja Rautava



Itsenäisyyspäivän illallinen

110
vuotta
1905 år 2015



Suomen Laivanpäälystöliitto-
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y

www.seacommand.fi

Puheenjohtaja Antti Rautavan juhlapuhe ylennystilaisuudessa

Herra komentaja, ylennetyt, hyvät kutsuvieraat!

Puolustusvoimat lähetti kuluvan vuoden kesällä 900.000 reserviläiselle kirjeen. Kirje sai etukäteen valtaisan huomion. Moni reserviläinen – minä mukaan lukien – ihastelin puolustusvoimien uutta avointa viestintää ja aktiivista yhteydenpitoa reserviläisiin. Kirje taisi tuoda joillekin reserviläisille myös pahan pettymyksen: ”Reservissä – ei määrättyä tehtävää”, tai kirjettä ei tullut lainkaan. Monien pettymys taisi johtua enemmän väistämättömästä ikääntymisestä kuin puolustusvoimien harjoittamasta reserviläisten sijoittamisstrategista.

Uskon myös, että jokainen salaisesti toivoi voivansa lukea omasta tärkeästä tehtävästä Isänmaan puolustamisessa. Jo ennen reserviläiskirjettä luotsien keskuudessa oli varsin laajalti tietoa siitä, että meidät on varattu jatkamaan omissa työtehtävissämme yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen



**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



PORT OF OULU
www.ouluport.com



turvaamiseksi. Toisin sanoen jatkaisimme omassa työssämme myös kriisioloissa. Tämä asia ei ollut täysin järjestyksessä ja sen moni luotsi havaitsi saatuaan reserviläiskirjeen. Luotsien henkilövaraukset on nyt saatettu ajan tasalle, josta saimmekin hiljattain tiedon työnantajalta – tältäkin osin reserviläiskirje oli hyödyllinen.

Suomessa on viime vuosina otettu käyttöön kokonaisturvallisuuden käsitteeseen perustuva varautumismalli, joka ammentaa voimansa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta. Puolustusministeri Niinistö korosti puheessaan maanpuolustuskurssin avajaisissa viranomaisyhteistyön merkitystä valmiusasioissa. Luotsaus ei ole nykyisin viranomaistoimintaa mutta luotsausyhtiön lakisääteinen velvollisuus on varautua toimimaan myös poikkeusoloissa. Tähän perustuu Finnpilot Pilotage Oy:n työntekijöiden henkilövaraukset. On perusteltua arvioida, että Suomen kauppamerenkulkuun kohdistuvat häiriötekijät koskettavat merkittävästi luotseja. Meitä luotseja kiinnostaa mitä käytännössä on suunniteltu erilaisten uhkakuvien varalle Suomen meriliikenteen hoitamiseksi. Tähän liittyen voin todeta, että poikkeusoloihin liittyvä valmiusväylähanke on pitkäköön käynnistysvaiheen jälkeen lähtenyt ripeästi liikkeelle. Tässä projektissa on muutama luotsi mukana. Käsitykseni mukaan yhteistyö on ollut erinomaista ja lisäarvoa tuottavaa. Hyvät kuulijat! Toivottavasti valmiusväylähanke jatkuu hyvällä tempolla ja saa jatkoksi myös laajempaa toimintaa luotsien kertaus- ja valmiusharjoituksina, niin että jokaisella luotsilla olisi vähintään tieto siitä mikä rooli ja asema hänellä on poikkeusolojen meriliikenteessä.

Hyvä juhlaväki! Tänään on poikkeuksellinen päivä luotsikunnalle. Moni luotsi on tänään saanut reservin ylennyksen. Voidaan arvioida, että päivä on historiallinen – onko koskaan aikaisemmin vastaavaa ylennyssummaa tapahtunut yhdessä siviiliorganisaatiossa? En tiedä varmasti, mutta oletan että ei. Reserviläisten ylennykset perustuvat kertausharjoituksissa ja eri koulutustapahtumissa saatuun tietoon ja taitoon sekä osoitettuun johtamistaitoon ja sopivuuteen. Kertausharjoituskoulutusta ei kuitenkaan vaadita, jos ylennettäväksi esitettävä on tai on ollut muussa sotilaallista tai kokonaisturvallisuutta pätevyyttä lisäävässä tehtävässä, joka mahdollistaa asianomaisen käytön vaativammassa sodan ajan puolustusvoimien tehtävässä tai

maanpuolustuksen muilla aloilla. Uskallan arvioida, että tämän päivän saldon taustalla on ensinnäkin itse luotsaus-toiminta ja sen asema yhteiskunnan tarpeiden tuottajana sekä toisaalta yksittäisen luotsin asema siinä ja ennen kaikkea kelpoisuus. Tästä kaikesta voimme olla ylpeitä!

Luotsit ovat poikkeuksellisen sitoutuneita tehtäviensä hoitoon. Käsité, kaveria ei jätetä, näyttäytyy luotsin arjessa myös niin, että kaveri on luotsin asiakas, on se sitten aluksen päällikkö, muut sidosryhmät tai Suomen herkkä meriympäristö. On ollut tilanteita, jolloin edellä kuvattu sitoutuminen on ollut ristivedossa muiden asioiden kanssa. Esimerkiksi syksyllä 2010 oli valitettava luotseja koskenut työmarkkinahäiriötilanne. Samaan ajankohtaan osui Merivoimien yhdessä Saksan merivoimien kanssa järjestettävä kansainvälinen harjoitus Saaristomeren alueella. Harjoitukseen osallistui noin 50 sota-alusta ja se oli suurin koskaan Suomessa pidetty merisotaharjoitus. Luotsien tarve kasvoi harjoituksen vuoksi merkittävästi ja oli uhkana, että työmarkkinatilanteen vuoksi olisi syntynyt suuria vaikeuksia harjoitusohjelman läpiviemiseen suunnitellulla tavalla. Voitaneen todeta, että onneksi merivoimien ja luotseja edustavan Luotsiliiton välillä oli aktiivinen keskustelu-yhteys, joka lopulta johti liitossa päätökseen: ”Luotsiliitto tekee osaltaan kaikkensa harjoituksen onnistumiseksi”. Tässä ristiriitatilanteessa voiton vei luotsille ominainen vastuuntunto sekä maanpuolustustahto, joka arvotettiin korkeammalle kuin työehdoista käytävä kiista. Vähän myöhemmin vastaanotin tyytyväisenä seuraavanlaisen viestin: ”Esitän parhaat kiitokset Luotsiliitolle maanpuolustushengestä ja merivoimien tukemisesta. Komentaja Pentti Villanen MERIVE, Liikenneviraston sotilastoimiston päällikkö.”

Meidän luotsien kohdalla reserviläiskirjeen tuoma mahdollinen pettymys on korjattu, niin kuin jo totesin – luotseilla on tärkeä tehtävä myös kriisin aikana ja mikä tärkeintä, mukana ovat jo alussa mainitsemani väistämättömän ikääntymisen vuoksi puolustusvoimien reservistä varareserviin siirtyneet luotsit. Me olemme paikalla ja alati valmiina niihin tehtäviin, jotka kohdallemme asetetaan niin normaalioloissa kuin eriasteisissa poikkeusolosuhteissa.

Toivotan teille oikein hyvää Suomen itsenäisyyspäivää! Malja itsenäiselle Suomelle.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1400, semestre L. 750 - Estero, anno L. 2350, semestre L. 1250

Anno 58 — N. 2

8 Gennaio 1956

L. 30.—



Gelido salvataggio. Mentre nella nebbia navigava nel golfo di Finlandia, il mercantile inglese "Judith Mary", al largo di Lovisa, urtò contro un banco di ghiaccio incagliandosi. La nave rimase senza luce e riscaldamento, sotto una violenta tempesta di neve. Solo dopo qualche giorno un rimorchiatore poté, con molta difficoltà, avvicinarsi alla "Judith Mary", completamente incrostata di ghiaccio, e trarre in salvo i 14 membri dell'equipaggio. (Dis. di W. Molino)

"8th January 1956 - A tug boat saves 14 people, crew of the British merchant ship Judith Mary, got stuck off Lovisa (Finland)
Cover by Walter Molino. "

Pelastusoperaatio eksoottisessa pohjolassa innoitti myös italialaisen La Domenica dei Corrieren kansitaiteilijaa. Italialaislehden taiteilija maalasi uutisesta näin näyttävän kuvan.

Kuva: <http://www.listal.com/list/la-domenica-del-corriere7>

Arkistojen aarteita

Crew Taken Off U.K. Ship In Ice

LONDON, Dec. 20 (A.A.P.-Reuter). — Finnish ships last night rescued all 14 crew members of the wrecked and ice-bound British motor vessel Judith Mary in the Gulf of Finland.

The Finnish icebreaker Sampo smashed a channel to the Judith Mary through 300 yards of pack-ice so that a pilot boat could take off the seamen.

The crew, most of whom came from north-east England, were in good spirits despite their three-day ordeal in the blizzard-swept gulf.

The Judith Mary (369 tons) became stuck on a reef on Friday night near Lovisa, about 60 miles east of Helsinki.

High seas prevented rescue and the ship became like an iceberg when seawater and snow froze the whole of its upper works.

Capsize Fear

The reef ripped open the ship's bottom plates and flooded the engine-room.

The crew had to hack desperately at the ice to prevent it capsizing the vessel.

Darkness and a 60-mile-an-hour blizzard hampered the Sampo, which left ice convoy work to make the attempt.

When the pilot ship took off the men the Judith Mary was like a shapeless mass of ice.

Holes at the companion-way exits were the result of constant work by the crew.

They had suffered from the cold and lack of food during earlier unsuccessful attempts to rescue them.

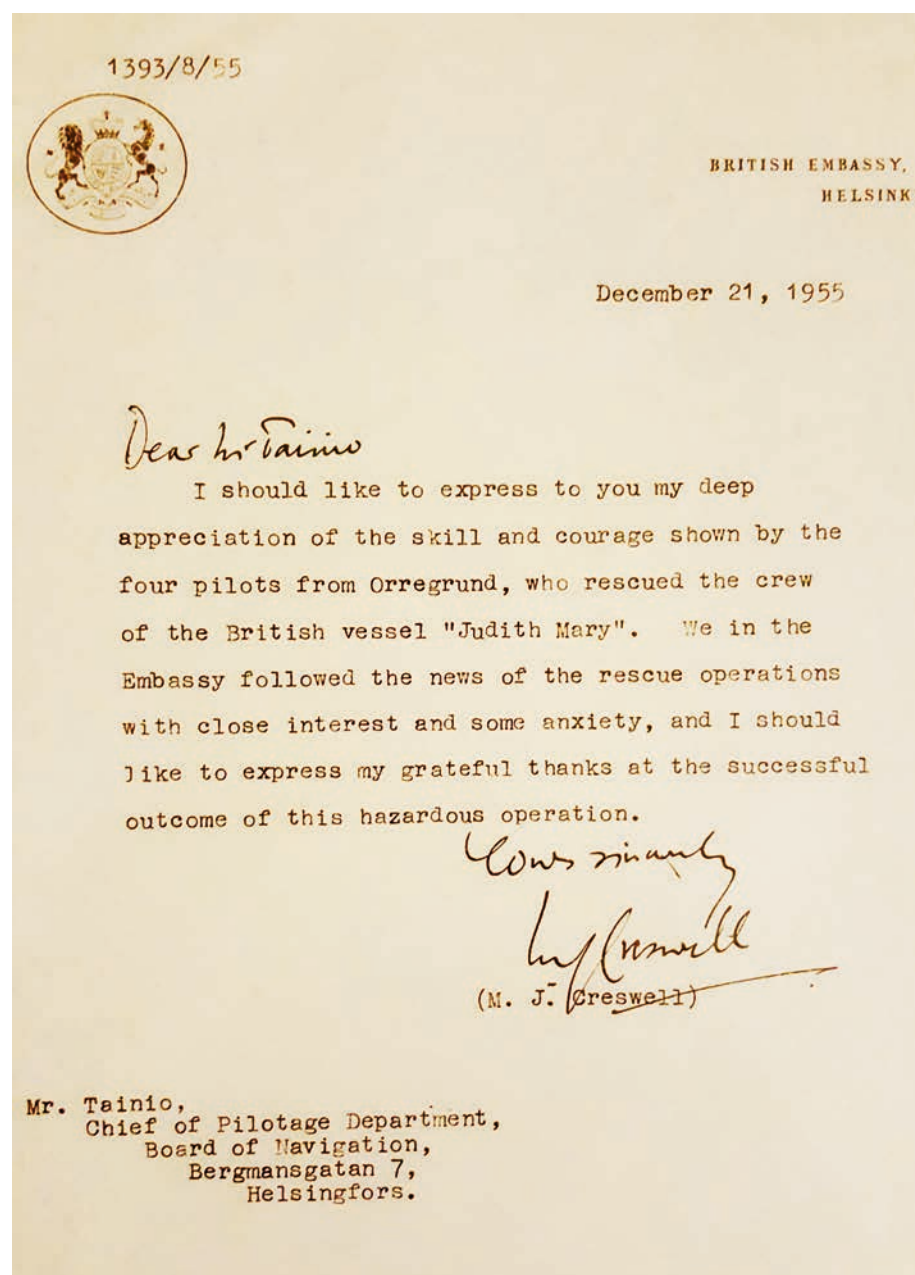
A Finnish helicopter standing by could not hover over the ship because of the high wind.

The Sydney Morning Heraldin lehtileike kuvattu nettisivulta

Kuusikymmentä vuotta sitten Joulukuu oli vielä selkeä talvikuu-kausi ja Suomenlahdellakin laivat kamppailivat jäiden puristuksessa kohti määränpäättään. Orrengrundin luotsiaseman päivähuoneen seinältä löytyy Englannin suurlähetystön kiitoskirjelmä luotsilaitoksen johtajalle luotsien suorittamasta brittiläisen *Judith Mary*-laivan miehistön pelastamisesta.

Maailmalla oli ilmeisen vaatimaton uutispäivä, koska australialainen The Sydney Morning Herald- lehtikin uutisoi aiheesta.

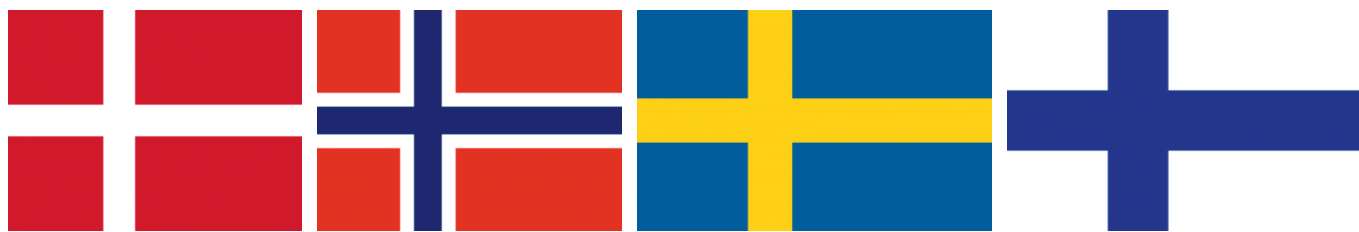
Arkistokuvan tapahtumasta löysi Australiassa asuva evp Kotkan luotsi Kjell Roberts



Kiitoskirje Orrengrundissa



Pohjoismaiden luotsiedustajia Skagenin kokouksessa



Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen 28-30.8.2015, Skagen – Tanska

Skagen on tuttu jokaiselle Suomalaiselle merenkulkijalle ohisiintävänä niemenkärkenä ja majakkana. Navigointi Skageniin tultaessa on aina aiheuttanut pientä säpinää komentosillalle liikenteen, kalastajien ja ilmoitusten kanssa. Omista muistoistani epäilen vahvasti, että "Route-T bouy No:1 Off Skagen" on varmasti yksi maailman upotetuin poiju, niin monta kertaa tämä tuli Navtexeissa vastaan.

Harvempi merenkulkija on kuitenkaan tutustunut Skagenin kylään. Skagenissa oli iso kalasatama ja seutu on tunnettu entisaikojen taidemaalareista. Route-T poijua yksi ei meressä enää ole, eivätkä kalastajatkaan lähde kymmenien tai satojen parvis- aamuvaihden liikkeelle. Pienet idylliset kalastusalueet ovat vaihtuneet muutamiin laivan kokoisiin kalastusalueisiin tai -laitoksiin. Väkiluku on tippunut 9000 tuntuviin mutta kesäisin tämä yli kaksinkertaistuu kesälomalaisista ja turisteista. Näin ne ajat muuttuvat.

Tapaamiselle paikka turistisesongin lopussa sopi mainiosti. Kokouksemme noudatti tuttua kaavaa ja saimme vaihdettua erittäin paljon tietoa keskenämme viikonlopun aikana. Nostan muutamia kiinnostavia asioita esiin kokouksesta maittain.

Norjassa luotettavaa, valtiollista luotsauspalvelua

Norjassa tilanne on hyvä ja siellä on luotsauksen järjestämisen suhteen palattu nyt 70-luvun tilanteeseen jossa Coastal Administrationin Pilot Director toimii luotsauksesta vastaavana. Hallinto

käyttää ja kysyy luotsien mielipidettä koko ajan ja nyt tehtävään oli vielä valittu entinen luotsi. Pääajatus ja tarkoitus on tuottaa hyvää ja luotettavaa luotsauspalvelua.

Oslon "Boarding Area" muuttamisesta on käyty keskustelua jossa eri mielipiteitä luotsipaikan siirtämisestä vuonon sisään. Näyttää kuitenkin siltä, että mm. luotsien mielipide, jossa luotsi menee mahdollisimman aikaisin kyytiin voittaa keskustelun. Kuljetuspalvelut ovat juuri nyt kilpailutuksessa ja tähän tulee Norjassa muutoksia. Norjalaiset luotsit luopuvat Mariksen käytöstä ja tilalle on tulossa iPad kuten meillä.

Ruotsissa tehtiin edellisen vuoden aikana Trafik Analysis joka aiheutti keskustelua Ruotsalaisen luotsauksen "suurista" peruskustannuksista. Tutkimuksessa verrataan ruotsalaista järjestelmää monessa kohdin Finnpilottiin jonka järjestelmässä luotsit tuottavat palvelua huomattavasti nopeammin ja halvemmalla. Ymmärrämme porun Ruotsissa mutta tässä kohdin kyllä meidän järjestelmä on ehkä se toinen pohjoismainen äärilaita miten asioita pyritään hoitamaan kustannuskärki edellä. En pidä tätäkään ihan onnistuneimpana mallina miten luotseja tulisi kouluttaa työhönsä. Ruotsissa koulutuskeskustelu on ajankohtainen sillä viime vuonna Sjöfartsverketiin palkattiin 16 uutta luotsia suurten ikäluokkien alkaessa eläköityä 60-v iässä. Koko tutkimus löytyy liiton kotisivuilta.

Vakava onnettomuus Göteborgissa

Ruotsissa on sattunut viimeisen vuoden aikana kolme suurempaa onnettomuutta jotka kiinnostivat . . .



THE PORT OF OPPORTUNITY



Meritietä pitkin kaikkialle maailmaan

HaminaKotka on täyden palvelun satama, joka tarjoaa asiakkailleen laadukkaita ja monipuolisia palveluja. Satama yritys- ja logistiikka-alueineen luo dynaamisen ja logistisesti tehokkaan toimintaympäristön yritystoiminnalle. HaminaKotkan satamaan on helppo tulla, siellä toimia, kasvaa ja menestyä!

HAMINAKOTKA SATAMA OY
www.haminakotka.fi • marketing@haminakotka.fi

kollegiota. Tuoreimpana Stenan matkustajalautan ja Ternvindin törmäys Göteborgin ulkopuolella. Kyseessä oli todella vakava ja iso "läheltä piti" suuronnettomuus, jossa täydessä bensinilastissa oleva tankkilaiva ja matkustajalaiva törmäsivät Vingan ulkopuolella keskellä yötä 17m/s tuulessa. Ternvind oli hetkeä ennen törmäystä jättänyt luotsin ja palannut kurssilleen. Tämän jälkeisessä radionavigointikeskusteluissa laivojen kesken käytettiin sekä englantia Filippiiniläisen päällikön, että ruotsia Stenan toimesta VTS alueella. Tutkinta on kesken joten tästä saadaan tietoa myöhemmin.

Landsortissa tapahtui aiemmin haveri luotsin jätön jälkeen "Kerttu" alukselle. Luotsi oli jäänyt pois kelin takia hieman normaalia aiemmin. Laiva ei noudattanut luotsin antamia ohjeita joita hän antoi vielä niitä veneestä poisjäännin jälkeen ja laiva ajautui matalikolle.

Luotseja kiinnosti myös tapaus Queen Elisabeth 2 jossa kaksi ruotsalaista kollegaa ei saanut haluamaansa conning positionia komentosillalla. Laivan C-Smartin laatu järjestelmän mukaisesti luotseille tarjottiin takapulpetin paikkoja komentosiltaorganisaation viimeisenä lenkkinä joka ei sovi 300m pitkän matkustajalaivan navigointiin Tukholman saaristossa. Päällikkö piti oman kantansa ja QE2 kääntyi pois jättäen Tukholman satamakäynnin välin. Keskustelujen jälkeen seuraavalla kerralla 6 vko:a myöhemmin laiva tuli Tukholmaan uudelleen ja tällä kertaa ohjailu toteutettiin luotsien haluamalla tavalla turvallisesti. Norjalaiset luotsit raportoivat samanlaisista ongelmista C-Smart laivojen kanssa ja nämä samat ongelmat on viety IMPA käsiteltäväksi. IMPA on myös ottanut

 **HANGÖ STEVEDORING**
...www.hangostevedoring.fi

FREEPORT
www.freeport.fi

varustamoihin yhteyttä asian korjaamiseksi ja tehnyt asiaan liittyviä kannanottoja.

Tanskassa luotsaus avautuu kilpailulle

Tanskassa kilpailu luotsauksessa avataan 01.01.2016 kuten olen kirjoittanut. Luotsaus-toimintaan haki vain yksi yritys. Aiemmin sovitun mukaisesti he saavat ensi vuonna hoitaakseen 600 luotsausta tämän edelleen lisääntyessä vuosittain 200 luotsauksella jos täyttävät vaatimukset.

Tanskassa asiat ovat muutenkin suoraan sanoen huonosti ja levällään. DanPilot hoitaa luotsauksen päätehtävää merenkulkuhallinnon alla. Heillä on kilpailua satamaluotsauksissa ja nyt siis tulevana vuonna kilpailu alkaa myös Tanskan läpiluotsauksissa. Tanskan luotsinvälityksestä irtisanottiin vuosi sitten välittäjiä ja tänä vuonna on palkattu enemmän uusia tilalle kokemuksen tuomaa vajetta paikkaamaan. Uusia luotsiveneitä on ostettu viimeksi vuonna 2006. Kesällä yksi DanPilotin muutoskorjattu vene upposi kesken ajon potkuriakselin irrottua ja läpäistyä pohjan. Kuullessaan seuraavia jokainen voi miettiä, että voiko tällaisilla asioilla olla merkitystä tarjottavan palvelun laatuun: Rakennemuutoksesta ei kysytty käyttäjil-

tä, veneen huolto täysin ulkoistettu, vain yksi kuljettaja ajaa venettä luotsiajossa ja turvallisuuspuolella esim. GMDSS käsi-VHF:t eivät kuulu varustukseen.

Lopputulena Tanskassa uusittiin kaikille pelastusliivit ja vaihdettiin ne Secumareihin. Muistan hyvin tämän kyseisen liivimallin meidän Meriturvan testeistä, -päältä kaunis mutta vedessä tai leidareilla hengenvaarallinen. Räjähtäneenä koko on pään ja rinnan ympärillä kuin kaksinkertaisella RT-liivillä eli henkilö on täysin avustettava, itse et voi tehdä vedessä tai leidareilla. Kaikki tämä ehkä kuulostaa uskomattomalta mutta näin Tanskassa tällä kertaa.

Tiedonkulkua ja tiedonvaihtoa luotsauksen ympäriltä pitää jatkaa. Me pohjoismaissa olemme avoimia ja perusrehellisiä joten tietoa on hyvin saatavilla. Tätä tietoa pitää viedä eteenpäin aina kun pystyy, niin liiton kuin ihan jokaisen jäsenenkin jotta muutkin tietävät kuinka paljon yhteiskunta toimivalla luotsauksella säästää.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja

TEN-T CORE PORT ALONG WELL KNOWN NORDIC TRIANGLE AND SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN CORRIDOR

- Centre for Scandinavian ferry traffic in Finland
- The quickest sea route for cargo between Finland and Sweden
- Excellent logistical location
- Excellent storage facilities and value added logistics services provided by port operator
- One of the deepest fairways and quay`s in Finland, up to 15,3 m
- Easy ice condition in winter time



Satamatie 13, FI-21100 Naantali, Finland | tel. +358 44 733 4550 (Port traffic) | www.portofnaantali.fi

Eläkkeelle lähtöä juhlistettiin Puumalassa

Vuonna 1907 rakennettu rautarunkoinen tervahöyry s/s Wenno loi historiallisesti arvokkaat puitteet Puumalan luotsiaseman veteraaniluotsien Veikko Koivistoinen ja Keijo Lempiäisen eläkkeelle siirtymisen juhlapaikaksi Puumalan satamassa 24.8. Samassa tilaisuudessa juhlistettiin myös Puumalan luotsin Vesa Kiiskin 60-vuotispäiviä. Tilaisuuden maljapuheessa luotsi Veikko Koivistoinen antoi tunnustusta lähimmille esimiehilleen työyhteisöä tukevasta toiminnasta ja kehotti jäljelle jääviä luotseja välittämään ja pitämään itsestään huolta. Tilaisuudessa olivat läsnä myös luotsien kaikki lähimmät esimiehet. Finnpiilot Oy:n läksiäislahjat luotseille ojensi alueluotsivanhin Pasi Paldanius.



Veikko Koivistoinen ja Keijo Lempiäinen saapuivat luotsikutterilla s/s Wennolle



Luotsiliiton lahjan luovutus



Eläkeläisjuhliin osallistui suuri joukko nykyisiä ja entisiä kollegoja ja työkavereita



Pasi Paldanius ja Jari Ahonen onnittelevat



Tilaisuudessa muistettiin myös **Vesa Kiisken** kuusikymppisiä





Delivering your strategy.



PORT OF KOKKOLA

WELCOME TO THE NR 1. BULKPORT IN FINLAND

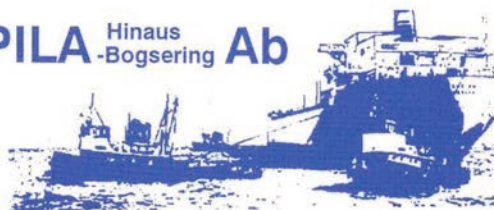
Kantasatamantie 50 FI-67900 KOKKOLA
Puh. 06-8242 400 Fax 06-8242 444

satama@kokkola.fi www.portofkokkola.fi

In Port of Pietarsaari Tug / SIMSON

24h tel. +358 40 557 5692

Oy YXPILA Hinaus-Bogsering Ab



M/V "ARIES"

M/V "ORION"

M/V "CETUS"



BP 41 T
3200 BHP



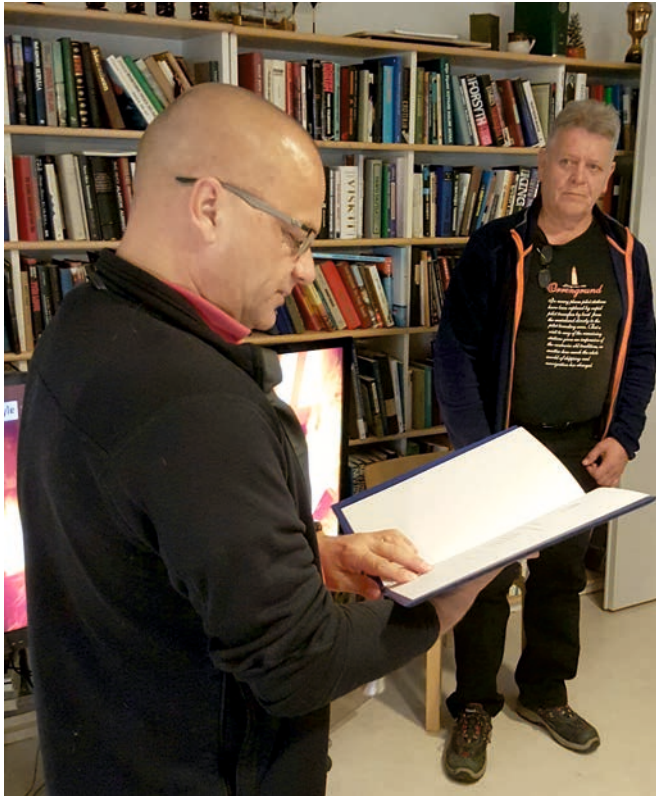
BP 36 T
3600 BHP



BP 30 T
3000 BHP

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

Henkilö



Jorma Vasara 60 vuotta

Kotkan luotsivanhin Hannu Lukkari luovuttaa
työnantajan lahjan 60 vuotiaalle
kutterinkuljettaja Jorma Vasaralle 23.10. 2015
Toimitus



TT täytti 60 vuotta

TT:n 60-vuotisjuhlia vietettiin Teneriffalla 31.1.2015

**Maailman ensimmäiset LNG-käyttöiset
irtolastialukset Itämerelle vuonna 2018**

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



*Hyvää Joulua
ja menestystä
juhlavuodelle 2016!*

*Turvallista matkaa
Kotkan luotseille
tarjoavat:
Kimmo ja Wikke*



TAKSI 10

Kimmo Lindqvist
0400 221 256

TAKSI 35

Juha Wikström
050 345 6252



Ote kirjasta Ääniä mereltä



Kirjan kuvitusta:
Konekolmosen haikea katse
Kuva: Arja Makkonen

Arja Makkonen

Turkish girl

M/v Hangete seilasi Kanadasta propsilastissa Turkin Izmitiin, Marmaranmeren rannikkokaupunkiin. Kuten tavallista, iltahämärissä saavuttiin luotsipaikalle ja 4-8 vahdissa oli jostakin syystä täkki kakkonen. Förstillä taisi olla paperihommia. Nyt jo edesmennyt Tuomisen Osku oli täkkikakkosena, ja hän oli asianmukaisesti käynyt luotsia vastassa sekä ohjannut hänet brygälle.

Luotsi oli ollut kohtuullisen iloisella mielellä jo laivaan tullessaan, ja kaiketi kun aurinko oli jo laskenut, hän ei ollut jatkossakaan kovin tarkka mitä juomalasiin laitettiin. Itse asiassa hän ilmaisi asian niin, että voisi ottaa ”something to very bad throat”. Ei tuo 70-luvun lopussa kovin ennenkuulumatonta ollut, että luotsi otti vähän lääkettä vaikkapa kurkkuunsa, mutta nykypäivänähän sitä ei enää onneksi tapahdu...eihän.

Luotsimatka sujui päällikön valvovan silmän alla hyvin, ja luotsi intoutui kehumään itseään kuinka hän on aina luotsannut suurimmat laivat ja karikkoisimmat väylät ja että ”Turkish girl has very clean pussy”. Jopa Porno-Oskuksi kutsutulla täkkikakkosella meni kahvi väärään kurkkuun. Ruorimies ja päällikkö olivat hillinneet itsensä kohtuullisen hyvin.

Tuli vahdinvaihto ja menin kahdeksaksi vahtiin. Toivotin hiljaa hyvät illat ja Osku kertoi naviskan puolella tärkeimmät, myös sen turkkilaisten ”kissojen” puhtauden ja sitten hän poistui brygältä. Luotsi ei ilmeisesti, voisiko sanoa että enää kovin selvästi, kuullut pimeällä brygällä juttujamme, eikä katsonut tulijaa sen tarkemmin. Hän varmaan ajatteli että uusi kuuntelija hänen jutuilleen oli saapunut, ja niinpä hän aloitti uudestaan

kun menin naviskasta brygän puolelle. Ensimmäiseksi hän tiedotti että ”Turkish girl has very clean pussy”....

Parhaimmalla aksentillani toivotin mister Pilotille hyvää iltaa ja totesin: ”oh really, in Finland we don’t wash out pussies very often because they don’t like it”.

Tuli hetken hiljaisuus, sitten Mr. Pilot osoitti minua taskulampulla suoraan naamaan, ja hänelle tuli tärkeää asiaa päällikölle. Jatkossa hän minulle vain murahteli, eikä muuta enää virkannut kuin ruorikomennot. Ei edes peri turkkilaiseen tapaan kätellyt lähtiessään, eikä sanonut että ”Finnish people turkish people same same”. Kyllä siellä dance barissakin tuli käytyä porukalla, mutta sitä ei tarina kerro tutkiko kukaan niitä puhtaita kissoja...ei ainakaan tuo minun konekolmoseni.

Yllä oleva kertomus on julkaistu Timo Syvänteen kirjassa ”Ääniä mereltä”. Kirja julkaistiin vuonna 2013.



Kirjoittaja merikapteeni Arja Makkonen on eläkkeellä oleva entinen VTS-operaattori itäiseltä Suomenlahdelta.



Joulu ulkosaaristossa

Sää rannikkoasemilla tänään kello kolmetoista. Haapasaari viisi, eteläkaakko kymmenen, utua, näkyvyys kolmekymmentätuhatta; Kotka Rankki ohutta yläpilveä, hyvä näkyvyys; Orrengrund, Kalbådagrund, Harmaja, Bågaskär, Jussarö, Utö, Kumlinge, Nyhamn, Märket, Isokari, Stömmingsbådan, Valassaaret, Tankar, Ulkokalla, Marjaniemi, Ajos...

Merisää on kuin rauhoittava mantra, joka on toistunut samanlaisena läpi vuosien. Maakravuille tuulennopeudella tai aallonkorkeudella ei ole käytännöllistä merkitystä, mutta eksoottiset paikannimet ovat syöpyneet monelle mieleen.

Vielä jokin aika sitten säähavaintoja tekivät ulkosaaristossa ympärivuoden asuvat ihmiset. Lausahdus "tiedot puuttuvat" merkitsi ettei luotsi- tai majakkasaarelle saatu yhteyttä. Vaikka 1950-luvulta lähtien yleistyneet radiolähettimet toimivat myös kelirikkoaikana, oli ulkoluotojen eristyneisyys pahimmillaan juuri joulun tienoilla.

Luotokunnan asukkaat

Ennen tehokkaiden jäänmurtajien rakentamista kalenterivuoden loppuminen enteili myös laivaliikenteen päättymistä. Joulupyhinä majakat kuitenkin vilkkuivat ja luotsit tähyilivät viimeisten laivojen luotsauspyyntöjä. Merenkulun turvallisuudesta huolehtineiden virkamiesten työt taukosivat vasta jääpeitteen muututtua pysyväksi.

Miehitettyjen majakoiden ja luotsiasemien määrä oli suurimmillaan noin sata vuotta sitten. Kahdellakymmenellä majakalla ja lähes sadalla ulkosaariston luotsiasemalla asui kokonaisia perheitä lapsineen. Naapureina heillä oli kalastuksesta ja hylkeenpyynnistä eläviä saaristolaisia. Väestön lisääntyminen ja viljelyskelpoisen maan puute oli johtanut siihen, rannikon asutus kurottui uloimmilla luodoille asti.

Meidän, kulutusjuhlaksi muuttunutta joulua viettävien kaupunkilaisten, kannattaa pysähtyä

miettimään, millainen oli joulu ulkosaaristossa. Luotokunnan asukkaille valon ja toivon juhalla oli erilainen merkitys.

F.E. Söderberg – Sottunga

”Oli 21. päivä joulukuuta 1891. Kova luoteis-
myrsky, pakkasen ja meriusvan seuraamana, pieksi
luotoja ja kareja. Iltapäivällä huomattiin S/S
Ålandin lähestyvän nostetuin luotsimerkein. Hy-
vällä purjeveneelläni lähdin luotsaamaan sitä
Kihdin yli Berghamniin.”

Näin muistelee Sottungan luotsi F.E. Söderberg.
Hänen aikanaan laivat saapuivat ilman ennakkova-
roitusta ja luotsipyyntö annettiin signaalilipuilla tai
soihdun heiluttaen. Vartiotuvissa
päivystäneiden luotsien ammatti-
kunniaan kuului lähteä merelle
säässä kuin säässä. Laivaan
siirryttiin purjeveneillä, joita käy-
tettiin myös kotimatalla.

”Meidän täytyi luovia tullak-
semme kotiin. Saavuttuamme
Jungfruskäriin tuuli kääntyi poh-
joiseen ja yltyi hirmumyrskyksi.
Mihin hintaan tahansa halusimme
kotiin jouluaatoksi, mutta ajatus
siitä, että saatoimme repeytynein purjein joutua
aaltojen ajeltavaksi ratkaisi asian.”

Söderberg kumppaneineen oli onnekas, sillä he
pääsivät maihin ja saivat yösijan kalastajatorpasta.
Myrsky kuitenkin yltyi ja lämpö tila laski 15 pak-
kasasteeseen. Luotsien oli jäätävä jouluksi kalasta-
japerheen luokse. Miehiä huolestutti se, että tuuli ja
pakkanen antaisivat merelle riitteisen jääpeitteen,
joka estäisi liikkumisen kokonaan. Vasta kolmante-
na joulupäivänä tuuli hellitti.

”Kokonaan reivatuin purjein matka aloitettiin.
Nopeasti lähestyimme Bogskäriä ja saatoimme jo
nähdä matkamme pään. Silloin kohtasimme yht’äk-
kiä irtoneisia jäälauttoja ja lumikuuro heikensi
näkyvyyttä. Vene pakotettiin hankatuuleen, mutta
isopurje repesi ja jouduimme keskelle jääsohjoa. Jää
oli liian heikko jalan astua ja mahdoton oli myös
muulla tavoin päästä rantaan. Koko yön vietimme
vilusta väristen veneessä. Seuraavana päivänä jää
alkoi kestää painolastikiviä, joita heitimme yli
laidan. Kirveellä irrotimme muutamia lautoja
veneen laudoituksesta ja teimme niistä itsellemme
sukset. Köysi vyötäryksillämme mutkitellen
heikkoa jäätä myöten pääsimme vihdoinkin rantaan.”

Kelirikkoseikkailujen lisäksi vanhojen luotsien
joulu muistoja yhdistää huoli: pääsenkö jouluksi
kotiin? Voimme kuvitella mielipahan, jonka tai-
vaanrantaan jouluna ilmaantunut laiva aiheutti.
Varsinkin lasten suusta kuuli suorat sanat: ”Pitääk
itän mennä jolukt pois? Pyh – tellanen vilka ettei
nä joulupukkiikaan!”

Sitaatin kirjoitti nimimerkki Festus, joka lähti
aattopäivänä viemään laivaa Viipuriin. Festus
kertoo myös matkalla tapahtuneesta onnekaasta
käänteestä. Merellä kohdattiin vastakkaiseen
suuntaan kulkeva alus. Kummassakin laivassa oli
luotsi, ja he oivalsivat tilaisuutensa tulleen. Jää-
lautan toimiessa siltana vaihdettiin laivoja. Miehet
olivat jälleen matkalla kotisata-
maan ja pettymys vaihtui iloisek-
si odotukseksi.

Helmi Blomqvist – Söderskär

”Kolme päivää jouluaattoon.
Aikaisin aamulla kaksi majakan-
vartijaa oli valmiina lähtemään
jouluostoksille. Toinen heistä oli
isäni Valdemar Hagelberg. He
aikoivat mantereelle luistimilla ja
purjekelkalla. Sää oli kaunis ja tuulen voimakkuus
vain muutamia boforeita. Peilikirkkaalla jäällä
matka sujui nopeasti. Vilkutimme hyvästiksi ja
toivotimme heille onnellista matkaa.”

Helmi Blomqvist muistelee lapsuuttaan 1900-
luvun alussa Söderskärin majakalla 40 km Porvoos-
ta lounaaseen. Yleensä talven muonavarat – pro-
viantti – oli haettu hyvissä ajoin ennen kelirikkoa.
Suotuisissa olosuhteissa tehtiin joulun alla myös
toinen matka. Silloin puuttomalle luodolle voitiin
hakea esimerkiksi joulukuusi.

”Seuraavana aamuna sää ei ollut enää hyvä.
Tuuli voimistui ja enteili lumisadetta. Nousi täysi
myrsky – jyrisi ja ulvoi. Joulutunnelma oli poissa.
Pelko mielessään ihmiset ristivät kätensä pyytäen
varjelusta niille joiden uskottiin olevan hengenvaa-
rassa. Saattoi vain odottaa ja toivoa. Oli mahdoton
nukkua. Pian jää rikkoontui ja meri velloisi taas
vapaana. Yöllä alkoi kuulua kuinka valtavat vesi-
massat jyskivät vasten kallioita. Aamulla tuuli
heikkeni. Olisivatko miehet hengissä? Kello yksi-
toista majakkatornissa tähtystävä vartija ilmoitti
näkevänsä liikettä horisontissa. Tulossa oli luotsi-
vene, jonka kannella oli miehiä. Riemun kiljahdus:
kaikki olivat selvinneet! Jumalan mahtava käsi oli
suojellut heitä.”

...

Elämä saaristossa oli vaarallista. Majakanvartijat työskentelivät omilla luodoillaan, mutta luotsit saattoivat kulkea päiväkausia teillä tietymättömillä. Kotona odottavien vaimojen ja lasten asema oli vaikea. Yhteinen huoli synnytti myös omaa tapakulttuuria. Itäisellä Suomenlahdella palaavaa luotsia onnitellaan tänäkin päivänä kädenpu-ristuksella.



Claes Söderholm – Rönnskär

Saaristossa asui myös paljon lapsia. Majakka- ja luotsisaarilla heitä oli järjestään enemmän kuin aikuisia. Claes Söderholm, jonka isä oli Rönnskärin asemapaikan luotsinvanhin, kasvoi pienellä saarella 50 km Vaasasta länteen.

”Oli jouluaatto 1930 kun Kurt ja minä lähdimme viemään lahjapakettia Innerbådanin Elville. Hieno

matka potkukelkoilla jään yli, joka oli virtakohdissa vielä heikkoa. Lähtiessämme takaisin alkoi hämärtää ja Kurt päätti kiertää niemenkärjen jätä pitkin. Siinä Maj-Bataksen aukossa jää petti. Vesi oli niin matalaa, että Kurtin seisossa potkukelkkansa päällä vesi ulottui häntä vyötäisille. Ymmärsin heti, että minun oli haettava apua ja huusin Kurtille, että hänen piti

pysyä paikallaan. Pappa ja Abbas Gust ryntäsivät täyttä vauhtia apuun ja saivat vedettyä Kurtin avannosta.”

Uutuuttaan hohtava jäälakeus houkutteli ihmisiä. Potkukelkalla ja luistimilla pääsi hetkessä maailman ääriin, ja kelirikon aiheuttama ahdistus helpotti. Avomeren laidalle suuntautuneilla hylkeenpyyntimatkoilla luotsit ja majakanvartiat kulivat jäätiköillä jopa viikkoja.

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

for

goodStories

Huonoina talvina liikkuminen oli mahdotonta. Vaikka ihmiset elivät täysin eristyksissä ei yksityisyydelle ollut tilaa. Esimerkiksi majakanvartijoiden virkataloissa neljällä perheellä oli omat huoneistot, mutta ruoka laitettiin yhteisissä pakarituovissa. Ulkona ulappa jatkui silmäkantamattomiin, mutta mihinkään ei päässyt.

Hermot ja naapurisopu olivat toisinaan koetuksella. Miltähän mahtoi tuntua esimerkiksi Långskärin majakalla asuneesta tupakkamiehestä, jolta kessut loppuivat jo alkutalvesta 1922. Tuona talvena Långskäriltä ei päässyt mantereelle käytännössä lainkaan ja tuskissaan mies sauhutteli teetä ja välikattopahnoja. Todettakoon myös, että Långskärin eristyneissä oloissa asui parhaina vuosina lähes kaksikymmentä lasta.

Naiset ja lapset lähtevät

Oppivelvollisuuden tullessa voimaan 1920-luvulla alkoi ulkosaariston yhteisöllisyys rakoilla. Vain harvoilla saarilla pystyttiin järjestämään opetusta, ja kareilla kasvaneet lapset piti lähettää koulukortteeriin sisäsaariston ja mantereen kyliin.

Kotiluodoillekin palattiin mutta entistä harvemmin.

Kotitarvekalastus ja hylkeenpyynti menettivät nekin merkitystään suomalaisten siirtyessä omavaraisuudesta rahatalouteen. Ajan hengen mukaisesti myös saariston naiset alkoivat hakeutua palkkatöihin. Sitä ei löytynyt luodoilta vaan seu-duilta, missä lapset kävivät koulua. Virta vei pois saaristosta, ja luotsi- ja majakka-asemat muutuivat miesten työyhteisöiksi.

Miestenkin työpaikat vähenivät, kun majakoita automatisoitiin ja luotsiasemaverkkoa karsittiin. Majakkamiesten ammattikunta lakkasi olemasta jo vuonna 1987. Teknologian kehitystä seurannut luotsien koulutusvaatimusten huikea nousu heikensi sekin sukuun ja paikallisuuteen sitoutuneita perinteitä. Aiemmin elämää kuhisseet luotsi- ja majakkasaaret autioituivat yksi toisensa jälkeen.

Mutta ei ulkosaaristo sentään kokonaan hiljentynyt. Jo 1500-luvulla asutetulla Utön luotsi- ja majakkasaarella eletään ja työskennellään yhä. Ja mikä parasta, saaren lakkauttamisuhan alla ollut koulu jatkaa myös ensi vuonna. Rauhallista joulua ja menestyksestä uutta vuotta Utö!

Harri Nyman

FT Harri Nyman julkaisi oheisen kirjoituksen vuoden 2004 Luotsi ja majakka lehdessä. Harri Nyman on laajasti tutkinut luotsi- ja majakka-perheiden elämää asemayhdyskunnissa eri aikakausilla. Harri Nyman julkaisi aiheesta väitöskirjansa Uloimmalla rannalla vuonna 2011. Lehdessämme aiemmin julkaistun Nymanin artikkelin on uudelleen taitettu ja kuvitettu vanhoilla valokuvilla Luotsiliiton arkistosta.

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 - 2376 600 • www.meriturva.fi



Kalajoen Satama Oy
PORT OF KALAJOKI Ltd



Nordiskt Lotsmöte 28. - 30.08.2015, Skagen – Danmark

Skagen är bekant också för varje finländsk sjöfarare, med dess udde och fyren man passerar. Då Skagen närmar sig, resulterar det alltid lite ståhej på kommandobryggan med navigeringen, de lokala fiskarna och meddelanden som far av och an. Själv misstänker jag starkt, att "Route-T buoy No:1 Off Skagen" måste vara en av världens mest sänkta bojar, så ofta som den kom emot i Navtexerna.

Få sjöfarare har dock bekantat sig med byn Skagen. Skagen hade en stor fiskehamn och trakten var känd för konstnärerna under det sena 1800-talet. Route-T -boj nr ett finns inte längre, och fiskarna lägger inte längre ut i gryningen i båtlag om tiotal eller hundratal farkoster. De många små pittoreska fiskebåtarna har bytts ut mot några få jättelika fiskefartyg eller flytande fabriker. Invånarantalet har gått ned till omkring 9000 men sommartid höjer semesterfirare och ja turister antalet med än dubbelt. Tiderna förändras.

För mötet passade orten i slutet av turistsäsongen förträffligt. Vårt möte följde de bekanta formerna och vi kunde utbyta mycket information under veckoslutet. Jag lyfter fram några av mötets ämnen nationsvis.

Norge - pålitlig statlig lotsservice

I Norge är läget gott. Man har i fråga om lotsningens organisation återgått till 1970-talets modell, där Coastal Administrations Pilot Director fungerar som ansvarig för lotsningen. Direktionen använder och ber om lotsarnas åsikter hela tiden. Nu hade därtill en tidigare lots valts till posten. Grundtanken är att producera god och pålitlig lotsservice.

Om förändringen av Oslos "Boarding Area" har diskuterats och olika synpunkter har presenterats om att flytta lotsstationen in i en fjord. Det förefaller ändå som om lotsarnas ståndpunkt - att lotsen stiger ombord så tidigt som möjligt - skulle avgå med segern. Frakttjänsterna är just nu öppna för konkurrens och detta kommer att förändras. De norska lotsarna övergår från Maris-systemet till iPad som hos oss.

I Sverige gjordes under det gångna året en trafikanalys som väckte debatt om lotsningens "stora" grundomkostnader. I analysen jämförs det svenska systemet på många punkter med Finnpilot, där lotsarna producerar servicen avsevärt snabbare och billigare. Vi har förståelse för grälet i Sverige, men vårt system representerar förmodligen den andra skandinaviska ytterligheten, vad sakernas skötsel och kostnadsspetsen ankommer. Jag anser



nödvändigtvis inte heller denna som den mest lyckade modellen för lotsarnas utbildning. I Sverige är utbildningsfrågan aktuell eftersom Sjöfartsverket i fjol anställde 16 nya lotsar då de stora årskullarna börjar nå pensionsåldern 60 år. Utredningen finns på bolagets nätsidor.

Sverige - allvarlig olycka i Göteborg

I Sverige har under det senaste året inträffat tre större olyckor som intresserar kollegerna. Den senaste är kollisionen mellan Stenas passagerarfärja och tankern "Ternvind" utanför Göteborg. En verklig storolycka var verkligen nära ögat, då en tanker med full bensinlast och en passagerarfärja kolliderade utanför Vinga mitt i natten, i vind om 17 meter i sekunden. "Ternvind" hade stunden innan kollisionen lämnat lotsen och återvänt i sin kurs. Radionavigationsdiskussionen fartygen emellan fördes både på engelska och svenska på VTS-sektorn. Utredningen är på hälft. Mer information får vi senare.

I Landsort skedde ett tidigare haveri för "Kerttu" strax efter att lotsen hade lämnat fartyget. På grund av väderleksskäl hade lotsen lämnat skeppet något tidigare än normalt. "Kerttu" följde inte lotsens direktiv som han ännu förmedlade från lotsbåten. Som påföljd drev "Kerttu" på grund.

Lotsarna var också intresserade av fallet "Queen Elisabeth 2" där två svenska kolleger inte fick sin önskade conning position på kommandobryggan. Enligt fartygets C-Smart -kvalitetssystem erbjöds lotsarna plats på en bakre pulpet under kommandobryggorganisationens sista länk som inte lämpar sig för att navigera ett 300 meter långt passagerarfartyg i Stockholms skärgård. Kaptenen stod fast vid sin åsikt, varför "QE2" vände om och inhiberade besöket i Stockholms hamn. Efter diskussionerna anlände skeppet följande gång till Stockholm sex veckor senare. Då förverkligades navigationen tryggt enligt lotsarnas direktiv. De norska lotsarna rapporterade liknande problem angående C-Smart -fartygen. Problemen har dragits fram för behandling av IMPA. IMPA har också kontaktat rederierna för att åtgärda situationen och de har presenterat ställningstaganden.

Danmark - lotsningen öppnas för konkurrens

I Danmark öppnas lotsningen för konkurrens 01.01.2016, som jag tidigare har skrivit. Endast ett bolag ansökte om lotsningsverksamheten. Enligt en tidigare överenskommelse får de nästa år 600 lotsningsuppdrag samt därtill 200 till per år, om bolaget uppfyller kraven.

■ ■ ■



I Danmark är saker och ting även annars i tämligen beklagligt skick. DanPilot sköter lotsningen som dess huvuduppdrag underställda sjöfartsstyrelsen. Man konkurrerar om hamnlotsningen och alltså nu, inkommande år, öppnas också lotsningen genom Danmark för konkurrens. Danmarks lotsförmedling uppsade för ett år sedan förmedlare och i år har man anställt nya i stället för att fylla i bristen på erfarenhet. Nya lotsbåtar har införskaffats senast år 2006. I somras gick en ändrad och reparerad DanPilots båt i sank, då en propelleraxel lossnade och genomborrade skrovet. Då man hör det följande, kan var och en fundera, huruvida dylika saker har betydelse för servicen och dess kvalitet. Användarna tillfrågades inte om strukturomvandlingen, båtarnas service är fullständigt outsourcad, endast en förare kör båten under en lotsning och på säkerhetsföreskrifternas område hör GMDSS hand-VHF:en inte till utrustningen.

Sammanfattningsvis förnyades i Danmark alla räddningsvästar som byttes till Secumar. Jag minns väl den här specifika västmodellen från våra sjösäkerhetstest; snygg att se på men livsfarlig på lejdaren eller i vattnet. Uppblåst är västen kring huvudet och bröstet stor som en dubbel RT-väst, vilket gör personen fullständigt hjälplös, själv kan man inte påverka sin situation. Allt detta kan låta otroligt men sådant är läget i Danmark just nu.

Informationsutbytet och -förmedlingen kring lotsningen måste fortgå. I de nordiska länderna är vi öppna och i grunden hederliga, varför information lätt finns att tillgå. Vetandet måste föras vidare alltid då tillfälle ges. Så väl förbundet som dess varje medlem känner till, hur mycket samhället sparar in på en fungerande lotsningsverksamhet.

Kaj Hahtonen
viceordförande



Jul i ytterskärgården

Vädret vid kuststationerna idag klockan tretton. Aspö fem, sydsydost tio, dimma, sikten trettiotusen; Kotka Rankö tunn molnslöja, god sikt; Orregrund, Kalbådagrund, Gråhara, Bågaskär, Jussarö, Utö, Kumlinge, Nyhamn, Märket, Enskär, Stömmingsbådan, Valsörarna, Tankar, Ulkokalla, Marjaniemi, Ajos...

Sjövädret är som ett lugnande mantra som i årtal har upprepats på samma sätt. För landkrabbor har vindstyrka eller våghöjd ingen praktisk betydelse, men de exotiska ortnamnen har etsat in sig i minnet hos många.

Ännu rätt nyligen gjordes väderobservationerna av människor som bodde i ytterskärgården året runt. Uttrycket "uppgifter saknas" innebär att man inte fått kontakt med lots- eller fyrön. Även om radiosändarna, som blev vanligare från och med 1950-talet, också fungerade i menförestider, var ytterskärens isolering som värst just kring julen.

Invånare i ytterskärgården

Innan det fanns effektiva isbrytare betydde slutet på kalenderåret att också fartygstrafiken snart skulle upphöra för säsongen. Men under julhelgen blinkade fyrarna ännu och lotsarna höll utkik för att se om de sista fartygen behövde lots. Tjänstemännen som svarade för sjöfartens säkerhet kunde ta paus i sitt arbete först när havet fått ett fast istäcke.

Antalet bemannade fyrar och lotsstationer var som störst för ungefär hundra år sedan. Vid de tjugo fyrarna och nästa etthundra lotsstationerna i ytterskärgården bodde hela familjer, inklusive barn. Grannarna bestod av skärgårdsbor som levde på fiske och säljakt. Befolkningsökningen och bristen på odlingsmark hade lett till att kustbefolkningen bredd ut sig ända till de allra yttersta skären.

Vi stadsbor med en jul som i det närmaste fullständigt övergått i en konsumtionsfest kunde

■ ■ ■

■ ■ ■ någon gång stanna upp och fundera över hur julen förr såg ut i ytterskärgården. För skärgårdsbor hade ljusets och hoppets fest en annan betydelse.

F.W. Söderberg – Sottunga

”Den 21 december 1891. Hård nordvästlig vind åtföljd av köld och havsvind piskade skär och kobbar. På eftermiddagen upptäckte vi att S/S Åland närmade sig med höjda lotssignaler. Med min goda segelbåt åkte jag ut för att lotsa dem över Skiftet till Berghamn.”

Lotsen F.W. Söderberg på Sottunga minns svunna tider. På hans tid anlände fartygen utan förhandsvarning och begärde lots med signalflaggor eller lykta. Till yrkeshedern hos lotsarna som hade vakten i vaktstugan hörde att lägga ut i vilket väder som helst. Lotsarna åkte till och från fartygen i segelbåtar.

”Vi måste kryssa för att komma hem. Efter att vi kommit till Jungfruskär vände vinden mot nord och steg till orkanstyrka. Vi ville hem till julafton till vilket pris som helst, men utsikten att kanske drivas omkring av vågorna med sönderslitna segel avgjorde saken.”

Söderberg och hans kamrater hade tur, för de kom i land och fick natthärbärge i ett fiskartorp. Men stormen tilltog och temperaturen sjönk till minus 15 grader. Lotsarna var tvungna att stanna över julen hos fiskarfamiljen. Männen oroade sig för att havet skulle frysa till p.g.a. vinden och kölden och på så sätt göra det helt omöjligt att ta sig fram. Först tredjedag jul gav vinden med sig.

”Vi inledde färden med helt revande segel. Vi närmade oss snabbt Bogskär och kunde snart se vårt mål. Då råkade vi plötsligt ut för lösa isflak och en snöskur som försämrade sikten. Vi tvingade båten i bidevind, men storseglet slets sönder och vi hamnade mitt i issörja. Isen bar oss inte och det var omöjligt att ta sig i land på annan sätt. Vi tillbringade hela natten i båten, huttrande av köld. Följande morgon började isen bära de barlaststenar vi slängde över bord. Vi tog fram en yxa och lossade några bräder från båtens sida och gjorde oss skidor av dem. Med ett rep kring livet sicksackade vi över den svaga isen och kom sedan äntligen i land.”

Vid sidan av menföresäventyr präglas de gamla lotsarnas julminnen av en gemensam oro: kommer jag hem till jul? Vi kan kanske föreställa oss den besvikelse ett skepp kunde innebära då det dök upp vid horisonten till jul. Särskilt ur barnamun kunde

man få höra raka ord: ”Måste pappa åka iväg till jul? Äsch – båtens fel att vi inte ens se tomten i år!”

Citatet är skrivet av signaturen Festus, som på julaftonsdagen åkte iväg för att lotsa ett fartyg till Viborg. Festus berättar också om en lyckosam vändning under resan. Ute till havs mötte de ett fartyg som kom i motsatt riktning. Bägge fartygen hade lots ombord och de insåg snabbt vilken chans de hade förunnats. Ett isflak fick fungera som bro när lotsarna bytte fartyg. Männen var på så sätt åter på väg hem och besvikelsen övergick i glad väntan.

Helmi Blomqvist – Söderskär

”Tre dagar till julafton. Tidigt på morgonen var två fyrvaktare redo att åka och julhandla. Den ena av dem var min far, Valdemar Hagelberg. De ämnade ta sig till fastlandet med skridskor och isjakt. Vädret var vackert och vindstyrkan endast några Beaufort. På den spegelblanka isen skulle färden gå snabbt. Vi vinkade adjö och önskade dem lycklig resa.”

Helmi Blomqvist minns sin barndom i början av 1900-talet på Söderskär fyr, 40 km sydväst om Borgå. Vanligen hade provianten för vintern hämtats i god tid före menföret. I gynnsamma förhållanden kunde man kanske åka ut en gång till inför jul. I så fall var det för att skaffa julgran till det trädlösa skäret.

”Nästa morgon var vädret inte bra längre. Vinden ökade och förebådade snö. Det blåste upp till full storm – det dånade och ylade. Julstämningen var bortblåst. Med rädsla i hjärtat knäppte människorna sina händer och bad att de som de trodde befann sig i livsfara skulle skonas. Man kunde bara vänta och hoppas. Det var omöjligt att sova. Snart skulle isen brytas sönder och havet igen häva sig obehindrat. Under natten kunde vi höra hur väldiga vattenmassorna började slå mot klipporna. Till morgonen avtog vinden. Var männen vid liv? Klockan elva meddelade vakten som höll utkik i fyrtornet att han såg något röra sig vid horisonten. En båt som höll kurs mot fyren. Det var en lotsbåt som närmade sig, med män på däck. Ett rop av glädje: alla hade klarat sig! Guds mäktiga hand hade beskyddat dem.”

Livet i skärgården var farligt. Fyrvaktarna höll sig till sina skär, men lotsarna kunde vara försvunna i dagar då de åkte iväg. Det var inte lätt för hustru och barn som väntade hemma. Den delade oron gav också upphov till egna seder. Ännu idag gratulerar man en hemvändande lots i östra Finska viken med ett handslag.

Claes Söderholm – Rönnskär

Det bodde också många barn i skärgården. På fyr- och lotsöarna fanns det utan undantag fler barn än vuxna. Claes Söderholm far var lotsäldste på rönnskärs lotsstation och Claes växte upp på en liten ö 50 km väster om Vasa.

”Det var julafton 1930 när Kurt och jag åkte för att föra ett gåvopaket till Elvi på Innerbådan. En fin färd med sparkstöttingar över isen som vid strömma ställen ännu var svag. Det började skymma när vi begynte återfärden och Kurt beslöt ta isvägen runt uddspetsen. Där vid Maj-Batas öppning gav isen efter. Det var sågrunt att vattnet bara nådde Kurts midja då han stod på sin sparkstötting. Jag förstod genast att jag måste hämta hjälp och ropade till Kurt att han skulle stå kvar. Pappa och Abbas Gust störtade i full fart till hjälp och lyckades dra Kurt ur vaken.”

De blänkande nya isvidderna lockade ut människor. Med sparkstötting och skridskor kon man på ett ögonblick långa vägar, och den ångest som menföret inneburit gav efter. Lotsar och fyrvaktare som åkte på säljakt intill det öppna havet kunde färdas i veckor på isarna.

Under dåliga vintrar var det omöjligt att komma någonstans. Även om människorna levde helt isolerade var något egentligt privatliv inte tänkbart. I ett fyrvaktarhus bodde t.ex. fyra familjer; de hade visserligen egna bostäder, men lagade mat i gemensamma bagarstugor. Ute omgavs man av så långt ögat nådde, men kunde inte åka någonstans.

Nerver och grannsämja sattes på hårda prov. Hur många det kändes för den inbitne rökaren på Lågskärs fyr då hans tobak tog slut redan under förvintern 1922? Den vintern var det praktiskt taget omöjligt att ta sig från Lågskär till fastlandet över huvud taget och förtvivlat rökte mannen teblad och halmströ från mellantaket. Noteras kan att det som bäst bodde nästan tjugo barn i Lågskärs isolerade förhållanden.



Kvinnor och barn ger sig av

Då läroplikten infördes på 1920-talet började de små samhällena i ytterskärgården splittras. Endast få öar kunde arrangera undervisning, och barnen som bott på skären måste skickas till innerskärgården eller byarna på fastlandet där de var inneboende hos någon familj eller bodde i internat medan de gick i skola. Allt färre återvände till hemskären.

Fiske för husbehov och säljakt förlorade också i

betydelse då man i Finland övergick från självhushållning till penninghushållning. Helt i tidens anda började även kvinnorna i skärgården söka sig till lönarbete. Och det stod inte att finna på skären utan i de trakter där också familjernas barn gick i skola. Strömmen gick från skärgården, och lots- och fyrstationerna blev allt mer en värld av män.

Även männens arbetsplatser minskade då fyrarna automatiserades och nätverket av lotsstationer gallrades. Som yrkeskår upphörde fyrvaktarna att existera redan 1987. De kraftigt ökade kraven på utbildning som följde på den tekniska utvecklingen försvagade också släkt- och lokalbundna traditioner. Lots- och fyröarna som tidigare sjudit av liv avfolkades en efter en.

Men helt har ytterskärgården trots allt inte tystnat. Den redan på 1500-talet bebodda lots- och fyrön Utö är fortfarande samhälle. Och det bästa av allt är att öns nedläggningshotade skola får fortsätta även nästa år. En fridfull jul och ett framgångsrikt nytt år Utö!

Harri Nyman

FD Harri Nyman publicerade vidstående artikel i Lots och fyr 2004. Harri Nyman har digert forskat i lots- och fyrskötarfamiljernas liv på stationerna under olika epoker. Nyman behandlar motivet i sin tes Uloimmalla rannalla (På den yttersta stranden) 2011. Artikel som tidigare publicerats i vår tidning, har ombrutits på nytt och illustreras med gamla fotografier från Lotsförbundets arkiv.

Viiden tähden satama **palveluksessasi**



PORT^{OF}TURKU
FINLAND

www.portofturku.fi

In Memoriam



Kuva Janne Palmu

Matti Vanhanen

Merikapteeni, luotsi
Matti Vanhanen nukkui pois
sairauden murtamana
1.4.2015. Hän aloitti työnsä
Merenkulkulaitoksen
palveluksessa vuonna 1981
väyläalus Lonnin perämiehenä.
Saman vuoden keväällä Matti
Vanhasesta tuli Lauritsalaan
luotsi. Sisävesiluotsin nimikkeen
hän sai vuonna 1984.
Koko luotsiuransa Matti
työskenteli Lauritsalan ja
Lappeenrannan luotsiasemalla, ja
jäi eläkkeelle 28.2.2014.
Matti Vanhanen siunattiin haudan
lepoon 25.4.2015

TT

Osmo Vuorijärvi

Merikapteeni, luotsi
Osmo Oskari Vuorijärvi siunattiin
viimeiselle matkalleen Kotkan
Parikan hautausmaan kappelissa
9.5.2015. Saattamassa olivat
lähiomaisten lisäksi muutamat
työtoverit.
Osmo oli syntynyt Kouvolassa
12.2. 1928. Merikapteenin
tutkinnon hän suoritti Kotkassa
1957. Kotkan luotsina hän
työskenteli 1.11.1961 – 1.6. 1965

TT

Luotsaus Suomessa 320 vuotta



Asetus luotsaustoiminnasta Suomessa annettiin vuonna 1696. Juhlistaaksemme tapahtumaa olemme suunnitelleet juhluvuoden t-paidan.

Paita on hyvälaatuista puuvillaa, musta puna-valkoisin painatuksin. Hinta 30 €, koot XXL, XL, L, M ja S. Naisille on oma malli. Tilaukset Luotsi ja Majakka -lehdelle: tapio.tuomisto@finnpilot.fi Tilauksia toimitetaan 2/2016 lähtien.



Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja majakka lehden toimitus
kiittävät kuluneesta vuodesta
ja toivottavat kaikille hyvää joulua ja onnellista
uutta vuotta 2016

Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr tackar
för det gångna året
och önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år
2016

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
vuosikerta 69. årgång

Luotsi ja Majakka on kerran vuodessa ilmestyvä aikakauslehti, joka jaetaan mm. Luotsiliiton jäsenille ja eläkeläisluotseille, 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.

Päätoimittaja / Chefredaktör

Tapio Tuomisto

Ankkurikatu 6

53300 Lappeenranta

040 061 2876

tapio.tuomisto@finnpilot.fi

Toimittajat / Redaktörer

Juha Sihvo, Antti Rautava,

Teemu Leppälä, Kaj Hahtonen

Käännös / Översättning

Saliven Gustavsson

Taitto / Lay-out

Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri

Lprint / Kirjapaino Seppo Oy

Vuonna 2016 on lehden 70. ilmestymisvuosi.

Juhlalehteen otamme vastaan ilmoituksia, kuvia ja juttuehdotuksia vuoden alusta aina marraskuun alkuun asti.



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

PL 102 Perämiehenkatu 7 A1 /

Styrmansgatan 7 A1

00151 Helsinki / Helsingfors

(90) 260 0292

040 739 9939

faksi 09-684 43720

office@luotsiliitto.fi

**Luotsiliiton hallitus /
Lotsförbundets styrelse**

Puheenjohtaja / Ordförande

Antti Rautava

Lappvikinkartanontie 127

10820 LAPPOHJA

antti.rautava@luotsiliitto.fi

Varapuheenjohtaja / Viceordförande

Kaj Hahtonen

Pääskytie 15 A 4

90650 OULU

040 3526017

kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi

Ted Jarner

Kaj Wikberg

Martti Soinio

Juha-Pekka Heikkilä

Sami Saarinen

Keijo Lempiäinen

Pääluottamusmies / Huvudförtruedeman

Juha Sihvo

0400 925634

juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapääluottamusmies /

Vicehuvudförtruedeman

Iiro Isola

040 5798533

iiro.isola@finnpilot.fi

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare

Max Gustafsson

max.gustaffson@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets hemsida

www.luotsiliitto.fi

Webmaster **Jouni Rätty**



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



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.

