

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

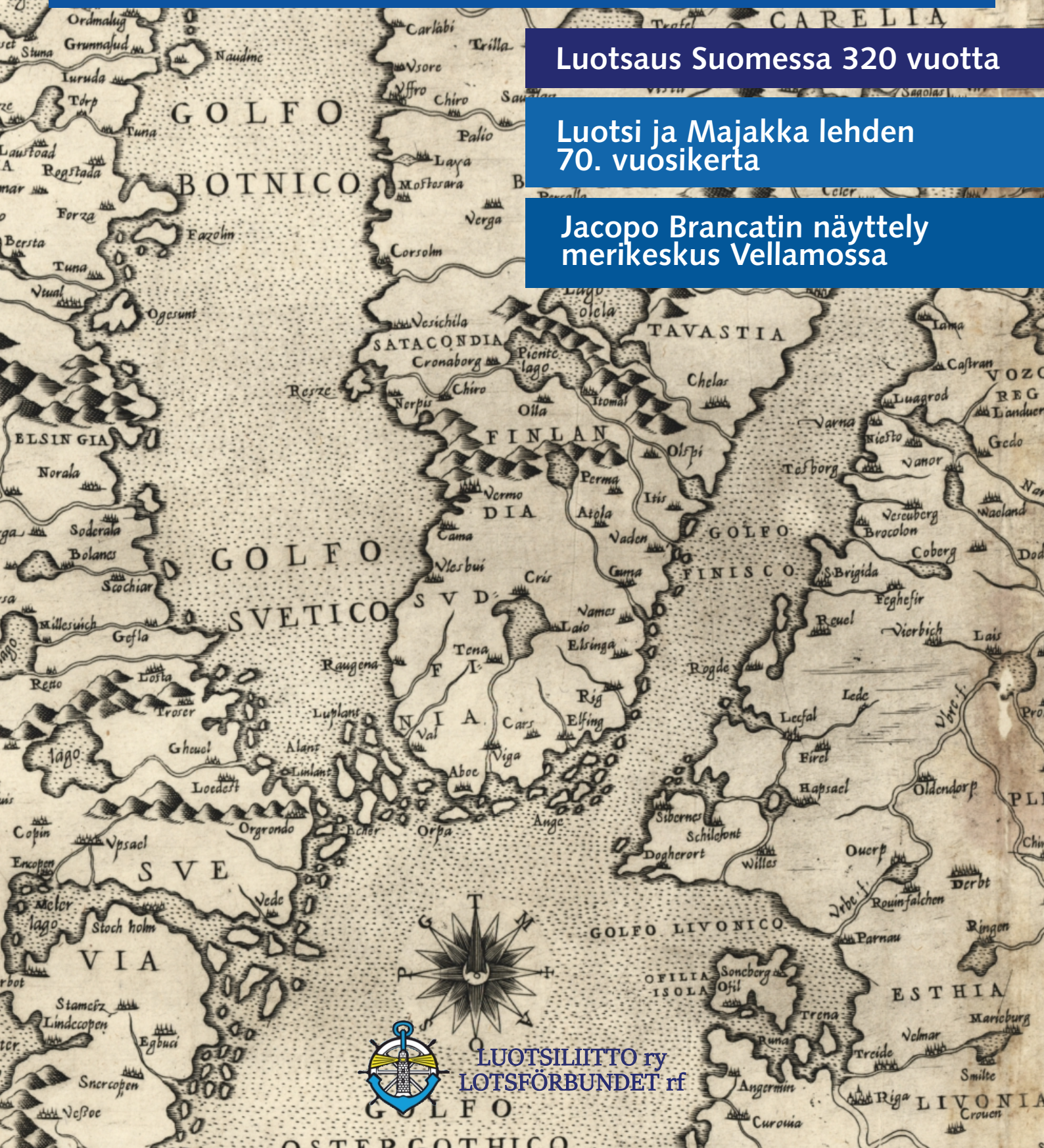
since 1946

2016

Luotsaus Suomessa 320 vuotta

Luotsi ja Majakka lehden
70. vuosikerta

Jacopo Brancatin näyttely
merikeskus Vellamossa



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Tässä numerossa

Pääkirjoitus	5	Ledaren	7
Päuluottamusmiehen katsaus	9	Huvudförtroendemannen har ordet	12
Luotsaus Suomessa 320 vuotta	14	Nordiskt Lotsmöte	64
Ohtakaran luotsiasema	21	En dag på Orrengrund	67
Luotsauksen juhluvuoden vastaanotto	25	Tillbakablick	70
Välähdyksiä lehden historiasta	29	SUMMARY	76
Reservin ylennyksiä ja kunniamerkkejä	32		
Henkilö: Max Gustafsson	34		
EMPA kokous Belgiassa	36		
Luotsineuvoksen kuulumisia	40		
Luotsi teki dokumenttielokuvan	42		
Pohjoismaisten luotsien tapaaminen	46		
Luotsi matkustaa	49		
Näyttely Merikeskus Vellamossa	54		
Liittokokous ja henkilövalinnat	58		
Luotsinvälittäjille uudet tilat	59		
Administrator, Makkosen pakina	61		
Tulevaisuuden luotsi	62		
Tall Ship Race ensi vuonna Turussa	74		



Nordiskt Lotsmöte s. 64

70 Luotsi ja Majakka Lots och Fyr 1946-2016

EMPA kokous Belgiassa s. 36



Kannen kuva on osa kuparipiirroskartasta; Antonio Lafréri, Giacomo Gastaldi: Geografia tavole moderne., la prima parte della descrizione del Regno di Polonia. Venetsia 1568. the Library of Congress Web site



Max pyörittää
liiton toimistoa
s. 34



Jacopo Brancatin valokuvanäyttely
Merikeskus Vellamossa Kotkassa s. 54

TÄRKEÄT TIEDOT KÄDEN ULOTTUVILLA

Korkeasuorituskykyiset
meriliikenteen ohjausjärjestelmät
vaativiin olosuhteisiin





Luotsaus
320
vuotta
1696 ▼ 2016

Luotsauksen 320 -juhlavuoden kunniaksi julkaisemme vanhoja ja uusia tarinoita luotsauksesta.

Tutustu tarinoihin osoitteessa
www.luotsauksenhistoria.fi



FINNPILOT
www.finnpilot.fi

Pääkirjoitus



Kruunun, tsaarin ja tasavallan luotseina 320 vuotta

Yhteiskunnan intressit ja fokus luotsauksessa ovat aikojen kuluksa hieman vaihdelleet mutta turvallisuudesta on aina ollut kyse.



Kuluvan vuoden syksynä on juhlittu luotsausa, yhtä maamme vanhimmista virallisista työtehtävistä. Luotsaustyön virallisena perustamisasiakirjana on tässä yhteydessä pidetty Kaarle XI:n 19.9.1696 antamaa luotsilaitosasetusta. 320 vuotta on kuitenkin vain osatuuks, sillä jo yli sata vuotta aikaisemmin vuonna 1556 Kustaa Vaasa kirjoitti pojalleen Juhana Herttualle muistutuksen, että Suomen saariston luotsien tulee saada kohtuullinen palkka työstään ja ettei kenenkään pidä rasittaa luotseja ilmaisilla luotsauksilla. Luotsausta on toki ollut ennen tätäkin. Merkille pantavaa on, että valtiolta on ollut aktiivinen luotsausasioissa yli 450 vuoden ajan. Yhteiskunnan intressit ja fokus luotsauksessa ovat aikojen kuluksa hieman vaihdelleet mutta turvallisuudesta on aina ollut kyse.

Finnpilot Pilotage Oy järjesti sidosryhmilleen juhlavastaanoton 10.10. 2016 Helsingin Katajanokan Kasinolla luotsauksen pitkän historian ...

” ” ” kunniaksi. Samana päivänä julkaistiin myös John Nurmisen säätiön kustantama kirja *Miehet merellä – hetkiä luotsauksen historiasta*. Tilaisuudessa Liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** totesi juhlapuheessaan, että luotsauksella on hyvin tärkeä rooli merenkulussa. Berner korosti, että luotsaus on modernin merenkulun sujuvan liikenteen palvelu ja se tarjoaa turvallisuutta ja tuottavuutta niin ympäristön kuin talouden näkökulmasta. Näiltä osin mikään ei ole muuttunut vuosisatojen aikana.

Moni muu asia on sen sijaan muuttunut ja tulee muuttumaan kiihtyvällä vauhdilla. Digitalisaatio ja robotiikka lisääntyy yhteiskunnan eri osa-alueilla. Miehitämättömien laivojen kehitystyö on kovassa vauhdissa ja maanteillä jo kokeillaan robottiautoja. Ilmailussa tietokoneet tekevät merkittävän osan lentäjien työstä. Merenkulku on kuitenkin toistaiseksi ollut varsin vähän tekoälyn ohjaamaa. Navigointi merellä näyttää nykyään perustuvan pitkälti elektronisen merikartan tuottamaan informaatioon, jonka mukaan ihminen ohjailee alusta riippumatta siitä onko laitteisto hyväksytty tai piraattiversio. Monenlaisia vempaimia näkee komentosiloilla ja valitettavan usein ne on varustettu tekstil-

lä: ”Not for Navigation”. Tilanne ei ole hyvä jo pelkästään siksi, että tekniikka ja laitteet voivat olla epäkurantteja.

Tekniikka kehittyy ja järjestelmien integrointi paranee mutta ihminen on aina jossain roolissa mukana. Uskon, että monet poikkeamatilanteet erityisesti merenkulussa ovat hankalia koodareille. Aika näyttää kuinka asiat ratkaistaan. Uskon myös, että merenkulkuammatti-ihmisen työ on tulevaisuudessa välttämätöntä erityisesti Suomen olosuhteissa. Luotsin rooli on tässä tärkeä. Uskon, että luotsaus tulee digitalisaation rinnalla korostumaan. Digitalisaatiohuumassa päättäjien on varmistettava ihmisten ammattitaito ja riittävä osaaminen. Valmisteilla oleva luotsauslain muutos ja Valtioneuvoston asetus luotsauksesta on tässä avainasemassa.

Toivotan Luotsiliiton jäsenille ja lehtemme lukijoille hyvää Joulua ja onnellista itsenäisyyden juhluvuotta 2017!

Antti Rautava
puheenjohtaja



Kronans, tsarens och republikens lotsar i 320 år

Samhällets intressen och fokus på lotsningen har varierat en aning genom tiderna, men säkerheten har alltid varit det centrala motivet.



Under hösten i år har man festligt ihågkommit lotsningen, en av de äldsta officiella arbetsuppgifterna i vårt land. Lotsnings-tjänstens officiella etableringsdokument har i detta avseende ansetts vara kung Karl XI:s förordning om lotsväsendet, daterad 19.9.1696. Men 320 år är ändå bara delvis sanning, för redan över 100 år tidigare, år 1556, skrev Gustav Vasa till sonen hertig Johan en påminnelse om att lotsarna i Finlands skärgård bör få skälig lön och att ingen resenär ska få anstränga lotsarna med gratis lotsning. Visst hade lotsning funnits redan innan detta. Det märkvärdiga är, att statsmakten har varit aktiv i lotsningsärenden i över 450 års tid. Samhällets intressen och fokus på lotsningen har varierat en aning genom tiderna, men säkerheten har alltid varit det centrala motivet.

Lotsningens långa historia till ära ordnade Finnpiilot Pilotage Oy en festmottagning för dess intressegrupper 10.10.2016 på Skatuddens casino i . . .



Onko maailma tullut jo valmiiksi? Onko yhtiössämme työelämän ongelmat ja kipupisteet jo hoidettu? Siltä tuntuu kun selailen mustan kirjani merkintöjä kuluneen vuoden ajalta. Kovin paljon ei uusia asioita ole tullut hoidettavakseni, mutta joitakin sentään. Enimmäkseen tämä on ollut vanhojen juttujen saattohoitoa. Vanha kestoaihe, Fokan työaikakysymys, on toki työllistänyt, mutta siinäkin ei ole vuodessa edistytty juuri ollenkaan ja asioiden selvittely etenee verkkaisesti.

Vuoden kuluessa on neuvoteltu kuumamiesjärjestelmästä, kiky-sopimuksesta, luotsien työviikon aikaisesta valmiudessa olost, Saimaan luotsausalueen tulevan talvikauden järjestelyistä ja Luotsinvalityksen työaika- ja vuosilomamääräyksistä. Lisäksi on tietysti osallistuttu Finnpilotin yt-toimikuntaan ja yö väylällä -ohjausryhmään.

Keväällä saatiin seurata mielenkiintoista ja vivahderikasta näytelmää kiky-sopimuksen synnyttämiseksi. Tähän joutui myös Luotsiliitto valmistautumaan ja aikatauluttamaan toimintaansa yhdessä YTY:n ja neuvottelujärjestönsä YTN:n kanssa. kiky-sopimuksen edellyttämät neuvottelut saatiin luotsaustoimialalla päätökseen toukokuun lopulla juuri ennen sopimuksille määrättyä takarajaa. Näissä neuvotteluissa saatiin sovittua myös kiky:n tavoitteen mukaisesti vuosityöajan pidentä-

misen keinoista luotsaustoimialalla. Monella toimialalla nämä asiat siirrettiin neuvoteltavaksi työpaikkatasolla ja ne ovat vasta nyt käynnissä. Julkaistujen tietojen mukaan tiettyä kipuilua on useilla työpaikoilla ja toimialoilla. Luotsien, luotsinvalittajien ja myös luotsikutterin kuljettajien osalta työajan pidennys toteutettiin laskennallista keskimääräistä viikkotyöaikaa pidentämällä kahdellakymmenellä kahdeksalla minuutilla. Luotsien osalta tämä ratkaisu on helppo ja ongelmaton, mutta luotsinvalittajien viikkotyöaika on heidän työvuorojärjestelmäänsä nähden jo nyt liian pitkä, ja tämän sopimuksen myötä se pitenee vielä lisää. Ongelma on ilmennyt siinä, että normaalilla työvuorosuunnittelulla sopimuksen mukainen keskimääräinen työaika ei täyty ja työtunnit jäävät vajaaksi. Tämä on ensisijaisesti tietysti työnantajan ongelma, mutta voi myös muodostua ongelmaksi työntekijöille, jos ratkaisua tähän ei löydetä. Näennäisten ylimääräisten työvuorojen tekeminen ei liene kenenkään etu. Lomarahojen 30 prosenttiyksikön leikkaus ei koske luotsaustoimialaa, koska työskentelemme osakeyhtiössä. Julkisella puolella tämä on karvas pala nieltäväksi. KIKY-sopimuksessa sovitut korotukset palkansaaajien eläkemaksuun ja työttömyysvakuutusmaksuun koskevat tietysti myös liittomme jäseniä, mutta Pääministeri Juha Sipilän hallitus on luvannut kompensoida nämä heikennykset tuloverotuksessa. . . .

Antti Rautava
ordförande

Däremot har mycket annat förändrats och kommer att så göra i accelererande tempo. Digitaliseringen och robotiken vinner terräng inom samhällets alla delområden. Arbetet med utvecklingen av obemannade fartyg går raskt framåt och på landsvägarna testar man redan robotbilar. Inom luftfarten sköter datorer en betydande del av piloternas jobb. Sjöfarten har ändå tills vidare styrts i låg grad av den konstgjorda intelligensen. Navigation till sjöss förefaller i dag långt att bygga på det elektroniska sjökortets information, enligt vilken människan styr skeppet oberoende av om apparaturen är godkänd eller en piratversion. På kommandobryggan ser man allskonns manicker som beklagansvärt ofta är försedda med texten "Not for navigation". Situationen bekymrar, inte bara därför, att tekniken och apparaturen kan vara felaktiga.

Tekniken utvecklas och systemens integrering förbättras. Men människan spelar alltid någon roll i det hela. Jag tror, att många avvikande situationer inom sjöfarten är utmanande för kodare. Bara tiden utvisar vilka lösningarna blir. Jag tror också, att sjöfartens mänskliga prestation är viktig även i framtiden i Finlands förhållanden. Här spelar lotsen en central roll. Jag tror, att lotsningen poängteras vid sidan om digitaliseringen. Mitt i all den digitala robotfebern måste beslutsfattarna försäkra människornas yrkeskunskap och tillräckliga kunnande. Lotslagens förändring som är under arbete, och Statsrådets lotsningsförfordning håller här nyckelpositioner.

Jag tillönskar Lotsförbundets medlemmar och våra läsare en god jul och ett lyckligt självständighetsjubileumsår 2017!

Suomen Laivanpäälystöliitto
onnittelee 70 vuotta täyttänyttä
Luotsi ja Majakka -lehteä



112
vuotta
1905 år 2017

Suomen Laivanpäälystöliitto –
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y.

• • •

Toinen, huomattavasti pitkäkestoisempi neuvotteluprosessi vietiin päätökseen tämän vuoden aikana ja se koski luotsien työviikon aikaista vapaa-aikaa. Tämä asia nousi esille muistaakseni jo loppuvuodesta 2013, kun työnantajan kantana oli, että työviikolla ei ole vapaa-aikaa, ja luotsit voidaan määrätä työviikon aikana olemaan siellä missä työnantaja heidän haluaa olla. Luotsiliitolla oli, ja on, täysin erilainen näkemys tästä asiasta. Tämä varmasti vaikuttaa monen mielestä vähäpätöiseltä ja merkityksettömältä asialta, mutta sitä se ei ole. On äärimmäisen tärkeää, että molemmille sopimuksen osapuolille, työnantajalle ja työntekijöille, on kristallin kirkkaana milloin ollaan työssä ja työnantajan direktiovallan alla, ja toisaalta milloin henkilö on vapaa työstä. Luotsiliiton näkemys mukaan työaikakirjanpitoon merkittävä työaika määrittää sen, milloin luotsi on työssä. Kaikki muu on luotsin vapaa-aikaa. Työehtosopimuksessamme on määräys valmiudessa olostä eikä tätä kukaan kiistä, mutta valmiudessa- tai varallaolo ei ole työaikaa, vaan silloin työntekijä on ainoastaan sitoutunut tulemaan kutsusta töihin. Useilla sopimusaloilla tästä maksetaan korvausta ja työaikalaki itse asiassa velvoittaa sopimaan varallaolon korvauksen suuruudesta. Meillä työehtosopimuksen ja työaikalain termistö poikkeaa toisistaan, eikä tämä korvausasia ole aikaisemmin noussut esille.

Neuvottelu tästä asiasta keskeytyi yli vuodeksi koska yhteistä kantaa ei löytynyt eikä päästy eteenpäin. Viime keväänä neuvottelu aloitettiin uudelleen ja Luotsiliito sekä työnantaja pääsivät asiasta yksimielisyyteen 1.7.2016. Neuvottelusta laadittiin yhteisymmärrysmuistio, joka on nyt myös allekirjoitettu. Työehtosopimuksen valmiudessaolomääräystä emme pysty muuttamaan, koska sopimus on kiky:n takia voimassa tammi-kuun loppuun 2018, joten tuo muistio riittää tässä vaiheessa selventämään valmiudessaolon ja työajan eroa.

Luotsiliitto on ollut nyt noin vuoden akavalaisen ammattijärjestön, Yksityisalojen Esimiehet ja asiantuntijat YTY ry:n jäsen. Pääluottamusmiehen

näkökulmasta jäsenyys ja yhteistyö YTY:n henkilökunnan kanssa on sujunut erinomaisesti. Kuten kirjoituksen alussa mainitsin, vuosi on ollut poikkeuksellisen hiljainen, neuvoteltavia asioita on ollut vähän, erimielisyysneuvotteluita ei ollenkaan. Siitä huolimatta olen kuluneen vuoden aikana joutunut useasti kääntymään YTY:n puoleen kysyäkseni neuvoa ja asiantuntija-apua lähinnä lakien ja työehtosopimusten tulkintaan liittyvissä asioissa. YTY:stä olen saanut vastauksen kysymyksiini nopeasti, yleensä jo saman päivän aikana. Se, että yhteydenottoon vastataan, kuunnellaan ja annetaan vielä asiantuntijan lausunto, on selvästi paremmalla tasolla nyt kuin aikaisemmin. YTY:ssä Päälakimies **Heikki Meskanen** hoitaa meidän asioita ja hän on tarvittaessa osallistunut neuvotteluihin työnantajan kanssa.

”

YTY:stä olen saanut

vastauksen kysymyksiini

nopeasti, yleensä jo saman

päivän aikana

Raami-, tyka- ja kiky-sopimukset ovat sitoneet meidän kätemme työehtosopimusasioissa jo usean vuoden ajan eikä luotsaustoimialalla ole voitu kajota sopimuksen sisältöön eivätkä tekstimuutokset ole olleet mahdollisia. Näissä keskusjärjestöjen neuvottelemisissa sopimuksissa on lähinnä määritetty palkankorotusten taso ja sovittu laajemmista työmarkkinakysymyksistä kuten eläkemaksuista, työttömyysvakuutusmaksuista tuloverotuksen tarkistuksista

jne. Tämä on luonut paineita seuraavaan ”oikeaan” liittotason neuvotteluun, joka voi aikaisintaan alkaa noin vuoden kuluttua. Luotsaustoimialalla muutostarvetta on erityisesti luotsinvälittäjien työehdoissa, mutta myös luotsien lepoaikamääräykset tulisi kirjoittaa uuteen muotoon tai jättää ne kokonaan pois työehtosopimuksesta, jolloin noudatettaisiin työaikalain lepoaikamääräyksiä.

Saimaan kanava on sulkujen huolto- ja korjaustöiden takia kiinni tulevana talvena normaalia pitemmän ajan. Tämä aiheuttaa myös Saimaan luotseille pitemmän talvitauon työntekoon. Työnantaja on ollut huolissaan talvikauden järjestelyistä, koska kenenkään lomapäivät tuskin riittävät kattamaan kanavan kiinnilokautta. Näistä järjestelyistä on alustavasti keskusteltu jo kesällä. Luotsiliiton kantana on, että työntekijöille tulee ensisijaisesti järjestää korvaavaa luotsaustyötä rannikol-

la tai muita projektiluontoisia tehtäviä, harjoittelua, koulutusta, tai merikapteenin pätevyyskirjan ylläpitämiseksi tai voimaan saattamiseksi vaadittavien kurssien käymistä. Lisäksi työntekijät voivat halutessaan käyttää säästössä olevia vuosilomiaan, vaihtaa lomarahoja vapaaksi tai anoa palkatonta vapaata työstä. Poikkeuksellisessa tilanteessa pitää olla käytettävissä myös poikkeuksellisia keinoja. Lomautukset olisivat ihan vihon viimeinen keino. Tätä kirjoittaessani sain työnantajalta tiedon, että Saimaan alueen esimiehet ovat keskustelleet jokaisen työntekijän kanssa henkilökohtaisesti ja löytäneet yhdessä räätälöidyt ratkaisut tämän talven ajaksi. Lomautuksista ei siis tarvitse keskustella ainakaan vielä. Saadun tiedon mukaan normaalia pitemmät kiinnilokaudet jatkunevat kanavalla joitakin vuosia eteenpäin ja sama ongelma lienee edessä vuoden päästä uudelleen.

Tiedotusvälineistä on saanut viime aikoina lukea eri tutkimuslaitosten näkemyksiä Suomen talouden kehityksestä. Pientä virkistymistä on ilmeisesti havaittavissa ja ainakin metsäteollisuuden investoinneissa on pöhinä päällä. On mielenkiintoista nähdä kuinka paljon tämä pöhinä tuo piristystä tavarankuljetuksiin ja mitä se vaikuttaa meidän luotsien ja luotsinvälittäjien työhön tulevaisuudessa. Omalla alueellani Kotkassa on useita hankkeita,

jotka toteutuessaan lisäävät varmasti luotsauksia, mutta toteutuvatko ne todella, se on vielä epävarmaa. Haminan satamassa on Kazakstanin öljyteollisuuden kuljetuksiin liittyvät laiturihankkeet jo työn alla, lng-terminaalin rakennus pitäisi aloittaa pian ja Gazpromin uusi putkihanke Venäjältä Saksaan on vireillä. Putkia kuljetetaan jo rautateitse Venäjältä Kotkaan, missä ne pinnoitetaan ja, riippumatta toteutuuko putkihanke lopulta vai ei, ne kuljetettaneen Kotkasta laivoilla eteenpäin. Edessämme on mielenkiintoisia aikoja.

Vanha totuus on, että jos työnantajalla menee hyvin, todennäköisesti myös työntekijöillä menee silloin hyvin. Toivon työnantajallemme Finnpilot Pilotage Oy:lle menestystä jatkossakin, mutta ennen kaikkea toivotan kaikille liittomme jäsenille, luotseille, luotsinvälittäjille ja koko Finnpilotin henkilöstölle oikein hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2017.

Juha Sihvo
pääluottamusmies





Står världen redan färdig? Har arbetslivets problem och smärtpunkter i vårt företag redan lösts och lindrats? Så verkar det lite, då jag bläddrar i det gångna årets anteckningar i min svarta bok. Så värst många nya saker har inte hämtats till mig att sköta, men något ändå. Mestadels har det handlat om att ge gamla ärenden terminalvård. Det klassiska ämnet, Fokkas arbetstidsfråga, har förstås gett jobb och huvudbry, men under året har ärendet inte framskridit och behandlingen av sakerna går minst sagt långsamt.

Under året har det förhandlats om (kuumamiesjärjestelmä), konkurrenskraftsavtalet, den tidiga beredskapen i lotsens arbetsvecka, den kommande vintersäsongens arrangemang i Saimens lotsningsområde samt lotsförmedlingens arbetstids- och årssemesterbestämmelser. Dessutom har man förstås tagit del av Finnpilots samarbetsförhandlingskommittés och Natt i farleden -forskningsgruppens arbete.

På våren fick vi följa med det intressanta och nyansrika skådespelet om konkurrenskraftsavtalets födelse. Detta måste också Lotsförbundet förbereda sig för och lägga upp ett tidschema för samarbetet med tjänstemannaorganisationerna YTY och YTN. De för konkurrenskraftsavtalet obligatoriska förhandlingarna kunde för lotsningsbranschens del avslutas i slutet av maj, strax innan

avtalets dödlinje. Under dessa förhandlingar beslöts även enligt avtalets ändamål om metoderna att förlänga lotsarnas årsarbetstid. I många branscher flyttades frågan till förhandlingar på arbetsplatsnivå och dessa har först nu kommit igång. Enligt publicerade fakta förekommer vissa slitningar inom ett flertal arbetsplatser och branscher. Förlängningen av lotsarnas, lotsförmedlarnas och också lotskutterförarnas arbetstid förverkligades genom att förlänga den genomsnittligt beräknade veckoarbetstiden med 28 minuter. För lotsarnas del är lösningen behändig och problemfri, men lotsförmedlarnas veckoarbetstid är med tanke på arbetsskiftssystemet redan nu för lång och efter avtalet blir den ännu längre. Problemet är, att i den normala arbetsskiftesplaneringen uppfylls inte den överenskomna genomsnittsarbetstiden och arbetstimmarerna blir således för få. Detta är i första hand givetvis arbetsgivarens dilemma, men kan också bli det för de anställda, om en lösning inte finns. Att utföra till synes överflödiga arbetsskift torde knappast gagna någon. Minskningen av semesterersättningen på 30 procentenheter berör inte lotsningsbranschen, eftersom vi arbetar i ett aktiebolag. Detta är ett surt bär att svälja inom den offentliga sektorn. De i konkurrenskraftsavtalet beslutna förhöjningarna av löntagarnas pensions- och arbetslöshetsförsäkringspremier berör givetvis också vårt facks medlemmar, men statsminister Juha Sipiläs rege-

ring har lovat kompensera dessa inkomstminskningar i beskattningen.

En annan, betydligt längre utdragen förhandlingsprocess som behandlade lotsarnas fritid under arbetsveckan, slutfördes under året. Minns jag rätt, lyftes ärendet fram redan i slutet av år 2013, då arbetsgivarens åsikt var, att arbetsveckan inte omfattar någon fritid, samt att lotsarna under arbetsveckan bör befinna sig där arbetsgivaren önskar. Lotsförbundet hade – och har – en alldeles annan åsikt i saken. Många kan tycka, att detta är en betydelselös bagatell, men så är fallet inte. Det är oerhört viktigt, att det för avtalets bägge parter, arbetsgivaren och arbetstagarna, är kristallklart när man är och inte är i tjänst, alltså när man lyder under arbetsgivarens direktionsvälde och när man är lös och ledig. Lotsförbundets ståndpunkt är, att arbetstiden som bokförs definierar när lotsen är i tjänst. All annan tid är lotsens fritid. Vårt kollektivavtal innehåller en stadga om beredskap, vilket ingen bestrider, men beredskapstiden är inte arbetstid, utan då har den anställda endast förbundit sig att komma på jobb vid kallelse. I många avtalsbranscher får man ersättning för detta och i själva verket förpliktar arbetstidslagen att avtala om ersättning för beredskapstiden. Hos oss går kollektivavtalets och arbetstidslagens terminologier isär och ersättningsärendet har inte tidigare lyfts fram.

Förhandlingarna om saken avbröts för mer än ett år, då man varken kunde enas eller avancera. I fjol på våren återupptogs förhandlingarna; Lotsförbundet och arbetsgivaren kom slutligen överens 1.7.2016. Man utarbetade ett samförstånds-PM, som nu också är underskrivet. Kollektivavtalets beredskapsförpliktelse kan vi inte ändra på, eftersom konkurrenskraftsavtalet gör det gällande t.o.m. slutet av januari 2018, så detta PM får i detta skede lov att klargöra skillnaden mellan beredskapstid och arbetstid.

Lotsförbundet har nu i ungefär ett år varit medlem i AKAVA:s underorganisation Privatsektorns chefer och specialister YTY rf. Ur huvudförtroendemannens synvinkel har medlemskapet och

samarbetet med YTY:s personal fungerat utmärkt. Som jag nämnde i början, har året varit exceptionellt stillsamt, med få ärenden att förhandla och utan några meningsskiljaktigheter alls. Det oaktat har jag under året ett flertal gånger nödgats vända mig till YTY för att be om råd och experthjälp främst i frågor om lagen och tolkningen av punkter i kollektivavtalet. YTY har svarat raskt, vanligtvis redan samma dag. Kommunikationen – hur frågor besvaras, hur man lyssnar och dessutom ger sak-kunniga utlåtanden – är på en uppenbart bättre nivå än förr. Inom YTY tar chefsjurist **Heikki Meskanen** hand om våra bekymmer och vid behov har han deltagit i förhandlingar med arbetsgivaren.

” YTY har

svarat raskt,

vanligtvis redan

samma dag

Ram-, anställnings- och tillväxt- samt konkurrenskraftsavtalen har fjättrat våra händer i arbetsavtalsärendena redan i ett flertal år, lotsningsbranschen har inte kunnat påverka avtalens innehåll eller fått ändringar gjorda i texten. Dessa avtal, som har förhandlats av centralorganisationerna, har närmast bestämt löneförhöjningarnas nivå och digrare arbetsmarknadsfrågor som pensioner, arbetslöshetsförsäkringspremier, inkomstbeskattningens revision o.s.v. Detta har skapat tryck på följande ”riktiga” förhandling på facknivå, som tidigast kan ta sin början ungefär om ett år. I branschen förekommer ändringskrav främst vad lotsförmedlarnas arbetsvillkor beträffar, men även lotsarnas vilobestämmelser borde författas i en ny form eller helt utelämnas dem ur kollektivavtalet, då man i så fall skulle följa arbetstidslagens förordning om vilotid.

Saima kanal är stängd nästa vinter längre än vanligt, p.g.a. slussarnas service- och reparationsarbeten. Detta medför också för Saimens lotsar ett längre avbrott i vinterns arbetstid. Arbetsgivaren har varit bekymrad för vinterarrangemangen, eftersom knappast någons semesterdagar räcker för att täcka vinteravbrottet i kanalens verksamhet. Arrangemangen diskuterades preliminärt redan i somras. Lotsförbundets ställning är, att de anställda i första hand borde förse med ersättande lotsningsuppdrag vid kusten, eller övriga projektmässiga uppgifter, träning, utbildning eller obligatoriska ...

kurser för att avlägga eller upprätthålla sjökaptene-
nens kompetensbevis och certifikat. Dessutom kan
de anställda använda inestående årssemestrar,
byta semesterpengar till fritid eller anhålla om
oavlönad frånvaro från tjänsten. I ovanliga lägen
måste man ta till ovanliga metoder. Permitteringar
skulle vara den allra sista metoden. I skrivande
stund fick jag av arbetsgivaren information om att
Saimen-områdets förmän har diskuterat med var
och en anställd personligen, och gemensamt hittat
skraddarsydda lösningar för vinteravbrottet.
Således behöver man inte diskutera om permitte-
ringar, åtminstone inte ännu. Enligt informationen
torde de exceptionellt långa pauserna fortsätta på
kanalen ännu några år framöver, så vi ställs inför
samma problem åter nästa år.

Massmedia har på sistone försett oss med
information om de olika forskningsanstaltarnas
åsikter om Finlands ekonomiska framtid och
utveckling. Vissa uppiggande tecken kan tydligen
skönjas och åtminstone inom skogsindustrin får
investeringarna det att puttra i pannan. Det blir
intressant att se i vilken mån det här puttrandet
också får varustransporterna att koka upp, samt om
och hur lotsningen, lotsarnas och lotsförmedlarnas

jobb påverkas på sikt. I mitt eget område Kotka
pågår ett flertal projekt, som förverkligade garante-
rat ökar antalet lotsningar. Men förverkligas de
faktiskt, är ännu en öppen fråga. I Fredrikshamn är
byggnationen av kajerna som anknyter till olje-
transporterna från Kazakstan redan igång. Resan-
det av LNG-terminalens byggnad torde starta snart
och Gazproms nya rör mellan Ryssland och Tysk-
land har tagit fart. Rören fraktas redan längs
järnvägen från Ryssland till Kotka, där de staplas
och - oberoende av om röret någonsin byggs eller
inte - torde de transporteras vidare från Kotka på
fartyg. Vi lever således fascinerande tider.

En gammal sanning är; om arbetsgivaren mår
bra, går det antagligen också bra för de anställda.
Jag önskar vår arbetsgivare Ab Finnipilot Pilotage all
lycka även i framtiden, men främst av allt önskar jag
alla våra medlemmar, lotsarna, lotsförmedlarna och
hela Finnipilots personal en riktigt god jul och ett
framgångsrikt nytt år 2017.

Juha Sihvo
huvudförtroendeman



Kotkan luotsiasema Kuusisessa v. 1906,
luotsien venevalkama oli vastarannalla Tiutisessa

Luotsaus Suomessa on kolmen valtion historiaa

Luotsaustoimen virallinen, valtiojohtoinen toimin-
ta on liittynyt itäisen suomenlahden sotilaallisiin ja
valtopoliittisiin pyrkimyksiin, mistä olivat kiinnos-
tuneita lähinnä Venäjä ja suurvaltastatusta halaja-
va Ruotsi. Toinen ja vanhempi saaristolaisten itsen-
sä aloittama luotsaustoiminta perustui kuitenkin
silloiseen kaupan ja merenkulun luomaan kysyn-
tään. Itämerellä liikkui laivoja kallis lasti ruumassa
ja tarvittiin ihmisiä, jotka turvallisesti kykenisivät
luotsaamaan laivoja sinne, missä oli uusia maksu-
kykyisiä asiakkaita ja vaihtamaan tai myymään
tuotteitaan. Suomesta haluttiin erityisesti turkik-



*Hyvää joulua
ja menestystä
vuodelle 2017*

*Turvallista matkaa
Kotkan luotsseille
tarjoavat:
Kimmo ja Wikke*



TAKSI 10
Kimmo Lindqvist
0400 221 256

TAKSI 35
Juha Wikström
050 345 6252



■ ■ ■ sia, joita alueellamme riitti maksuvälineinä etelän halutuille tuotteille. Kauppareittinä alun perin syntynyt suojainen, mutta karikkoinen meriväylä Turusta Viipuriin alkoi myöhemmin kiinnostaa emovaltio Ruotsin sotilaallisia tarpeita ja toiminnalle haluttiin luoda vakiintuva, valtiollinen järjestelmä ja luotsit valtiojohdon kontrolliin.

Kuningas Kustaa Vaasa oli yksi Ruotsi-Suomen sotalaivaston kehittäjistä ja tuli näin kiinnittäneeksi huomiota myös laivojen kulun turvaamiseen etenkin vaarallisilla saaristoväylillä. Turun – Viipurin väylän merkitsemisestä kuningas antoi erityismääräyksiä kirjeissään vuonna 1556. Samana vuonna hän kehotti Juhana-herttuaa valvomaan, että luotsit saisivat kohtuullisen korvauksen työstään. Rahassa maksetun palkan sijaan tulivat kuitenkin myöhemmin verohelpotukset. Juhana III lupasi vuonna 1579 ottaa suojelukseensa ne luotsit, jotka asuivat saaristossa ja vapauttaa heidät kruununverosta niinä vuosina, jolloin he keväisin ja syksyisin ohjasivat kruunun laivoja Tallinnaan ja Viipuriin.

Ruotsin painopisteenä oli itäinen Suomenlahti

Ruotsin sotalaivastolle oli erityisen tärkeää saada valtakunnan itäiselle merialueelle toimivat luotsauspalvelut. Vilkkaan laivaväylän läheisyydessä Kotkan edustalla sijainnut Kuutsalo sopi oivallisesti kruunun haluamaksi luotsipaikaksi. Niinpä sotapäällikkö Herman Fleming vuoden 1579 hallitsijan päätöksellä vapautti v. 1582 kaksi kuutsalolaista tilallista kruununveroista. Asianosaisten luotsitilallisten oli luotsattava kruunun sota- ja muonalaivoja Narvaan, Viipuriin ja Nevanlinnaan (Pietari) sekä takaisin. Vuoden 1614 tietojen mukaan koko Kymenkartanon läänissä on toiminut yhteensä 12 luotsia. Koko Suomenlahden rannikko Ahvenanmaalta Viipuriin oli jo tuolloin valtiollisen luotsaus-toiminnan alaisena.

Luotsilaitoksen uudelleenjärjestelyjen yhteydessä v. 1680 Kaarle XI aikana kaikki luotsitilat peruutettiin kruunulle ja tilan haltijan velvollisuudeksi määrättiin luotsauksesta ja merimerkeistä huolehtiminen piireissään. Luotsitilan haltija vapautettiin erinäisistä rasituksista, mutta ei manttaaliverosta. Vuoden 1677 merilaissa velvoitettiin merenkulkijat käyttämään luotsia, mikäli sellainen oli saatavilla. Luotsauksen aikana luotsille tuli antaa aluksella ruoka ja maksaa hänelle säädetty luotsausmaksu. Maksua alettiin vuodesta 1674 periä laivojen syväyksen mukaan.



Luotsitirehtööri kontra-amiraali
Boris Norrdmann

Luotsausasetus 1696 teki luotsit osaksi virkakuntaa

Ruotsin suurvaltakaudelle tyypillisen voimakkaan hallinnollisen kehityksen yhteydessä luotsilaitos organisoitui valtion virkakunnaksi ja tuli alistetuksi uudelle amiraliteettikollegiolle. Uudistuksen yhteydessä alettiin käyttää virallista ammattinimikettä luotsi. Vuoden 1677 merilain ja vuoden 1696 luotsausasetuksen mukaiset järjestelyt viivähtivät sotien takia Suomessa vuosiin 1722–1723, jolloin asetuksen edellyttämät merenmittaustyöt käynnistyivät Kuorsalosta ja päättyivät seuraavana vuonna marraskuussa Flisöbergiin Ahvenanmaalle. Tutkimusten perusteella syntyi ehdotukset luotsipaikkojen järjestämisestä Suomen rannikolla.

Luotsielämää itäisellä Suomenlahdella

Valtakunnan rajan siirryttyä pikkuvihan yhteydessä kulkemaan pitkin Kyminjokea jäi Kymenkartanon läänin rannikko saaristoinen Venäjän keisarikunnan alueelle. Kuutsalon ja Haapasaaren luotsit joutuivat jo pikkuvihan aikana palvelemaan



Haminan luotsiaseman
"nyörikirjan" etusivu. Kirjoittanut
luotsitirehtööri kontra-amiraali
Boris Nordmann

Venäjän laivastoa. Sodan jälkeen luotsit joutuivat luotsausvelvollisuutensa lisäksi suorittamaan vartiointia Ruotsinsalmessa. Kymenkartanon maakunnassa 1768 suoritettujen luotsien asemaa ja palkkausta koskevan tutkimuksen mukaan alueella oli kaikkiaan 33 luotsia. Kuutsalon kuuden luotsin katsottiin tulevan toimeen tavanomaisilla luotsausmaksuilla, koska heillä oli metsän lisäksi saarellansa peltoa ja niittyä toisin kuin esimerkiksi Haapasaaressa.

Viipurin läänin luotsipaikat kuuluivat Venäjän meriministeriön toimiston alaisuuteen. Vuonna 1796 annettiin erityisohjeet Viipurin läänin luotsausalueelle. Siellä toimi 134 luotsia, joiden velvollisuus oli ajaa laivoja Ruotsinsalmesta Viipuriin. Vaikka Suomi liitettiin kokonaisuudessaan Venäjään, jäi Viipurin luotsausalue edelleen Venäjän meriministeriön alaisuuteen ja vasta v. 1857 ns. itämaisen sodan jälkeen Viipurin läänin luotsi- ja majakka-asemat liitettiin autonomisen Suomen luotsilaitoksen alaisuuteen. Syynä siirtoon olivat Viipurin alueen luotsaustoiminnassa havaitut epäkohdat.

Kuutsalon luotsien vahtipaikka siirtyy Kotkan Kuusiseen

Kuutsalon luotsien vartiopaikkana oli 1800-luvun alkupuolella Fort Slava eli Kukouri. Sieltä luotsiasema siirrettiin Kuusiseen v. 1879. Paikalle rakennettiin ensin "vartoustupa" ja 1880 luvun alussa kaivo, laituri ja venevalkama. Tuvassa oli neljä huonetta, joista yksi kuului luotsivanhimmalle. Ensimmäinen kiikari, sekin käytettynä ja korjattuna saatiin asemalle v. 1898. Vahtivuorossa olevien luotsien ajanvietteeksi oli jo 1864 hankittu kirjallisuutta 20 markalla. Vapaa-aikoinaan luotsit lukivat, nukkuivat, kävivät verkoilla ja huolsivat veneitään. Ne olivat yleensä jahteja, joihin vuoden 1918 jälkeen asennettiin apumoottori, joka aluksi oli Poltier ja myöhemmin Wikström. Väyliä merkitseminen kaasuoilyloistoilla aloitettiin Kuutsalon luotsipaikalla 1880-luvulla. Saha-teollisuuden kasvu Kotkan seudulla pakotti parantamaan väyliä turvallisuutta. Varhaisimpina aikoina laiva kutsui luotsia laivalle joko tykinlaukauksella tai hakemalla luotsi laivalle kylästä. Ainakin 1750-luvulta lähtien luotsien tuli vartioida ■ ■ ■

- viikko kerrallaan ja vartiopaikalta poistuessaan luotsin tuli huolehtia siitä, että joku tuli hänen tilalleen.

Pallo ”topissa”

Kotkan luotsiasemalla Kuusisessa oli yleensä seitsemän luotsia vuorollaan töissä. Mikäli liikenne oli vilkasta, vedettiin Kuusisen kalliolla olleeseen salkoon musta pallo, jolloin Kuutsalossa olleet luotsit näkivät saaren kallioilta tähystäessään, tarvittiinko lisää luotseja Kuusiseen. Mikäli pallo oli salossa puolivälissä, merkitsi se sitä että luotsit olivat vähenemässä ja kun pallo vedettiin ”toppiin”, oli viimeinenkin luotsi lähtenyt. Silloin etummais-ten vuoromiesten oli syytä lähteä kiireesti Kuusiseen Kotkan saarelle. Joskus kuitenkin sattui, etteivät luotsit hoitaneet tehtäviään määräysten mukaisesti. Esimerkiksi vuonna 1888 raastuvanoikeus määräsi sakkoja useammalle Kotkan luotsille luvattomasta poistumisesta vartiointipaikalta. Entisen luotsivanhimman saama korkeampi sakko johtui siitä, että hän johti niskuroivia luotseja. Havereitakin tietysti sattui karikkoisilla vesillä ja niin laivojen päälliköt kuin luotsitkin joutuivat usein antamaan meriselityksiä raastuvassa. Luotsauksia suoritettiin ennen jäänmurtajien tuloa vain kesäaikaan, talvisin luotsit saivat pitää lomaa ja kunnostaa varusteitaan. Kotkan alue oli Viipurin luotsipiirissä yleensä kolmanneksi vilkkain luotsausten lukumäärään nähden. Vilkkaimpia olivat Uuraan ja Suursaaren luotsipaikat.

”Luotsin virka menee isältä pojalle kuin keisarin virka”

Luotsitila- järjestelmän aikaan tilat nauttivat paitsi verohelpotuksia, myös vapautta kruununkyydityksistä ja -kestityksistä sekä sotapalvelusta. Tila-kohtainen luotsausvelvollisuus johti itsessään siihen, että talon isännyyden siirtyessä isältä pojalle, tavallisesti vanhimmalle, siirtyi samalla myös luotsin ammatti, joita asetuksissakin (1812, 1857 ja 1870) pidettiin suotavana. Luotsin ammattitaito välittyi sukupolvelta toiseen. Siksi pä sanottiin ”luotsin viran menevän isältä pojalle kuin keisarin viran”. Lausuma kuvastaa sukusidonnaisuuden ohella myös ammattikunnan nauttimaa yleistä arvostusta. Säännöllistä tuloa nauttiva valtion virkamies oli arvostettu, jossain määrin myös kadehdittu henkilö, vaikkakaan hän ei palkallaan juuri päässytkään rikastumaan.

Luotsi- ja majakkalaitosasetus vuodelta 1870 sääti, että luotsitilat saavat edelleenkin nauttia



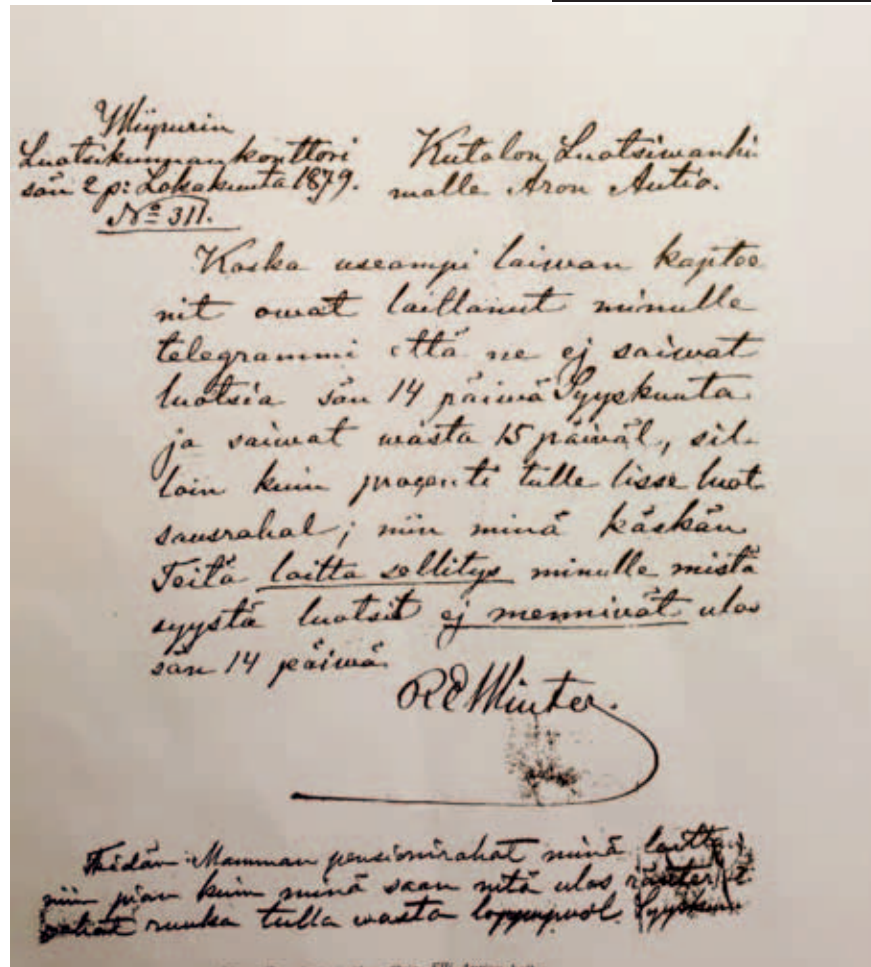
Tsaarinajan luotsioltermanni Simo Brunila, Kuutsalosta (kuva Kymenlaakson maakuntamuseo)

vapautta majoituksesta, tien- ja sillanrakennuksesta, kestikievarin- ja kärjäätalon rakennuksesta, vanginkuljetuksesta ja sudenajosta. Vuoden 1884 asetuksella luotsitilajärjestelmä lakkautettiin. Järjestelmän lakkauttaminen ei kuitenkaan heti lopettanut perintöluotsausjärjestelmää. Vanhat luotsisuvut vaalivat edelleen ammattikunnan perinteitä ja suhteellisen hyvän toimeentulon takaava ammatti pysyi vielä haluttuna luotsisukujen keskuudessa. Luotsiaseman siirtäminen Kuusisesta Kotkan saarelle vuonna 1933 vauhditti luotsien muuttoa Kotkaan, mikä heikensi sukuluotsiuteen liittyvää tunteenomaista arvostusta.

Venäläistämistoimet jakoivat luotsikunnan

Suomen suuriruhtinaskunnan erityisasemaa kohtaan kasvanut kritiikki Venäjällä kärjistyi ns. ensimmäiseen sortokauteen kenraalikuvernööri Bobrikovin aikana (1898 – 1904).

Luotsilaitosta tämä ei vielä koskenut, muutoin kuin että keisarin määräyksestä venäjantaitoiset luotsit olivat etusijalla virkoja täytettäessä. Toisella



Kuutsalon luotsivanhimmalla Aron Autiolla on ollut selitettävää: ”..minä käsken Teitä laitta sellitys”. (kuva Ella Karjalaisen alkuperäisestä ottama valokopio)

sortokaudella sitten otteet tiukkenivat. Luotsilaitoksen johtoon valittiin v. 1910 uudet, venäläismieliset johtajat. Helmikuussa 1912 tuli pahin isku, sillä Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen itsenäisyys lopetettiin. Se alistettiin sekä sotilaallisesti, että hallinnollisesti meriministeriölle.

Luotsit asennoituivat tapahtuneeseen ristiriitaisesti. Toiset kannattivat vastarintaa, eli joukkorisanoutumista, mutta toiset pitivät sitä turhana, peläten että se vain nopeuttaisi luotsilaitoksen venäläistämistä. Ruotsinkieliset luotsit olivat vastarinnan kannalla ja suomenkieliset maltillisella kannalla. Kotkan alueen luotsit, kuten suurin osa Viipurin läänin luotseista, jatkoivat töitä entiseen tapaan. Vuoden 1912 ”luotsilakon” yhteydessä erosi yli puolet suuriruhtinaskunnan luotseista, joten mielenosoituksella oli mittavat vaikutukset.

Itsenäisen Suomen luotsit

Maaliskuun vallankumouksen kukistettua tsaarinvallan v. 1917 alkoivat uudet tuulet puhaltaa myös suuriruhtinaskunnassa. Suomenkieliset luotsit kokoontuivat 18.4.1917 Kotkaan pohtimaan yhtei-

siä asioitaan. Mukana oli kaikkiaan 333 luotsi- ja majakkahenkilökuntaan kuuluvaa. Kokous päätti perustaa luotsiliiton ja liittyä Suomen ammattijärjestöön. Sääntöjä luotsiyhdistykselle laatimaan valittiin luotsit **Evert Autio**, **Toivo Sipari** ja **W. Brunila**. Yksimielinen kokous kannatti luotsi- ja majakkalaitoksen palauttamista suomalaisiksi siviililaitokseksi, jossa valtaa käyttävät suomalaiset virkamiehet, eivätkä kuten ennen vuotta 1912 ”ruotsalaisylymykset”. Kotkalaista Evert Autiota ehdotettiin jäseneksi senaatin luotsilaitoksen suomalaistamiskomiteaan. Kokouksen kielipoliittiset linjaukset eivät jääneet ilman vastakaikua. Kotka Nyheter julkaisikin artikkelin, jossa hyökättiin voimakkaasti kokouksen päätöksiä vastaan. Lehti torjui laitoksen suomalaistamisajatukset, väittäen, että parhaat luotsit tulivat rannikkoseuduilta, jotka paljolti olivat ruotsinkielisen väestön asuttamia. Nämä kielipoliittiset ylilyönnit molemmin puolin olivat selvästi yhteydessä vuoden 1912 tapahtumiin.

Traaginen vuosi 1918 alkoi luotsilaitoksen hallinnonuudistuksella. Itsenäisen Suomen luotsilaitos järjestettiin juuri perustetun merenkulkuhal-

lituksen alaisuuteen. Henkilövalinnoissa merenkulkuhallitus asetti etusijalle ne jotka olivat 1912 olleet irtisanoutujien joukossa. Valtion viranomaistahot halusivat kansalaissodan jälkeen päästä eroon ns "punaisesta aineksesta". Viipurin luotsipiirin päällikkö kreivi **Arvid Stenbckin** luettelossa oli lista "epäluetettavista" luotseista, joiden joukossa oli useita kotkalaisia luotseja. Puhdistaakseen maineensa, virkahakemuksen liitteenä tuli olla paikallisen suojeluskunnan päällikön vakuutus, että se ja se luotsi "ei ole ollut missään tekemisissä punakaarti-laisten kanssa".

Suomalainen luotsaus on elänyt vanhan perustehtävänsä mukaisesti myös nämä itsenäisen Suomen sata vuottaan. Kaksi maailmansotaa ja kaikki Suomen talouselämän laskut ja nousut luotsaustoimi on ollut kiinteä osa valtion historiaa. Vaikka luotsaustyön hallinto on elänyt myllerrysten ajanjakson viimeisen 20 vuoden aikana, luotsin

” Vuonna 1917

kokoontui 333 luotsi- ja

majakkamiestä Kotkaan

perustamaan luotsiliittoa

ja liittymään Suomen

ammattijärjestöön

liikkein kuin ihminen mutta silti vakaasti väylällä.

TT

Kirjoituksessa käytetty lähteinä Ella Karjalaisen ja Liisa Kohon kirjoitusta Veli-Matti Aution kirjassa Kuutsalo sekä Suomen Luotsi- ja Majakkalaitoksen historiategosta.

työ on samanlaisena säilynyt perustaltaan kuin 320 vuotta sitten.

Luotsaus tulevaisuudessa

320 vuotta virallista lain säätelyä luotsaustoimintaa on harjoitettu maamme rannikoilla ja lisäksi parisataa vuotta vähän epävirallista, mutta tarpeen sanelemaa tärkeää kauppamerenkulun toimintaa. Näin tehdään myös seuraavan sadan vuoden jälkeen. Jos laivaa ei luotsaa ihminen, sitä luotsaa robotti, ei ehkä yhtä sulavin ja inhimillisin



Ohtakarin kalastajarantaa 1930 luvulla (Museovirasto, valok. I Kohtamäki 1936)

OHTAKARIN LUOTSIASEMA

Luotsi ja Majakka lehdessä oli v. 1984 kirjoitus Ohtakarin luotsien historiasta. Kirjoittajana oli tuolloin

Kokkolan- ja Himangan seudun historiaa tutkinut Ari-Veikko Anttiroiko.

Ohtakari on saari Kokkolan lähistöllä, missä toimi luotsiasema vuoteen 1961 saakka. Saaren vanha luotsiasema

ja luotsien mökkejä on vielä saarella jäljellä kertomassa menneisyydestä ja vilkkaasta kalastajakylästä. Saari

on nykyisin myös retkeilykohteena, minne kannattaa poiketa, jos Kokkolan suunnalla liikkuu. TT

OHTAKARISTA KRUUNUN LUOTSIASEMA

Suur-Lohtajan rannikkokylässä on tietävästi jo 1300–1400-luvuilla ollut talonpoikaispurjehtijoita ja seuraavalta vuosisadalta löytyykin sitten jo kirjallisia todisteita lohtajalaisten kauppamatkoista. Vuosisadat vierivät ja 1800-luvulle tultaessa Rauman hamina oli kehittynyt melko vilkkaaksi paikaksi eräiden yritysten, kuten sahan, ja ns. Rauman markkinoiden ansiosta. Kokkolan porvareiden vaikutus Rauman kauppaan oli suuri. He rakensivat joitakin laitureita ja tervamakasiineja, joskaan heidän aikaansaannoksensa eivät paljoakaan edesauttaneet Rauman haminan kehittymistä.

Valtion taholta satamaan kiinnitettiin ensimmäistä kertaa huomiota vuonna 1848, jolloin annetun käskykirjeen perusteella Ohtakarille

määrättiin rakennettavaksi vartiotupa samalla kun valtio otti haltuunsa kaikki Siipyn pohjoispuolella olevat luotsiasemat. Ohtakari oli tätä ennen toiminut kuitenkin jo luotsiasemana, joskin yksityisten palkkaamien luotsien turvin. Viimeiset yksityisten palkkaamat luotsit olivat **Tuori Heikkilä** ja **Juho Pispä**, jotka saivat väistyä kruunun luotsien – **Einolan**, **Pennasen** ja **J. Laxin** – tieltä. Luotsilaitos kehittyi ja vuonna 1849 perustettiin Pohjanmaan luotsipiiri. Seuraava muutos Ohtakarin kohdalla tapahtui vuonna 1857, jolloin Vaasan luotsipiiristä erotettiin Oulun alue. Ohtakari kuului Oulun luotsipiiriin aina lakkauttamiseensa saakka eli yli 100 vuotta. Lohtajalaiset anoivat Raumalle kaupunkia ja kauppalaan 1850–1860-luvulla, mutta molemmat anomukset hylättiin – Ohtakarin kohtalo oli siis toimia vain maalaissataman luotsiasemana.

...



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



Ohtakarin luotseja 1920 luvulla. Kuvassa vasemmalta oikealle Adolf Rantasuo, Lennart Lindell, Ensti Lindell ja Albert Haikura

OHTAKARIN LUOTSIT 1850–1911

Einellit ja Laxit hallitsivat Ohtakaria lähinnä vuodet 1850–1888. **Juho Jaakonpoika Lax** (s. 1825) oli vanhimpana luotsina vuodesta 1852. Hänen palkkansa oli 40 ruplaa, kun esimerkiksi samaan aikaan luotsioppilaana olleen **Juho Juhonpoika Einellin** (s. 1822) palkka oli vain 15 ruplaa. Vuonna 1861 **Johan Laxin** poika, 14-vuotias **Juho Juhonpoika Lax**, tuli luotsioppilaaksi Ohtakarille, jolloin Einelistä tuli nuorempi luotsi 30 ruplan vuosipalkalla. Varsinaisten palkkojen lisäksi luotseille maksettiin vuokra-avustusta, jotka esimerkiksi 1860-luvulla olivat 10 ruplaa ja seuraavina vuosikymmeninä 20–40 markkaa. Kun Einellin pojat olivat varttuneet, hekin aloittivat työn luotseina Ohtakarilla. **Juho Jaakko** (s. 1847) tuli luotsioppilaaksi 1867 ja muutamaa vuotta myöhemmin hänestä tuli nuorempi luotsi.

Otto Juhonpoika Einell oli vain 13-vuotias mennessään luotsioppilaaksi vuonna 1870. Laxit olivat jääneet pois Ohtakarilta samoihin aikoihin kun Einellit alkoivat toimia siellä kolmestaan. Juho Jaakko Einell jätti 1888 vastaanottamansa vanhemman luotsin viran sairaalloisuutensa vuoksi

vuonna 1899, mutta muutamaa vuotta myöhemmin hän ryhtyi hoitamaan haminamestarin tehtäviä Rauman haminassa (Himangan satamassa) ja jätti ne tehtävät vasta toukokuussa 1927 korkeaan ikäänsä ja heikkoon terveyteensä vedoten. **Henrik Pöyhtäri** toimi luotsioppilaana Ohtakarilla jonkin aikaa 1880-luvulla ja seuraavana Ohtakarille saapuikin muutamia Hongellin suvun edustajia. **Karl Johan Hongell** oli 17-vuotias tullessaan luotsioppilaaksi vuonna 1888 ja viiden vuoden päästä hänestä tuli nuorempi luotsi. Hänestä tuli vanhempi luotsi Einellin jättäessä tehtävänsä vuonna 1899. **Emil Hongell** tuli Ohtakarille luotsiksi 1890-luvulla kuten myös **Karl Konrad Lindell**, joka sai heti nuoremman luotsin paikan Karl Johan Hongellilta tämän alkaessa hoitaa esimiehen tehtäviä.

Viimeisiä Ohtakarille tulleita luotseja ennen venäläistämiskauden alkua olivat **Karl Hongell** sekä **Lennart Lindell**. Erityisesti Lindeleillä oli merkittävä asema Ohtakarissa pitkän aikaa. Vuonna 1911 vanhemman luotsin palkka oli 280,00 markkaa, nuoremman luotsin palkka 220,00 markkaa ja luotsioppilaan palkka 160,00 markkaa, minkä lisäksi maksettiin tavallisesti jokaiselle 100,00

markkaa vuokra-avustusta. Ohtakarissa ovat toimineet todennäköisesti myös **J.P. Westerlund** sekä **Juho Juhonpoika Rautila**, mutta ajankohdasta ei ole saatu selvyyttä.

VENÄLÄISTÄMISVAIHE

Kun luotsilaitoksen venäläistäminen alkoi 1912, vaikutti joukkoeroaminen jonkin verran myös Ohtakarin asemaan. On kuitenkin todennäköistä, että Ohtakarista pystyttiin luotsaamaan laivoja ilman ylivoimaisia esteitä, sillä melko pian joukkoeroamisten jälkeen **Kustaa** ja **Sakari Borén** ja mahdollisesti myös **Antti Märsylä** ryhtyivät hoitamaan luotsien tehtäviä. Muista vuosina 1912–1917 toimineista luotseista ei ole tietoa.

LUOTSIASEMAN ARKEA

Kuten muillakin asemilla, myös Ohtakarissa luotsit joutuivat tekemään lujasti töitä. He valmistivat reimarit, vetivät veneet miesvoimin maalle, merkitsivät matalat ja koska Ohtakaria käytettiin myöhemmässä vaiheessa myös Rahjan sataman (Kalajoki) luotsiasemana, piti ennen moottoriveneiden tuloa soutaa Rahjaan, jolloin matkaan saattoi kulua kuusikin tuntia – pohjalasti usein vielä vaikuttamassa venettä.

Vuonna 1905 Himangan sataman läheisyydessä toimineen sahan omistaja laittoi puhelimen Ohtakarille. Himangan satamakassasta myönnettiin tähän tarkoitukseen avustusta 50,00 markkaa ja mutaustoimikunnan ehdotuksesta (= satamatoimikunta) Ohtakarin puhelimen ylläpitoon myönnettiin vuosittain 30,00 markkaa. Kesäisin luotseilla oli perheensä mukana Ohtakarilla, mutta jo alkusyksystä asema hiljeni ja jämerät luotsit jäivät hoitamaan tehtävänsä, kunnes viimeiset laivat olivat lähteneet. Luotseja oli tavallisesti 4–5, joista aina yksi oli oppilas, joka sai työn ohessa opetusta kokeneemmilta virkaveljiltään.

Etenkin 1800-luvulla ja 1900-luvun alkupuolella luotsien epämiellyttävin tehtävä oli laivojen käännättäminen Kokkolaan tulliselvityksiä varten. Himangan satamalle anottiin omaa tullivartijaa moneen kertaan, mutta sitä ei kuitenkaan saatu. Näin ollen kaikki ne alukset, joille tullitarkastus piti suorittaa, käännytettiin luotsien toimesta Kokkolaan. Päälystön reaktiot olivat ärtyisiä, mikä olikin luonnollista, sillä kyseisestä toimenpiteestä aiheutui vain lisää riskejä ja kustannuksia. Karl Johan ja Emil Hongell sekä Karl Konrad Lindell selostivat vuosien 1908–1909 vaihteessa tehdyssä tullivartijahakemuksessa olleessa liitteessä, että heidän oli



Kustaa Sipilä (valkoinen lakki) palaamassa tullimiehen kanssa satamaan redillä odottavien laivojen luota

soudettava kolme meripeninkulmaa aavaa merta pitkin laivoja vastaan ja kun laivan saavutti, saattoi kuulla sen tulleen ulkomailta, jolloin laiva oli käännytettävä Kokkolaan. Sen seurauksena luotsit kertoivat joutuvansa usein kuulemaan kiroilua ja syytöksiä ja olipa päällekkarkauksiakin tapahtunut. Kun asiat oli sitten selvitetty alkoi luotsilla jälleen sama taistelu eli paluu asemapaikalle.

Luotsien palkoissa ei ollut kehumista, joten varsinaisen leipätyönsä ohessa heidän oli harjoitettava myös jotain muuta ammattia. Usein kysymyksessä olivat käsityöläisammatit ja kalastus sekä muut luontaiselinkeinot. Karkeasti arvioiden sota-ajoista lähtien luotsien ei ole ollut välttämätöntä hankkia sivutuloa edellä esitetyllä tavalla.

OHTAKARIN LUOTSIT 1918–1961

Suomen itsenäistymisen jälkeen vanhimmaksi luotsiksi tuli Ohtakarille **Janne Kääntä**, jonka jälkeen tehtävää lienee hoitanut **Pekka Rantasuo**. Lennart Lindell tuli järjestysluotsiksi vuonna 1937 ja seuraavaksi luotsien ”esimieheksi” tulikin sitten viran viimeinen haltija, luotsivanhin **Aadolf Sipilä**, joka aloitti tehtävien hoitamisen Lindellin jälkeen vuonna 1952. Muita vuoden 1918 jälkeen toimineita luotseja: **Janne Seikkula**, **Aadolf Rantasuo**, **Ensti Lindell**, **Ahti Kääntä**, **Frans Albert Haikara**, **Pietari Vilho Rantasuo**, **Mauno Rantasuo**, **Tauno Veijalainen**, **Kalle** ...

...

Rantasuo, Leo Lindell, Tuure Veijola, Lasse Sipilä, Toivo Mikkola, Karl Pitkänen sekä Veli Höglund.

ERÄS MURHEELLINEN TAPAU

Ehkä murheellisin kohtalo Ohtakarin luotseista lankesi yli 25 vuotta tehtävässään toimineelle Mauno Rantasuolle, joka katosi 24. päivänä marraskuuta 1961 sumuiselle merelle. Rantasuo luotsasi viimeisen hänen luotsattavakseen tulevan laivan – viimeisenä Ohtakarin toimintavuotena – Rahjaan, josta hän palasi maitse Lohtajan kirkonkylälle. Sieltä hän pääsi traktorin kyydillä Vattajan lähistölle, josta hänen matkansa jatkui rannalle. Päästyään rantaan hän otti sieltä veneen ja lähti soutamaan yli puolen kilometrin päässä odottavalle luotsiasemalle. Muut luotsit olivat virkatehtäviään hoitamassa, joten Rantasuon katoaminen huomattiin vasta seuraavan päivän iltana. Laajoja etsintöjä suoritettiin, mutta armoton meri oli ottanut omansa ikuisiksi ajoiksi.

OHTAKARIN LAKKAUTTAMINEN

Himangan satama vastusti luonnollisestikin Ohtakarin luotsiaseman lakkauttamista, mutta maalaissataman näkökannat eivät vaikuttaneet Merenkulkuhallituksen päätökseen. Luotsit jättivät Ohtakarin marraskuussa 1961, vaikkakaan asema ei tuolloin saanut vielä lopullista lakkauttamispä-



Karl Konrad Lindell (s.1870 ja k. 1960) toimi Himangan satamamestarina jäätyään eläkkeelle Ohtakarin luotsiasemalta



Ohtakarin luotsivanhin Kustaa Aadolf Sipilä 60 vuotiaana

töstään. Ohtakarin viroissa toimineet luotsit palvelivat Tankkarissa. Virallinen päätös Ohtakarin lakkauttamisesta annettiin 1. 3. 1963 ja niin käännettiin yksi lehti Suur-Lohtajan muodostaneiden kuntien vaiherikkaassa historiassa.

ENTISEN LUOTSIASEMAN NYKYPÄIVÄÄ

Ohtakari on toki ollut muutakin kuin luotsiasema. Siellä on jo 400 vuoden ajan toiminut kalastajakylä, jossa yhä vietetään kesäisin kalajuhlia. Nykyisin Ohtakarille pääsee maitse, sillä sinne on rakennettu pengertie. Varsinaista luotsitupaa käyttävät kesämökkinä kkokolalaiset sisarukset **Fjalar** ja **Lars Indola** sekä **Carita Ohls** perheineen.

Merituulet kertovat vieläkin tarinoitaan Lohtajan ja Himangan rannikoiden värikkästä menneisyydestä, laineet ajautuvat rannoille muistuttaen toiveista, onnesta ja pettymyksistä, joita levottoman meren läheisyydessä asuneet ovat saaneet kokea. Ohtakarin luotsiasema jätti hyvästinsä jo yli 20 vuotta sitten, mutta myös lämpimänä ja rakkaana muistona. Sitä tunnetta rannikoiden asukkaat eivät saisi koskaan unohtaa. . .

Ari-Veikko Anttiroiko
Himangalla 23. 12. 1983



Ministeri Anne Berner toi valtiovalln tervehdyksen

Luotsauksen juhlavuosi

Finnpilot oy järjesti juhlavastaanoton Helsingin Katajanokan Kasinolla 10.10.2016.
Tilaisuuteen toi valtiovalln tervehdyksen ministeri Anne Berner.
John Nurmisen säätiön hallituksen puheenjohtaja, merenkulkuneuvos Juhani Nurminen esitteli juhlatilaisuudessa säätiön julkaiseman kirjan ”Miehet merellä – hetkiä luotsauksen historiasta”.

...



■ ■ ■ EMPA:n ex presidentti ja Luotsiliiton pitkäaikaisin puheenjohtaja, luotsineuvos Juha Tulimaa kertoo luotsaustoiminnasta



Luotsivanhin Mika Mäkinen esitteli juhluvieraille nykyajan luotsausta



Merenkulkuneuvos Juha Nurminen esitteli säätiön julkaiseman kirjan luotsauksen historiasta



John Nurmisen Säätiön asiamies Annamari Arrakoski-Engardt



Tilaisuuden juontaja Peter Nyman ja tj Matti Pajula

Oy Blomberg Stevedoring Ab is a part of the Backman-Trummer Group

BLOMBERG STEVEDORING

Efficient and reliable stevedoring services at the Ports of Kalajoki, Vaasa and Kristiinankaupunki.



Oy Blomberg Stevedoring Ab
Rahtitie 1, 65170 Vaasa Tel.: +358 20 777 1211 www.blomberg.fi

ISO 9001
UKAS
GTP certified
COCERAL



Rtowing oy

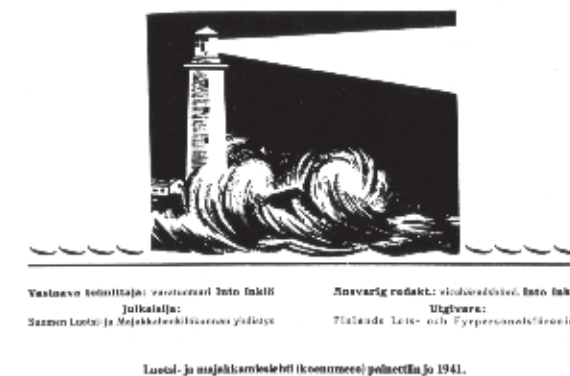


MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652

Luotsi- ja majakkamieslehti Lots- och fyrmannatidn



Välähdyksiä

Juhani Merilahden artikkeli

Luotsi ja Majakka lehden täyttäessä 40 vuotta vuonna 1986

Kun Luotsi ja Majakka -lehti maaliskuussa 1946 alkoi ilmestyä, olin hieman alle 10-vuotias. Kuitenkin muistan sen käynnistymisen vielä erittäin hyvin. Tämä johtuu ehkä siitä että Yksi sen perustajista oli isäni **John Merilahti**, joka on myös ainoa elossa oleva siitä joukosta, joka toteutti Luotsiliitolle oman julkaisun. Muut olivat **Albert Merilahti**, **O. A. Björkman** ja **Jarl Palmu**, kaikki jo tuntemattomilla väylillä purjehtivia.

Muistan hyvin senkin, miten lehden ensimmäinen toimittaja, maisteri **Martin Holmberg**, tuli kotiimme lehden asioissa. Hän oli sekä pitkä, että vanhempaa mies, jonka nyrkit ovat painuneet mieleeni lähes pienen rautalapion kokoisina. Hänen luokseen Stålarinkadulle vein myös monesti isän kehotuksesta kirjeitä, jotka epäilemättä sisälsivät lehden materiaalia, jonka yksityiskohdista en silloin mitään tiennyt. Toinen kohde, johon jouduin

viemään Luotsi ja Majakka -lehden postia, oli Eskelinkadulla sijaitseva Turun Sanomalehti ja Kirjapaino Osakeyhtiön konttori, joka onneksi oli kouluani, Turun Suomalaisesta Klassista Lyseota, vastapäätä.

Sitten koitti se aika, jolloin lähdimme yhdessä isän ja O. A. Björkmanin kanssa hänen Adlerillaan kohti Uuttakaupunkia tapaamaan Uudenkaupungin Kirjapaino Oy:n johtajaa, **Hjalmar Lehtistä**. Hänen oli pitkä ja jyrä mies, joka tarjosi ravintola Kirstassa herroille punssia. Adrelilla tultiin myös takaisin, ja matkalla minulle selkeni, että Luotsiliiton lehteä siitä lähtien alettaisiin painaa Uudessa-kaupungissa, niin kuin painetaan vielä nykyäänkin lehden juuri täytettyä 40 vuotta.

Maisteri Martin Holmbergin oltua lehden peräsimessä kuutisen vuotta hänen tilalleen tuli **Allan Gustafsson**, joka jo silloin oli tunnettu meren-

▪ ▪ ▪ kulkujournalisti. Erityisen perehtynyt hän oli merenkulun historiaan, mikä näkyi myös tämän lehden palstoilla niinä seitsemänätoista vuonna, join hän lehteä luotsasi.

Niin oli tultu kevääseen 1971, jolloin luotsit saivat päähänsä pyytää minua lehden vastaavaksi toimittajaksi. Epäroin kauan, mutta suostuin lopulta kuitenkin, ehkä sen vuoksi, että olin saanut kauan läheltä seurata lehden asioita ja että minut jo nuorena oli kelpuutettu silloin tällöin lehteä avustamaan.

Nyt on kohta 15 vuotta täynnä. Puheenjohtaja ja hallitukset ovat vaihtuneet. Kun aloitin, **R. T. Hyökyvirta** oli Luotsiliiton peräsimestä. Hän ajoi määrätietoisesti asioita ja piti ihmissuhteita tärkeinä. Häntä seurasi 1975 **Aulis Sointu**, joka oli varsin erityyppinen johtaja, rauhallinen ja hillitty. Soinnun traagisen kuoleman jälkeen oli Luotsiliiton johdossa lyhyen ajan **Veikko Komula**, jota seurasi **Martti Paakkisen** vieläkin jatkuva aktiivinen kausi. Vanhemmista puheenjohtajista muistan vielä oikein hyvin **G. A. Borgin** ja **M. A. Merilahden**, jotka olivat liiton peräsimestä pitkään.

Puheenjohtajien toiminta heijastuu selvästi lehteen. Ja toimittajan kannalta on onnellista, jos puheenjohtaja on aktiivinen kirjoittaja. Sellaisia puheenjohtajia on minun aikanani ollut, ja sellainen on nykyinenkin puheenjohtajakin. Hyviin tapoihin jo kuuluu kiittää tällaisesta aktiivisuudesta näin juhluvuotta eletessä.

Pengoin hieman arkistoanikin, kun huomasin lehden täyttävän 40 vuotta. Sen kätköistä löytyivät myös Luotsi ja Majakka -lehden ensimmäiset numerot, joita ei varmaan enää monella nykyluotsilla ole hallussaan. Ensimmäisen numeron (maaliskuulta 1946) pääkirjoituksessa selvittää lehden tavoitteita. Kirjoitus loppuu kehotukseen, joka vieläkin tuntuu yhtä ajankohtaiselta kuin 40 vuotta sitten.

– Jotta lehti vastaisi tarkoitustaan, tulee jokaisen liiton jäsenen sitä tukea. Jos hänellä on jotain sydämellään, minkä hän luulee kiinnostavan virkaveljiäkin, kirjoittakoon hän siitä toimitukselle. Tilaa myönnetään kernaasti kaikelle, mikä edistää henkilökunnan pyrkimystä suurempaan ammattitaitoon ja parempiin elinehtoihin.

Ykkösnumero sisältää myös yllättävän paljon ammattiin liittyvää asiaa. Luotsiliiton silloin asiamies, varatuomari **Into Inkiö** mm. kirjoittaa luotsin tärkeästä, mutta huonosti palkatusta ammatista. Kirjoitusta lukiessa huomaa, että paljon ovat asiat neljässäkymmenessä vuodessa muuttuneet. Inkiö kirjoittaa mm.:

– Luotsihenkilökunta on tietääkseni ainoa virkakunta maassamme, jonka tulee itse kustantaa virkatehtävien suorittamiseen tarvittavat välineet. Heidän on näet itse hankittava ja kunnossapidettävä kulkuväylään soveltuva moottorivene saamatta valtiolta minkäänlaista avustusta sen hankkimiseen ja kunnossapitämiseen. Heidän tulee useasti myös omilla moottoriveneillään laskea viitat saamatta tästäkään mitään korvausta, vaikka särmikkäät viittakivet usein kolhivat heidän veneensä pahasti ja alentavat niiden arvoa tuntuvasti.

Samassa lehdessä käsitellään myös luotsien omistamien moottoriveneiden käyttöä ja viittakysymystä. Lisäksi lehteen sisältyy O. A. Björkmannin lyhyt kirjoitus luotsien elämänoloista. Sekin selittää, miksi Luotsiliitto 40 vuoden takaisissa oloissa tarvitsi myös oman lehden asioidensa ajamiseen. En malta olla lainaamatta sitä kokonaan:

– Suomen tultua itsenäiseksi kehitys maassamme on edistynyt hyvin nopeasti. Luotsihenkilökunta ei kuitenkaan ole voinut seurata mukana alitusten palkkavaikeuksien takia. Yleisesti luullaan niin päällystön kuin yleisönkin keskuudessa, että luotsi tarvitsee vain pienen palkan, sillä ”onhan luotseilla tilaisuus kalastukseen, ja sitä paitsi he elävät halvalla kareillaan”. Ehkä asianlaita joskus on ollut niin. Kauppa ja merenkulku ovat kuitenkin kehittyneet nopeassa tahdissa. Nyt luotseilla ei liene aikaa minkään sivuammatin harjoittamiseen. Kalavedet eivät myöskään ole luotsien käytettävissä. Sen lisäksi on huomattava, että luotsi usein elää erillään perheestään, että hänen useimmiten on pakko majoittaa kouluiässä olevat lapsensa sekä että hänen täytyy hankkia ja pitää kunnossa kallisarvoinen, merikelpoinen moottorivene. Kaikki tämä on ollut omiaan pitämään luotsihenkilökunnan pätevyyden ja elintason alhaisena. Nykyään on matruusilla suurempi palkka kuin luotsilla, molem-

mat merenkulkuhallituksen palveluksessa. Luotsihenkilökunnan palkkoja on tosin korotettu, mutta vielä puuttuu paljon, ennen kuin Suomen luotsit ovat samalla tasolla kuin esim. ruotsalaiset virkaveljet. Tukekoot sen tähden kaikki jäsenet liittoa sen pyrkiessä parantamaan luotsien oloja. Pitäkööt myös kaikki mielessä, että suurempaa pätevyyttä seuraa korkeampi elintaso.

Lehtemme ensimmäinen ilmestymisvuosi oli myös maamme luotsi- ja majakkalaitoksen 250-vuotisjuhlavuosi. Se noteerataan lehden kakkosnumerossa, jossa **O. A. Lähteelä** kirjoittaa Luotsi- ja majakkamiesliiton päätöksestä (15.3.-46) lyöttää mitali luotsi- ja majakkalaitoksessa palvelleitten virka- ja palvelusmiesten muistolle. Mitalissahan ovat nähtävissä luotsivanhin G. A. Borgin jykevät kasvot kuvanveistäjä Sailon muotoilemina. Kääntöpuolella on latinankielinen teksti: *Navigatio ex Dania per Mare Balticum ed Estoniam*. Tässä puolestaan on viittaus vanhaan purjehdusreittiin Tanskasta Itämeren kautta Viroon. Lähteelä kirjoittaa hieman juhlavaan sävyyn, niin kuin ajankohdalle oli tyyppillistä mm.:

– On joskus hyvä syventyä niiden miesten muisteluun, jotka ovat meidän työsarallamme tehneet ”korven raivaajan osan” silloin, kun ei vielä puhuttu konealuksista, moottoriveneistä, loistoista, tuskin majakoistakaan. Merikortit olivat kovin puutteellisia, viitoitus sen mukainen, ja linjamerkit puuttuivat kokonaan. Mutta miehet olivat meren kasvattamia, rohkeita vaarallisen, karikkoisen rannikkomme tuntevia henkilöitä, jotka itseään säästämättä ohjasivat laivoja rannikoillamme ja suurien sisävesiemme sokkeloisilla kulkuvesillä ja jättivät tietojaan ja taitojaan meille, nykypolven ja vielä tulevienkin polvien miehille. Monet heistä saavuttivat matkan päään myöskin virantoimituksessa; meri voitti heidät, mutta kunnia heille, jotka täyttivät velvollisuutensa loppuun asti.

Vanhoja lehtemme numeroita selatessani osui käsiini myös numero 8–9/1954, josta aion lainata lopuksi lyhyen katkelman, joka on kirjoituksesta ”Oikeutettuja vaatimuksia”. Se tuntuu kovin ajankohtaiselta vieläkin, vuonna 1986:

– Luotsikunta kuuluu vielä armon vuonna 1954 niihin nyttemmin harvoihin ammattiryhmiin maassamme, joille kahdeksan tunnin työaikalaki on

outo ja tuntematon käsite. Ottaen huomioon, mikä merkitys säännöstelyllä työajalla on ammatinharjoittajalle, jonka harteilla lepää vastuu niin hyvin ihmishengistä kuin huomattavista taloudellisista arvoista, täytyy todeta, että kysymyksessä on vakavanlaatuinen epäkohta, joka on mitä pikimmin korjattava.

Kirjoittaessani 1970-luvulla seitsemän vuotta Luotsiliiton historiikka luin kaikki Luotsi ja Majakka -lehdessä julkaistut kirjoitukset. Toimittaessani lehteä olen lukenut kaikki sen jälkeisetkin. Yhden asian voin varmasti sanoa, vaikken muuta: melkein aina luotsien kirjoitukset ovat olleet asiallisia, rakentavia ja hyvää makua osoittavia. Uskon, että niin on tulevaisuudessakin, sillä vain siten voidaan ajaa asioita menestyksellisesti ja niistä jäsenistöä informoida. Mikään ei kuitenkaan estäne liittämästä tähän linjaan tasoja, jotka sisältävät myös arvokommunikaation sävyjä; onhan meillä ihmisillä olemassa kaksi aivopuolisko.

Juhani Merilahti



Luotsi- ja majakkamiesliitto ry:n vuonna 1946 lyöttämä Suomen luotsi- ja majakkalaitos 250 vuotta pöytämitali

kuva Varsinais-Suomen museot

▪ ▪ ▪



Ylennyksiä reservissä 4.6.2016

Puolustusvoimien lippujuhlan päivänä reservissä ylennetyt luotsit

Hahtonen Kaj luutnantiksi

Isola Iiro luutnantiksi

Hanni Pekka kersantiksi

Martti Vesa kersantiksi

Engberg Pertti alikersantiksi

Tasavallan Presidentti, ritarikuntien suurmestarina on myöntänyt kunniamerkkejä ansioituneille Finnpilot Oy:n työntekijöille 6.12.2016.

Jukka Niiraselle ja Timo Sirenille korkeat kunniamerkit:

Suomen Leijonan ritarimerkki

Niiranen, Jukka,
luotsivanhin

Siren, Timo,
talousjohtaja

Suomen Valkoisen Ruusun ansioristi

Sihvo, Juha,
luotsi, pääluottamusmies

Ahonen, Jari,
luotsivanhin, Saimaa

Friman, Jan,
luotsivanhin, Saaristomeri

Hyvönen, Jukka,
luotsivanhin, Saimaa

Suomen Leijonan ansioristi

Karppinen, Sauli,
luotsi, Saimaa

Koivula, Matti,
luotsi, Saimaa

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein

Jänisvaara, Anne,
henkilöstövastaava, hallinto

Strandell, Dick,
kiinteistövastaava, hallinto

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali

Puurtinen, Håkan,
luotsikutterinhoitaja, Kotka

Englund, Karl-Olof,
luotsikutterinhoitaja, Helsinki

Impilä, Hannu,
luotsikutterinhoitaja, Saaristomeri

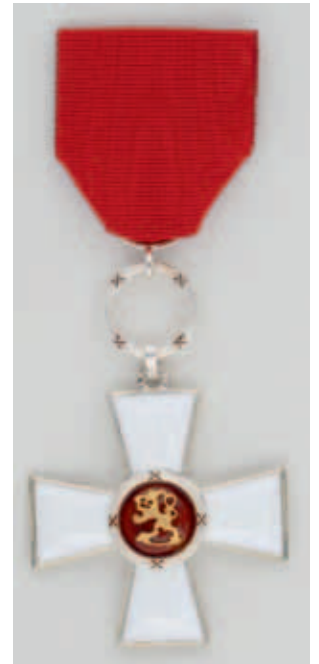
Virtanen, Jyrki,
luotsikutterinhoitaja, Helsinki



Jukka Niiranen



talousjohtaja
Timo Siren



Suomen Leijonan
ritarimerkki

Max Gustafsson pyörittää liiton toimistoa

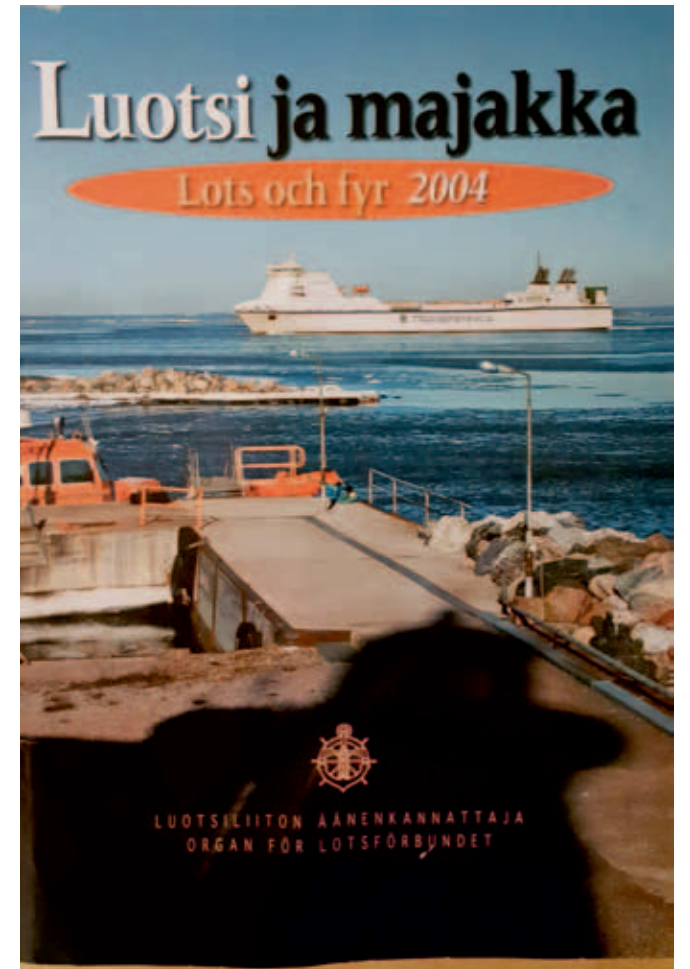


Max Gustafsson lähti merille jo 16-vuotiaana v. 1970, kuten moni muukin tuon ajan rannikkoseudun nuorista miehistä tai pojista ja kansipalvelun jälkeen olikin vuorossa perämiesopinnot Åbo Navigations -institutissa Turussa. Tuohon aikaan opiskelua käytiin luokka kerrallaan ja välillä seilattiin, hankkien käytännön kokemusta ja mikä tärkeintä, hankittiin rahaa rankan opiskeluelämän rahoittamiseksi.

Maxilla on vuosien seilaushistoria perämiehenä ja yliperämiehenä ruotsalaisilla laivoilla, minne hän ajautui vähän sattumalta, kun Turussa oli opiskelijakollegan kanssa mennyt ilta vähän pitkäksi Fojjassa, eikä seuraavana päivänä astronomisen navigoinnin arvoitukset oppitunnilla oikein herättäneet kiinnostusta. Opiskelijaherroilla välähti, että menevät paikallisen postin teleosastolle soittamaan ruotsalaisille laivayhtiöille ja yllätykseksi molemmat herrat saivatkin jobin ruotsalaiselle laivalle heti kun perämiesluokka päättyy.

Kippariluokan jälkeen Max toimi päällikkönä suomalaisissa laivoissa vuoteen 1981 saakka, jolloin sai

Vuoden 2004 Luotsi ja Majakka-lehti oli viimeinen pitkä-aikaisen päätoimittaja Juhani Merilahden toimittama lehti. Lehti painettiin jo pääosin neliväripainatuksella. Max Gustafsson aloitti päätoimittajana seuraavana vuonna, jolloin lehden painatus ja ulkoasu muuttui nykyiseen muotoonsa.



nimityksen Orrengrundin luotsiasemalle 27-vuotiaana. Eläkkeelle luotsin työstä hän jäi vuonna 2002 ja samaan aikaan Luotsiliiton toiminnan uudelleenjärjestelyissä Max ryhtyi hoitamaan liiton toimistoa ja seuraavana vuonna hänet nimitettiin liiton varsinaiseksi toiminnanjohtajaksi.

Liiton ja Max Gustafssonin yhteystiedot löytyvät lehden takasivulta.

TT



Broströms-varustamon Orient-linjan VIDALAND oli Max Gustafssonin ensimmäisiä laivoja perämiehenä valtameriliikenteessä. Tässä 50-luvun laivasarjassa ei aivan pienellä miehistöllä pärjätty.



www.portagency.fi

FREEPORT

www.freeport.fi

EMPA kokous

21.-22.4.2016 Antwerpen, Belgia





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



Delivering your strategy.

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

MERITURVA



Pidetään yhdessä porukka pinnalla!

Finnpilotin räätälöidyt pelastautumiskurssit:
Peruskurssi (2 pv) ja kertauskurssi (1 pv)
luotseille ja kutterinhoitajille Meriturvan
pelastautumiskoulutusyksikössä Lohjalla.
Asemakohtaiset koulutukset luotsiasemilla.

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



EMPA on jatkanut hyvää työtään luotsauksen puolesta-puhujana. Viimeisimmän vuoden suurin saavutus on nyt lopullisen direktiivin sanoituksessa se, että luotsaus suositellaan säilytettäväksi kilpailulta vapaana mutta jäsenmaille annetaan mahdollisuus poiketa tästä. Jokainen ymmärtää, että tämä tarkoittaa aivan toista kuin vuosi sitten ehdolla ollut sanoitus jossa luotsaus olisi pidetty kilpailulle vapaana elementtinä ja jäsenmaille olisi jätetty vain toissijainen mahdollisuus olla toteuttamatta tätä. Euroopan parlamentti totesi luotsauksesta päätöksen perustelusta seuraavasti: *"Pilotage provides an essential and unique service to the shipping industry, which if open to competition would jeopardise maritime safety and security, the protection of the environment and the efficiency of ports."*

Satamadirektiivin osalta suurin työ on siis tehty ja EMPA voi ansaitusti hetken huokaista. Kiitoksemme kuuluu erityisesti puheenjohtaja **Stein Inge Dahnille** sekä saksalaisille ja ranskalaisille kollegoilemme ja heidän järjestöilleen. He ovat käyttäneet hyvin paljon aikaa ja rahaa direktiiviin vaikuttamiseen koko muun Euroopan puolesta.

Sisäisten asioiden osalta kokouksessa tehtiin muutamia pieniä sääntömuutoksia sekä päätettiin lopullisesta toimiston siirrosta Brysseliin. Tulevaisuudessa todennäköisesti kokoukset pidetään joka toinen vuosi siellä. EMPA kulut todennäköisesti kasvavat mutta työ ja sijainti lobbajien lähellä on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää.

Seuraava yleiskokous pidetään ensi keväänä Norjan Bergenissä.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



Juha Tulimaa "Carelian" päällikkönä ja luotsivanhin Jukka Niiranen tulossa Mustolan sulkuun matkalla Viipuriin

Luotsineuvoksen kuulumisia eläkkeeltä

Sitähän kaikki työn raskauttamat aika ajoin mietti-vät; eläkkeelle jäämistä ja aikaa tuon käännekoh-dan jälkeen. Miten elämä muuttuu. Miten päivän-sä saa kulumaan ja paljon muuta. Kerron jotain siitä, miten minä olen aikaani käyttänyt eläkkeelle jäämisen jälkeen.

Viimeisen luotsauksen tein toukokuun puolivä-lin paikkeilla 2009. Eläkepäivät alkoivat sitten syyskuun alussa. Mustikat olivat suuria ja jälkisa-toa poimimme vaimoni kanssa myöhemmin kuin koskaan ennen. Sitten aloinkin purkaa keittiön kaappeja. Rakentajat asensivat uudet ja samalla tekivät asunnollemme hieman enemmänkin päivitystöitä. Sillä aikaa me matkustimme Britan-niaan Yorkin kaupunkiin, jossa tapasimme EMPA:n ajalta tutuiksi tulleita ystäviä, joita olemme tavan-neet joka vuosi kunkin parin kotimaassa.

Vuosi 2010 olikin perheessämme varsinainen vauvavuosi. Kaikki kolme lastamme teki meistä isovanhempia. Aivan vuoden alussa teimme ainakin toistaiseksi ainoan lomamatkamme Thai-maahan.

Kevättalvella 2010 Mikko Partanen soitti ja kyseli minua päälliköksi *Kristina Braheen*. Olimme juuri palanneet Kristina Reginan Punaisenmeren risteilyltä, jossa turisteina tutustuimme Egyptin ja Jordanian nähtävyyksiin.

Arvelin, että voisihan sitä risteillä Suomen rannikollakin ja vielä saada palkkaakin siitä. Niinpä sitten pääsiäisen jälkeen siirsimme aluksen Kotkasta Teijoon huoltotelakointiin. Siitähän kausi sitten pikku hiljaa käynnistyi Äitienpäivä- ja linturisteilyillä. Kesäkuun alkupuolelta elokuun loppupuolelle ajettiin sitten Keisarien kesäreittiä yli

800 mailia viikossa toisena ääripäänä Kökar ja toisena Savonlinna. Lopuksi vielä Majakka-risteilyviikonloppu Helsinki – Utö – Maarianhamina – Helsinki, johon sisältyi käynti useilla majakoilla. Pääkohde oli tietenkin "Märket".

Laiva vaihtoi kesän lopuksi omistajaa. Teimme Lappeenrannasta käsin pikkujouluristeilyjä Sai-maalla marras-joulukuussa. Risteilyohjelma seu-raavina kolmena kesänä muuttui entisestä ajasta. Lännessä käytiin vain lintu- ja majak-karisteilyillä. Paitsi 2014, jolloin teimme kauden päätteeksi henkilökun-nan Itämerenristeilyn ja purjehdimme *ms Brahen* Faaborgiin Fynin saaren etelärannalle Tanskaan.

Sattuneesta syystä muutama loma-matkakin suuntautui noina vuosina laivalle. 2011 kävimme vaimon kanssa *ms Kristina Katarinan* Välimeren ristei-lyllä ja 2012 vuoden alussa risteilimme Cap Verdeltä Karibian auringon alle. 2013 vuoden helmikuussa kävimme

parin viikon matkalla Egyptissä tarkastamassa, miten kaivaukset muinaiskohteissa etenevät. Hyvin olivat edistyneet.

Lapsenlapset lisääntyivät 2012 neljällä ja 2014 yhdellä ja vielä 2015 yhdellä, joten saldo on 9, joista neljä tyttöjä. Pienet pilit vierailevat luonamme usein myös yökylässä ja hoidamme heitä muutenkin aina milloin tarvetta on

2015 lokakuun alussa teimme jälleen henkilö-kunnan Itämerenristeilyn ja palautim-me *ms Brahen* Suomeen ja Haminaan, josta sitten marras-joulukuussa teimme pikkujouluristeilyjä vallon viehkeissä sääoloissa. Olimme vaimoni kanssa juuri palanneet neljän viikon matkalta Sorrentoon, Napolinlahden rannalle. Haminan sää oli jotain aivan muuta. Risteilyt toki ajettiin. Ja miehistö joutui kantamaan osan matkustajista reppuselässä maihin kun meri nousi laiturinkannen päälle.

Menneen kesän ei pitänyt sisältää laivaelämää minulle, mutta touko-kuussa lupauduin päälliköksi *ms Carelialle*, Viipu-rin linjalle.

Vaiherikas kesä siitä tulikin. Jostain rahtilaivas-ta Soskuan sulussa irronnut fendarina toiminut epämääräinen köysinippu joutui *Carelian* potkuriin eikä koneiston yksi akseli kestänyt. Uusi akseli saatiin kuukauden kuluttua. Brahe saatiin tilalle nopealla aikataululla ja vaihdoimme lennossa Nuijamaalla laivasta toiseen. Brahella sitten ajettiin koko heinäkuu Viipurin ja Lappeenrannan väliä. Elokuussa alus sitten siirtyikin muille maille, ja minä jatkoin kauden loppuun *Carelian* puikoissa samaa Lappeenrannan ja Viipurin välistä linjaa.

Vuoden verran olen rakennellut Luotsiliiton tilauksesta historiikkia, joka ilmestyy sopivasti liiton 100-vuotisjuhliin. Vetäydynkin marraskuuk-si Espanjaan kirjoitustyöhön pois Suomen synkeäs-tä ilmanalasta.

Toivotan lukijoille hyvää Joulua ja menestystä siinä, mitä ikinä teettekin.

Luotsineuvos Juha Tulimaa



Brahe Saimaan kanavalla



Luotsi teki luotsin työstä dokumenttielokuvan

Luotsi laivassa -dokumenttielokuva ilmestyi tämän vuoden lokakuussa. Dokumentissa kuvataan luotsin vastuullista työtä jokaisena vuodenaikana, eri olosuhteissa, laivoissa ja satamissa. Dokumentissa päästään keväällä luotsin matkaan Kotkan Orregrundiin, josta luotsataan autolaiva M/S Arabian Breeze Kotkan satamaan. Kesällä päästään seuraamaan 290-metrinen M/S Emerald Princess -risteilijän luotsaus Harmajalta Helsingin Länsisatamaan. Hollantilaisen aluksen luotsauksia kuvattiin syksyllä Saimaalla. Talven kuvaukset on toteutettu Perämerellä kovissa ja arktisissa jääolosuhteissa Ajoksen luotsiasemalta. Suomen ainutlaatuinen luonto ja meri ovat tärkeä osa dokumenttielokuvaa.

Kuvaus on kiinnostanut siitä asti, kun sain ensimmäisen kamerani. Äänen ja liikkeen tultua mukaan videokameran muodossa innostuin audiovisuaalisesta tekemisestä enemmän. Aloittaessani luotsin tehtävissä vuonna 2007 rupesin kuvaamaan luotsin työtä sekä kaikkea sen ympäriltä. Kamerana toimi niin tavallisen kameras video-toiminto, kännykkäkamera kuin tavallinen digitaalinen videokamera. Tärkeintä oli saada tallennettua materiaalia ja tapahtumavirran autentista tunnelmaa. Koottuani enemmän kuvamateriaalia luotsauksesta editoin materiaalin jonkin asteiseksi orgaaniseksi kokonaisuudeksi. Omasta tekemisistäni muodostui tv-tuotannoissa yleisesti käytetty tuotantoketju: alkutuotanto, tuotanto ja jälki-

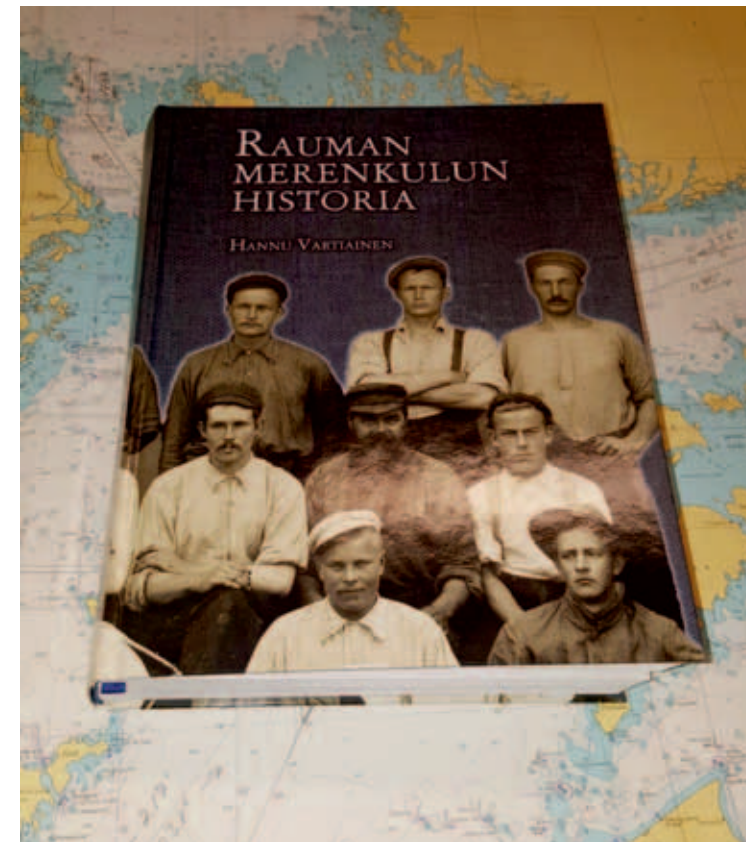
tuotanto. Omien kuvauksieni aiheen muoto ja sisältö rupesi hahmottumaan minullekin paremmin. Kuvaamisen ja kiinnostuksen myötä minulle alkoi avautumaan laajempi ymmärrys siitä, kuinka dokumentteja ja tv-ohjelmia tehdään. Luotsikirjastossa toimiva luotsi **Tapio Tuomisto** tiesi erilaista kuvausprojekteista joita olin tehnyt ja päätti kysyä jos minua kiinnostaisi tehdä dokumenttielokuva luotsauksesta. Kiinnostuin ja näin asiat lähtivät liikkeelle. Luotsikirjasto sai *Jenny ja Antti Wihurin säätiöltä* taloudellista tukea dokumenttielokuvan tekemiseen ja tätä kautta pystyin palkkaamaan kokeneita kuvaajia sekä muuta tuotannollista henkilökuntaa.

Minulla on ollut laaja näköalapaikka merenkulkuun. Merikapteenin ylempi ammattikorkeakoulututkinto ja pätevyys sekä työskentely kansi- ja päällystötehtävissä eri varustamoissa ja laivoilla sekä seitsemän vuotta luotsin tehtävissä ovat mah-

dollistaneet vahvan ja laajan merenkulun substanssiosaamisen. Lisäksi ahtausteknikon koulutus ja työskentely satamatyönjohtajana ovat antaneet näkemystä myös tavaravirtojen logistiikasta maapuolella. Nykyiset osa-aikaiset Onnettomuustutkimuskeskuksen asiantuntijan tehtävät sekä startup yrittäjyys risteilijä- ja ferry varustamoille tarjoavana ohjelmistopalveluyrityksenä pitävät erinomaisesti kiinni siinä mitä merenkulussa tapahtuu. Tuotannollinen kokemus koostuu useiden ohjelmaideoiden kehittamisestä sekä kahden merenkulusta kertovan ohjelmaideani pilotin eli koejakson tekemisestä suomalaisille tv-yhtiölle yhdessä tuotantoyhtiöiden kanssa. Suoraa koulutusta tai pätevyyttä tuotannolliselle puolelle minulla ei ole, vain intohimo ja halu luoda, oppia ja kokea jotain uutta, joka liittyy luomisprosessiin. Dokumentaristi ja tuottaja **Jouko Aaltosen** mukaan ammattilaisuuden ja amatööriyden raja on hämärtynyt. Kamerasta on . . .



Merkittävä teos Rauman merenkulun historiasta



Rauman miespuolisesta väestöstä parhaimmillaan yli puolet oli merimiehiä ja suurimman osan vuodesta poissa kotoa ja lähes jokainen kaupungin porvareista sai elantonsa toiminnasta, mikä oli jotenkin yhteydessä satamaupungin merenkulkuun. Tämän kattavan historiikin kirjoittaja on merikapteeni Hannu Vartiainen, joka vuodesta 2004 lähtien on toiminut Rauman merimuseon johtajana. Kirjan merkittävintä antia on kun merenkulun käytännön ammattilainen teoksen kirjoittajana on osannut hakea autenttisia dokumentteja oikeista paikoista. Tiukan sopimusoikeuden piiriin liittyvänä merenkulun kauppa oli silloinkin tarkasti dokumentoitu ja eri valtioiden tullausjärjestelmät ovat tehneet tarkkaa valvontatyötään. Myös vakuutus oikeudellisista syistä laivan ja lastin kuljetustapahtumat tuli tarkasti dokumentoitua. Samoin merenkulkijoiden kirjeet kotiväen kesken kertovat omaa yhteisön historiaansa. Kirja on julkaistu lokakuussa 2016.

TT

Teosta voi tilata Rauman merimuseon kaupasta:
www.rmm.fi

JOULUN TOIVOTUS KOTIIN

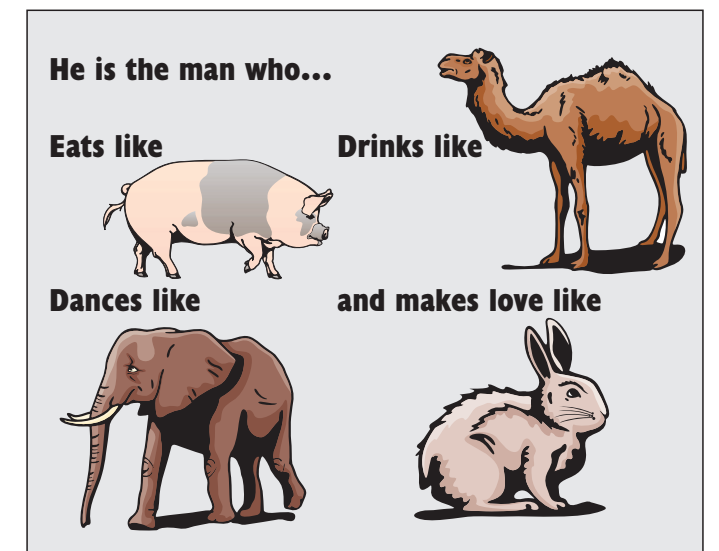
Rakas kotiväki,

Hyvää Joulua sinne kotimaahan ja terveisiä Viipurista.

Nyt on ensimmäinen merimatka takana, turhaan ei poikanne merille lähtenyt, on tämä maailma sen verran ihmeellinen.

Täällä on kielimuuri, mutta hyvin pärjään, ja pääsin oikein maihinkin. Kaikki, etenkin tytöt, olivat mukavia ja kovia nauramaan. Ei oikein ymmärretty toisiamme, mutta he piirtelivät minulle muistoksi kuvia. Luulen että se on Joulukortti, kun on possukin kuvassa. Kovasti naureskellen ne sen minulle antoivat. Laitan kuvan teille, kyllä kyläkoulun opettaja sen osaa suomentaa kun näytätte sen hänelle.

t. poikanne maailman meriltä



Arja Makkonen



Kuvaaja Klaus Nummela seuraa kun luotsi Mika Mäkistä briiffataan laivan lähtöön

tullut kynä, joka on jokaisen kirjoitustaitoisien käytössä. Näin saamme puheenvuoroja, jotka jäisivät muuten kuulematta.

Dokumenttielokuvilla on erityinen suhde ympäröivään todellisuuteen. Kuvatut tapahtumat ja tilanteet ovat todellisia, ja leikkausvaiheessa ne herätetään henkiin orgaaniseksi kokonaisuudeksi. Kun dokumenttielokuvan aiheena on luotsaus, on se riippuvainen ympäröivistä ihmisistä ja maailmasta. Katsoja löytää dokumenttielokuvan kautta yhteyden merenkulkuun ja sen todellisuuteen. Tämä luotsin työn todellisuuden heijastaminen dokumenttielokuvan keinoin pyrkii laajentamaan inhimillistä tietämystä ja ymmärrystä siitä mitä luotsi todellisuudessa tekee työkseen. Luotsin työn tunnettavuuden edistäminen dokumenttielokuvan muodossa vähentää mahdollisia vääriä uskomuksia sekä poistaa ennakkoluuloja tämän päivän luotsin

työtä kohtaan. Toivon oppilaitosten, merenkulun sidosryhmien ja merenkulusta kiinnostuneiden ihmisten näkevän **Luotsi laivassa -dokumenttielokuvan** sillä se varmasti avartaa näkemystä luotsin vastuullisesta työstä sekä merenkulusta.

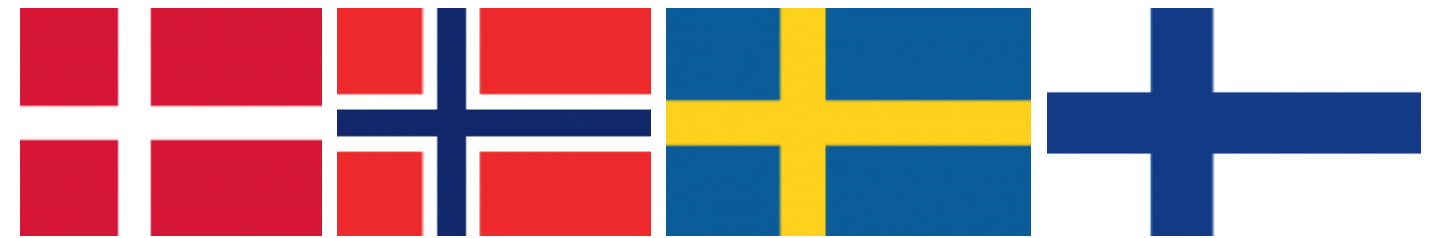
Teemu Leppälä



Teemu Leppälä on Saimaan luotseja

Tuotantoyhtiö: POB Production Oy
Käsikirjoitus ja ohjaus: Teemu Leppälä,
Merikapteeni
Dokumenttielokuvan kesto 48:30min
Extroja: 50:00min
Kieli: Suomi
Tekstitys: Englanti
Hinta vain: 19,90€
Tilaukset: www.jaanmurtajasnow.fi





Pohjoismaisten Luotsien tapaaminen 26.-27.8.2016

Tämän vuoden tapaaminen pidettiin Norjassa. Lillesand on pieni paikkakunta Norjan kaakkoisrannikolla jossa on vähän luotsaustoimintaa ja asukkaita noin 10 000. Järjestelyt toimivat tästä huolimatta hyvin pienellä ja viehättävällä paikkakunnalla. Täytyy myöntää, että Norjassa kala on aina ollut tuoretta ja hyvää, myös retkieväänä suoraan paikallisilta kalastajilta hankittuna.

Tänä vuonna meillä ei ollut mitään erityistä agenda tai vertailua ohjelmassa. Kävimme läpi vuosittaiseen tapaan kuulumiset maittain ja keskustelimme laajasti näistä sekä mm. ajankohtaisista EMPA ja IMPA asioista.

Tanska

Tanskassa salmien läpiluitsausta on vuoden 2016 alusta tarjottu myös Danish Pilot Servicen toimesta ”kilpaillen” Danpilotin kanssa. Elokuun loppuun mennessä DPS oli kuitenkin suorittanut vain 120 luotsausta laissa annetun 800 läpiluitsauksen kiintiöstä. Tässä vaiheessa voitaneen jo sanoa, että kilpailuttamisessa ei kaikki ole mennyt niin kuin jotkut ovat kuvitelleet. Myös turvallisuuspuolella on ollut havaittavissa ongelmia vaikka suurempiin otsikoihin ei onneksi vielä ole päästy. Luotsit, molemmin puolin työnantajia, ovat tyytymättömiä tilanteeseen.

Tanskasta ja Grönlannin vesillä Danpilot ja Grönlantilaiset ovat perustaneet yhdessä yrityksen Grönlannin vesien luotsaukseen. Matkustajalaivat joissa on yli 200 henkilöä ovat asetuksella velvoitettuja käyttämään luotsia Grönlannin vesillä tullessaan alle 3' etäisyydelle rannikosta. Luotsauspalvelua järjestetään pääasiassa kesäkuun lopusta syyskuun puoliväliin ja suurin osa luotseista lähetetään aluksien päälle jo Reykjavikistä. Luotsinkäyttövelvoitteen nopea asettaminen liittyyneen erään italialaisen varustamon matkustajalaivaan sekä youtubesta löytyviin videoihin. Alus sattui vierailemaan alueella, vaarallisen lähellä jäävuoria juuri ennen surullisen kuuluisaa Costa Concordian onnettomuutta. Onneksi poliitikot ovat sen jälkeen miettineet asiaa, että mitä jos Grönlannissa sattuisi matkustajalaivalle käymään pieni navigointivirhe ja tarvittaisiin laajamittaisia pelastustoimia?

Euroopan luotsit seuraavat Tanskan tilannetta luotsauksen kilpailuttamisen ympärillä tarkasti ja

herkällä korvalla. Nykyisen luotsausasetuksen mukaan tilannetta ja kilpailun avaamisen vaikutuksia tullaan arvioimaan uudelleen muutaman vuoden sisällä. Tämän enempää tilanteesta ei tässä vaiheessa ole kerrottavaa.

Kalusto ja teknisellä puolella Tanskassa on vihdoinkin tilattu uusia luotsiveneitä Virosta ja luotsit vaihtavat käyttöönsä iPadit.

Ruotsi

Ruotsissa viime vuosi on hyvin kiireinen uusien luotsien ja työehtosopimusneuvottelujen kanssa. Luotseja on rekrytoitu lisää mutta osa on jättänyt vuoden kestävä koulutuksen palkkauksen takia. Tällä hetkellä näyttää siltä, että luotsien palkkaus on nousemassa ja toiveena on saada hakijoita edelleen riittävästi avautuviin paikkoihin. Vuosina 2016–2017 Ruotsissa tullaan rekrytoimaan 20 luotsia eläköityvien (60v) tilalle.



Antti Rautava ja Kaj Hahtonen

Svenska Lotsförbundetin mukaan Ruotsin onnettomuustutkinnassa on havaittavissa erikoisia näkemyksiä onnettomuuteen johtaneista tekijöistä aivan kuten Suomessakin. Jokainen asiasta kiinnostunut voi käydä lukemassa esimerkiksi Stena Jutlandican ja Ternvindin yhteentörmäyksen tai Göteborgissa tapahtuneen Walleniuksen autolaivan ja hinaajan välisen onnettomuustutkintaraportin. www.havkom.se

Ruotsalaiset kollegat saavat tänä vuonna iPadit sekä PAIST (Personal AIS Transponder) integroituna Vikingien liiveihin.

Norja

Kansainvälinen öljyteollisuus on ongelmissa heikentyneen öljynhinnan takia. Tilanne on heijastunut Norjaan, jossa yli 100 offshore-alusta sekä useita öljynporauslauttoja makaa ylös pitkin rannikkoja.

Luotsauksen osalta Norjan alusliikenteestä noin 65% hoidetaan linjaluotsauksena. Uusia luotseja ei ole rekrytoitu yli kahteen vuoteen mm. hiljenneiden öljymarkkinoiden vuoksi. Norjassa on silti edelleen noin 280 luotsia. Eläkepoistumasta huolimatta määrä riittää luotsaustehtävien suorittamiseen, sillä aluskoko kasvaa ja luotsausmäärät ovat tällä hetkellä pienenevät.

Luotsinkuljetuspalvelut niin vene- kuin helikopterikuljetusten osalta on yksityistetty ja kilpailute-

taan julkisesti. Luotsinkuljettajat työskentelevät nykyisin hieman aiempaa enemmän. Norjalaiset luotsit ovat myös vaihtamassa iPadeihin.

Norjassa luotsausta harjoitetaan edelleen on osana viranomaistoimintaa ja julkinen mielipide puoltaa vahvasti palvelua.

Ensi vuonna kokous pidetään Ruotsissa.

Kaj Hahtonen,
varapuheenjohtaja



Ruotsi: pj Patrik Vikand



Ksamil lokakuun alussa 2016

Teksti ja kuvat Juha Sihvo

LUOTSI MATKUSTAA

Minulla on ollut tilaisuus viimeisen vuoden aikana matkustella useissakin maissa, mutta haluan kertoa tarkemmin parista viimeisimmästä matkasta Balkanille ja erityisesti keskityn kertomaan Albaniasta. Tein heinäkuussa lomallani yhdistetyn auto- ja rantalomamatkan Balkanille. Vuokrasin auton Kroatiaasta Dubrovnikista viikoksi ja ajelin kaikkiaan seitsemän valtion alueella palaten luonnollisesti Dubrovnikiin, jossa vietin vielä viisi päivää rannalla makaillen. Matkani alkoi lennolla Helsingistä Dubrovnikiin. Auton vuokrauksen olin tehnyt netin kautta jo etukäteen ja tässä yhteydessä ilmoittanut, että aioin ajaa autolla mm. Albaniassa. Vuokraus ei mennyt niin kuin Strömsössä. Autoa noutaessa kävi ilmi, että sillä ei saa ylittää Albanian rajaa. Tein tietysti reklamaation ja vuokrasin auton naapurivuokraamosta, jolla ei tällaisia rajoituksia ollut. Hinta oli luonnollisesti kalliimpi, mutta minkäs teet? Taisin maksaa viikon autonvuokraa noin neljäsataa euroa, mikä lienee kallis hinta Kroatiaassakin. Reklamaationi tuotti tulosta ja sain ensimmäiseltä yhtiöltä lopulta jo maksamani vuokran takaisin, tosin pienellä viiveellä.

Matkareittini kulki Kroatiaasta Montenegroon, Albaniaan, Makedoniaan, Kosovoon, Serbiaan ja lopulta Bosnia Herzegovinan kautta takaisin Dubrovnikiin Kroatiaan. Keskityn nyt kuitenkin Albaniaan, koska kävin siellä myös syys-lokakuussa uudelleen, koska aivan eteläisin rannikon osa jäi kesällä tutkimatta. Syksyn matkalla lensin SmartWingsillä Prahan kautta Korfulle, josta jatkoin laivalla (noin 20 e) Sarandeen Albaniaan. Paluu oli myös Korfun kautta, mutta lennot Norwegianilla Lontoon kautta Helsinkiin. Lennot maksoivat yhteensä vähän alle 300 euroa ja kahdeksan päivän hotelliyöpymiset hyvässä hotellissa 20 metrin päässä rantaviivasta yhteensä 300 euroa aamiaisineen. Jouduin yöpymään mennessä tullen myös Korfulla yhden yön (50 e/yö), mutta lomaahan se vain oli!

Albaniasta lienee useimpien suomalaisten mielissä varmaankin takapajuinen, kehittymätön ja suljetun maan ehkä tunkkainen kuva historiallisista syistä. Albania oli myös otsikoissa viime vuonna, kun sieltä, jostain käsittämättömästä syystä, saapui . . .



Durresin rantaa heinäkuussa 2016

■ ■ ■ Suomeen poikkeuksellisen paljon turvapaikan hakijoita, jotka kuitenkin varsin nopeasti palautettiin takaisin. Maassa oli levinnyt katteeton huhu Suomen vastaanottopolitiikasta, täällä turvapaikanhakijoille maksettavasta vastaanottorahasta ja tarjottavista työpaikoista. Itsellänikin oli jo tiekartan perusteella luulo, että tiestö olisi huonoa ja hidasta ajella ja kaikki nuo yllä mainitsemani ennakkoluulot myös ajatuksissani.

Totuus Albaniasta on toisenlainen

Infrastruktuuri, kuten tiet, kadut, tietoliikenne, julkiset alueet, julkinen liikenne, puistot ja jätehuolto olivat mielestäni kohtuullisen hyvin hoidettuja verrattuna tuon alueen muihin, tunnetumpiin

valtioihin. Tieverkon kunto tietysti vaihtelee niin kuin kaikkialla, mutta Albaniassa oli myös huomattavan paljon hyväkuntoista moottoritietä. Kartat usein ovat puutteellisia tässä suhteessa ja niistä voisi päätellä tiestön paljon vaatimattomammaksi kuin se todellisuudessa on. Luonto on alueelle tyypillistä, hyvin karua ja kallioista, mutta kauniita rantoja, kalliopoukamia vuoristoa ja metsiä riittää ihailtavaksi. Shkoder-järven alue Pohjois-Albaniassa on vehreämpää ja poikkeaa luonnoltaan muusta Albaniasta. Sisämaassa autoilla törmää myös Enver Hoxhan diktatuurin aikana rakennettuihin puolustusrakennelmiin ja tuliasemiin, joista useimmat näyttävät olevan huonossa kunnossa ja heitteillä, mutta sijainniltaan hyvin mietittyjä halliten helposti kokonaisia laaksoja.



Pogradecin rantakatu Ohrid-järven rannalla



Ksamilin hiekkarantaa

Turismi keskittyy etelään Saranden seudulle, mutta paikalliset suosivat päivä- ja viikonloppukohteena Durresia, joka on vain noin neljäkymmenen kilometrin päässä pääkaupunki Tiranasta. Toinen paikallisten suosima lomakohde on Ohrid-järvi ja siellä järven eteläpäässä sijaitseva Pogradec. Durres on noin kolmensadan tuhannen asukkaan satamakaupunki, jossa on noin 3,5 kilometriä pitkä loivasti kaareutuva ranta, joka muistuttaa jonkin verran Fuengirolan rantaa Espanjassa. Pogradecissa Ohrid-järven alueella lämpötila on kesälläkin viileämpää, koska alue sijaitsee vuoristossa.

Risteilyturisteja ja paratiisirantoja

Albanian turismin keskus on Saranden kaupunki ympäristöineen maan eteläosassa. Asukkaita Sarandessa on noin 20 000. Kesäaikana säännöllisesti kaupungin lahdella vierailevat risteilyalukset tuovat satoja, ellei tuhansia, matkustajia kaupunkiin. Tämä tietysti näkyy katukuvassa ja myös kaupungin hintatasossa, joka on jonkin verran muuta Albaniaa kalliimpi. Kaupungin ranta on vain noin kilometrin mittainen ja ainakin syys-lokakuussa lähes tyhjä, vaikka lämpötila oli päivisin noin 28 astetta. Tungosta ei siis ole ja rantatuoleja oli hyvin saatavilla noin 200 LEK:in hintaan. Rannassa, aallonmurtajalla ja rantakadulla on useita eri tasoisia ravintoloita, jotka tarjoavat kaikkia eurooppalaisia ruokia. Kalaa ja äyriäisiä on myös hyvin tarjolla kohtuulliseen hintaan. Varsinaisia nähtävyyksiä kaupungissa ei ole, mutta se tarjoaa oivalliset mahdollisuudet leppoisaan rantalomaan. Rannassa aivan aallonmurtajan tyvellä oli hyvin varustettu kuntosali, jonne vuorokausilippu maksoi 4 euroa tai 550 Lekä. (1 e = 138 LEK)

Sarandesta etelään noin 20 kilometriä on Ksamilin pikkukaupunki hienoine hiekkarantoinen. Sarandessa ranta on niin sanottua pikkukivirantaa, joka on noin peukalonpään kokoista kiveä, mutta Ksamilissa sen sijaan on aivan paratiisimaisen hienoa hiekkarantaa ja pieniä saaria aivan rannan tuntumassa uintietäisyydellä. Rannan palvelut ovat myös hyvät, eikä tungosta ainakaan syksyllä ole. Lähellä on myös Butrinin vanhan roomalaisen kaupungin jäänteet arkeologiasta ja historiasta kiinnostuneille.

Tunnelma Albaniassa on aito ja välitön. Ihmiset ovat avuliaita, ystävällisiä ja vieraanvaraisia. Albaniassa on muslimienemmistö, mutta uskonto näkyy ulospäin vain hyvin vähän, eikä se vaikuta ihmisten arkeen, saati turistien elämään millään tavalla. Albania tarjoaa reppureissaajille edullisen kohteen, perheille ja pariskunnille helpon rantaloman, sekä historiasta ja kulttuurista kiinnostuneille kiehtovia kaupunkikohteita. Vaeltajille ja luonnossa liikkuville on tarjolla metsiä, vuoristoja ja useita kansallispuistoja. Aikaero Suomeen on vain yksi tunti. Albaniassa on vain yksi kansainvälinen lentokenttä Tiranan lähellä, mutta Sarandeen on suunnitteilla uusi kansainvälinen lentokenttä. Albaniaan pääsee parhaiten lentäen Tiranaan, Dubrovnikiin tai Korfulle, josta kantosiipialuksella puolesta tunnissa Sarandeen. Välimatka on vain noin 30 kilometriä. Hintataso Albaniassa on oman arvioni mukaan noin 30-40 prosenttia Suomen vastaavasta. Ruokatarjonta ravintoloissa on tyypillisen välimerellinen, mutta myös paikallisia perinneruokia on saatavissa. Yleinen välipala on täytetty Byrek-piirakka, joka on lehtitaikinasta valmistettu kolmiomainen piiras, saatavana ■ ■ ■



Sarande

erilaisilla täytteillä. Ohrid-järven alueen paikallinen aamiaiserikoisuus on lampaan tai vasikan aivoista keitetty keitto.

Albania on Välimeren salainen helmi ja yllättäjä, jonka turismi ottaa vielä ensiaskeleitaan, mutta arvioni on, että viiden vuoden kuluessa myös Suomesta järjestetään sinne matkoja myös ryhmille. Ruotsista ainakin Apolloresor järjestää sinne ryhmämatkoja jo nyt. Albatros travel ilmoitteli

Helsingin sanomissa yhdistetystä Kreikan ja Albanian matkasta ensi vuonna, mutta Albania on helppo ja ongelmaton maa myös omatoimimatkailijoille. Sen rantakohteet eivät tasoltaan poikkea naapurimaiden suosituimmista kohteista muuten kuin halvempien hintojen osalta. Voin lämpimästi suositella Albaniaa matkakohteeksi niille, jotka hakevat rauhallista rantalomaa tunnetumpien kohteiden ruuhkarantojen sijaan.



Butrinin vanha amfiteatteri



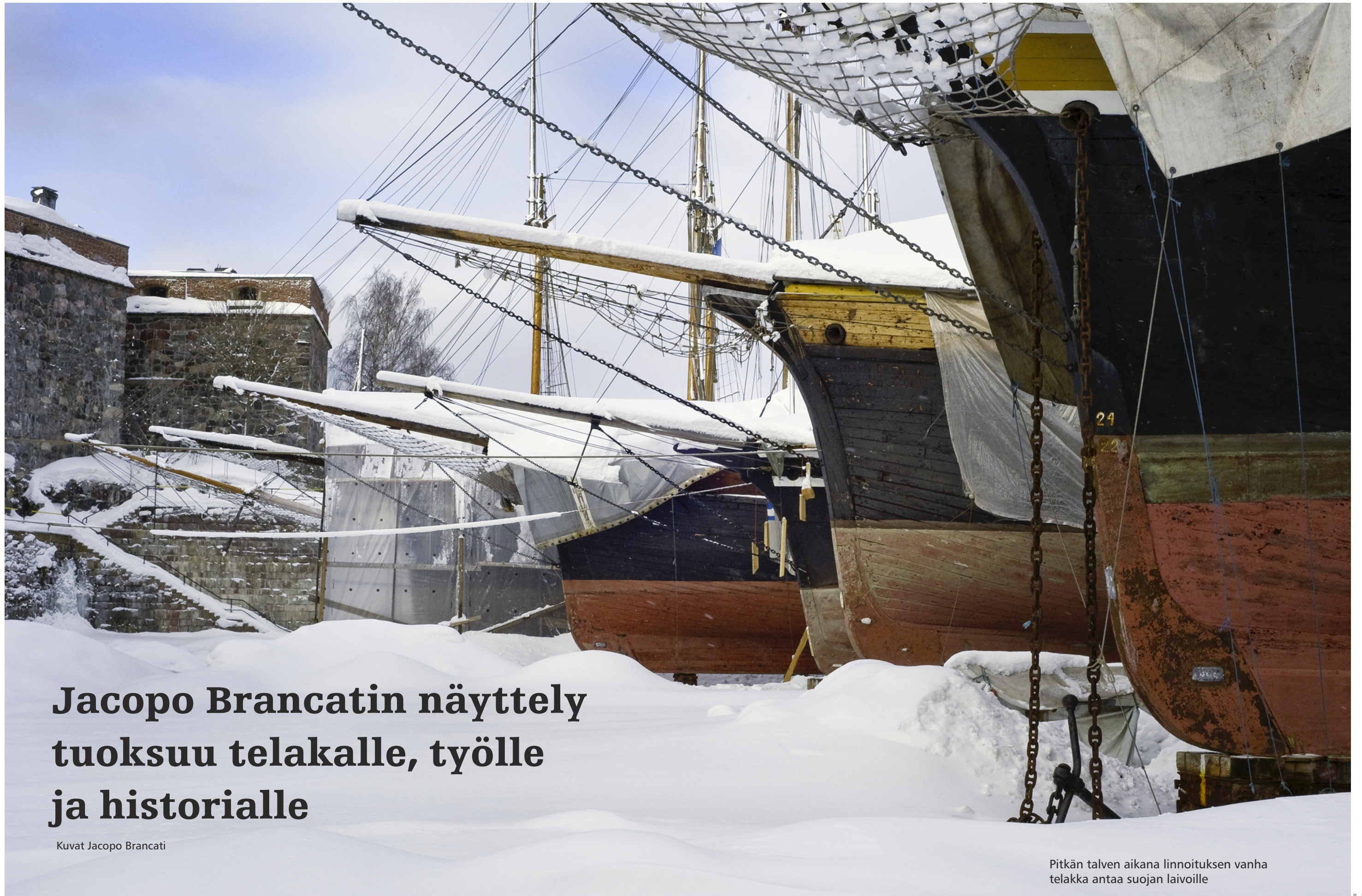
Ilmari Haapajoki vieraili Kotkan meripäivillä

Luotsivanhin Hannu Lukkari ja Ilmari Haapajoki



Jazzin ystävänä ja Advokat-yhtyeen vakiokokoonpanoon vuosikymmeniä kuulunut varatuomari **Ilmari Haapajoki** on usein Kotkan meripäivillä tavattu vieras. Luotsiliiton pitkäaikaisena oikeudellisena avustajana toimineelle varatuomari Haapajoelle järjestimme luotsivanhin **Hannu Lukkarin** kanssa muistojen retken Kotkan lähialueille, missä kotkalaiset luotsit ovat vuosien mittaan joutuneet erilaisiin merihavereihin ja juridisen avun tarpeeseen Lyhyehkön merimatkan aikana kävimme merkittävimmät onnettomuudet läpi niiden autenttisilla tapahtumapaikoilla. Ilmari muisti lähes jokaisen tapahtuman ja niihin liittyvän paikan, vaikka oli käynyt ne läpi vain kartalla ja

tapahtumaselvityksinä. Ikävin tapaus muistui heti Sapokasta lähdettyämme Haapajoen mieleen, missä kaksi purjeveneessä ollutta henkilöä menehtyi merionnettomuudessa. Reilun tunnin matkalla löysimme pitkälle toistakymmentä haveria, missä luotsi oli ollut mukana. Yhteinen havaintomme oli, että laivojen tekninen kehitys on vuosien kuluessa huomattavasti vähentänyt merionnettomuuksia luotsausalueellamme, mutta nollatoleranssiin tuskin koskaan pääsemme.



Jacopo Brancatin näyttely tuoksuu telakalle, työlle ja historialle

Kuvat Jacopo Brancati

Pitkän talven aikana linnoituksen vanha
telakka antaa suojan laivoille



Vesi virtaa altaaseen. Laivat pääsevät pian vapaaksi

Merikeskus Vellamon loistavissa puitteissa avattiin joulukuun alussa ranskalaisen Infine Arts taiteilijaryhmän suunnittelema valokuvanäyttely, missä ranskalainen valokuvataiteilija ja journalisti **Jacopo Brancati** on valokuvan keinoin päässyt luomaan poikkeuksellisen konkreettisen tunnelman perinteiseen suomalaiseen puuvene- ja telakkatyön arkiseen työhön historiallisella Viaporin telakalla. Näyttelyn lavasteet tukevat hienosti valokuvista hehkuvaa tunnelmaa, missä ihminen ja työhön sitoutuminen nousee päällimmäisenä esiin.

Heti näyttelytilan ovesta astuttaessa telakkatyön ääni- installaatiot sulkevat ympäröivää maailmaa ja näyttely vie katsojan mennessään. Kaikki esilläolevat yli 60 valokuvaa ovat Jacopo Brancatin ottamia ja tekstit ovat **Sonia Olcesen** käsialaa. Ääni- installaatioista ja musiikin sävellyksistä näyttelyssä vastaa **Arja Kastinen**.

Luotsit muistavat hyvin Jacopo Brancatin, hänen tehdessä valokuvaprojektiaan kirjaan ”Jäinen matka Suomeen”, missä Jacopo liikkui laivoissa, luotsiasemilla ja luotsikutte- reissa luotsihenkilöstön mukana koko talven 2008–2009. Kuluneen kymmenen vuoden aikana Jacopo Brancati on kirjoittanut useita artikkeleita suomalaisesta merellisestä

kulttuuriperinteestä italialaiseen Arte Navale ja ranskalai- seen Chasse-Maree-lehteen.

Viaporin telakka – silta tulevaisuuteen -näyttely on avoinna 2.12.2016 - 12.3.2017 ja suosittelun sitä jokaisel- le Kotkassa ja merimuseossa vierailijalle.

Jacopo Brancatin valokuvakirja ”Viapori Dockyard, a bridge to the future” on saatavissa osoitteesta:

<http://www.blurb.com/b/7422190-viapori-historic-dockyard>



Matti Elomaa

Näyttelyssä voi kokeilla kuinka riveys sujuu



Seppä takoo perinnelaivan pultit yksitellen



Vanhat kipparit seuraavat tarkkana, kun nuorempi kippari Jouni määrittää maston porauksen paikkaa

Kuva alla: Aika rientää. Muutaman päivän kuluttua allas täyttyy vedellä. Laivojen on oltava valmiita





Pääluottamusmies Sihvo selvittää liittokokouksessa "kiky"-sopimuksen tilannekuvaa

LIITTOKOKOUS 2016

14.4.2016 Scandic Grand Marina, Helsinki

Luotsiliiton liittokokous pidettiin Helsingissä yksipäiväisenä. Liittokokous käsitteli sääntömääräisten asioiden lisäksi muun muassa liiton jäsenmaksun suuruutta.

Asian käsittelyn yhteydessä Luotsiliiton puheenjohtaja **Antti Rautava** totesi liiton taloustilanteen olevan hyvä ja tältä osin jäsenmaksua voitaisiin jopa alentaa. Jäsenmaksun nykyisellä tasolla pitämistä puoltavat kuitenkin lähestyvä Luotsiliiton 100-vuotisjuhla ja samanaikaisesti julkaistava liiton historiikki, joiden kustannuksiin on syytä varautua ylijäämäisillä talousarvioilla jo etukäteen. Liittokokous päätti hyväksyä hallituksen esityksen ja pitää vuoden 2016 jäsenmaksut, kantotavan ja ajankohdan ennallaan.



Liittokokouksessa järjestettiin myös sääntömääräisesti luottamusmiesvaali, missä liiton pääluottamiseksi valittiin edelleen **Juha Sihvo** ja varapääluottamusmieheksi valittiin **Iiro Isola**.

Alueelliseksi luottamusmieheksi valittiin seuraavat henkilöt:

SAARISTOMERI Saaristomeren alueen luottamusmieheksi valittiin yksimielisesti **Niclas Eriksson**.

HELSINKI Helsingin alueen luottamusmieheksi valittiin yksimielisesti **Martti Soinio**.

KOTKA Kotkan alueen luottamusmieheksi valittiin yksimielisesti **Hannu Lukkari**.

JÄRVI-SUOMI Järvi-Suomen alueen luottamusmieheksi valittiin yksimielisesti **Juha Sairio**.

LUOTSINVÄLITYS Luotsinvälityksen luottamusmieheksi valittiin yksimielisesti **Ted Jarner**.



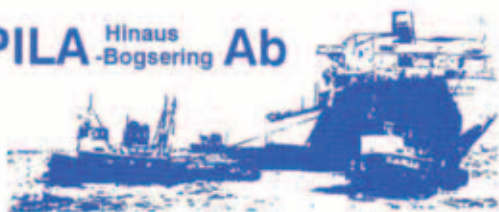
Luotsinvälittäjät siirtyivät Kansakoulunkujalle



Fokka muutti Katajanokalta K6:sesta Kansakoulukujalle tammikuussa 2016. Synergiaetu muuttui Luotsinvälitys-VTS-Merivartiosto liittoutumasta Luotsinvälityshallinto yhdistelmään. Muuttoa suunniteltiin pitkään, työryhmässä edustajia oli monelta eri taholta. Työryhmä teki ison työn antaumuksella ja pyyteettömästi projektin onnistumisen eteen. Yleistuntuma muutosta on positiivisempaan suuntaan, parannettavaakin löytyy. Nykyiset tilat ovat valoisammat ja viihtyisämmät verraten K6:sen tiloihin joissa esimerkiksi ei päivänvaloa pahemmin näkynyt. Takapakkia otettiin keittiötiloissa sekä parkkipaikkajärjestelyissä. Lisäksi mukava pikku bonus joka K6:sesta löytyi, oli vanha jumppasali alakerrassa jota tuli usein ennen tai jälkeen työvuoron käytettyä. Nyt jumppa hoituu reippaana kävelylenkinä Finlandiatalon takaa Kansakoulukujalle.

kuvassa luotsinvälittäjät: Kimmo Lahtinen, John Lindholm ja Eddie Wasberg

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

Arvostettu, luotettava RAHJAN HUOLINTA OY



Maa- ja merikuljetus, huolinta, terminaalitöitä, laivojen purkaukset ja lastaukset, hinaajapalvelut Varastotiloja katettuna, kentällä ja sisätilaa



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

ADMINISTRATOR *

Matti Tauru

Alusliikenneohjaajan työhön kuului, ja varmaan vieläkin kuuluu väyläharjoittelua. Pääsimme Kotkassa Mr. Pilottien iloksi (?) mukaan luotsausmatkoille silloin tällöin. Mehän olimme 2000-luvun alussa kuin yhtä suurta perhettä, VTS, Pilotit ja luotsiveneen kuljettajat. Ei pahaa sanaa sanottu, kuultu eikä annettu. Väyläharjoittelu oli mukavaa vaihtelua eetteriin huutelun sijasta.

Tämä tarina ei ala lauseella "oli synkkä ja myrskyinen yö", nimittäin jos sellainen olisi ollut, niin väyläharjoittelu matka olisi jäänyt väliin. Sen verran öistä myrskyävää merta kunnioitti, että huonolla kelillä oli parempi pysyä pois, ja poissa myös Mr. Pilottien jaloista. Kyllä heillä kuitenkin oli huoli kiipeilevästä amatööristä (puhun itsestäni), vaikka naamioivatkin huolensa varsin taitavasti

jatkuu hiljaisuuden vallitessa. Kirkonmaan eteläkärkeä ohitettaessa kipparin silmiin sytty tietämyksen valo. Hän sanoi Mr. Pilotille "aaah-haa..."

administrator...". Päälikön iloisesta ilmeestä rohkaistuneena luotsi myönteli auliisti jees jees. Kaikki olivat tyytyväisiä kun asia oli ratkennut, vaikka emme luotsin kanssa tienneetkään mikä sellainen administrator on. Päästiin Veitkariin ja kovasti hymyilevä perämies saatteli leidareille, ja varoitteli kannen liukkaudesta administratoria.

Sen verran asia jäi vaivaamaan, että kysyin venäjää taitavalta ja maan tapoja ymmärtävältä tuttavaltani mikä tuollainen administrator on. Hän kertoi, että venäläisillä liikemiehillä on usein omat administratorit mukana liikematkoilla.

Administratorit ovat yleensä nuorehkoja ja kauniita naisia. Hmph... mitä hän sillä oikein tarkoitti... Administrator on suomeksi "hallinnollinen avustaja". Kuulemma käänös "toimeenpaneva elin" kuvaa myös administratorin vastuullista virkaa.

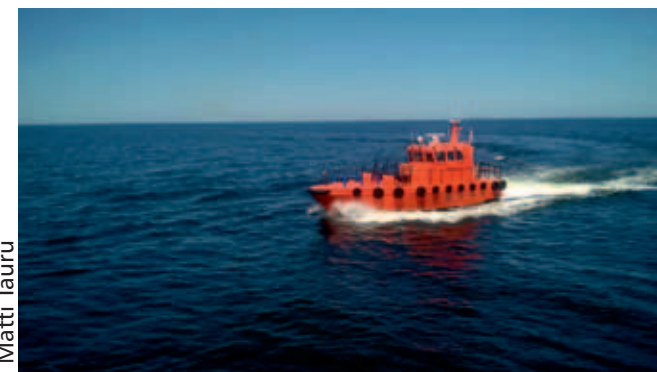
Soitin kyseiselle Mr. Pilotille ja kerroin että arvoitus ratkesi. Hän totesi rauhalliseen tyyliinsä: Perkula, kyllä ne nyt pitävät meitä Suomen luotseja kovina poikina, kun lyhkäisilläkin luotsausmatkoilla tarvii oman administratorin. Itse taas tuumailin, että saattoivat ihmetellä mikä lienee Suomen administratorien eläkeikä. Ja kieltämättä tuli mieleen, että toivottavasti ei ole sama kippari, kun jonkun muun luotsin kanssa pääsee väyläharjoitteluun. Kippari olisi saattanut miettiä että onpahan kerkeävä muori.

* hallintovirkailija/
avustaja, johtaja,
vastaanottovirkailija,
toimeenpaneva elin

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



Matti Tauru



ilmeettömään katseeseen ja syviin huokauksiin. Tällä reissulla oli kaunis ja kuulas kesäilta. Matka kävi Haminasta Veitkariin. Laiva oli itänaapurin jokilaivoja. Mr. Pilotin kanssa astuttiin laivaan, ja päällikkö tervehti sydämellisesti luotsia. Esittelin itseni asianmukaisesti ja kerroin miksi olen laivassa. Jotenkin tilanteesta aisti, että päällikkö ei tiennyt mikä on Kotka VTS. Olisiko voinut ollut mahdollista, että hän ei oikein englannin kielen kiemuroistakaan kaikkea ymmärtänyt.

Päällikkö vilkuili matkan aikana tämän tästä, ja kääntyi lopulta Mr. Pilotin puoleen kysyvästi "your wife"? Mr. Pilot puisteli kovasti päätään, mutta herrasmiehenä sanoi "unfortunately not". Matka

Katse eteen ja suupielet ylöspäin

Luotsauksesta puhuttaessa korostetaan mielellään alan pitkiä perinteitä ja ammatin vanhuutta – niin tässäkin lehdessä, jossa pinnalla ovat luotsauksen 320-vuotisjuhlats Suomessa, sekä lehden 70-vuotinen olemassaolo. Luotsista tulee mieleen se karskin näköinen heppu, joka pyyhkii suolakiteitä parrastaan ja kantaa kaukoputkea hylkeennahkai- sessa repussa. Meitä edeltävät luotsisukupolvet ovat joutuneet pärjäämään tuulella ja tuiskussa isältä opitulla tiedolla ja nykyiseen verrattuna alkeellisella navigointilaitteistolla.

Samalla, kun edellä mainittu on suuresti kunni- oitettavaa, piilee siinä vaara. Vaara hirttäytyä vanhaan. Maailma muuttuu nopeammin kuin itse edes käsittämme ja sen mukana entiset itsestäänsel-

vyydet eivät ole enää itsestäänselvyyksiä. Kuka olisi kuvitellut ruohoa leikkaavaa posteljoonia edes viisi vuotta sitten?

Hylkeennahkalaukku ei esiinny enää skenaari- oissa, joita viime aikoina on esitelty. Itsestään kulkevia laivoja ohjailaan steriileissä valvomoissa, joihin ei suolakiteet kulkeudu. Siinä piilee mahdolli- suus.

Kaikesta näkee ja kuulee, että käytännön meri- miestaidot ovat käymässä yhä harvinaisimmiksi nykyään. Luotseilla niitä vielä on. Mutta sen sijaan, että yrittäisimme väittää vanhojen keinojen olevan parempia ja rakentaisimme vastakkainasettelua, pitää meidän mielestäni opetella ennakkoluulotto-



Valitettavan usein laivojen elektroninen karttanäyttö on vielä tällä tasolla

NESTE

masti uutta. Koulutetaan itseämme ja hankitaan viimeinen tietämys esimerkiksi älyväylistä ja e-navigationin tarjoamista mahdollisuuksista ja yhdistetään se perinteiseen merimiestaitoon ja vankkaan kokemukseen. Siinä on paketti, jota kukaan muu ei pysty tarjoamaan!

Käytännössä se tarkoittaa myös sitä, että luotsi on varustettu asiaankuuluvalla tekniikalla. Vaikka viimeinkin tänä vuonna käyttöön saatu mPilot ei sinänsä itse luotsaukseen mitään uutta tuonutkaan, toi se luotsireppuun alustan, jota voi käyttää paljon muuhunkin. Nykyajan kaukoputken.

Olen syksyn ajan ollut tiiviisti yhteydessä sekä Transasin, että Liikenneviraston kanssa. Tarkoituk- sena on saada Transasin Pilot Pro –sovellukseen Liikenneviraston reaaliaikainen AIS –data, sekä myös pitkin rannikkoa sijaitsevilta säähavainto- asemilta AIS –meteo tiedot, eli reaaliaikaiset

säähavainnot. Lisäksi sovellus mahdollistaa reittisuunnitelmien helpon jakamisen, mikä voisi periaatteessa tarkoittaa esimerkiksi sitä, että luotsin reittisuunnitelma on esitetty laivalla, ennen kuin luotsi fyysisesti on paikalla.

Onnistuupa nuo tämän hetkiset kaavailut sitten, tai ei – tärkeintä on mielestäni, että pää on avattu. Meillä on työkalu, jolla voidaan välittää tietoa. Meillä on työkalua käyttämässä henkilö, joka tietää, minkälainen tieto on olennaista juuri sen hetkisessä tilanteessa. Se ei tänä päivänä ole itsestään selvää.

Merenkulullinen hybridi – vahvaa perinnettä yhdistettynä viimeisimpiin innovaatioihin. Sitä on mielestäni tulevaisuuden luotsi.

Olli Taipale



De nordiska ländernas lotsmöte 26.-27.8.2016

I år träffades lotsarna i Norge och Lillesand, en liten ort på den sydöstra kusten. Invånare finns där omkring 10 000 och lotsning idkas i liten skala. Arrangemangen löper ändå smidigt på den lilla, förtjusande orten. Det måste tilläggas, att i Norge har fisken alltid varit färsk och god, särskilt hämtad som färdkost direkt av de lokala fiskarna.

På årets möte hade vi ingen särskild agenda eller jämförande undersökning på programmet. Vi gick i gammal stil igenom det gångna årets händelser landsvis och diskuterade allmänt om dem samt bl. a. aktuella ärenden rörande EMPA och IMPA.

Danmark

För lotsning genom de danska sunden har sedan början av år 2016 också Danish Pilot Service erbjudit sina tjänster "i konkurrens" med Danpilot. I slutet av augusti hade DPS ändå inte utfört mer än 120 av den lagstadgade kvoten på 800 lotsningar. I detta skede kunde man således konstatera, att i anbudstävlingen har allt inte gått riktigt så som somliga har tänkt sig. Även vad säkerheten beträffar, har vissa problem förekommit fastän situationerna lyckligtvis inte ännu har skapat några fetare rubriker. Lotsarna på bägge sidor om arbetsgivaren är missnöjda med läget.



Danpilot och grönlänningarna har tillsammans grundat ett bolag för lotsningen i Grönlands vatten. Passagerarfartyg med över 200 personer ombord, är enligt förordningen förpliktade att anlita lots på avstånd under tre sjömil från kusten. Lotstjänster tillhandahålls främst från slutet av juni till medlet av september och merparten av lotsarna stiger ombord redan i Reykjavik. Den raskt utfärdade förordningen om lotsningsplikten torde anknyta till ett visst italienskt rederis passagerarfartyg samt videor på YouTube. Ett fartyg råkade segla in i ett område riskabelt nära isberg, strax innan den sorgligt beryktade Costa Concordias haveri. Lyckligtvis har politikerna sedan dess funderat på

följderna av ens det minsta navigationsmisstag och behovet av en diger räddningsoperation i de grönländska farvattnen.

De europeiska lotsarna följer noggrant med svängarna i den danska anbudstävlingen. Enligt den gällande lotsningsförordningen kommer läget och följderna av anbudstävlingen att granskas på nytt inom några år. Mer än så finns inte att berätta om saken för närvarande.

Övrigt tekniskt nytt från Danmark är, att man äntligen har beställt nya lotsbåtar från Estland och iPad har tagits i bruk.

Sverige

I Sverige har det senaste året varit brått och händelserikt med nya lotsar och kollektivavtal. Fler lotsar har rekryterats men en del har hoppat av den ett år långa utbildningen p.g.a. lönen. Just nu ser det ut som om löneförhöjning är ett faktum och man hoppas ännu få tillräckligt många sökande till vakanserna. Under åren 2016-2017 kommer man att rekrytera 20 lotsar i stället för de 60-åringar som pensioneras.

Enligt Svenska Lotsförbundet förekommer säregna uppfattningar av olycksorsaker inom utredningen av haverier, precis som i Finland. Intresserade av dessa frågor kan läsa mer om t.ex. Stena Jutlandicas och Ternvinds kollision eller ta del av utredningsrapporten om Wallenius bilfärjas och bogserbåtens olycka i Göteborg, på adressen www.havkom.se

De svenska kollegerna fick i år iPad samt PAIST (Personal AIS Transponder) integrerade i Viking-västarna.

Norge

Den internationella oljeindustrin är i blåsväder p.g.a. nedgången i oljepriserna. Situationen påverkar också Norge, som har över 100 offshore-fartyg och ett flertal oljeborrningstorn längs sin långa kust.



Danmark: ordförande Bjaerne Caesar



Norge: ordförande Johannes Sievertsen

Av Norges fartygslotsningar utförs 65 % som linjelotsning. Nya lotsar har inte rekryterats på över två år bl.a. på grund av den dämpade oljemarknaden. Ändå har Norge omkring 280 lotsar. Trots pensionering räcker mängden för lotsbehovet, eftersom fartygen blir allt större och antalet lotsningar just nu minskar.

Transporten av lotsar så väl per båt och per helikopter har privatiserats och anbudstävlingen är offentlig. Lotschaufförerna arbetar nu lite mer än förut.

De norska lotsarna håller också på att ta iPad i bruk.

I Norge utförs lotsningen fortfarande som en del av myndigheternas verksamhet och den allmänna opinionen är tydligt positiv till servicen.

Nästa års möte hålls i Sverige.

Kaj Hahtonen,
vice ordförande



Orregrund oppifrån

En dag på Orregrund

Jag sitter i båten och känner hur mina ögon tåras av vinden som kommer mot mig. Solen tittar fram bakom molnen nu och då och jag huttrar till av det kyliga vädret. Jag är på väg till Orregrund där min pappa, **Hocki Puurtinen**, jobbar som lotskutterförare.

När vi stiger iland på holmen blåser det inte lika mycket längre och jag kan ta av mig rocken. Jag går upp från bryggan till lotsstationen, som blev färdigt byggt år 1957 och består av fem våningar. Före det bodde lotskutterförarna i ett tvåvånings trähus som står en bit bort från den nya byggnaden.



Båken och Maja



” ” ” Före man byggde hus på holmen och hade en ordentlig lotsningsverksamhet var det lokala lotsar, t.ex. fiskare som kände till våra vatten, som tryggt förde lastbåtar till och från hamnen. Varför lotskutterförarna håller till på just Orrengrund är för att holmen har ett så bra läge, på södra sidan är det nästan öppet hav medan det inåt land är mera stenigt. Därför är det lätt att föra och hämta lotsar nära holmen, ska en lastbåt in mot land behöver den vägledning från och med Orrengrund och är den påväg bortåt behöver den ingen vägledning efter att ha passerat holmen, berättar Hocki.

Jag för in mina saker och passar med det samma på att gå upp till femte våningen och ut på balkongen för att knäppa en bild.

När jag kommer ut beger jag mig genast mot Orrengrunds igenkänningsfyr, även kallad båk, som man lätt ser från sjön i dagsljus. Båken har en höjd på 32 meter över havet och är byggd på 1850 talet. Den har i tiderna använts av lotsar för att hålla utkik efter fartyg. Ett stycke från båken, på Orrengrunds västra udd finns dessutom sektorfyren Maja. Hocki förklarar att Majas uppgift är att vägleda fartyg i mörker in i sundet mellan Orrengrund och Västra Båklandet, som är en holme väst om Orrengrund.



Krigstida utkikstorn

Själva holmen består till största delen av berg och klippor, men i mitten av holmen växer barrskog. Där trivs många olika djur, b.l.a rådjur och hare. Dessa djur har kommit hit över isen under vintern och sedan bosatt sig här. Även räven brukar göra ett besök nu och då. Otaliga sjöfåglar trivs också på holmen. Häckande fåglar är b.l.a. svan, kanadagås, vitkindad gås, ejder och storskrake. Dessutom kan jag en liten bit bort höra en tärna, men vågar inte gå nära eftersom den har ungar.

Försvarsmakten som även haft verksamhet på holmen är inte längre kvar, endast några gamla kanoner, ett radartorn och ett utkikstorn finns kvar. Gränsbevakningen, som också i tiderna varit stationerade på Orrengrund har också flyttat bort.

Bodde som liten på Orrengrund

Gunnevi Weckman är en av de få som under några år bodde och växte upp på Orrengrund. Hon flyttade dit som 5-åring med sin mamma, pappa och sina två syskon efter att hennes pappa fått jobb som fyrvakt på holmen. Varje onsdag hämtades mat och tidningar och dessutom hade lotsarna ofta med sig godis till barnen.

När Gunnevi började skolan flyttade hon bort från Orrengrund till sina släktingar i Valkom. Under vintrarna kunde hon endast vara på holmen med sin familj under jul- och sportloven p.g.a. den långa skolvägen som bestod av både en båtfärd från Orrengrund till Tallbacka och två bussfärder, en från Tallbacka till Lovisa och sedan en från Lovisa till Valkom. Under vinterloven då hon var hemma åkte barnen mycket pulka nedför klipporna och hela sommaren spenderades på holmen där det simrades och lektes mycket. Dessutom låg där på den tiden en gammal cementbåt intill bryggan. Båten var inte sjöduglig och var därför en ypperlig lekplats för barnen året runt.

År 1971, då Gunnevi var 10 år, fick hennes pappa jobb som lotskutterförare på Orrengrund och då kom också vecka-vecka systemet till, alltså att kutterförarna var varannan vecka hemma och varannan vecka på jobb. Då flyttade familjen till Lovisa, men sommar- och sportloven spenderades ändå på holmen.

För två år sedan besökte Gunnevi senast Orrengrund.

– Allt var sig likt, säger hon leende.

Ida Puurtinen



Glimtar

Juhani Merilahtis artikel från Lots och Fyr då tidningen fyllde 40 år, 1986

Då tidningen Lots och Fyr började utkomma i mars 1946, var jag litet under 10 år. Ändå kommer jag väl ihåg det. Det beror kanske på det att en av dess grundare var min far **John Merilahti**, som är den enda som fortfarande lever av den grupp, som förverkligade Lotsförbundets egen publikation. DE andra var **Albert Merilahti**, **O. A. Björkman** och **Jarl Palmu**, som alla seglar redan på obekanta farleder.

Jag minns väl också det, hur tidningens första redaktör, magister **Martin Holmberg**, kom hem till oss i tidningens ärenden. Han var både en lång och undersätsig karl, vars knytnävar har fäst sig stora som järnspade djup i mitt minne. Ofta tog jag också på pappas bemaning hem till honom på Stålarmsgatan brev, som utan tvekan innehöll material för tidningen, vilkas detaljer jag den tiden visste ingenting om. En annan plats, dit jag också ofta måste bringa Lots och Fyr -tidningens

post, var Turun Sanomalehti ja Kirjapaino Osakeyhtiös kontor på Eskelingatan, som till all lycka befann sig mittemot min skola, Turun Suomalainen Klassilinen Lyseo.

Då kom den tiden, då vi begav oss tillsammans med pappa och O. A. Björkman i hans Adler på resan mot Nystad för träffa Uudenkaupungin Kirjapaino Oy:s direktör **Hjalmar Lehtinen**. Han var också en stor och stadig karl, som bjöd herrarna på punsch på restaurang Kirsta. I Adler åkte vi också hem tillbaka och under resan blev det mig klart att tidningen sedan dess skulle tryckas i Nystad, liksom det händer ännu nuförtiden, då tidningen just fyllt 40 år.

Då magister Martin Holmberg hade suttit i ca sex år vid tidningens roder, blev **Allan Gustafsson**, som redan då var en känd sjöfartsjournalist, hans efterträdare. Han var speciellt förtrogen med sjöhistori-

a, vilket kunde ses även på tidningens spalter i de 17 år, som han lotsade tidningen.

Så hade man äntligen kommit till våren 1971, då lotsarna fick idén att be mig att börja som tidningens ansvariga redaktör. Jag tvekade länge, men antog uppdraget till sist, kanske därför att jag hade redan länge fått följa tidningens angelägenheter från nära håll, och jag som ung hade blivit godkänt att alltid då och då medarbeta i tidningen.

Snart har det redan förflutit 15 år. ordföranden och styrelserna har bytts om. Då jag började, satte **R. T. Hyökyvirta** vid Lotsförbundets roder. Han arbetade målmedvetet för Lotsförbundet och tyckte att de mänskliga relationerna var viktiga. Han följdes av **Aulis Sointu**, som var ett ordförande av en annan typ, lung och diskret. Efter Sointus dragiska död var **Veikko Komula** Lotsförbundets ledare för en kort tid, som följdes av **Martti Paakkinens** aktiva period, som pågår fortfarande. Av de gamla ordföranden minns jag rätt bra **G. A. Borg** och **M. A. Merilahti**, som satt länge vid rodret.

Ordförandenas verksamhet återspeglas tydligt i tidningen. Och ur redaktörens synpunkt är det lyckligt, om ordförande är en aktiv skriftställare. Sådana ordförande har det funnits i min tid, en sådan är också nuvarande ordförande. Då vi nu har jubileumsåret, hör det ju till goda vanor att tacka för aktiviteten.

Jag tänkte rota lite i arkivet, då jag insåg att tidningen fyller 40 år. Då hittade jag också Lots och Fyr -tidningens första nummer, och jag tror att det inte finns många lotsar nuförtiden, som har det. I första numrets ledare (maj 1946) framläggs tidningens målsättningar. Ledaren avsluts uppmaningen, som fortfarande tycks vara lika aktuell som för 40 år sedan:

– För att tidningen skulle motsvara sitt ändamål, bör var och en av förbundets medlemmar stödja det. Om han har på hjärtat någonting som troligen intresserar också kollegan, må han då skriva om det till redaktionen. Spaltutrymme beviljas gärna för allt som befrämjar personalens strävan till större yrkeskunskaper och bättre livsvillkor.

Det första numret innehåller överraskande mycket angelägenheter anslutande till yrket.

Lotsförbundets dåtida ombudsman, vicehäradshövding **Into Inkiö** bl.a. skriver om lotsens viktiga, men dåligt avlönade yrke. Då man läser artikeln märker man att ärendena ändrats mycket under 40 år. Inkiö skriver bl.a.:

– Lotspersonalen är, vad jag vet, den enda tjänstegruppen i vårt land, som själv bör bekosta utrustning, som är nödvändig för att sköta tjänsteuppdrag. De måste nämligen själva skaffa och underhålla motorbåten, som tillämpar sig till farleden utan att erhålla någotslag bidrag från staten för anskaffning eller underhållning. De måste även ofta utföra prickning men egna motorbåtar utan någon ersättning, trots det att vassa och kantiga prickstenar ofta skamfilar båten och minskar båtens värde kännbart.

I samma tidning behandlas också användning av båtar som lotsarna äger samt prickningsfrågan. Ytterligare ingår i tidningen en kort artikel om lotsarnas livsförhållanden av O. A. Björkman. Artikeln visar varför lotsarna behövde en egen tidning för att bedriva ärendena under omständigheterna för 40 år sedan. Jag kan inte låta bli att citera den i sin helhet:

– Då Finland blev självständigt har utvecklingen framskridit mycket snabbt i vårt land. Lotspersonalen har inte ändå kunnat följa med på grund av ständiga lönesvårigheter. Allmänt tror man såväl bland befälhavet som publiken, att lotsens lön skall vara liten, för "lotsarna har ju möjlighet att fiska, och dessutom lever de billigt där på sina grunder". Kanske har sakläget varit så någon gång. Handeln och sjöfarten har ändå utvecklats i snabb takt. Nu har lotsarna inte längre tid över att idka någon bisyssla. Fiskevattnen står heller inte till lotsarnas förfogande. Ytterligare skall man iaktta, att lotsen ofta lever skild från familjen, och att han oftast är tvungen att inlogera sina barn, som är i skolåldern och att han bör skaffa och underhålla en dyrbar, sjöduglig motorbåt. Allt det här lett till att lotspersonalens behörighet och levnadsstandard förblir laga. Nuförtiden är matrosens lön bättre än lotsens, båda anställda hos sjöfartstyrelsen. Lotspersonalens löner har visserligen höjts, men det fattas fortfarande mycket, innan de finska lotsarna når den nivå, som t.ex. de svenska kollegerna har. Må därför medlemmar stödja förbundet i dess strävan till att ...

- ■ ■ få lotsarnas omständigheter bättre. Må alla komma ihåg, att större behörighet följs av högre levnadsstandard.

Vår tidnings första utgivningsår var också vårt lands lots- och fyrväsendes 250-års jubileumsår. Det noteras i tidningens andra nummer, i vilket **O. A. Lähteelä** skriver om Lots- och fyrmannaförbundets beslut (15.3.1946) att låta slå en medalj till minnet av tjänstemännen som tjänstgjort hos lots- och fyrväsendet. I medaljen kan ses lotsälderman G. A. Borgs stadiga ansikte formgivet av skulptör Sailo. På baksidan står latinsk text: *Navigatio ex Dania per Mare Balticum as Estoniam*. Det här är en hänvisning till den gamla seglingsrutten från Danmark via Östersjön till Estland. Lähteelä skriver i högtidlig stil, som var typiskt för den tiden bl.:

– Det är bra att någon gång fördjupa sig i att erinra de män, som utfört ”nyodlarens arbete” i vårt arbetsfält, då när det inte ännu var tal om maskinfartyg, motorbåtar, ledfyrrar, och knappt om fyrrar. Sjökortet var bristfälliga och prickningen enligt det, linjemärkena fattades helt. Men männen var uppfostrade av havet, modiga personer, som kände till vår farliga, karga kust och som utan att spara sig själv lotsade fartyg på våra kuster och på labyrintiska farleder på de stora insjöar. Och de lämnade oss sina kunskaper, nutidens och också kommande tidens män. Många av dem nådde resans mål vid tjänstgöringen; havet besegrade dem, men vi skall hedra dem, som fyllde sina plikter ända till slutet.

Då jag bläddare vår tidnings gamla nummer, hittade jag också numret 8-9/1954, som jag tänker citera ett kort stycke av, det är från artikeln ”Berättigade krav”. Det tycks vara mycket aktuell fortfarande, år 1986:

– Lotskåret hör ännu anno Domini 1954 till de nuförtiden sällsynta yrkesgrupper i vårt land, som inte känner till begreppet åtta timmars arbetstidslag. Med hänsyn till betydelsen, som reglerad arbetstid har för yrkesidkaren, som har ansvaret såväl för människoliv som betydliga ekonomiska värden, måste man bara konstatera att det är fråga om ett allvarligt missförhållande, som med det snaraste bör korrigeras.

Då jag på 1070-talet sju år skrev Lotsförbundets historik, läste jag alla artiklar publicerade i Lots och

Fyr -tidningen. Då jag redigerat tidningen har jag läst artiklarna som publicerats efter det. En sak kan jag säga med säkerhet, om inte annat: nästan alltid har lotsarnas skrivelser varit sakliga och uppbyggande. Jag tror att så är saken även i fortsättningen, för det är bara på så vis man kan framgångsrikt bedriva ärendena och informera medlemmarna. Inget hindrar ju att ta med nivåer, som innehåller värdekommunikationsdrag; vi människor äger ju två hjärnhemisfärer.

Juhani Merilahti

Ordförande

O.W. Lindman, 1918–1925
E.A. Sjösten, 1925–1927
J.V. Sahrman, 1927–1929
K.A. Forsell, 1929–1932
G.A. Borg, 1932–1944
H. Andersson, 1944–1946
M.A. Merilahti, 1946–1956
H. Merilahti, 1956–1957
S. Harjula, 1957–1965
M. Hentula, 1965–1967
R.T. Hyökyvirta, 1967–1975
A. Sointu, 1975–1981
V. Komula, 1981–1982 (A. Jatakari)
M. Paakkinen, 1982–1990
A. Pietikäinen, 1990–1995
J. Tulimaa, 1995–2008
A. Rautava, 2008–

Chefredaktör

Martin Holmberg, 1946–1955
Allan Gustafsson, 1955–1971
Juhani Merilahti, 1971–2005
Max Gustafsson, 2005–2012
Tapio Tuomisto, 2012–

KUN AJALLA ON MERKITYSTÄ



Turun satamassa laivamatkalle lähtö sujuu joustavasti ja mukavasti. Autolla saapuvia helpottavat ruuhkattomat tieyhteydet sekä runsaat pysäköintitilat. Satamaan matkustajia tuovat myös kaukoliikenteen junat, jotka saapuvat aivan terminaalien viereen. Matkanteko Turun ja Tukholman välisellä reitillä on elämyksellistä. Itämeren uusimmat alukset tarjoavat monipuolista ohjelmaa ja upeat saaristomaisemat ihastuttavat ympäri vuoden. Tukholmassa vierailun lisäksi laivamatkan päässä avautuu myös nopea ja turvallinen reitti autolomalle Eurooppaan.



Kurt Micklin luotsaa Christian Radick-laivaa
2009 Tall Ships Race -tapahtumassa Turussa

Tall Ships Race Turussa jo viidettä kertaa

Kuvat Kurt Micklin



Tall-Ships Race aluksia Turussa vuonna 2009.

Suuri purjelaivatapahtuma Tall Ships Races järjestetään Turussa heinäkuun lopussa 2017.

Luvassa on yksi Suomi 100-juhlavuoden näyttävimmistä tapahtumista. Turku on jo viidettä kertaa Suomen Tall Ships Race-tapahtuman pääkohde ja samalla koko Itämeren alueella eniten isännöyksiä saanut kaupunki.

Turun ainutlaatuinen tunnelma syntyy siitä, että alukset voidaan tuoda aivan kaupungin keskustaan asti. Kaikki alukset kiinnittyvät hyvin pienelle alueelle kaupunkia halkovan Aurajoen molemmin puolin, joten kaikki palvelut löytyvät läheltä ja tapahtuman tunnelma on tiivis ja vilkas.

Turun kaupunki on Suomessa ja Itämeren alueella profiloitunut alueen yhdeksi vahvimmista merikaupungeista ja merellisten tapahtumien organisoijista. Turku kokee Tall Ships Races -tapahtumat ja nuorisopurjehdustoiminnan tärkeänä osana aktiivista kaupunkia, elävää kulttuuria ja kansainvälistä toimintaa. Vuoden 2017 tapahtuma

starttaa Ruotsin Halmstadista, josta alukset purjehtivat Kotkaan. Sieltä alukset saapuvat Turkuun, josta matka jatkuu kilpailun päätesatamaan, Liettuan Klaipedaan, joka on kilpailun päätesatama.

Kotkassa suuret purjelaivat vierailevat 13.–16. 7. ja Turkuun laivat saapuvat 20.7. ja lähtevät 23.7.

toimitus

Finnpilot Pilotage Ltd organized a celebratory reception October 10th 2016 in Helsinki to celebrate the long history of pilotage.

'Pilotage is an old industry. In Finland it is officially 320 years old, but I can happily say that it is strongly connected to current times and the digitally developing society,' congratulated the Minister of Transport and Communications, **Anne Berner**, and continued: 'Pilotage is a service of continuous movement in modern seafaring. It offers safety and productivity both for the environment and economy.'

John Nurminen foundation published a book at the same reception titled *Miehet merellä – hetkiä luotsauksen historiasta*. 'The book tips its hat to the pilots who have for centuries done their life threatening job regardless of the weather and seasons,' said honorary title Maritime Counsellor and chairman of John Nurminen foundation, Juha Nurminen.

The first mention of Finnish seaports can be found in the map of Northern Europe drawn by the Arabian geographer Idrisi in 1154. Turku, Kalanti and Ulvila are marked as seaports in the map. The fairway along the coast of Finland is mentioned in the sailing directions *Navigatio ex Dania per Mare Balticum ad Estoniam*. The directions were published in Tallinn around year 1240.

During the summer of 1555 King Gustav I of Sweden gave the first instructions regarding piloting. The instructions gave the order for pilots and 'guides' to be entitled to receive compensation for their pilotage. To advance piloting in Sweden and Finland, John III of Sweden ordered in 1579 for the archipelago piloting areas to be exempted from tax, and the state demanded that the profession of a pilot be inherited from father to son as to maintain the tax exemption from one generation to another.



Anne Berner, Minister of Transport and Communication

The Pilot Act of 1696

The subordination of Swedish and Finnish pilots to admiralty administration in 1677, may be considered as the first stage of the State control of the Pilot Service. In 1680 Vice Admiral Werner von Rosenfeldt was appointed Pilot Inspector, and one of his duties was to select pilots in all the coastal towns and other appropriate places. In 1681 the pilots were assured that they could not be evicted from their premises, provided that they discharged their duties in a satisfactory manner. Customs officials, as well other persons not duly qualified pilots, had already been forbidden to perform any act of piloting.

The constitution of the Swedish-Finnish Pilot Service and the instructions issued to Stockholm Pilot Inspector and all the district heads and elders of pilots in Sweden and Finland were published on September 19th, 1696. On March 20th, 1697, royal regulations were issued setting forth the duties of pilots, pilotage charges, and the number of pilots, and junior pilots to be assigned to each pilot station, for example: at Utö, two pilots, one junior pilot, and one pilot apprentice; at Korpo Stream, four pilots and two junior pilots. During the Great Northern War (1713–1721) pilots were appointed to seventeen different stations along the Finnish coast, from Flisöberg to Kuorsalo.

The first lighthouse built in Finland was erected on the island of Utö in 1753. At the end of the Swedish regime there were in Finland, with the exception of East-Bothnia and the county of Viipuri, about forty pilot stations and as many lighthouses and beacons.

After the peace of Uusikaupunki, in 1721, pilot service in the county of Viipuri was organized in accordance with the Russian administration.

The separation of Finland from Sweden and her attachment to Russia as a result of the 1808–1809 war marked a new epoch in the history of the Finnish Pilot and Lighthouse Service. The Pilot and

Lighthouse Service was, however, an institution in which the Russians took a considerable interest. Ever since the time of Peter the Great, the most important Russian naval Bases had been situated on the shores of the Gulf of Finland and the Baltic Sea. It was therefore a matter of great importance to Russia what possibilities her navy had of navigating along the Finnish coast and what was the efficiency of the Pilot Service.

When Finland declared her independence on the 6th of December 1917 and the reorganization of the Pilot and Lighthouse Service became necessary, the question of renewal of the Mercantile Marine Administration, as a whole, was taken up and resulted in a decision to set up a Central Administrative Office to deal with and to have the supervision of matters relating to mercantile marine shipping in general.

An Act passed on December 15th 1917 marked the establishment of the Board and Navigation, whose duties comprised, inter alia, the control and supervision of the Pilot and Lighthouse Service. Since then the organization has undergone a number of changes.

At present the pilotage service in Finland is provided by the State-owned company, Finnpiilot Pilotage Ltd, and its 145 pilots. Annually, ships are piloted to and from Finnish harbours approximately 25,000 times for a combined annual pilotage distance of more than 400,000 nautical miles.



Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja Majakka lehden toimitus kiittävät kuluneesta vuodesta ja toivottavat kaikille hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2017

Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr tackar för det gångna året och önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år 2017



Sujuvat, luotettavat ja turvalliset kuljetukset

Raahen satama on kokonaistavaraliikennemäärien perusteella yksi Suomen vilkkaimmista satamista – kiitos ympärivuotisten ja säännöllisten yhteyksien, erinomaisten raideliikenne- ja maantieyhteyksien sekä sertifioitujen ja asiakaslähtöisen palvelun.

Palvelut

Vienti- ja tuontikuljetukset | Projektilastit | Konttikuljetukset
Lastinkäsittely ja varastointi | Konttiterminaali

www.raahensatama.fi

@portofraahe

PORT OF RAAHE
RAAHEN SATAMA

Lots och Fyr Luotsi ja Majakka

vuosikerta 70. 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 1200 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
Henriikka Tuomisto

Taitto / Lay-out
Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri
Lprint / Kirjapaino Seppo Oy



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

Juha Sairio

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

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

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

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



ALFONS HÅKANS

www.alfonshakans.fi



Posti Green

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.

