

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2018 since 1946



Saimaan kanava
50 vuotta s. 12

Luotsit Alaskassa s. 26



Luotsiliitto
100 vuotta s. 32

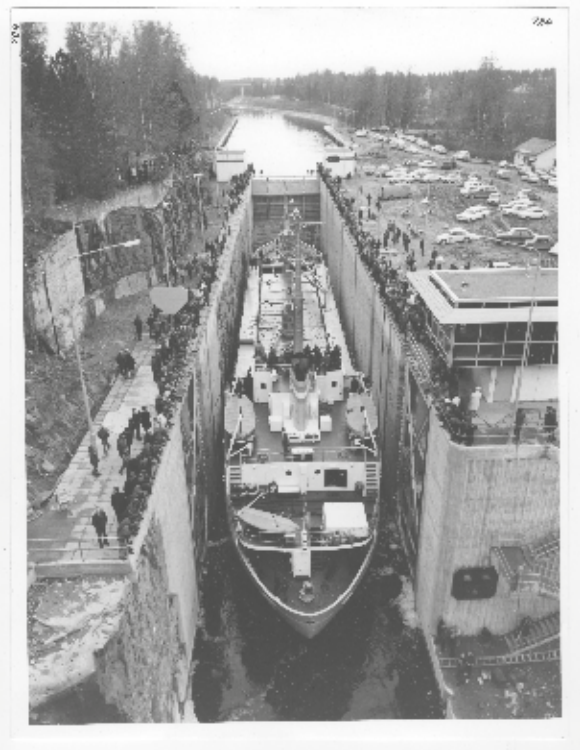


LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf



Tässä numerossa

Pääkirjoitus	5	Ledaren	7
Päälähtämismiehen katsaus	8	Huvudförtroendemannen har ordet	10
Saimaan kanava 50 vuotta	12	Nordiskt Lotsmöte	43
Luotsit Alaskassa	26		
Liittokokous ja 100-vuotisjuhla	32		
Leettari – yksi kirja ja miten se tehtiin	35		
Luotsiveneonnettomuus jättää pysyvän jäljen ammattiveneisiin ja Finnpiilottiin	37		
Pohjoismainen Luotsitapaaminen Oulussa	40		
Kirjasuositus, Riosta Rotterdamiin	46		
EMPA kokous Belgiassa	49		
Lyhyesti, Varustamo- ja laiva-aiheinen kuppi- ja mukikokoelma	50		
Historian havinaa	51		
Meriliikenteen autonomia ja etäohjaus etenee kokeiluvaiheeseen	52		



Saimaan kanava 50 vuotta s.12



Kannessa Saimaan kanavaa kauniina kesäpäivänä luotsin työmaalta katsottuna.
Kuva Pasi Paldanius.
Suomen postilaitos julkaisi vuoden 1968 Saimaan kanavan avaamisen kunniaksi postimerkin.
Lähde: Wikipedia
Luotsiliitto tilasi omapostimerkin kutsujen lähettämiseen 100-vuotisjuhliin.



Luotsit Alaskassa s.26



Kauppaa ja merenkulkua vuodesta 1649

PORT OF RAAHE
RAAHEN SATAMA

www.portofraahe.fi | port@raahe.fi | +358 8 227 7555

Pääkirjoitus

100 vuotta edunvalvontaa



Luotsien yhdistymistoimet alkoivat vuonna 1905. Luotsit olivat valtion palveluksessa, eikä valtio katsonut hyvällä yhdistymispyrkimystä. Moni asia muuttui 1917 lähtien. Suomen itsenäistymisen lisäksi kansalaisten vapaudet lisääntyivät, josta seurasi moninaisten vaiheiden jälkeen myös Luotsiliiton syntyminen vuonna 1918. Yhdistyksen tarkoituksena oli toimia luotsi- ja majakkahenkilökunnan taloudellisen ja oikeudellisen aseman parantamiseksi sekä aineellisen, henkisen ja ammatillisen edistymisen saavuttamiseksi. Eri vaiheiden jälkeen tämän päivän Luotsiliitossa majakkahenkilökunnan tilalle ovat tulleet luotsinvälittäjät. Yhdistyksen alkuperäiset tarkoitukset kuvaavat edelleen erinomaisesti tämän päivän Luotsiliittoa; ammattiliitto on edunvalvoja mutta ollakseen hyvä, sen tulee olla paljon muutakin. Se huolehtii ammattitaidon lisäksi jäsentensä ammattiylpeydestä. On arvioitu, että Suomesta ei taida löytyä toista jäsenmäärältään yhtä pientä ammattiliittoa, jonka toiminta on niin monipuolista kuin Luotsiliiton. Arvioon helppo yhtyä ja siitä voimme olla ylpeitä.

Luotsiliitto on ollut vuosien varrella osallinen monessa väännessä. Ehkä laaja-alaisimmat näistä ovat sijoittuneet vuosituhannen vaihteen jälkeiseen aikaan. Valtionhallinnon myllerrykset ovat luoneet maaperän moneen harmiin. Viranomaisten toiminta on näyttäytynyt vähintäänkin omituisena eikä vähemmällä pääse Merenkululaitoksen jälkeiset Luotsausliikelaitos ja Finnpilot Pilotage Oy. Todettakoon tässä heti, että työnantajan suhtautuminen omiin työntekijöihin on muuttunut ja järjetön vastakkainasettelu päättynyt. Yli kymmen vuoden piinan jälkihoito ottaa oman

► aikansa mutta uskon, että positiivinen asenne tuottaa hedelmää, josta kaikki hyötyvät.

Viimeisin Luotsauslain muutos on loppusuoralla. Muutoksella on tarkoitus mahdollistaa kokeiluja luotsauksesta aluksen ulkopuolelta. Ajateltu muutos on suuri ja useita erilaista haastetta on edessä. Aika näyttää mitä on saavutettavissa ja mikä on toteuttamiskelpoista. Lakimuutoksen yhteydessä olisi tärkeää täsmentää muutamaa säädöstä. Luotsin ja luotsinkäytöstä vapauttavan linjaluotsin simulaattoritutkintosuutta tulisi kehittää pidemmälle. Tärkeää olisi hyödyntää turvallista toimintaympäristöä muuhunkin kuin tietokonepelin pelaamiseen. Vastaavasti saavutetun pätevyyden uusintavaiheen regulaatiota olisi syytä keventää. Nykyinen uusintasääntely ei vastaa tarkoitustaan ja se on monesti kohtuuton. Tähän kokonaisuuteen tiiviisti liittyy toiminnanjärjestäjän vastuu muun muassa auditoidun laatujärjestelmän keinoin. Lähtökohtaisesti keskeytyksetön työskentely ilman vakavia tai toistuvia poikkeamia ohjauskirjan väylästöillä osoittaa luotsin ammattitaidon ja osaamisen säilymisen. Nykyinen nopeaa tahtia muuttuva maailma edellyttää ihmisiltä jatkuvaa oppimista – keskitetään voimavarat uuden oppimiseen – ei jo opitun ja hallitun taidon todisteluun.

Toivotan Luotsiliiton jäsenille ja kaikille meidän sidosryhmille sekä lehden lukijoille mukavaa joulun-aikaa sekä menestystä uudelle vuodelle.

Antti Rautava
Puheenjohtaja



100 år av intressebevakning

Lotsarnas föreningsverksamhet startade år 1905. Lotsarna var i statens tjänst och staten såg inte med blida ögon på fackliga aktiviteter. Mycket förändrades efter år 1917. Finlands självständighet medförde större medborgerlig frihet, som efter många skeden och vändningar ledde till att Lotsförbundet grundades år 1918. Meningen med förbundet var att förbättra lots- och fyrpersonalens ekonomiska och juridiska ställning samt värna om den materiella, andliga och professionella utvecklingen. Efter diverse skeden har inom Lotsförbundet av idag fyrpersonalen ersatts av lotsförmedlarna. Men förbundets ursprungliga syften beskriver fortfarande också dagens förbund; en fackförening är en intressebevakare men för att vara god, måste den vara så mycket mer. Utöver medlemmarnas yrkeskunskap ansvarar den för medlemmarnas yrkesstolthet. Man har uppskattat, att i Finland fungerar ingen till medlemsantalet lika litet fackförbund, vars aktivitet är lika mångsidig som Lotsförbundets. Denna uppskattning är lätt för oss att vara eniga om och tillika stolta över.

Under åren har Lotsförbundet varit delaktigt i mångahanda prövningar. Kanske de digraste av dessa ägde rum vid tiden för millennieskiftet och därefter. Omvälvningarna inom statsförvaltningen har skapat grogrund för mycket bekymmer. Myndigheternas verksamhet har visat sig minst sagt märklig och Lotsverket samt Ab Finnipilot Pilotage som efterträdde Sjöfartsverket, kommer inte heller helt enkelt undan. Här bör dock strax konstateras, att arbetsgivarens inställning till dess anställda har förändrats och den vansinniga konkurrensen är förbi. Eftervärden av den över tio år långa pinan tar förstas sin tid, men jag tror

att en positiv attityd kommer att bära frukt som alla parter får njuta av.

Lotsningslagens sista ändring börjar vara på målakan. Förändringens syfte är att möjliggöra försök med lotsning från utsidan av fartyget. Den tänkta förändringen är omfattande och olika utmaningar är att vänta. Tiden utvisar vad som kan uppnås och vilka idéer som är möjliga att förverkliga. I samband med lagändringen vore det viktigt att precisera vissa förordningar. Linjelotsens simulatorutbildning som befriar från användning av lots och lotsning borde utvecklas längre. Det vore viktigt att utnyttja en trygg verksamhetsmiljö till annat än att spela datorspel. Samtidigt är det skäl att underlätta förordningen om kompetensens uppdateringsskede. Uppdateringsstadgan sådan den ser ut nu, motsvarar inte dess ändamål och är på många sätt orimlig. Nära anknuten till denna helhet är verksamhetens anordnares ansvar bl.a. via certifierade kvalitetssystem. Regelbunden tjänstgöring utan allvarliga upprepade avvikelser inom styrsedelns farledssystem bevisar lotsens yrkesskicklighet och bevarandet av denna. Dagens hastigt föränderliga värld kräver och förutsätter ständig utbildning. Låt oss därför koncentrera resurserna på inläring av något nytt, i stället för att bevisa redan inlärd och behärskade färdigheter.

Jag tillönskar alla Lotsförbundets medlemmar, alla våra intressegrupper samt tidningens läsare en trevlig väntan på julen och framgång inför det kommande året.

Antti Rautava
ordförande

Pääluottamusmiehen katsaus

Vuosi on taas vierähtänyt edellisen lehden ilmestymisestä. Maisema ulkona ei ole siitä miksikään muuttunut, mutta toimintaympäristö sen sijaan on monellakin tavalla muutoksessa. On jotain synkkää ja jotain hyvin valoisaa.

Viime vuonna tätä kirjoittaessani kaikki talouden mittarit sojottivat yläviistoon ja yleinen tunnelma koko maassa oli vähintäänkin innostunut. Nyt media kirjoittaa hämmentyneitä viestejä talouden suunnasta. Suomen päävientimaissa, kuten Saksassa, talouskasvu on pysähtynyt tai kääntynyt jopa pieneen laskuun. Syytä tähän ei oikein tiedä kukaan, mutta vaihtoehtoista ei ainakaan ole pulaa. On kauppasotaa, Brexit, Italian talousvaikeuksia, Venäjän kaupan pakotteita ja vaikka mitä. Utusten viesti on epävarmuus taloudellisesta tilanteesta, sen suunnasta ja kestosta. Yksi kuitenkin on varmaa: Ainakin omalla alueellani projektikuljetuksista siivotut viikkoluottausmäärät ovat laskeneet viikko viikolta jyrkästi. Onko tämä tilapäinen notkahdus, sen aika näyttää. Tunnelma on kuitenkin ihan erilainen kuin vielä vuosi sitten.

Edellisessä lehdessä puheenjohtajan tervehdyksen otsikko oli ”Rakennetaan luottamusta”. Sitä on nyt vuosi rakennettu, ja mielestäni saatu ainakin vahva perustus valmiiksi. Keskusteluyhteys Finnpilotin ylimpään johtoon on olemassa, sitä käytetään tarpeen mukaan, asiallisesti, kuunnellen ja toisen näkökulmaa ymmärtäen ja ratkaisua hakien, vaikka asioista eri mieltä oltaisiinkin. Molemmat tietävät tonttinsa rajat. Lainatakseni erästä luumäkeläistä metsien miestä – nyt on hyvä!

Ilahduttavaa on ollut havaita, että yhtiön sisällä ilmapiiri ja tunnelma ovat parantuneet entisestään ja toivottavasti sillä tiellä pysytään. Työtyytyväisyyskyselykin antoi selviä viitteitä tästä kehityksestä. Ongelmia ja niiden syitä pyritään selvittämään ja ratkaisemaan yhdessä, osapuolia kuunnellen ja toisten mielipiteitä kunnioittaen, sen sijaan, että luodaan ja haetaan riitaa. Kuvaavaa on, että viimeisestä työehtosopimuksen tulkintaan liittyvästä erimielisyysprosessista on jo niin kauan aikaa, että en edes muista koska se oli. Toki meillä on ollut erimielisyyttä eräistä sopimusmääräyksistä, viimeisimpänä tulkinta ansion-

menetykskorvauksen maksuperusteista, mutta näistä on päästy keskustellen nopeasti yhteisymmärrykseen työnantajan ja esimiesten kanssa. Ei ole ollut tarvetta vatuloida niitä sen enempää.

Kohta yhdeksän vuotta kestäneen pääluottamusmieskauteni aikana moni asia on muuttunut helpommaksi, mutta tämän katsauksen kirjoittaminen on mennyt aina vaikeammaksi. Alussa aiheita ei puuttunut ja joutui karsimaan sekä tiivistämään. Nyt, rehellisesti sanottuna, kuluneen vuoden osalta lista on aika lyhyt, mutta jotakin sentään.

Työehtosopimusneuvottelu

Viime marraskuussa aloitettiin valmistautumaan tuleviin työehtosopimusneuvotteluihin ja odotukset, totta kai, olivat korkealla. Luottausmäärät olivat lisääntyneet ja Suomen, sekä myös Finnpilotin talous oli selvästi hyvässä kasvussa. Ajateltiin, että nyt jos koskaan on niin sanottua jakovaraa, ja edessä pitkästä aikaa oikea liittokohtainen työehtosopimuskierron, jossa voisi myös omia alakohtaisia asioita saada paremmalle tolalle. Saatiinkin. Ei tosin kaikkea mitä tavoiteltiin, mutta paljon kuitenkin. Työnantajien keskusjärjestön EK:n asettama 3,2 prosenttiyksikön raja kustannustason nousulle vaikeutti neuvottelua ja asetti oman haasteensa sopimusmääräysten muotoiluun. Työehtosopimus saatiin valmiiksi yhdeksännessä neuvottelutalouudessa 27.helmikuuta ja Luotsiliiton puolelta neuvotteluihin osallistuivat lisäksi Tapio Tuomisto ja YTY ry:n päälakimies Heikki Meskanen, jonka työpanos neuvottelun viime metreillä oli aivan ratkaisevan tärkeä. Kiitos teille molemmille!

Työryhmät

En lähde sopimuksen sisältöä selostamaan, koska se lienee kaikille jo tuttu, mutta kolme erityisen vaikeaa kokonaisuutta siihen kuuluu: Luotsinvälittäjien palkkausjärjestelmän muutos, heidän työvuorojärjestelmänsä ja luotsien asemakohtainen lisä. Niin kuin työehtosopimusneuvotteluissa usein käy, vaikeat asiat siivottiin pöydältä työryhmiin. Lähdimme hakemaan luotsinvälittäjille samanlaista ikälisäjärjestelmää kuin on luotseillakin, mutta meidän oli taivuttava ja

annettava periksi tässä asiassa, koska maailma on muuttunut niin, että työnantajat eivät ole halukkaita maksamaan ikääntymisestä vaan osaamisesta. Ainoastaan luotsien asemakohtaisessa lisässä saavutettiin todella vaikeiden neuvotteluiden jälkeen jonkinlainen linnarauha, mutta lisän kehittäminen siirrettiin myöhemmin perustettavan työryhmän valmisteltavaksi. Sovituista työryhmistä ainoastaan luotsinvälittäjien palkkausjärjestelmän muutosta valmistelevala työryhmä on perustettu ja päässyt jo siihen vaiheeseen, että tehtävien vaativuskriteerit ovat selvillä ja osaamisen tasot pisteytetty. Nyt ryhdytään neuvottelemaan kaikkein tärkeimmästä, eli rahasta ja sopimustekstin kirjauksista. Lehden ilmestyessä tämä asia on joko sovittu, tai kaatunut. Toteutuessaankin tämä järjestelmä tuo vielä vaikeita kysymyksiä, ja varmasti myös kiukkua ja turhautumista, sillä jokaisen luotsinvälittäjän sekä vuoro esimiehen osaaminen ja tehtävistä selviytyminen tullaan arvioimaan ja sijoittamaan heidät johonkin palkkausryhmään. Tämän arvioinnin ja pisteytyksen tekevät esimiehet myöhemmin selviävällä kokoonpanolla. Lähtökohtana kuitenkin on, että kenenkään ansiotaso ei nykyisestä laske. Luotsiliitolla ei luonnollisesti ole arvioinnissa mitään roolia, mutta liiton tehtävänä on tehdä sellainen sopimus, jossa riittävällä määrällä luotsinvälittäjiä on tosiasiallinen mahdollisuus sijoittua myös kaikkein korkeimpiin palkkaryhmiin niin, että ne eivät jää vain teoriaksi.

Kaksi muuta työryhmää perustettaneen heti kun tämä ensimmäinen ja kiireellisin asia on saatu sovituksi tai se on rauennut. Luotsinvälittäjien työvuorojärjestelmän kehittäminen lienee näistä se helpompi, mutta aika näyttää onko sekään niin helppo lopulta. Luotsien asemakohtaisen lisän kehittämisessä tavoite on vaikeammin saavutettavissa, koska lisä pitäisi poistaa. Tarvitaan rahaa, aikaa useampi vuosi, sekä hyvää tahtoa molemmilta osapuolilta ja myös eri alueilla työskenteleviltä luotseilta, mikä ei ole helppo homma!

Katse tulevaisuuteen

Luotseja on rekrytoitu luotsiasemille eri puolilla Suomea ilahduttavalla tavalla. Minulla ei ole tietoa siitä, ovatko nämä työnsä aloittaneet tai pian aloittava luotsit korvaamassa eläköityviä, vai tulevatko lisäyksenä henkilöresursseihin. Se on kuitenkin hyvä, että saadaan uusia luotseja. Näin saadaan ammattikunnan korkea keski-ikä laskuun ja uusia ajatuksia ja ideoita arjen töihin. Tervetuloa!

Luottausmäärien kehitystä ei varmaankaan kukaan osaa tarkasti ennustaa, mutta nyt näyttää siltä, että ne ovat laskemaan päin. Alueellisesti tämä voi toki vaihdella suuresti. Lisääntyvien resurssien ja vähenvän työ seurauksena työtaakkakin varmaan helpottaa. Aikaa jäänee työviikolla muuhunkin kuin luotsaamiseen – se on hyvä.

Näyttää siltä, että sääntely toimialallamme lisääntyy ja käy ennalta arvaamattomaksi. Suuri osa tästä on ulkoista, yhtiöstä riippumatonta, mutta jonkin verran myös ihan kotitekoista. Ulkoisessa sääntelyssä on paljon sellaista, jossa sekä Finnpilotilla, että meillä luotseilla on yhteinen intressi. Kun yhtiön sisäinen toimintaympäristö on parantunut ja keskinäinen luottamus lisääntynyt, olisi meillä yhdessä hyvät edellytykset vaikuttaa muuttuvaan sääntelyyn. Jossain asioissa näin on jo toimittukin, mutta aika näyttää kuinka näissä lopulta onnistutaan.

Toivotan kaikille Luotsiliiton jäsenille ja koko Finnpilotin henkilöstölle hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!

Juha Sihvo



Huvudförtroendemannens översikt

Ett år har åter förflutit sedan vår föregående tidning låg i postlådan. Landskapet utanför fönstret har inte förändrats nämnvärt, men däremot är vår verksamhetsmiljö annorlunda på många sätt. Där syns något dystert och något mycket ljus och positivt.

Då jag i fjol skrev denna kolumn, pekade ekonomins alla mätare snett uppåt och den allmänna atmosfären i hela landet var allra minst inspirerad. Nu rapporterar medierna om förvånade budskap från den ekonomiska sektorn. I Finlands främsta exportländer som Tyskland har den ekonomiska tillväxten avstannat och rentav tagit en smält negativ kurs. Orsaken till detta kan ingen riktigt konkret peka på, men alternativ råder det åtminstone ingen brist på; handelskrig, Brexit, Italiens ekonomiska kris, sanktioner i handeln med Ryssland, det ena och det andra. Nyheternas budskap är osäkerhet i det ekonomiska läget, dess riktning och hur länge den räcker. Ett står dock säkert: åtminstone på mitt eget område projekttransporten har veckolotsningsantalet sjunkit drastiskt vecka för vecka. Om svackan är tillfällig, utvisar tiden. Stämningen är hur som helst alldeles annorlunda än för ett år sedan.

Rubriken för ordförandens hälsning i fjol lød ”Vi bygger förtroende”. Förtroende har nu byggts i ett år och som jag ser det har åtminstone en stabil grund lagts. Diskussionskontakt till Finnpilots högsta ledning finns, den utnyttjas vid behov, sakligt, lyhört och beaktande motpartens synvinklar, sökande lösningar om än åsikterna i ärendena skulle gå isär. Bägge parter är medvetna om tomtgränserna. För att citera en skogskar från Luumäki – nu är det bra!

Glädjande är, att atmosfären och stämningen inom företaget har blivit allt bättre och vi ska hoppas att vi hålls på den vägen. Också arbetsnöjdhetssenkäten påvisade tydligt den här utvecklingen. Man strävar att lösa problemen och deras orsaker tillsammans, lyssnande på varandra och respekterande motpartens åsikter, i stället för att söka eller skapa tvister. Beskrivande är, att så lång tid har gått sedan det senaste arbetsavtalet och meningsskiljaktighetsprocessen kring tolkningen, att jag inte ens minns när det var. Visst har det ännu rätt meningsskiljaktighet om

somliga avtalsbestämmelser – allra senaste tolkningen av grunderna för ersättning av förlorad inkomst – men om dessa har man raskt funnit samförstånd i diskussioner med arbetsgivaren och förmännen. Man har inte behövt trampa vatten längre än nödvändigt.

Under mina snart nio år som huvudförtroendeman har många ärenden blivit lättare, medan skrivandet av denna ”årsberättelse” har blivit svårare. I början fanns ämnen som fisk i havet, jag måste vraka och komprimera. Ärligt talat är det gångna årets lista ganska kort, men något finns det väl.

Arbetsavtalsförhandlingen

I fjol i november började vi förbereda oss på de kommande förhandlingarna med - givetvis - höga förväntningar. Lotsningsuppdragen var på uppgång och Finlands samt därmed Finnpilots ekonomi var tydligt på god och grön kvist. Man tänkte, att nu om någonsin fanns det en s.k. fördelningsmän och man såg fram emot en länge inväntad förbundsmässig avtalsrunda, där också den egna branschens ärenden skulle fås i bättre sjöduglighet. Det fick vi också. Kanske inte allt som önskades, men mycket i alla fall. Gränsen på 3,2 procentenheter för ökad omkostnadsnivå, som arbetsgivarnas centralorganisation Finlands näringsliv r.f. hade stipulerat, försvårade förhandlingarna och skapade sina utmaningar för kontraktsbestämmelsernas formuleringar. Arbetsavtalet gick i mål efter den nionde förhandlingsrundan den 27 februari. Från Lotsförbundet deltog förutom jag även Tapio Tuomisto och YTY:s chefsjurist Heikki Meskanen, vars insats på förhandlingens slutmetrar hade en avgörande betydelse. Tack ska ni ha, bägge två!

Arbetsgrupperna

Jag tänker inte börja utreda avtalets innehåll, eftersom det torde vara bekant för var och en. Men det innehåller tre stycken särskilt krångliga helheter: förändringar i lotsförmedlarnas lönesystem, deras arbetsskiftssystem samt lotsarnas stationstillägg. Som det ofta går i arbetsavtalsförhandlingar, sopades de svåra ärendena av bordet och i famnen på arbetsgrupperna. Vår avsikt var att ordna med ett likadant ålderstillägssystem för

lotsningsförmedlarna som lotsarna har, men vi måste kapitulera på den punkten, eftersom världen har förändrats på så vis, att arbetsgivarna inte är villiga att betala för åldrande utan för kunnande. Endast i frågan om stationstillägget uppnådde vi efter mycket krångliga förhandlingar någon form av slottsfrid, men tilläggets utveckling bordlades för en senare grundande arbetsgrupp att förbereda. Av de överenskomna arbetsgrupperna är bara gruppen som förbereder ändringen av lotsningsförmedlarnas lönesystem grundad. Dess arbete har redan nått det skedet, att uppgifternas fordringskriterier är klara och kunskapens nivåer poängsatta. Nu vidtar förhandlingarna om det allra viktigaste – pengarna och avtalstextens notering. Då tidningen går i tryck, har detta ärende antingen beslutats eller också förfallit. Även förverkligat hämtar systemet med sig kvistiga frågor och högst antagligen också harm och frustration, eftersom varje lotsningsförmedlares och skiftesförmans kunnighet och förmåga att klara av uppdragen kommer att utvärderas och placeras i någon lönekategori. Förmännen utför utvärderingen och poängsättningen i en sammansättning som bestäms senare. Utgångspunkten är ändå den, att ingens förtjänstnivå ska sjunka från nuvarande. Lotsförbundet har naturligtvis ingen roll i utvärderingen, men förbundets uppdrag är att göra ett sådant avtal, där en tillräcklig mängd lotsningsförmedlare har en faktisk chans att placera sig även i de högsta lönegrupperna, så att dessa inte blir bara teoretiska.

Två andra arbetsgrupper torde bildas så snart detta första och mest brådskande ärende har avslutats eller förfallit. Utvecklingen av lotsningsförmedlarnas arbetsskiftssystem torde vara den lättare frågan men hur det är i verkligheten, återstår att se. I fallet utvecklingen av lotsarnas stationstillägg är målet svårare att uppnå, eftersom tillägget borde slopas. Här behövs pengar, några år tid till samt god vilja av bägge avtalsparter samt de olika områdenas lotsar. Det blir ingen behändig bit!

Blickande in i framtiden

Glädjande nog har lotsar rekryterats till stationerna på många håll i Finland. Jag har inga fakta om huruvida dessa redan tjänstgörande eller snart börjande lotsar ersätter dem som går i pension, eller om de är en utökning av personalresurserna. Hur som helst är det bra, att vi får nya lotsar. Så här får vi en förnying i yrkeskårens höga medelålder samt nya tankar och

idéer i arbetsvardagen. Välkomna!

Säkert är det ingen som kan förutspå lotsningsuppdragens utveckling, men just nu verkar de vara på nedgång. Kurvan kan förstås variera områdesmässigt. Tack vare kombinationen av ökade resurser och minskande arbete blir själva arbetsbördan säkert lättare. Under arbetsveckan blir det mer tid över också till annat än lotsning – vilket är bra.

Det verkar som om regleringen inom vår bransch såväl ökar som blir mer oförutsägbar. En stor del av orsakerna är externa, alltså oberoende av företaget, men i någon mån får vi också skylla oss själva. I den externa regleringen finns mycket sådant, där både Finnpilot och vi lotsar har gemensamma intressen. Bara företagets inre verksamhetsmiljö förbättras och det ömsidiga förtroendet öka, skulle vi tillsammans ha ypperliga förutsättningar att påverka den föränderliga regleringen. I somliga fall har vi redan slagit in på den kursen, men tiden utvisar hur skickligt vi slutligen har seglat.

Jag tillönskar alla Lotsförbundets medlemmar och hela Finnpilots personal God Jul och Lyckligt Nytt År!

Juha Sihvo



Saimaan kanava loi aikanaan edellytykset Itä-Suomen talouden kehittymiselle

1968 avattu uusi kanava täytti elokuussa 50 vuotta

Saimaan vesistön yhdistäminen Suomenlahteen kanavalla runsaat 150 vuotta sitten merkitsi tien avautumista Itä-Suomen talouselämän kehittymiselle. Erityisesti mekaanisen metsäteollisuuden toiminta-edellytykset paranivat ratkaisevasti. Saimaan puutavarakuljetusten logistinen ketju toimi loistavasti aina sotiimme asti, kun Viipurin länsipuolella toimineesta Uuraan ulkosatamasta muodostui maailman suurin puutavaran varasto- ja lastausatama. Kanavan liiken-

teeseen valmistetuilla höyrylotjilla ja proomuilla hoidettiin Uuraan sataman syöttöliikennettä niin, että kanavan vuosiliikenne oli keskimäärin 800 000 tonnia. Elokuussa 2018 uuden kanavan 50-vuotis juhlallisuuksia vietettiin matalalla profiililla verrattuna juhlaan avajaisiin 5.8.1968, kun tasavallan presidentti Urho Kekkonen avasi erään poliittisen historiansa merkki-paaluista, leikkaamalla sinivalkoisen nauhan poikki laivan kannella Mustolan sulussa.

DI Seppo Koivupuro aloitti valmistuttuaan työuransa TVH:n kanavaosastolla ja ensimmäisiä Saimaan kanavaan liittyviä tehtäviä hän ryhtyi tekemään jo v 1961 ja vuodesta 1962 se muodostui Koivupuron päätyöksi. Virkanimikkeeksi tuli teknillinen tarkastaja Saimaan kanavan suunnittelutoimistossa, missä hänestä tuli toimiston kakkosmies. Työ käsitti aluksi kanavan yleissuunnittelua ja sitten lähinnä sulkujen suunnittelua, sekä mallikokeita Hampurissa ja Helsingissä.

Saimaan kanava avattiin käyttöön 5.8.1968. Vihkiäislaivana toimi höyrylaiva S/S Kastelholm.

Kanavan valmistuttua Koivupuro nimitettiin myös uuden kanavan kanavapäälliköksi ja myöhemmin 1990-luvun alussa Järvi-Suomen Merenkulkupiirin piiripäälliköksi.

Seppo Koivupuro viettää eläkepäiviään edelleen Saimaan kanavan välittömässä läheisyydessä vanhassa kanavapäällikön virkatalossa. Hän kertoo haastattelussa kanavan syntyvaiheista.



Saimaan kanava 50

► – Heti sodan ja rauhanteon jälkeen Suomi aloitti tunnustelut kanavan uudelleen rakentamisesta, mutta suunnitelmat eivät saaneet naapurista vastakaikua ja vasta Hrustsovin valinta Neuvostoliiton johtoon sai asiaan vauhtia. Puhuttiin, että presidentti Kekkosella oli laajempiakin suunnitelmia maa-alueiden vuokraamisesta menetetyiltä alueilta, mutta Saimaan kanavan vuokra-alueisiin ne jäivät.

Koivupuro kertoo, että liikenne alkoi varsin verkkaisesti. Ahtaus- ja huolintatoimi olivat lähes järjestämättä ja yhdistettyyn sisävesi- ja meriliikenteeseen ei ollut varustamoissa kokemusta, ei suomalaisissa eikä ulkomaisissakaan varustamoissa. Sodan jälkeen teollisuus joutui järjestämään kuljetukset rannikolle maantie- ja rautatieverkkoja pitkin ja ne olivat käytännössä korvanneet Saimaan kanavan katkenneen kuljetusyhteyden rannikolle. Satamiakin Saimaan alueelta löytyi vain muutamia ja nekin huonosti varustettuja. Oli tietysti selvää, että kanavan koko liikenneinfran kehittämiseksi tarvitaan vuosikausien prosessi. Pitkäaikainen ja monopolinen yhteistyö on kuitenkin onnistunut ja Saimaan kanava väylästöineen on lunastanut paikkansa Järvi-Suomen teollisuudelle kansainvälisenä vesitienä ja merellisenä yhteytenä Eurooppaan.

– Käytännön ongelmia alkuaikoina jonkin verran aiheutti myös päällekkäiset hallinnolliset organisaatiot, kun kanavaluotsit ja sulkumestarit kuuluivat Tie- ja vesirakennuslaitokseen, joka kuului Liikenneministeriön alaisuuteen ja järviluotsit kuuluivat Saimaan luotsipiiriin, Merenkulkuhallitukseen. Se taas toimi Kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuudessa. Koivupuro kertoo, että esimerkiksi luotsin vaihto tapahtui kanavan suulla Lauritsalassa luotsikutterilla, koska TVH:n ja Merenkulkuhallituksen raja kulki siinä.

– Yllättävän helposti saimme kuitenkin luotsinvaihdon järjestettyä Mälkiän sululle käytännön syistä, sen ajan tiukoista organisaatorajoista huolimatta.

Saimaan kanavan ja sulkujen nykyiset mitat päätettiin vasta suunnittelun loppuvaiheessa vuonna 1963. Alkuperäinen suunnitelma oli edetä vuosien 1926 – 1939 tehtyjen ns. suursulkujen mitoilla.



Koivupuro asuu edelleen kanavan välittömässä läheisyydessä Mustolassa ja pääsee seuraamaan liikenteen kehitystä aitiopaikalta.

Seppo Koivupuro

- DI 1957
- Saimaan kanavan suunnittelutoimistossa 1962
- Kanavapäällikkö 1968
- Järvi-Suomen merenkulkupiiri, piiripäällikkö 1990
- Eläkkeelle 1996
- Asiantuntijana EU-projektissa 1999, Venäjän vesiteiden kehittämisessä
- Asiantuntijana kanavan vuokrasopimusneuvotteluissa 2002–2007
- Harrastuksena liikunta ja bridge-peli Lappeenrannan bridge-kerhossa
- Yhdistystoiminta:
 - puheenjohtaja Lappeenrannan Paasikivi-seura 1997 – 2010
 - puheenjohtaja Lappeenrannan Kilta 2014–2016

– Onneksi vuokrasopimuksen allekirjoittamisen jälkeen kuultiin vielä asiantuntijoita ja alettiin kallistua sille kannalle, että sulkukokoa ja siis tulevaa sallittua laivakokoa on suurennettava. Se tarkoitti kustannusten nousua ja sitä, että jo muutamat käyttökuntoiset sulut oli revittävä ja suurennettava ja samoin muutamat keskeneräiset oli muutettava suuremmiksi.

Seppo Koivupuro toteaa, että näihin nykyisiin mittoihin päädyttiin ajatellen mm. silloista laivakantaa Itämerellä ja sen oletettua kehitystä tulossa olevan parin kolmen vuosikymmenen aikana. Uudet eli nykyiset mitat hyväksyttiin ja lyötiin lukkoon samoihin aikoihin kuin Eduskunta hyväksyi sopimuksen ja se astui voimaan elokuussa 1963.

– Oli sentään onni, että edes näihin mittoihin päästiin, toteaa Koivupuro.

Seppo Koivupuron toiminta-aikana keskityttiin liikenteen kehittämiseen näillä kanavan ja sulkujen mitoilla. Liikennekauden pidentäminen oli eräs tärkeimpiä kehittämisen kohteita. Toinen oli aluskoon

kehittäminen sellaiseksi, että se käyttäisi hyödykseen edes nuo nykyiset päämitat eli ns Saimax – alusten aikaansaaminen.

– Siinä onnistuttiin kohtalaisesti, kun muutamat Keski-Eurooppalaiset varustamot alkoivat rakentaa Saimax- koon aluksia ja niillä saatiin aikaan jo kohtuullista tehokkuutta, kertoo Koivupuro.

– Nuo ajatukset sulkujen pidentämisestä tai jopa leventämisestä ovat syntyneet ja kehittyneet vasta 2010-luvulla. Mielestäni tuo sulkujen pidentäminen niiden yläpäästä noin 10 metrillä ei ole aivan

huono ajatus. Alaportithan uusitaan nyt ja yläportitkin tarvitsevat lähivuosina ja tästä eteenpäin melko lailla huolto- ja korjaustyötä ja siinä ne samalla uusiutuisivat. Pidentämisen hinnaksi ilmoitettu noin 60 milj. € ei ole mahdottoman suuri summa.

- Tietenkin on selvitettävä muutkin väylien kuntoon liittyvät tarpeet, jotta mahdolliset pidemmät alusyksiköt voivat liikennöidä turvallisesti koko syväväyläverkostolla.

”Mielestäni tuo sulkujen pidentäminen niiden yläpäästä 10 metrillä ei ole aivan huono ajatus”

Saimaan kanavan kehitysnäkymiä

Saimaan kanavan valmistuttua v. 1968 tavaraliikenne oli varsin vähäistä. Vasta vuonna 1978 tavaraliikenne saavutti miljoonan tonnin rajan ja siitäkin uiton osuus oli 34 prosenttia. Vuonna 1978 liikenne oli jo puoli-toista miljoonaa tonnia ja v. 1990 1,8 miljoonaa tonnia. Neuvostoliiton hajoaminen 1990- luvun alkupuolella aiheutti liikenteeseen pahan notkahduksen, kun raakapuun tuonti väheni huomattavasti. Metsäteollisuuden vienti kuitenkin kehittyi noina vuosina suotuisasti ja alkoi korvata raakapuun tuonnin aiheuttamaa notkahdusta.

Vuosituhanen vaihteessa Kaakkois-Suomen metsäteollisuus investoi tehtaisiinsa Lappeenrannassa, Joutsenossa ja Imatralla. Tästä seurasi raakapuun tuonnin ja selluloosan viennin huomattava kasvu. Kanavaliikenteessä rikottiin kahden miljoonan tonnin raja vuonna 2001 ja vuonna 2004 tavaraliikenne oli ennätykselliset 2,4 miljoonaa tonnia. Kanavan liiken-

teestä 70% on ollut metsäteollisuuden tuotteita. Viime vuosina kanavan tavaraliikenne on jäänyt alle 1,5 miljoonan tonnin. Tavaraliikenne vuonna 2017 oli 1,27 miljoonaa tonnia.

Uusia suunnitelmia

Kanavan liikenteessä on eletty suvantovaihetta, kun sulkujen alaporttien uusiminen aloitettiin pari vuotta sitten. Portit ovat tulleet elinkaarensa päähän ja vuonna 2019 saadaan kaikki alaportit uusittua. Liikennekausi jää sulkuporttien remontin vuoksi normaalia lyhyemmäksi, mutta tavarakuljetukset on suunniteltu kuluvana vuonna niin, että sama tonnimäärä kuin viime vuonna saataisiin kuljetettua, toteaa toimistopäällikkö **Seppo Kykkänen** kanavavaltuutetun toimistosta

– Tiukkaa tekee, että päästään samaan kuin viime vuonna, mutta pienellä kirillä voidaan päästä tasoihin.

Saimaan kanava 50

- Uutena kehityshankkeena on aloitettu suunnitelma kanavan sulkujen pidentämisestä 10 metrillä.
 - Sulkujen pidentäminen on ehdottoman tärkeää Saimaan rahtiliikenteen tulevaisuuden kannalta, kertoo toimistopäällikkö Kykkänen.
 - Teollisuus ja varustamot edellyttävät lisää lastinotto-kykyä ja sulkujen pidentäminen toisi Saimaalle myös uutta matkustajalaivakalustoa.
 - Liikennevirasto tekee asiasta suunnitelmat ja virasto on ilmoittanut, että aikaisintaan vuonna 2020 voidaan työt aloittaa, jos rahoituspäätökset saadaan aikaan.

Kanavaluotsi oli uusi ammatti Suomessa

Uudelleenrakennetulle Saimaan kanavalle valittiin viisi luotsia vuonna 1968, koulutettavaksi kanavaluotseiksi. Heidän esimiehenään tuli toimimaan merikapteeni Ferdinand Nyberg, joka oli virkanimikkeeltään Luotsipäällikkö. Hänellä ei ollut luotsausvelvoitetta. Myöhemmin, kun luotsipäällikkö jäi eläkkeelle, hänen tilalleen valittiin luotsivanhin, kuten meren rannikollakin ja hänellä oli luotsausvelvoite. Ensimmäinen luotsivanhin kanavalla oli Pentti Leinonen.

Nykyisin ei enää ole kanavaluotseja erikseen, vaan kaikki eteläisen Saimaan luotsit luotsaavat järvellä ja kanavassa luotsin tittelillä.

Luotsipäällikkö Ferdinand Nyberg kertoi Tie- ja vesirakennuslaitoksen julkaisun erikoisnumerossa 1968 kanvaluotsin tehtävistä seuraavaa:

”Rannikko- ja sisävesiluotsausta on maassamme harjoitettu jo kauan ja useimmilla ei merenkulkijoillakin on jonkinlainen käsitys näiden luotsien tehtävistä. Kanavaluotsausta ja kanavaluotseja ei sen sijaan ole maassamme ennen ollut ja harvalla lienee käsitystä siitä, mitä nämä sanat tarkoittavat. Kanavaluotsaus poikkeaa oleellisesti rannikkoluotsauksesta. Rannikkoluotsauksessa luotsi näyttää alukselle väylän sijainnin, kanavalla väylä taas on selvästi havaittavissa. Väylän kapeuden vuoksi sitä on kuitenkin hankala navigoida ja juuri tämän vuoksi kanavaluotsi antaa ohjeensa. Käytännössä kanavaluotsi antaakin suoraan sekä ruori- että konekomennot laivan ohjauksesta

vastuussa oleville. Lisäksi Saimaan kanavassa oleviin sulkuihin ajo, sulutus ja sulusta poistuminen poikkeavat niin paljon normaalista merenkulusta, että luotsien apu on välttämätöntä.

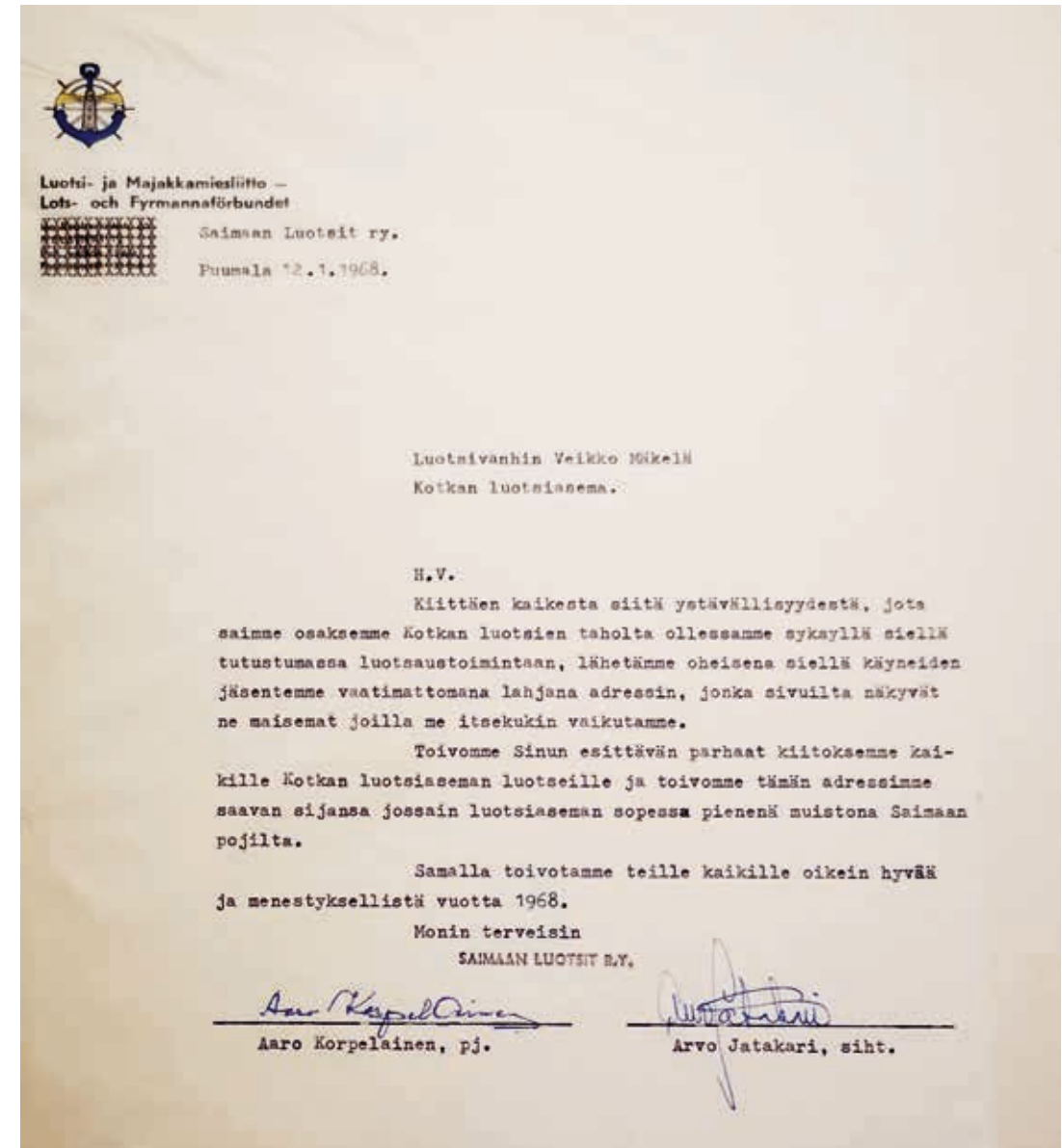
Kanavaluotseilla on tietysti oltava täydellinen kanavan paikallistuntemus ja kanavaliikenteen tuntemus. He ovatkin talven ja kevään aikana perehtyneet Saimaan kanavaan monipuolisesti ja saaneet kanavaliikenteen erikoiskoulutuksen Ruotsissa Trollhättanin kanavalla. Tämän lisäksi heillä on pitkäaikainen merikokemus ja suurimmalla osalla korkein merenkulikutkinto suoritettuna.

Luotseina toimii Saimaan kanavalla tällä hetkellä viisi henkilöä. Heidän lukumääränsä on luonnollisesti lisättävä kanavaliikenteen kasvaessa. He kuuluvat kanavan organisaatiossa liikennetoimistoon ja heidän esimiehenään toimii luotsipäällikkö.

Luotsauskysymys on Saimaan kanavalla ja siihen liittyvillä väylillä sekä Neuvostoliiton hoidossa olevalla kanavan tuloväylällä kunnossa. Alukset tulevat saamaan luotsin aina häntä tarvitessaan. Lisäksi voivat alusten päälliköt täydellä luottamuksella uskoa aluksensa heidän ohjattavakseen, sillä sekä suomalaisten, että neuvostoliittolaisten luotsien ammattitaito on korkea ja koulutus perusteellinen.”

Järviluotsit harjoittelivat Kotkassa

Syksyllä 1967 Saimaan järviluotsit kävivät harjoittelemassa Kotkassa meriluotsien matkassa, tutustuakseen käytäntöihin ja toimintamalleihin, joita ulkomaisen laivakaluston tulo Saimaalle toisi tullessaan.



Saimaan luotsit lähettivät kiitoksena Kotkan luotsiasemalle karttakirjan, missä oli oheinen kiitosviesti

Kanavaluotsi luotsaa myös Saimaalla ja rannikolla

Luotsausliikelaitoksen v 2004 syntyessä toimintaa Saimaan kanavalla muutettiin (kehitettiin) siten, että ns. järviluotsit ryhtyivät luotsaamaan myös kanavalla ja kanavaluotsit järvellä. Jo aiemmin Merenkululaitoksen aikana kanavaluotsin nimike muutettiin luotsiksi. Vanhemmat kanava- ja järviluotsit saivat jatkaa entiseen tapaansa eläköitymiseen asti, mutta nykyisin kaikki eteläisen Saimaan luotsit luotsaavat nykyisin kanavassa, eteläisen Saimaan syväväyläalueella ja talvisin rannikon eri luotsausalueilla. Aiemmin kaikki kanavaluotsit olivat ammatillisesti järjestäytyneet Suomen Laivanpäälystöliiton jäseniksi, mutta muutosten jälkeen nykyisin lähes kaikki ammatillises-

ti järjestäytyneet luotsit ovat Luotsiliiton jäseniä. Kanavalla suoritettu luotsaus on aina ollut vaativaa ja hitaampaa kuin järvi- ja rannikkoluotsaus. Kun luotsauskorvaus on perustunut luotsausmatkaan, on ollut selvää, että tasa-arvoinen palkkausperuste ei ole toteutunut kanavaluotsauksessa. Luotsiliitto on vuosien ajan ajanut korotusta kanavaluotsauksen korvausperusteeseen ja hyvässä yhteisymmärryksessä työnantajan kanssa palkkausperusteeseen on saatu merkittävää parannusta.

Haastattelut TT
Lähteet: Merenkululaitoksen ja
Liikenneviraston arkistot ➤

Saimaan kanava 50

Ensimmäiset
Saimaan
kanavan luotsit
ylhäältä
vasemmalta
merikapteenit
Toivo ”Topi”
Turtia, Oiva
Kurppa, Pentti
Leinonen,
Ferdinand
Nyberg
(luotsipäällikkö,
ei luotsaus-
velvollisuutta),
Ahti Klemettilä
ja Heimo Hohti



Saimaan uuden kanavan ensimmäiset luotsit

Merikapteeni Toivo ”Topi” Turtia pääsi unelmatyöhönsä

Merikapteeni **Toivo Turtia** kertoo, miten aikanaan päätyi Saimaan uudelle kanavalle luotsiksi:

– Olin jo tyystin unohtanut hakemukseni, kun luotsipäälliköksi kutsuttu **Ferdinand Nyberg** – merikapteeni ja vanhempi herrasmies – soitti ja kysyi, haluanko kanavalle luotsiksi? Tämähän vastasi enemmän kuin hyvin toiveitani ja niin pääsin luotsiporukkaan ”viidenneksi mieheksi”.

– Ennen kanavaa ei kellään meistä viidestä tietääkseni ollut tekemistä luotsauksen kanssa. Olimme kaikki kauppalaivastossa perämiehinä ja joku vanhemmasta päästä oli tuurannut päällikkönä kauppalaivoissa.

Syksyllä 1967 kaikki viisi uutta kanavaluotsia määrättiin harjoittelemaan Trollhättanin kanavaan Ruotsiin, sulkuun ajoa ja muuta asiaankuuluvaa. ”Topi” kertoo:

– Kävimme Helsingissä TVH:n pääpaikassa saamassa evästystä ja sitten lensimme Göteborgiin. Sieltä matkustimme junalla Trollhättaniin, jossa 3 viikon ajan ajelimme laivojen mukana Trollhättanin kanaval-

la. Meidän oli määrä olla pitempäänkin, mutta oli tultava pois koska rahat alkoivat olla kaikilta loppu. Syynä tähän oli, että markka devalvoitiin juuri Suomesta lähtöämme edeltävänä päivänä, eikä saatu kruunuja sitä määrää kuin oli ajateltu.

– Syksyllä loka-marraskuussa muutimme kanavan uusiin rivitaloihin. Kanavaa vielä rakennettiin. Me tulevat sulkumestarit ja kanavaluotsit tutustuimme tulevaan vesiväylään ja kanavan rakenteisiin parhaamme mukaan sekä kuuntelimme luentoja, Topi muistelee.

– Minulla oli yliperämiehen kirja, muut olivat merikapteeneita. Myöhemmin kävin merikapteeniluokan Kotkassa, virkavapaalla 1975–76.

”Minkä miekka on katkaissut, sen ystävyys on yhdistänyt”

Kohokohta nuorelle kanavaluotsille oli Saimaan kanavan juhlallinen avajaistilaisuus, mitä juhlistettiin korkeilla valtiollisilla edustuksilla. Kanavan avasi juhlallisesti tietenkin hankkeen primus motor; Tasavallan presidentti Urho Kekkonen 5. 8. 1968. Juhla-

kuva: Liikennevirasto, Karl-Gustav Roos, Foto-Roos



SNTL:n Merilaivastoministeri Bakajev puhumassa S/S Kastelholman kannella Saimaan kanavan avajaisissa

tilaisuudesta Toivo Turtia on tehnyt päiväkirjamerkinnän:

– 1968 kanavan avaus: Kanavan virallinen avaus oli 5.8.1968. Presidentti Urho Kekkonen saapui m/s Kastelholmalla Mustolan sulkuun. Sulun yli oli pingotettu sinivalkea kangasnauha. Kun laiva oli ylävesissä, Kekkonen – ruskettunut, jäntevä, kalju, vanha mies – leikkasi saksilla nauhan poikki lausuen; ”minkä miekka on katkaissut, sen ystävyys on yhdistänyt”.

Tilaisuutta sulun reunalla seuranneet saivat kukin n.10 cm palasen tätä nauhaa, meilläkin se taitaa olla tallella jossakin.

– Tätä ennen, ensimmäinen laiva tuli mereltä kanavalle jo 20.5. Se oli m/s Bore IX, päällikkönä Kalevi Grönroos. Kanavaluotsit Heimo Hohti ja Ahti Klemettilä olivat mukana, kun se tuli mereltä Juustilan eli Brusnitchnoen alasatamaan. Se näytti todella suurelta alukselta siellä sulun suulla. Sitten aloimme luotsata laivaa aakkosjärjestyksessä sulunväli kerrallaan.

– Minulle sattui 19 km:n väli Pälli – Soskua. Jonkun matkan päästä Nuijamaan järven pohjoisrannasta kanavan itärantaan on rakennettu Suikin laituri. Harjoituksen vuoksi kiinnityttiin myös siihen, sitten jatkettiin välittömästi matkaa Saimaata kohti. Laivaa ohjattiin täysin luotsin komentojen mukaan. Laivalla oli arvovaltainen kutsuvierasjoukko TVH:n pääjohtajasta alkaen. Mukana oli myös eräs kanavan teknisistä yleissuunnittelijoista, **Seppo Koivupuro**.

Hänestä sittemmin tuli kanavapäällikkö. Tuo ensimmäinen kanavamatka meni erittäin hyvin, myös minun osuuteni. Tosin Nuijamaan kallioleikkauksen yli vedetty sähkökaapeli oli liian matalalla ja se veti takamaston ylimmän lampun alas. Onneksi ei tullut muita vahinkoja. M/s Bore IX lastasi sitten selluloosaa Kaukopäässä, ja teimme sillä harjoitusajoja parin viikon ajan.

– Ensimmäisiä rahtilaivoja tänä vuonna olivat itänaapurin ST 801- tyyppiset, noin 800 tonnin puutavaralaivat. Kohta tulivat Suomessa rakennetut Belomorsky- tyyppiset alukset ja jonkin vuoden perästä Ladoga- tyyppin laivat. Tässä oli jo keulapotkuri. Pikkuhiljaa tulivat myös saksalaiset ja hollantilaiset. Haasteellisia, sulun kokoisia laivoja olivat virolaiset; Viirelaid, Kessulaid jne.

Kanavan talviseisokin aikana moni luotsi siirtyi talveksi kauppalaivoihin

Toivo Turtia muistelee lisää vuosistaan kanavalla, Topi seilasi viitenä talvena kauppalaivoilla:

– Liikenne kanavalla kasvoi hiljakseen. Vuonna 1972 uusi tuontiartikkeli Mustolan satamaan olivat maa-kaasuputket, kun venäläiset rakensivat kaasuputkea Suomeen, joka alittaa kanavan 36 km kohdalla.

Yksi putkia kuljettavista laivoista oli m/s Wim. Sen päällikkö, **Seppo Kujala** sai minut puhuttua talveksi tilalleen päälliköksi. Itse hän lähti isompaan laivaan, muistaakseni m/s Hanna nimiseen laivaan. Pestauduin m/s Wimiin Lappeenrannassa 19.12 – 72. Lähdimme Kemiöön lastaamaan maasälpää Puolaan vietäväksi.

Vuosi 1973 vaihtui Gdanskissa, jossa lastasimme kivihiiltä Helsinkiin. M/s Wim ajoi sitten enimmäkseen aikarahdattuna Norske Hydrolle. Porsgrunnista kuljetimme lannoitteita Aberdeniin, Lontooseen, Tanskaan jne. Viimeinen kuorma lastattiin Ruotsiin. Ennen tätä viimeistä matkaa vaimoni Marja-Liisa lensi Osloon, jota hain hänet vuokraamalla autolla Porsgrunniin laivalle. Kun urea - lasti oli purettu Uumajassa, lastattiin Örnsköldsvikissä rautapellettejä Bremaniin vietäväksi.

Laivalle oli tullut myös matkalle mukaan saamelainen merikapteeni **Matti Saijets**. Hän asuu vakituisesti Azoreilla. Matin oli määrä ottaa aluksen päällikkyyks Bremenissä. Bremenissä me sitten vaihdoimme osia ja laiva lähti Atlantin yli, Pohjois- Amerikan itärannikolle. Marja-Liisan kanssa tulimme junalla Hampurin ➤

Saimaan kanava 50

➤ kautta Travemundiin, josta sitten Hansa Expressillä Suomeen.

Yhteyshenkilönä venäläisillä jäänmurtajilla

Venäjän vallanvaihto -90 luvun alkupuolella laittoi asiat sekaisin Venäjällä, mutta yhteistoiminta Saimaan kanavalla jatkui suhteellisen jouhevasti. Toivo Turtian päiväkirja kertoo uudenlaisesta yhteistoiminnasta, kun merenkulkupiirin johto pyrki takaamaan liikenteen sujumisen.

Tänään 21.3.1994, puolenpäivän jälkeen soitti liikennetarkastaja Jouni Kokkonen ja sanoi ajatelleensa minua merenkulkupiirin yhdyshenkilöksi venäläiseen jäänmurtaja Kapitan Ismailoviin. Sanoi, että siellä tuskin kukaan osaa englantia ja minähän olen venäjäntaitoinen. ”Auttavasti,” korjasin varmuuden vuoksi. Olin lukenut lehtiartikkelin Viipurin lahden jäänmurtosopimuksesta, joten soitto ei tullut yllätyksenä. Lupauduin olevani periaatteessa käytettävissä.

M/S Bore IX
toukokuussa
1968
Nuijamaan
Kansolassa.
Tuolloin alus
oli
kymmenen
päivää tie- ja
vesirakennus
hallituksen
käytössä, kun
uutta
Saimaan
kanavaa
testattiin.



Perjantai 8.4.1994

Noin klo 0900 lähdettiin kanavakonttorista Jounin autolla Viipuria kohti. Matkaan lähti liikennetoimiston päällikkö **Harry Vaalisto**, liikennetarkastaja **Jouni Kokkonen**, tulkki **Liisa Pennanen** ja kanavaluotsi Toivo Turtia.

Passitarkastus meni kivuttomasti Nuijamaalla ja Juustilassa.

Viipurissa tapasimme hra. Abramovin sijaisen satamatoimistossa, jonka kanssa keskustelimme jäänmurtoasioita selväksi, Liisan toimiessa tulkkina. Siitä onkin aikaa, kun viimeksi olen saanut seurata virallisen tulkin työskentelyä. Oli suorastaan ihaillen kuunneltava täysin virheetöntä venäjän kieltä, nopeudessaan taisi mennä simultaanitulkkauksen puolelle?

Kävimme asuntolassa, josta Viipurin kaupunki oli hommannut huoneen Piirin edustajalle. Sitten ajoimme satamaan ja tänne jäänmurtajalle, jossa suoritettiin lyhyt esittely ja tutustuin NMT:hen ja muihin systeemeihin. Majoituin radistin hyttiin, minne lie isäntä itse joutunut? Jos siisteydessä ja asumistasossa olikaan epäilyksiä, niin ne karisivat heti kättelyssä – täysin suomalaista tasoa, ja sehän on jo paljon sanottu.

Satamajohtajan sijainen, joka meidät otti vastaan, oli muuten minulle tuttu kaveri työntöproomu Shljuzovoin



Toivo Turtia luotsaa nykyisin veneellään Puruvedellä

ajoilta 80-luvun puolelta. Nimeä en nyt muista mutta kyllä hänkin minut tuns, seikka joka oli omiaan madaltamaan kynnystä uuteen tehtävään.

Läheittäjäni taisivat olla enemmän jännittyneitä kuin itse olin, siitä miten työskentely ja asuminen noin vieraassa ympäristössä onnistuisi. Itse ”vanhana merimiehenä” tiesin, ettei olisi ylikäymättömiä ongelmia sen suhteen. Olen aika varma, että jos ei joku odottamaton taho, lähinnä ehkä byrokratian puolelta, heitä kapuloita rattaisiin, hommat hoituvat kyllä.

Täytyy sanoa, että meikäläisen jotakuinkin kohtuullinen venäjätaito poistaa suurimman osan turhista jännitteistä.

Nämä alkurivit kirjoitan Santioon menevällä väylällä klo 22 paikallista aikaa. Särjemme työläästi puolen metrin ja paikoin ahtautunutta jäätä. Merellä on sumu ja pimeä, navigoidaan hyvän Decca- tutkan avulla. Tosin tehtäviini ei kuulu navigointiin osallistuminen ja onhan niin että mitä useampi kokki sen huonompi soppa. Tai niin kuin saksalainen sanoo: ”Viele Köche verderben den Brei”.

Muu seurue poistui laivasta klo 1120 ja 1150 lähdimme liikkeelle 2,70 m syvyydellä. Ensin avasimme väylän

Viipuri – Brusnithnoe. Klo 1440 – 1445 jätimme luotsin satamaan ja jatkoimme lähelle Hallia ja sieltä tänne Santion väylälle, jossa nyt vaikeasti yritämme edetä.

Vesan Pekka soitti pari tuntia sitten i/b Jääkotkasta. Olivat Varkauteen menossa. Tulleet maanantai-illaksi Vihrevoihin, johon me saatamme sitten ensimmäisen kanavalle tulevan aluksen, joka on saksalainen m/s Sagitta. Se tulee Mustolaan turvetta lastaamaan, keskiviikkona sitten takaisin kanavalta.

28.4.1994 päättyi jäänmurtosopimus siperialaisen Kapitan Moskinin kanssa. Vaikka on Wärtsilän rakentama, osoittautui kuitenkin turhan heikkotehoiseksi noihin olosuhteisiin.

seuraava jäänmurtaja oli huomattavasti vahvempi Jurij Lisjanskij, joka sitten oli kuvassa muutaman vuoden. Itse yhdyshenkilönä vietin siellä yhteensä noin pari kuukautta.

Luonto on määrännyt kanavan liikennekauden pituuden ja rytmittänyt luotsin elämää

Ti. 15.5.90 klo 1230, +13C, ajoittain pientä sadetta, joka tekee oikein hyvää luonnolle. Tulin lounaalle kotiin. Eilen repäistiin päivänokosilta Ladoga-103:een. Se toi Assensista 1.806 tonnia tiiliä Joensuuhun. Siellä se sitten lastaa talkkia jonnekin. Ajoin sen itse sulkuihin. Mielenkiintoinen, kaikkien kiroama uusi laivatyyppi, jossa ohjauspiste on aivan edessä.

Illalla ennen puolta yötä kävin saunassa, nukuin tunnin ja pääsin Sluzovoi-137:ään. Se meni tyhjänä Mälkiältä alas. Pariin salkuun ajoin sitäkin. Siinä oli tehty 6 kk:n remontti Leningradissa; vaihdettu molemmat koneet, potkurit, akselit jne.

...01.12. 1997 klo 13.06, -18C, S-4. Vein la alas m/s Pioneerin. Päällikkönä hra **Hans Sietas**. Oli kaunis pakkaspäivä, ei jääongelmia, ruhtinaallinen aamiainen ja lounas. Koko ajan tiukkaa saksankielistä keskustelua, aiheina EU, NATO, Venäjä, Kaakkois-aasia, USA, islamilaisuhka jne. Hyvissä merkeissä päättyi sesongin viimeinen luotsaus. Nyt yöllä meni m/s Amy alas. Saimaalla on vielä Ladoga-14

Merikapteeni ja kanavaluotsi Toivo Turtia jäi ansaitulle eläkkeelle 61-vuotiaana alkusyksyllä 1999.

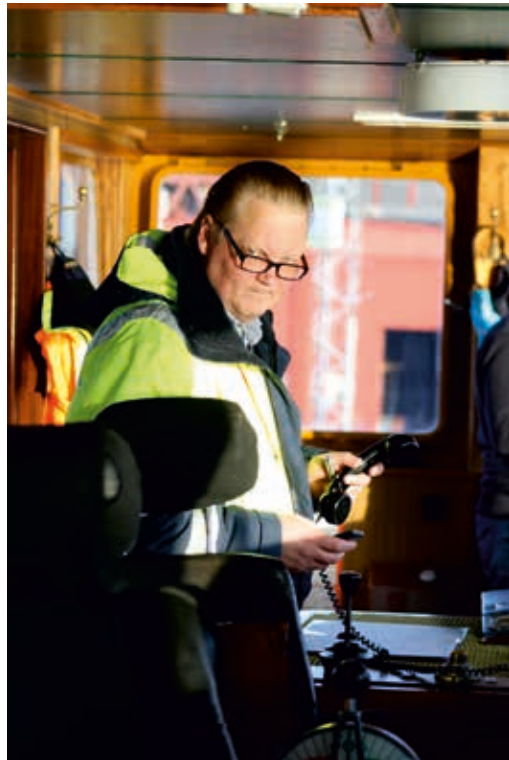
”Topi” viettää virkeitä eläkepäiviään Punkaharjulla ja lähettää vanhoille tutuille ja kollegoilleen terveiset näiden muisteluiden myötä.

Toivo Turtian muistiinpanoista ja kirjoituksesta koonnut
Tapio Tuomisto

Saimaan kanava 50

Saimaan kanavan nykyiset luotsit

Pasi Paldanus



Kuva vasemmalla: luotsi **Jone Nygren**
Kuva yllä: kanavallauotsin vaihto Mälkiällä, **Pasi Paldanius** ja **Matti Helvasto**
Kuva alla: Luotsin vaihto sulussa. **Ville Mattila** ja **Juha Sairio**
kuva: Pasi Paldanus



SAIMAAN KANAVAN LIIKENNEPÄIVYSTYS

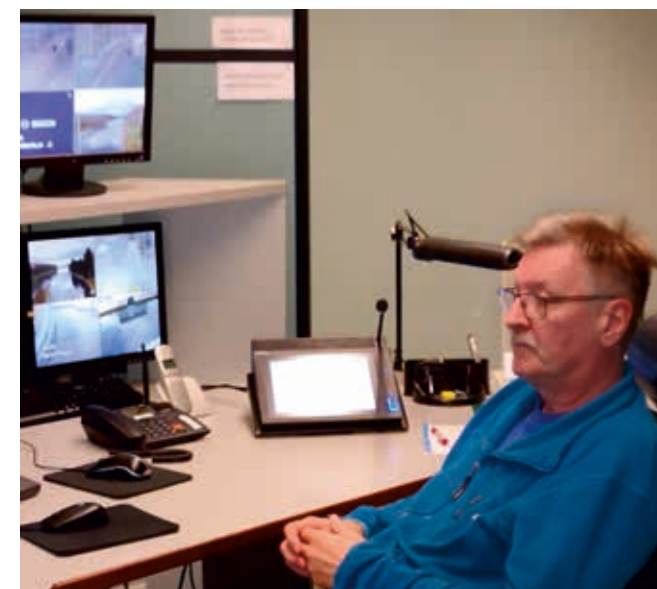
Kanavan liikenteen valvonnasta vastasi aluksi Mustolan kanavakonttorissa toiminut liikennepäivystys, joka toimi yhteistyössä luotsien ja sulkumestareiden kanssa vhf-yhteyden välityksellä. Liikennepäivystys oli eräänlainen VTS-toiminnan paikallinen edeltäjä.

Tänään Saimaan vesiliikennekeskus huolehtii koko Saimaan syväväyläalueen liikenteen valvonnasta Mälkiän VTS-keskuksen kautta.

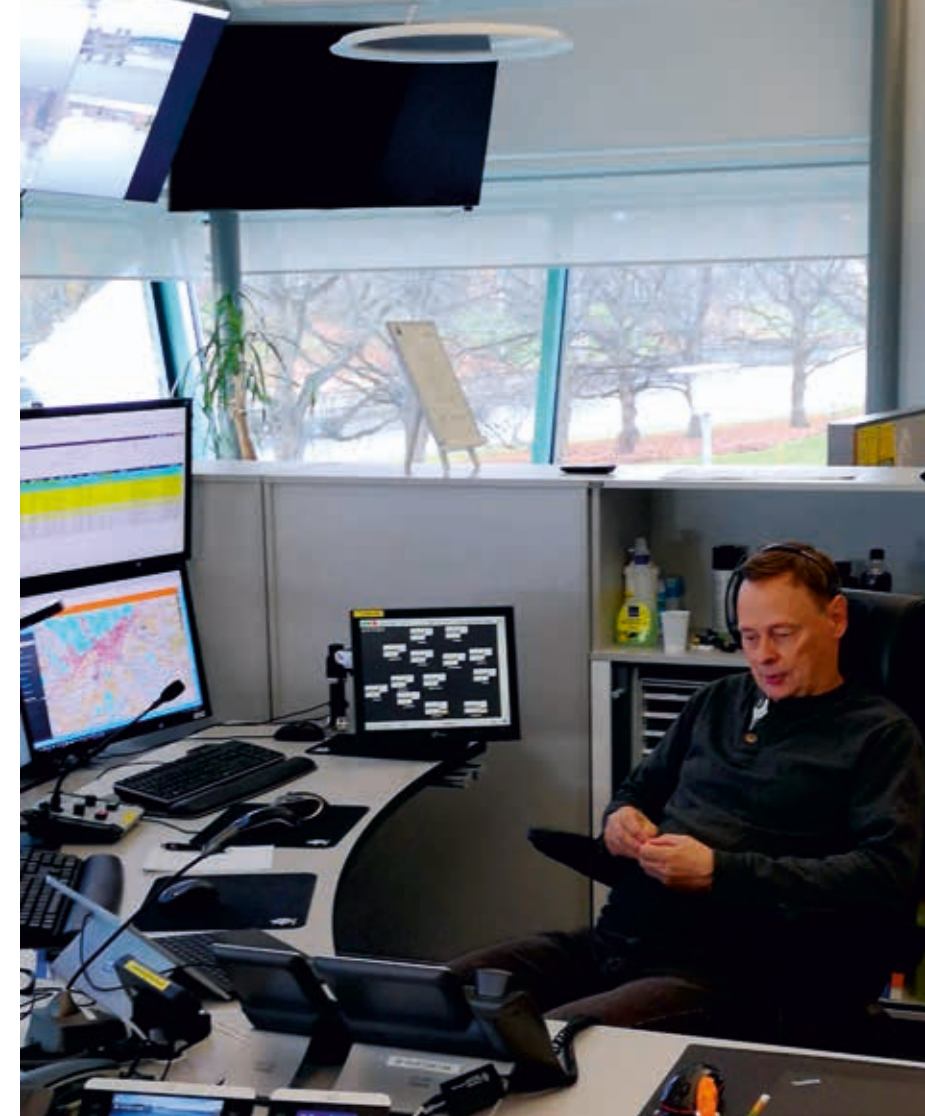
SULKUMESTARIT

Kanavan valmistuttua koulutettiin ja palkattiin sulkumestarin ammattinimikkeellä olevat henkilöt kiinteille paikoilleen sulutuksia varten. Vuokra-alueella oleville suluille siirryttiin autoilla ja sulkumestari **Timo Ukkonen** kertoo kuinka viimeistään ajotavasta huomasi saapuneensa vuokra-alueen puolelle. Nykyisin sulkumestarit työskentelevät vain Mälkiällä VTS-keskuksen yhteydessä olevasta sulkujen etäkäyttöpisteestä käsin.

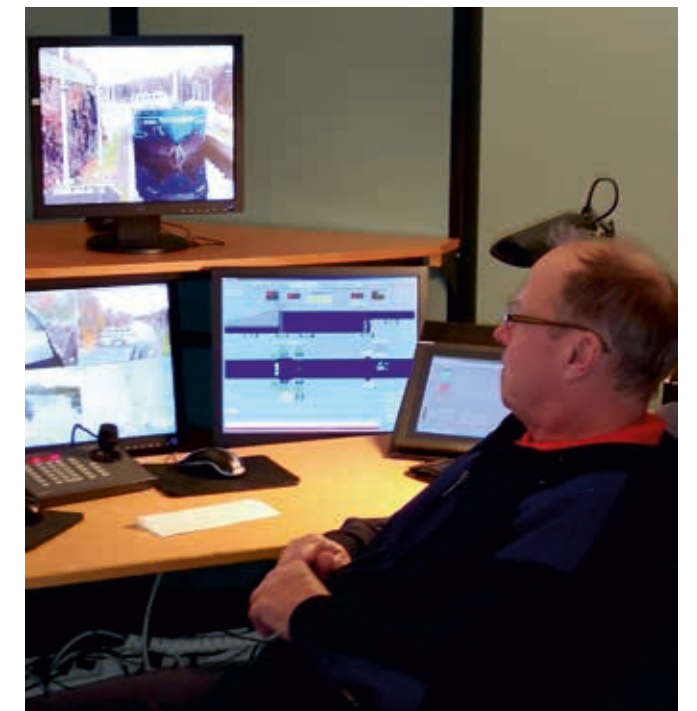
Sulkumestarit **Jarmo Kouvo** ja Timo Ukkonen ovat viihtyneet työssään ja ovat tyytyväisiä nykyiseen toimintamalliin, eikä kumpikaan kaipaa entisaikojen ajorallia vuokra-alueen suluille.



sulkumestari Jarmo Kouvo on toiminut tehtävissään vuodesta 1974 lähtien.



Saimaan VTS- päällikkö **Kari Jämsen**



Timo Ukkonen on toiminut sulkumestarina kanavalla vuodesta 1982 lähtien



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

KEMIN SATAMA
Port of Kemi

**Väylä
Pohjois-
Kalottiin**

Ajoksentie 748, 94900 Kemi
Puh. +358 (0) 16 258 100
www.portofkemi.fi

PORT OF KOKKOLA
Suomen kaivannaisteollisuuden suurin Satama.

- Kolmen sataman Satama
- All Weather Terminal (AWT)
- Junavaununkaatoalaiteterminaali (RWTTI)

www.portofkokkola.fi

**PORT OF
KALAJOKI**

Saimaan kanava 50



Saimaan kanavalle on kehittynyt myös säännöllinen ja suosittu risteilyliikenne. "Orivesi", "Kristina Brahe" ja "Carelia" ovat monelle Lappeenranta-Viipuri risteilyvieraille tuttuja laivoja. Moni nykyinen ja eläkkeelle jäänyt luotsi on kipparoinut näitä laivoja. Kuvassa eläkkeellä oleva luotsineuvos **Juha Tulimaa** päällikkönä ja luotsivanhin **Jukka Niiranen** luotsina ms Careliassa Mustolan sulussa kesällä 2016.

Rtowing oy

MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652



Susitnajoen rannalla
Matias, Ilkka, Matti ja
Lasse.

Teksti ja kuvat Lasse Turunen

Luotsit Alaskassa

Kuullessaan sanan ”Alaska”, monelle tulee varmaan-kin mieleen erämaa, lumi, jää, kullanhuuhdonta ja karhut. Minun mieleeni hiipii suuret lohet.

Olen harrastanut vapaa-ajan kalastusta koko ikäni. Viimeiset parikymmentä vuotta on tullut koluttua

Lapin jokia kerran kesässä. Nälkä kasvaa syödessä ja viitisen vuotta sitten aloin haaveilla matkasta Alaskan tai Kanadan lohijoille.

Alaskaan on tarjolla monenlaisia kalastusmatkoja. Pääasiassa niissä keskitytään pelkästään kalastamiseen ➤



Kuva: Talkeetnan pääkatu.
Kuva viereisellä sivulla: Paikallinen alko.

- jossain leirissä, kaukana sivistyksestä. Lisäksi ne ovat melko kalliita täysihoitoineen.

Ajatuksissani oli enemmän omatoiminen kalastus ja myös aikaa seutuun tutustumiseen.

Kesällä 2017 aloitin loputtomalta tuntuvalta surffaamisen netissä hakien kaikkea mahdollista tietoa kalastamisesta Alaskassa. Ajankohta, lennot, majoitus, kalastusluvut, kalapaikat yms. Vietin loppukesän ja syksyn aikana kymmeniä tunteja tietokoneen ääressä. Infoa löytyi valtavat määrät.

Lopulta valitsin määränpääksi Talkeetna nimisen kylän, koska sieltä löytyi sopivaa majoitusta ja lohijoet olivat helposti saavutettavissa. Talkeetna sijaitsee suuren Susitna riverin rannalla, noin 200 kilometriä Anchoragesta pohjoiseen. 50 km:n säteellä on toista kymmentä sivujokea (creek), joihin lohett nousevat kutemaan.

Koska en halunnut tehdä reissua yksin, niin seuraavaksi piti kysellä matkaseuraa. Kollegani **Matti Jerkkola** ilmoittautui välittömästi mukaan poikansa **Matiaksen** kanssa. Neljänneksi mukaan lähti Jerkkolan kalakaveri, metsäkoneyrittäjä **Ilkka Kolppanen**.

Tammikuussa pidimme ”kalakerhon” kokouksen, jossa päätimme ajankohdaksi heinäkuun puolenvälin ja varasimme lennot Icelandairilta, koska se oli nopein ja vaivattomin tapa matkustaa. Muitakin vaihtoehtoja oli

paljon, mutta lentoajat ja välipysähdysten määrä oli ylivoimainen islantilaisten eduksi. Eikä hintaerokkaan ollut satasta enempää. Kevään aikana sain varattua meille asiallisen mökin läheltä Talkeetnaa. Varasimme vuokra-auton valmiiksi lentokentälle, hoidimme ESTA matkustusluvut ja ostimme netin kautta kalastusluvut. Kaikki hoitui vaivattomasti.

Tapasimme keskiviikkona 11.7.2018 Helsingin lentoasemalla josta lento Reykjavikiin lähti iltapäivällä tunnin myöhässä. Onneksemme lento Islannista Alaskaan oli myös hiukan myöhässä ja koneen vaihto sujui ongelmitta. Perillä Anchoragesta olimme klo 17 aikaan ja aikaeron (-11h) takia vain pari tuntia enemmän kuin lähdetäessä Suomesta. Matkatavaratkin löysivät perille. Jopa 1,7 m pitkä muoviputki, jonne olimme pakanneet kaikkien vavat.

Autovuokraamo löytyi helposti ja pienten selvitysten jälkeen saimme auton. Jenkeissä ei ole yhdistettyä debit/credit korttia ja aluksi maksutapahtumaa ei voitu hyväksyä. Olisi pitänyt olla creditcard. Onneksi naapuritiskiltä löytyi henkilö, joka osasi hoitaa maksun tietokoneelta. Olimme myös varautuneet autoliiton suositusten mukaan kansainvälisillä ajokorteilla, mutta niitä ei tarvittu missään vaiheessa.

Lentokentältä suuntasimme suureen Walmart myymälään tekemään tarvittavat hankinnat. Samalla poikesimme alkoholikauppaan ja Ilkan (48v) maksaessa

ostoksia, myyjä kysyi häneltä henkilöllisyystodistusta. Ilkka näytti passinsa ja seuraavaksi myyjä kysyi, että olemmeko samaa porukkaa ja niin minäkin (55v) jouduin näyttämään paperit. Myöhemmin meille selvisi, että Alaskassa joutuu kaikki näyttämään ajokorttinsa ostaessaan alkoholia. Jos kortissa on merkintä rattijuopumuksesta, ei alkoholia myydä. Ostosten jälkeen lähdimme ajelemaan Parks Highwaytä kohti Talkeetnaa. Matkalla sain ovikoodin mökkiin ja illalla kymmenen aikaan saavuimme perille väsyneinä, mutta tyytyväisinä.

TALKEETNA

Talkeetna on saanut nimensä Intiaanien kielen sanasta K'Dalkitnu, joka tarkoittaa ”paljon jokia”. Se on perustettu aikoinaan kaivoskyläksi jo ennen Anchoragen syntymä. Kylän asukasluku v 2016 oli 876. Kylä koostuu lähinnä yhdestä pääkadusta, jonka varrella kaikki myymälät (souvenir) ja ravintolat sijaitsevat. Vuonna 1997 Talkeetnan valtuusto valitsi kylälle kunniapormestarin, kissan nimeltään Stubbs. Vuonna 2012 katti juhli 15v uraansa. Tämän hetken tilanne ei ole kirjoittajan tiedossa. Talkeetnan pääkatu (n 500m) päättyy suuren Susitnajoen rantaan. Maisemaa hallitsee vuorijono, jonka korkein vuori Denali (ex Mt McKinley) yltää aina yli 6 km korkeuteen.

Alue tunnetaan Susitna Valleyna. Se on valtava laakso jota joki myötäilee. Lohet nousevat Tyyneltä Valta-mereltä jokea pitkin satoja kilometrejä ja hakeutuvat kutemaan sen kymmeniin sivujokiin.

VIHDOINKIN KALAAN

Ensimmäiselle päivälle torstallei olimme varanneet opastetun kalareissun. Ajatuksena oli, että kalastuksen lomassa saisimme ongittua tarpeellista tietoa myös omatoimisesta kalastuksesta seudulla. Opas vei meidät Montana Creekille ja laskettelimme kumiveneellä pitkin jokea, pysähtyen välillä ottipaikoille. Päivän saalis oli pari 70-80 cm kuningaslohta (King salmon) haaviin ja muutama karkuutus. Kalat päästettiin takaisin koska sen hetken kalastusmääräykset eivät sallineet niiden ottamista. Lisäksi kolmihaarakoukku-

jen käyttö oli kielletty ja olimmekin vaihtaneet kaikkiin vieheisiin yksittäiset koukut. Tämä lienee osittain syynä moniin irtipäässeisiin kaloihin. Illalla ajoimme Talkeetnaan (6km) syömään ja sitten kaikki kaipasivatkin jo nukkumaan.

Perjantain vietimme kalastellen. Kävimme parilla joella useamman paikan, mutta tuloksena oli vain karkuutuksia. Itse väsytin isoa Kingiä 25 minuuttia saamatta sitä matalaan veteen ja karkasihan se lopulta. Kokemuksena hieno, mutta lopputu-

los huono. Samasta paikasta Matiakselle iski iso lohi kiinni, mutta kun se pääsi virtaan niin se oli menoa. Isä ja poika pystyivät seuraamaan sata metriä mukana, mutta sitten kala meni menojaan.

Lauantaina pidimme välipäivän kalastuksesta ja ajoimme Anchorageen. Kaupunki ei sinällään ole kovin kummoinen. Päivä kului kuitenkin nopeasti kauppvoja kierrellen ja lounastaen. Löysimme myös torin, jossa oli monia paikallisia myymässä käsitöitään.

Sunnuntai olikin sitten reissun kohokohta. Lähdimme aamulla Sheep Creekille kalaan. Aamupäivä oli hiljainen ja ainoa kala oli Ilkan pienehkö Pink Salmon. Kuljimme kohti alajuoksua ja iltapäivällä saavuimme kohtaan jossa joki tekee jyrkän mutkan. Heti mutkan jälkeen oli joessa monttu jossa huomasimme useamman ison lohen. Kalat eivät tahtoneet napata millään, mutta kun sai tarpeeksi ärsytettyä niitä räikeän värisellä uistimella niin johan alkoi tapahtua. Ensin sai Ilkka 100 cm Kingin ja tunnin päästä Matti sai 109 cm samasta paikasta. Sääntöjen mukaan kalaa ei saa nostaa ylös vedestä, joten punnitseminen ei ollut mahdollista. Tosiasia on kuitenkin, että Ilkan kala oli +10 kg ja Matilla 12-15 kg. Huimia kaloja jotka päästimme takaisin jatkamaan matkaansa, kunnes kudun jälkeen kuolevat poikastensa ravinnoksi.

Maanantaiksi olimme suunnitelleet matkan Denali Parkiin, jotta pääsisimme lähemmäksi Pohjois-Amerikan korkeinta vuorta. Sää tiedotus oli luvannut puolipilvistä ja poutaa, mutta se petti meidät pahemman kerran ja ennen perille pääsyä taivas oli harmaa ja ►



► pilvet roikkuivat niin alhaalla ettei vuoria näkynyt lainkaan. Paluumatkalla olimme ajatelleet kalastaa parilla joella, mutta into loppui tunnin jälkeen kaatosateessa. Joitakin hienoja paikkoja näkyi 500 km:n ajomatkan aikana, mutta käytännössä koko päivä meni pelastusarmeijalle.

Tiistaina kävimme kalassa parilla kauempana olevalla Creekillä, mutta tulos ei ollut hääppöinen. Joetkin olivat erilaisia eikä lohihavaintoja juuri lainkaan. Päädyimme siis hyvissä ajoin Talkeetnaan tutustumaan iltaelämään.

Keskiviikko, viimeinen kokonainen päivä Alaskassa. Menimme kylään aamupalalle Roadhouse-kahvilaan ja päädyimme samaan pöytään iäkkään sveitsiläispariskunnan kanssa. Aikamme juteltua kävi ilmi, että mies on harrastanut ikänsä vuorikiipeilyä ja käynyt 6 kertaa Denalin huipulla. Lisäksi ukko oli aikanaan maailman vanhin (66v) Mt Everestin huipulla käynyt heppu!! Matkatessa törmää kyllä mielenkiintoisiin ihmisiin. Tutustuimme myös Talkeetnaan hieman paremmin. Kiersimme parit museot, useammat matkamuisto- ja käsityökaupat sekä ihailimme joen rannasta näkyvää vuoristoa. Iltapäivällä menimme vielä Montana Creekille kalaan. Pari kuningaslohta saimme rantaan asti kuvattavaksi ja 6-7 karkasi kesken leikin. Viimei-

sen illan vietimme mökillä grillaten ja reissua miettien. Kuningaslohta oli joissa kohtalaisesti, tosin normaalia vähemmän ja nekin kutupuuhiissa. Siitä johtui ettei niitä saanut ottaa saaliiksi. Lohi on hopeanvärinen lähtiessään merestä ja väri muuttuu sitä tummemmaksi mitä lähempänä kutu on. Muut Tyynenmeren lohet (Sockeye, Coho, Chum ja Pink Salmon) olivat myöhässä normaalista nousuajastaan, joten niitä ei juuri näkynyt.

Torstaina ajelimme aamupäivällä lentokentälle ja palasimme ongelmitta Helsinkiin perjantaina puolenpäivän jälkeen.

ALASKA

Alaska on lähes kuusi kertaa Suomen kokoinen alue. Suurin osa on erämaata. Me näimme siitä vain pienen osan ja sekin pääosin asuttua aluetta. Talkeetna sijaitsee suurin piirtein Tampereen korkeudella leveysasteilla mitattuna ja sen kyllä huomaa kesäajan ilmastosta ja luonnosta.

Karhuista, joita toivoin näkeväni luonnossa, ei ollut muuta havaintoa kuin tassunjäljet ja suht koht tuore uloste joen rannalla. Hirviä näkyi tämän tästä ja valkopääkotka aina silloin tällöin.



Amerikassa kaikki on suurta.

Kuva viereisellä sivulla ylhäällä: Denali kaikessa komeudessaan.
Kuva alla: Ilkka ja 100 cm kuningaslohi.

Jokien vesi oli todella kirkasta ja voimakasvirtaista.

Hintataso Alaskassa on kutakuinkin sama kuin Suomessa. Poikkeuksena tietysti polttoaineen hinta, joka on puolet meidän hinnasta. Mökki oli tasoonsa nähden kallis (1500 \$). Kaikki tarvittava löytyi, mutta saman tasoisen mökin saa Suomessa alle 800 \$.

Yhteydenpito Suomeen hoitui helposti 6 GB Data prepaid kortilla (45 \$). Teini-ikäiselle Matiakselle oma kortti (minkähän takia?) ja samanlainen kortti meille äijille, joka jaettiin wi-fillä omille puhelimille. Puhelut

ja viestit välittyivät näppärästi WhatsAppin kautta.

Matka oli monen vuoden haave ja nyt se on toteutettu. Reissu oli kalastuksen kannalta hyvä, mutta ei erinomainen. Jos olisimme menneet pari viikkoa myöhemmin, joet olisivat olleet luultavasti täynnä kalaa. Tosin kuningaslohen kutu olisi ollut jo ohi ja isoimmat kalat jääneet saamatta.

Niille, jotka haaveilevat kalareissusta Alaskaan, voin kertoa sen olevan elämyksen arvoinen.

Kireitä siimoja!





LUOTSILIITON LIITTOKOKOUS LUOTSILIITTO 100 VUOTTA

Luotsiliiton liittokokous järjestettiin juhluvuoden kunniaksi Kalastajatorpalla Helsingissä 6. päivä huhtikuuta. Puheenjohtaja **Antti Rautava** avasi kokouksen klo 13.00 ja toivotti runsaslukuisen jäsenkunnan tervetulleeksi liittokokoukseen sekä myöhemmin illalla Luotsiliiton 100 vuotis-juhlaillalliselle. Kuluva vuosi ei suoritettu henkilövalintoja, eikä jäsenmaksuihin tai liiton toimihenkilöiden palkkioihin tehty muutoksia.

Luotsiliiton pitkäaikainen toiminnanjohtaja **Max Gustafsson** oli ilmoittanut lopettavansa toiminnanjohtajan tehtävät tähän vuoteen ja puheenjohtaja Rautava kiitti Maxia hänen panoksestaan liiton toiminnassa ja kävi läpi Maxin työhistoriaa laivoissa, luotsina Orregrundissa ja Kotkassa, sekä 15 vuotta kestäneestä liiton toiminnanjohtajan työstä. **Tapio Tuomisto** oli lupautunut jatkamaan toiminnanjohtajan tehtäviä toistaiseksi. Liittokokous keskeytettiin klo 16 juhlaillallisen vuoksi ja jatkettiin seuraavana aamuna klo 10.00.



” Naisten malja! Toast for the ladies ”

Liiton puheenjohtaja Antti Rautava toivotti tervetulleeksi juhlatilaisuuteen ministeri **Anne Bernerin** ja muut kutsuvieraat, sekä ulkomaisten luotsijärjestöjen edustajat. Rautava valotti puheessaan liiton alkuaikoja ja syntyvaiheita itsenäisyytemme alun myrskyistä tämän päivän haasteisiin.

– Merenkulku muuttuu ja luotsaaminen muuttuu. Meidän on syytä katsoa tulevaisuuteen luottavaisina, avoimina, uteliaina ja oppimishaluisina. Turvaamme tulevaisuutemme parhaiten niin, että olemme aktiivisia, otamme selvää, miten digitalisaatiosta saadaan paras hyöty irti ja miten meidän erikoisosaamisemme pystytään hyödyntämään merenkulussa.

Rautava huomioi puheessaan myös merimiesten ja luotsien kotijoukot, jotka pyörittävät elämän arkea, kuinka luotsinkin elämä olisi ankeaa ilman vaimoja, avovaimoja, tyttöystäviä ja ylipäättään kotijoukkoja.

– Kiitos Kia, kiitos kotijoukot. Arvoisa juhlaväki: Naisten malja! Toast for the ladies!

Puheenjohtaja toivotti kaikille miellyttävää, mukavaa ja antoisaa iltaa, kohottaen vielä yhteisen maljan 100-vuotiaalle Luotsiliitolle.

Vastauspuheessaan ministeri Anne Berner kiitti luotsia ja Luotsiliittoa tärkeästä työstämme merenkulun turvaajina.

– Haluan heti aluksi onnitella sekä samanaikaisesti kiittää Luotsiliittoa ja sen jäseniä sadan vuoden taipaleesta suomalaisen merenkulun turvallisuuden ylläpitämisestä ja kehittämisestä.

Ministeri Berner kiinnitti puheessaan myös huomiota rannikkomme vaativiin merenkulullisiin haasteisiin ja luotsien työhön vaikeissa olosuhteissa.

– Luotsit ovat kuitenkin valmiina avustamaan aluksia vuorokauden ajasta riippumatta, kaikkina vuodenaikoina. Voin ylpeydellä todeta, että haastavissa olosuhteissa työskentelevät luotsimme ovat alansa huippuja koko maailmassa.



TT



Leettari

- yksi kirja ja miten se tehtiin

Elettiin toukokuun alkua vuonna 2017, kun Tapio Tuomisto otti yhteyttä ja kyseli, olisiko minulla mahdollisuutta ja kiinnostusta auttaa Luotsiliittoa kirjan tekemisessä, 2000-luvun tapahtumien kokoamisessa aiempien historiakirjojen jatkoksi. Elettiin huhtikuun alkua vuonna 2018, kun Leettari julkistettiin Luotsiliiton 100-vuotisjuhlassa Helsingin Kalastajatorpalla. Juhlissa laitoin kirjoja pusseihin kutsuvieraille jaettavaksi, olin yhdessä Juha Tulimaan kanssa Peter Nymanin haastateltavana kirjasta. Ja pääsin osalliseksi hienosta, arvokkaasta ja samalla leppoisasta juhlasta.

Melkein vuosi siis kului. Itse asiassa ylikin: Juha Tulimaa oli jo aiemmin kirjoittanut omaa osuuttaan, Luotsiliiton tekemisistä, historiasta, kansainvälisistä suhteista. Ja jo aiemmin Luotsiliitto oli päättänyt laittaa kansien väliin 2000-luvun tapahtumat.

Ei ole hätäisen miehen hommaa kirjankaan tekeminen.

Luotseja, tarinoita, kuvia

Jo toukokuun palaverissa kävi selväksi, että 2000-luku on ollut Luotsiliitolle rajujen muutosten aikaa. Luotsauskiistaa, työehtosopimuksia, kiistoja työnantajien kanssa, tekniikan kehittymistä. Aineistoa oli. Siitäkin puhuttiin keväällä 2017, ettei kirjasta haluta koostetta liiton hallinnosta ja referaattia kokousten päätöksistä.

Kun kyse on 100-vuotishistoriikista, vuosisata piti toki näkyä kirjassa, mutta aiempien vuosikymmenten tapahtumat on jo kirjattu. Ne päätettiin kertoa lyhyesti ja tiiviisti.

Tuomiston mukaan olisi siis hyvä, että kirjassa kerrottaisiin luotseista sekä luotsin työstä ja myös vapaa-ajasta monipuolisesti; monen ihmisen suulla, monen luotsin näkemysten kautta, monelta alueelta. Kuvia päätettiin käyttää paljon. Onneksi niitäkin on.



Työmarkkinoiden käänteet ovat olleet Luotsiliitolle isoja juttuja 2000-luvulla, mutta jo alussa päätettiin, ettei niistä pidä kirjoittaa liikaa. Kun työmarkkinat eivät ole aina elämän iloisimpia areenoita, niihin keskittymisestä tulisi kirjasta aika kielteinen. Halusimme mukaan paljon myönteisiä asioita liitosta, luotseista, työstä ja vapaa-ajasta.

Juha Tulimaan teksti oli hyvä lähtökohta: se tiivisti tapahtumat, liiton toiminnan, kansainväliset suhteet. Lisäksi haluttiin tarinoita, anekdootteja, arkea ja juhlaa. Luotsiliiton, mutta ennen kaikkea luotsien elämää.

Aika velikultia

Luotsiliitto ja luotsien työ oli minulle, sisävesien ja soutuveneiden pojalle, aika vierasta. Oma kokemusta merenkulusta oli lähinnä 1970-luvulla alumiinisesta Kello-veneestä ja 10 hevosvoimaisesta Evinrudesta, sekä myöhemmin soutuveneestä ja 4 hevosvoiman Yamahasta ja sähköperämoottorista, sisävesillä. Työelämästä toki vähän enemmän, myös ay-toiminnasta, liittovaltuuston kolmen kauden ja kahden työpaikan pääluottamusmiehen verran.

Mutta äkkiäpäsi aihe vei mennessään.

Tapsalta sain aineistoa kilokaupalla: aiemmat historiikit, muita kirjoja, Luotsi ja Majakka -lehtiä, kymmeniä lehtileikkeitä. Kesä 2017 kului mökillä kirjaa ja mökkihommia tehden. Kiitos internetin ja sujuvien mobiiliyh-teyksien lisätietoa sai Savoinkin pienen järven rannalle. Kävi kuten silloin käy kun innostuu: tekstiä tuli. Ja syksyn myötä kotona Lappeenrannassa tuli vain lisää.

Välillä olimme Tapsan ja kirjan taittaneen Kaisa Elomaan kanssa yhteyksissä. Käytiin läpi, mistä olin kirjoittanut, mistä saa kuvitusta, mistä saa lisää jutun aihetta, mitä kirjaan otetaan, mitä jätetään pois. Kirjan sisältö muuttui koko ajan, ja luotsien omat kertomukset tulivat tärkeämmiksi.

► Tapsa pyysi luotseilta tarinoita. Ja niitä tuli. Kirjan ja kirjoittajan kannalta suureksi onneksi.

Toivottavasti ne näkyvät kirjassa kuten minä ne koin: hauskoina, avartavina, joskus pirullisina, joskus hupaisinakin sattumuksina. Tarinoita, jotka kertovat luotsin työn olevan paljon muutakin kuin luotsaamista. Aika moni tarina kertoo, että luotsit eivät ole lasiin sylkeneet – ainakaan omaansa. Mutta kun kuppia on otettu, ei lasissa ole ollut rähinäviinaa, vaan on saavutettu tuo olotila, jossa ajatus lentää, kieli on kepeä, sanat sutjakkaat, luovuus loistaa. Paljon tarinoita, joiden perusteella luotseista voi sanoa kuten Väinö Linna Tuntemattomassa sotilaassa: aika velikultia.

Omat rakkaat: delete

Aineiston hankkiminen ja kirjoittaminen jatkuivat syksyn 2017. Aiheet ja lukujen otsikot alkoivat täsmen-tyä ja rakenne selkiytyä. Loka-marraskuussa alkoi olla jo tekstien editointia. Yritin käydä läpi tekstit lukijan kannalta. ”Kill your darlings” on hyvä ohje. Omasta mielestä ihan ainutlaatuisen oivaltavia tekstipätkiä lensi bittien taivaaseen, osa varmaan alakerrankin puolelle. Delete-näppäin oli kovassa käytössä.

Viisautta oli se, että Luotsiliitto ehdotti kirjan tekemistä hyvissä ajoin. Se antoi aikaa. Toki tietojen hankkiminen, niiden jäsentely ja kirjoittaminen vie oman aikansa. Mutta tärkeää on, että välillä ehtii vetää henkeä, pitää tauko, lukea mitä on tehnyt, miettiä mitä olisi kannattanut tehdä ja mitä pitää tehdä – ja mitä olisi kannattanut jättää tekemättä. Ottaa etäisyyttä työhön, pohtia tekstin lisäksi kuvitusta, rakennetta, otsikointia, painopisteitä, tekstien tasapainoa, kokonaisuutta. Ja lukijaa.

Kun on aikaa, tulee kiire

Kirja ei ole vain tekstit ja kuvat. Ulkoasun suunnittelu ja taittaminen ovat ammattilaisen osaamista ja aikaa vaativaa työtä. Kirjan fyysinen koko pitää päättää, pohtia paperi, miettiä fontit ja pistekoot, kuvitus, sen sijoittelu; siinäkin lukijaa ajatellen. Miten saada kirjasta sellainen, että siihen on kiva tarttua, että sitä voi lukea keskittyneesti tai vaikka vain selaillen, että silmälle on monta kohta mihin katsoa, että kirja houkuttelee.

Marraskuun puolivälissä pidimme Tapio Tuomiston ja Kaisa Elomaan kanssa palaverin, jossa taitto ja ulkoasu alkoivat hahmottua, aineiston mukaiseksi.

Digitalisaatiosta oli apua. Aineistot olivat pilvipalvelussa, jossa kaikki pääsivät niitä katsomaan.

Onneksi oli siis aikaa. Sehän tarkoittaa usein sitä, että voi tulla kiire. Niin tuli.

Viimeinen rutistus - taitto, ulkoasun viimeistely, kuvatekstien viimeistely, otsikoiden tarkistus, lukujen johdantojen tekeminen - oli aika kiireinen. Painon aikataulu painoi päälle, samoin Luotsiliiton juhlat. Takarajasta ei voinut lipsua.

Ja niinhän projekti – jos kömpelöä vertausta käyttää – saapui satamaan, ja me Kalastajatorpalle.

Mukavaa oli tehdä. Yhteistyö Luotsiliiton – varsinkin Tapio Tuomiston mutta myös puheenjohtaja Antti Rautavan ja monien, monien muiden – kanssa oli mukavaa, rentoa, osaavaa, mutkatonta.

Yritettiin tehdä kirja luotseille. Luotsit päättävät, miten onnistuimme.

Antti Rinkinen

LUOTSIVENEONNETTOMUUS JÄTTÄÄ PYSYVÄN JÄLJEN AMMATTIVENEISIIN JA FINNPILOTIIN

Luotsaustyössä turvallisuudella on hyvin keskeinen rooli ja turvallisuus onkin yksi kolmesta arvostamme. Pitkän kehittämistyön tuloksena tapaturmataajuutemme kestävät jo nykyisellään hyvin vertailun merenkulun ja vesiliikennettä palvelevan toimialan taa-juuslukuihin. Toimintamme ei muutenkaan perustu vähimmäisvaatimusten noudattamiseen, vaan kalustossa ja toiminnassa on pyritty huomioimaan haastava toimintaympäristö ja siinä tunnistetut riskit.

Joulukuussa 2018 tapahtunut, kahden työntekijämme kuolemaan johtanut luotsiveneonnettomuus pysäytti-kin organisaatiomme täysin ja asetti työturvallisuutemme kyseenalaiseksi perustoja myöten. Heti ensimmäisestä hälytysviestistä käynnistyi välittömästi jokaisen työntekijämme mielessä tapahtuneen analysointi; miten onnettomuus pääsi tapahtumaan ja miksi kaikki turvajärjestelyt pettivät, vaikkei onnettomuushetken sää ollut lähelläkään veneen suunnittelurajoja? Yli 50 000 tuntia käyttämämme venetyyppi oli tarkoitettu toimintaan neljän metrin merkitsevällä aallonkorkeudella, joka tarkoittaa noin seitsemän metrin korkuisia yksittäisiä aaltoja. Onnettomuushetken merkitsevä aallonkorkeus oli 1,6 m.

Onnettomuuden jälkeisenä päivänä Emäsalossa pidetyssä sisäisessä kriisikokouksessa luotsi kertoi havainneensa ennen veneen kaatumista laivan kannelta käsin huomattavan ison ja terävän näköisen peräaallon. Kokouksessa muodostuikin välittömästi oletamus siitä, että erittäin tehokkaalla peräsimellä varustetun laivan kääntyminen vaikutti merkittävästi aallonmuodostukseen. Kyseistä perävanaa on sittemmin tutkittu Finnpiilotissa dronekuvauksen avulla. Veneen tarkastaneen VTT Expert Services Oy:n mukaan murtuvat aallot ovat mille tahansa veneelle vaarallisia. Normaalitylanteessa sellaisia ei ilmene Emäsalon luotsipaikan kaltaisissa vedensyvyyksissä, mutta voimakas kääntyvän aluksen perävana vaikuttaa muuttaneen tilanteen.

Onnettomuushetkellä merellä oli liikkeellä kahden eri suunnan aaltoja. Käännöksen tehneen laivan perä-

vanasta tehtiin CFD-analyysi Buksér og Bergingin toimeksiantona. Aluksen propulsiossa ja perän muodoissa on selviä perävanaa voimistavia tekijöitä. Analyysin tehneet Norjan DVNGL:n specialistit kertoivat myös kahden eri suunnan aallon olevan tekijä, joka lisää todennäköisyyttä murtuvien aaltojen syntymiseen. Myös vallinneiden aaltojen taajuus tuki ilmiön syntymistä.

Veneen propulsio on myös mahdollisesti vaikuttanut veneeseen sitä kallistavasti. Laivan suojan väistyessä kallistuneeseen veneeseen vaikuttivat seuraavana styyrpuurin puolelta päälle tulleet tuuli ja aallot. Kaatumiseen vaikuttivat siis luultavasti lopulta useat eri osatekijät, jotka muodostivat ketjureaktion, joka vei veneen kyljelleen saakka.

Onnettomuuden myötä on syntynyt paljon uutta tietoa, jota meillä ei aiemmin ollut. Esimerkiksi riskiä siitä, että vene voisi todellisuudessa kaatua meidän käytössämme, ei ollut tunnistettu. Uudet tiedot ovat johtaneet välittömiin muutoksiin. Heti onnettomuuden jälkeen otimme turvallisuuskäytännön, jossa vene ei ole 50 metriä lähempänä laivan perää. Veneen on myös siirryttävä kokonaan perävanan ulkopuolelle ennen kuin luotsinotto- ja jättötilanteen vaatima laivan kääntäminen aloitetaan. Tämän muutoksen lisäksi teimme useita muutoksia veneisiin, ohjeisiimme sekä henkilöstön turvallisuuskoulutukseen. Kaikki nämä auttavat meitä estämään vastaavan onnettomuuden toteutumisen tulevaisuudessa.

Vene ylitti ne vaatimukset, joiden mukaan luotsiveneet on Pohjoismaissa jo pitkään rakennettu. Hätäpoistumistiet puolestaan eivät kuulu veneiden vaatimuksiin. Niiden tarve ei myöskään ollut noussut esiin yhtiön omissa, veneen valmistajan, katsastajien, pelastuskouluttajien, veneen sertifioijien tai muiden vastaavien veneitä operoivien organisaatioiden havainnoissa. Nyt hätäpoistumistiet on asennettu 24 nopeaan veneeseemme ja lisäämme ne vuonna 2019 myös 28 jäissä kulkevaan kutteriimme.

LUOTSILLE KUNNIAMERKKEJÄ

Tasavallan presidentti ritarikuntien suurmestarina on myöntänyt seuraaville luotseille Suomen Leijonan ansioristit

Hahtonen Kaj, luotsi, Oulu

Paavola Esko, luotsi, Kokkola

Suomalainen Kari, luotsi, Turku





Joulun aikaa
rauhaisaa,
vuotta hyvää
alkavaa!

Fridfull jul och
gott nytt år!

OY FINNPILOT PILOTAGE AB



www.finnpilot.fi

► Markkinoilla ei tällä hetkellä ole itseoikaisevaa luotsiveneemallia, jossa arjen työturvallisuus merellä olisi vaatimallamme tasolla. Esimerkkejä tästä ovat ulko-kaiteiden ja kunnollisten luotsisiltojen puute. Pyrimmekin tällä hetkellä kehittämään työturvallisen ja samalla itseoikaisevan luotsiveneen konseptin yhdessä veneenrakennuksen ammattilaisten kanssa.

On erittäin vaikeaa hyväksyä sitä, ettei organisaatiomme turvallisuusarvoista huolimatta kyennyt ennakoidaan tapahtumaketjua tai poistamaan kohtalokasta riskiä ajoissa. Samoin tuntuu hyvin väärältä, että pettäneisiin järjestelyihin ja toimintamalleihin pystyttiin löytämään toimivia ratkaisuja vasta sen jälkeen, kun kaksi omaa työntekijäämme menehtyi. Se on kuitenkin selvää, että tapauksesta on nyt käynnistynyt kehityskulku, jolla on potentiaalia nostaa ammattiveneiden turvallisuus uudelle tasolle. Samoin yhteisömmme turvallisuuskulttuurissa on jo nyt nähty selkeää kehitystä.

Onnettomuudessa tehty havainnot kaatuneesta veneestä poistumisen suurista haasteista ja ylösalaisin olevan veneen pelastuslauttojen käyttökeltvottomuudesta koskettavat koko ammattivenealaa kansainvälisesti, eikä näitä seikkoja vaikuta huomiodun missään. On kuvaavaa, että hätäpoistumista koskevien sääntöjen taustalla ovat tähän asti olleet vain paloturvallisuusnäkökulmat. Samoin havainnot veneidemme helposti omaksuttavien ja olennaiset turvallisuustiedot sisältävien käyttöohjeiden puutteesta koskevat koko venealaa. Tähän asti meilläkin käyttäjille on tarjottu tietoa veneistä mappitolkulla, kun olennaisimmat tiedot tulisi mahtua pariin A4-arkkiin. Finnpilot haluaa kunnioittaa vuosi sitten kuolleiden työntekijöidensä muistoa sillä, että osallistuu aktiivisesti turvallisempien veneiden suunnittelusääntöjen kehittämiseen. Muutokset vaativat moniulotteista tarkastelua, jottei yhden riskin poistaminen synnytä toista havaitsematta jäävää riskiä.

Onnettomuudesta toipuminen on ollut yhteisöllemme raskasta. Samalla kuitenkin omien ammattilaistemme



Kirjoittaja merikapteeni
Aki Marjasvaara on Finnpilot
Pilotage Oyn kuljetusjohtaja

kanssa käytyä dialogia, muodostettua analyysiä ja siitä syntyneiden korjaavien toimenpiteiden toteuttamista on leimannut korkea intensiteetti ja luja sitoutuminen. Kiitos tästä teille kaikille, hyvin harvoin tämän kaltaista resurssia pääsee johtamaan. Olemme päätyneet tapahtuneen seurauksena koettelemaan laajasti kaikkia aikaisempia työturvallisuutta koskevia oletuksiamme. Nyt käynnissä olevalla työllä ja kehittyvällä kulttuurillamme tuleekin olemaan laajat positiiviset vaikutukset omaan ja myös laajemmin luotsauksen turvallisuuteen. ■

8.12.2018 luotsiasemilla
loimusi jätkänynttilöitä
uhrien muistoksi.
Kuva Håkan Puurtinen



NESTE
Ainoa suunta on eteenpäin



Pohjoismainen Luotsitapaaminen Oulussa

EMPA:	President Stein Inge Dahn
Norway:	President Johannes Sivertsen, VP Willy Utheim
Denmark:	President Lars Sigvardt, VP Ole Riis
Sweden:	President Patrik Wikand, VP Ronny Löf
Finland:	President Antti Rautava, VP Kaj Hahtonen, SG Tapio Tuomisto

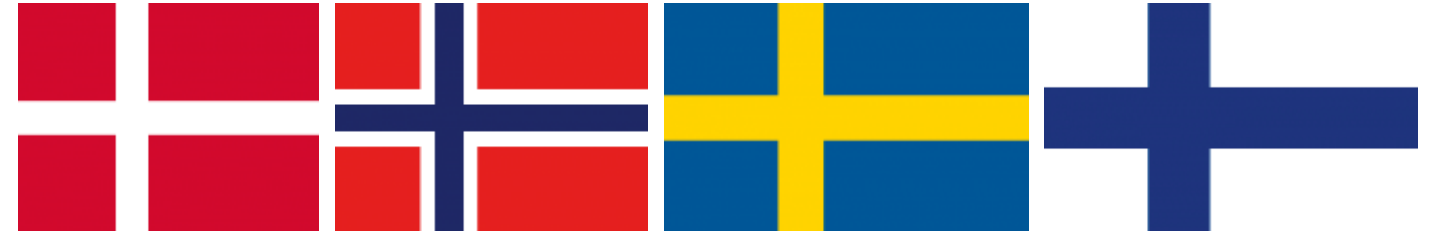
Pohjoismainen luotsitapaaminen pidettiin 1.-2.9.2018 Oulussa. Monena vuonna olemme vierailleet satamissa ja veneillä mutta tänä vuonna pidimme tarkoituksellisesti jalat kuivalla maalla koko tapaamisen ajan. Osallistujiin oli vuoden aikana tullut vain hyvin vähän muutoksia.

Totuttuun tapaan kirjoitan tähän lehteen kuumimmat ja polttavimmat asiat jokaisesta maasta. Teimme myös pitkää aikaa vertailun pohjoismaiden kesken tärkeimmistä palkkaus-, eläke- ja luotsausasioista. Nästä

lehteen taulukoitu merkittävimmät ja kiinnostavimmat asiat. Yleisesti voidaan edelleen sanoa, että kaikissa pohjoismaissa luotsaus on järjestetty hyvin. Epäkohtia ja parannettavaa löytyy lähinnä Tanskasta ja ongelmat ovat ylemmällä tasolla ja ratkaistavissa ensin poliittisesti.

Tanska:

Danish Pilot Service, aiempi ainoa Danpilotin kilpailija, on jakautunut kahteen eri yritykseen: Danish Pilot Service ja Belt Pilot. DPS toimii ainoastaan läpiluotsauksissa ”Danpilotin kilpailijana” mutta lähinnä vain suurimmille asiakkaille jotka saavat tuntuvat alennukset DPS:n käytöstä. Koko kilpailtavaa luotsausmäärää ei saada kilpailulla kilpailutettua vaikka määrä on kasvanut ja vapautuu pieen kokonaan. Belt Pilot puolestaan toimii vain satamaluotsausten parissa kuuden luotsin voimin. Erittäin mielenkiintoista on



tieto, että Danpilot omistaa nykyisin DPS:stä noin 25-32% ja Belt Pilotista noin 51%. Kilpailijoiden omistamisen lisäksi Danpilot on ostanut Skagenista agentuurin ja toimii tätä nykyä myös tällä toimialalla.

Kummankin kilpailijan venekalusto ja miehitys ovat kyseenalaisella tasolla. Veneet ovat 70-luvulta ja uusimmat 80-luvulta, kuljetuskäytössä käytetään hinaajia ja näiden miehitys on mitä sattuu. Todetun perusteella Pohjoismaiset luotsijärjestöt julkaisivat kokouksen aikana yhteispohjoismaisen julkisen kannanoton toivoen Tanskan luotsinkuljetustilanteen räikeimpien puutteiden pikaista korjaamista.

Tuntuu kummalliselta, että Tanskalaiset haluavat tällaisen luotsaustoiminnan ja näennäisen ”kilpailun” maansa aluevesille. Myös se hämmästyttää, että viranomaiset tai esim. merenkulun tarkastus ovat kykenemättömiä puuttumaan mihinkään käytännön toimintaan. Viimeisten vuosien tapahtumilla, näennäisellä kilpailulla, ollaan aikaansaatu vain heikennyksiä niin luotsauksen palvelutasoon kuin turvallisuuteen ja kokonaiskustannukset ovat kasvaneet. Julkisissa markkinapuheissa yhä väitetään kaikkea muuta ja markkinointiin yhä palkataan vain lisää markkinointiresurssia esim. Danpilotille.

Tänä syksynä Tanskassa on valmistumassa tutkimus luotsauspalvelujen järjestämisestä. Voiko olla niin, että vaikka onnettomuuksia on tapahtunut paljon niin Tanskan matalampi rannikko hiekkapohjineen kuitenkin suojelisi heitä suuremmilta ympäristö- tai muilta onnettomuuksilta. Jäämme mielenkiinnolla odottamaan millaisen kuvan se antaa Tanskan luotsauksesta ja miten tällaista toimintamallia ylipäätään voidaan perustella.

Norja:

Norjassa on tekeillä lakimuutos miehittämättömien laivojen osalta. Lakimuutokseen on ehdotettu luotsin kontrollia jos aluksen kulkuun pitää puuttua, tämä lisäisi turvallisuutta. Lisäksi kiinnitimme huomiota rakenteilla olevan ja paljon mainostetun täysautonomisen Yara Birkelandin suunniteltuun potkuritehoon

jolla saavutetaan 6 sol käyttönopeus 3200DWT alukselle, – riittääkö tämä Norjassa?

Öljyteollisuuden kuljetukset sekä mm. risteilyalusmäärät kasvussa. Osittainen ongelma saada luotsien määrä riittämään. Norjassa tehdään vuosittain noin 55000 ylityötuntia 277 luotsin toimesta. Tähän liittyen Norjan työehtosopimusneuvottelut ovat yhä kesken mutta edistyvät. Myös heillä on epäselvyyksiä esim. minkä työaikalain työ- ja lepoaikasääntöjä luotsaus-työhön tulisi soveltaa.

Aiempaan kuljetuspalveluiden kilpailutukseen liittyen uutena ilmiönä kustannukset ovat samat kuin ennen mutta raha menee eri osoitteeseen. Kuljetuspalveluiden hinnoittelurakenteesta johtuen luotsauspalveluiden tarjonnan laatu ja joustavuus esim. odottamisien tai viivästysten johdosta on vaikeuttanut luotsaustoimintaa. Vanhan oman kuljetuskaluston käyttö oli tältä osin huomattavasti joustavampaa kuin ulkopuolisen tarjoamana ja hinnoittelema.

Ruotsi:

Ruotsissa ollaan keskusteluissa ja kirjoituksissa havahduttu siihen tosiasiaan, että luotsit ovat ensimmäisiä ja jopa ainoita jotka näkevät aluksen ja miehistön todellisen kunnon ja toimintakyvyn niiden saapuessa kansallisille vesille. Kannattaa googlata Makassar Highway ja BBC Largos tapaukset jos et ole kuullut niistä.

STM management projekti saanut jatkorahoituksen, 57M€ EU rahaa meriliikenteen turvallisuuden parantamiseen. Tämä projekti jatkaa aiempia Mona Lisa projekteja. Tämän projektin alla mm. vaihdetaan aluksien, VTS ja luotsien kesken reittisuunnitelmia. Ruotsalaiset valmistelevat lakimuutosta etäluotsaukseen, myös Ruotsissa palvelua saisivat antaa vain luotsit.

Viime vuonna kertomani Askö:n karilleajon johdosta onnettomuustutkinta antoi suosituksen maks. 5h yötyöhön jos luotsia voidaan vaihtaa ja lisäksi pitää joka toinen yö on yötyöstä vapaana. Tämän seurauksena luotsien kokema työtaakka pieneni ja työssäjaks- ➤

minen parantui. Kustannusvaikutus on jäänyt pieneksi sillä tämän johdosta vain muutama laiva on joutunut odottamaan muutamia tunteja.

Luotsien rekrytoiminen Ruotsissa on edelleen vaikeaa. Suurin ongelma on pieni palkkaus ylempään päällystön merityön tulotasoon verrattuna. Palkkausta pienentää ennakoon maksettava 60 vuoden eläköitymisikä. Uusien merenkulkijoiden osalta ongelma on laajempi sillä edes ruotsin merikouluihin ei saada kansipäällystön aloituspaikkoja täyteen. Näiden johdosta Ruotsissa ollaan päädytty ja aloitetaan erillinen luotsikoulutusohjelma Saksan luotsikoulutusmallin mukaisesti. Käytännössä koulutus jatkaa merikapteenin koulutusohjelmaa kahdella vuodella luotsiopissa jonka jälkeen koulutettava voisi aloittaa luotsiharjoittelun. Seilauspraktiikkaa vaaditaan vain merikoulun yksi vuosi merellä.

Suomi:

Kerroimme omista lakiuudistuksistamme sekä älyväylähankkeista. Samoin kävimme läpi meidän lepoaikamuutokset. Suurimmat keskustelut saatiin aikaan veneonnettomuudesta ja tämän tuomista muutoksista mm. säärajoihin ja seuraavien veneiden suunnitteluun. Muissa pohjoismaissa säärajat Kewateceille ovat tiukemmat kuin meillä mutta niin Ruotsissa kuin Norjassakin jatketaan edelleen veneiden käyttäjinä ja veneisiin ollaan muuten tyytyväisiä. Seuraavista venemalleista todennäköisesti tulee entistä parempia.

Muissa asioissa kävimme läpi EMPA kuulumisia sekä onnettomuuksia. Maailmanlaajuisesti vaarallisiin leidareihin on alettu kiinnittämään enemmän huomiota lisääntyneiden onnettomuuksien myötä. Käykää tutustumassa #dangerousladders ja raportoikaa näistä.

Yhteenvetona kokous oli jälleen antoisa. Yhteisen kannanottomme seurauksena Tanskassa luovuttiin



Kaj Hahtonen isännöi Oulun kokousta

vanhojen hinaajien käytöstä luotsikuljetuksessa noin kuukausi kokouksen jälkeen. Näen positiivista valoa jopa Tanskan luotsaustilanteen kehittyemisessä. Myönteisimpänä asiana näen kuitenkin sen, että luotsien näkemystä esim. alusten ja miehistön osaamisesta aletaan vihdoinkin arvostaa ja tämän perään jopa kysytään. Me olemme hyvin usein ainoat henkilöt jotka näkevät käytännössä ulkomaisen laivan ja sen miehistön toimintatason. Kuten hyvin tiedämme kehityssuunta tämän osalta on valitettavasti ollut aivan jotain muuta kuin yleisesti luullaan ja markkinoidaan.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja

	Suomi	Ruotsi	Norja	Tanska
Luotseja	143	219	277,5	197
Luotsinvälittäjiä	19	70	32	Danpilot 16+?
Veenenkuljettajia	141	175	ei tiedossa	Danpilot 90+?
Luotsaustehtäviä maassa	25000	32000	40700	31000
Työpäiviä vuodessa	150	155	131	153
Työtunnit maks 24h	13 (18)	13	12	13 (16)
Eläkeikä	63-68	60	62-65	67-



Pohjoismaiden luotsikokousedustajia vaimoineen Oulussa

Nordiskt Lotsmöte i Uleåborg

- EMPA: Ordf. Stein Inge Dahn
- Norge: Ordf. Johannes Sivertsen, viceordf. Willy Utheim
- Danmark: Ordf. Lars Sigvardt, viceordf. Ole Riis
- Sverige: Ordf. Patrik Wikand, viceordf. Ronny Löf
- Finland: Ordf. Antti Rautava, viceordf. Kaj Hahtonen, verksamhetsledare Tapio Tuomisto

De nordiska ländernas lotsmöte hölls 1.-2.9.2018 i Uleåborg. Många tidigare år har vi besökt hamnar och gått ombord men denna gång höll vi fötterna på torra land under hela evenemanget. Vad deltagarna beträffar, hade få ändringar skett under året.

I vanlig ordning levererar jag till vår tidning de hetaste och mest brännande ärendena i respektive land. Efter ett längre uppehåll gjorde vi nu också en nordisk jämförelse av de viktigaste löne-, pensions- och lotsningsangelägenheterna. Dessa finns som statistik i ➤



► tidningen. Allmänt kan man ännu konstatera, att lotsningen är välorganiserad i alla berörda länder. Saker att förbättra och utveckla hittas närmast i Danmark där problemen finns på det allmänna planet och de måste först få politiska lösningar.

Danmark:

Danish Pilot Service, tidigare Danpilots enda konkurrent, har delats i två skilda företag: Danish Pilot Service och Belt Pilot. DPS fungerar endast i genomlotsningarna som Danpilots konkurrent och dessutom bara för de största kunderna som erhåller kännbara rabatter då de anlitar DPS. Hela lotsningsvolymen kan inte konkurreras om än volymen har ökat och snart är helt öppen för konkurrens. Belt Pilot opererar för sin del endast inom hamnlotsningen med en styrka på sex lotsar. Ett intressant faktum är, att Danpilot f.n. äger omkring 25-32 % av DPS och ca 51 % av Belt Pilot. Förutom ägandet av konkurrenterna har Danpilot köpt sig en agentur i Skagen och är nuförtiden verksam även i denna bransch.

Bägge konkurrenternas flotta och besättning lämnar mycket att önska. Fartygen härstammar från 1970-talet, de flesta är från 1980-talet, i transporterna används bogserbåtar vilkas besättningar är minst sagt en aning tvivelaktiga. På basen av det konstaterade, publicerade de nordiska lotsförbunden under mötet ett samnordiskt offentligt ställningstagande, med önskan om snarast möjlig korrigering av de fatalaste bristerna i Danmarks lotsningssituation.

Det känns märkligt, att danskarna vill ha en sådan lotsverksamhet och pseudo-konkurrens på sina territorialvatten. Också det förvånar, att myndigheter-

na som t.ex. sjöfartsgranskningen är oförmögna att skrida till några tillräckliga praktiska åtgärder. Med de senaste årens händelser, som pseudo-konkurrensen, har man bara förorsakat försämringar såväl på lotsningens servicenivå som säkerheten med ökade helhetskostnader som påföljd. I de officiella marknadstalen hävdar man fortfarande annat och man satsar bara mer och mer på marknadsföringsresursen t.ex. på Danpilot.

I höst blir en undersökning av de danska lotsningstjänsternas organisering färdig. Kan fallet vara det, att trots många olyckor och haverier skyddar den grunda kusten och sandbotten ändå Danmark från några större miljöolyckor eller andra katastrofer? Vi väntar med spänning på vilken bild undersökningen ger av den danska lotsningen och hur en dylik verksamhetsmodell överhuvudtaget motiveras.

Norge:

I Norge håller man på med en lagändring gällande de obemannade fartygen. Lagändringen omfattar ett förslag om kontroll av lotsen om man blir tvungen att åtgärda fartygets framfart. Detta skulle höja säkerheten. Därtill fäste vi uppmärksamhet vid den i byggningsskedet varande, kraftigt marknadsförda helautomatiserade Yara Birkelands planerade propellereffekt som skulle uppnå en 6 sols drifhastighet för ett fartyg om 3200 DWT. Förslår detta i Norge?

Oljeindustrins transporter och bl.a. kryssningarnas volym är på uppgång. Man upplever ett delvis problem med att få lotsarna att räcka till. I Norge utför man årligen omkring 55000 övertidstimmar med 277 lotsar. I detta fall är arbetsavtalsförhandlingarna ännu på



hälft men de avancerar. Även här finns oklarheter om t.ex. vilken arbetstidslag som ska tillämpas på lotsarnas arbets- och viloreglemente.

Angående den tidigare konkurrensen av transporttjänsterna förekommer som ett nytt fenomen att kostnaderna är lika stora som förr men pengarna går till en annan adress. Transporttjänsternas prissättningsstruktur har försämrat lotsningstjänsternas kvalitet och flexibilitet genom väntningar och fördröjningar, kort sagt försvårat hela lotsningen. Användningen av egen, gammal materiel visade sig här vara märkbart mer flexibel än motsvarande tjänst, erbjuden och prissatt av utomstående.

Sverige:

I Sverige har man i diskussioner och skrivelser vaknat till insikt om det faktum, att lotsarna är de första och ibland enda som ser ett fartygs och dess besättnings verkliga kondition, då de når de nationella vattnen. Det lönar sig att googla fallen Makassar Highway och BBC Largos, om de inte är bekanta.

STM management -projektet har fått ytterligare finansiering, 57 miljoner av EU för förbättring av sjötrafikens säkerhet. Projektet fortsätter de tidigare Mona Lisa -projekten. Under detta projekt utbyter man bl.a. ruttplaner mellan fartygen och lotsarna. Svenskarna förbereder en lagändring om fjärrlotsningen, enligt vilken tjänsten får levereras endast av lotsar. P.g.a. Askö-haveriet som jag berättade om i fjol, gav haverikommissionen en rekommendation om max. fem timmar nattarbete om man kan byta lots och dessutom hålla varannan natt ledig. Som påföljd av detta minskade lotsarnas arbetsbörda medan arbetsprestandan förbättrades. Kostnadseffekten har varit liten eftersom bara några fartyg har tvingats vänta några timmar.

Rekryteringen av lotsar är fortfarande svår. Det största problemet är låg lön i jämförelse med det högre befälets havsarbets inkomstnivå. Lönen minskas av den på förhand avdragna pensionen som börjar vid 60 års ålder. För de färskas sjöfararnas del är problemet

digrare, eftersom de svenska marinskolorna inte tycks få sina kurser för däcksbefäl fyllda. Därför har man i Sverige beslutat att starta ett särskilt lotsutbildningsprogram enligt modell från Tyskland. I praktiken fortsätter utbildningen sjökaptens utbildning med två år i lotslära, varefter aspiranten kan påbörja sin lotspraktik. Som seglingspraktik krävs bara marinskolans ett år till sjöss.

Finland:

Vi redogjorde för våra egna lagreformer och smartfarledsprojekt. Tillika gick vi genom våra vilotidsförändringar. De ivrigaste diskussionerna uppstod om lotsbåtolyckan och förändringarna den innebar för bl.a. vädergränser och de nya båtarnas design. I de övriga länderna är gränserna för Kewatec-båtarna strängare än hos oss men både i Sverige och Norge fortsätter man ännu använda båtarna lotsarna i övrigt är nöjda med. De följande modellerna kommer förmodligen att bli ännu bättre.

Övriga ärenden som behandlades var EMPA-nyheter samt olycksfall. Internationellt har man börjat fästa mer vikt vid de farliga lejdarna i. o. m. ett ökat antal olycksfall. Bekanta er med #dangerousladders och rapportera om sådana då de påträffas.

Sammanfattningsvis var mötet åter belönande. Tack vare vårt gemensamma ställningstagande, upphörde man i Danmark att använda gamla bogserbåtar ungefär en månad efter mötet. Jag ser framtiden för Danmarks lotsningssituation i en positiv dager. Som det allra positivaste ser jag ändå det, att man äntligen börja respektera lotsarnas åsikter angående fartygens skick och besättningarnas kunskaper och rentav frågar efter dem. Vi är ju mycket ofta de ända personerna som i praktiken ser ett utländskt fartygs och dess besättnings funktionsduglighet. Som vi väl vet har den faktiska utvecklingsriktningen på det här området tyvärr varit en helt annan än det man allmänt tror och marknadsför.

Kaj Hahtonen
viceordförande

Kirjasuositus

Kävin ostamassa kirjakaupasta lomalukemiseksi Rauli Virtasen teoksen **RIOSTA ROTTERDAMIIN** ja kirjaa voi todellakin lämpimästi suositella muillekin, kuin merimiestaustan omaaville lukijoille

Tietokirjailija Rauli Virtanen on meille useimmille tuttu ulkomaankirjeenvaihtajana, raportoimassa vuosikymmenten ajan eri puolilta maailmaa, kriisipesäkkeistä ja katastrofialueilta. Hänen uusin kirjansa *Riosta Rotterdamiin* on hieno kunnianosoitus suomalaisille merimiehille. Rauli Virtanen tuntee eräänlaista sielunveljeyttä merimiehiä kohtaan, eikä vähiten siksi, että nuorena tiedotusalan opiskelijana matkusti rahtilaivalla Porista Rio de Janeiroon, mistä aloitti samalla ulkomaankirjeenvaihtajan työnsä. Rauli Virtasen mukaan merimiehet avarsivat 1800- ja 1900- luvuilla kirjeineen ja tarinoineen suomalaisten maailman-kuvaa ennen ulkomaankirjeenvaihtajia.

Kirjan alkusanoissa Virtanen toteaa, että satojen merimiesten hengellä Suomi maksoi kalliin hinnan kahvista ja muista tuontituotteista keltakuumeen ja muiden tautien viheliäisissä satamissa ja unohdukseen ovat jääneet monien suomalaisten merimiesten kärsimykset ja kuolema internoituina tai sotavankeina maailmansotien myllerryksissä. Kirjoittaja on tehnyt mittavan työn, kerätessään aiheesta arkistolähteitä, kirjallisuutta ja haastatteluaineistoa. Kirjan haastatteluista löytyy myös useita luotseille tuttuja päälliköitä ja merihenkilöitä.

Yksi kirjan sympaattisista tarinoista kertoo laivakoira Jullesta, joka osaltaan avannee myös kirjan sisältöä. Myös kirjailija Rauli Virtasta säväytti kertomus Jullekoirasta. Julle oli luonteeltaan merimies ja osa laivan henkilöstöä. Julle ei jättänyt kavereitaan, eikä kaverit Jullea.



TT, Cancun, Mexico

Saimme luvan julkaista Jullen tarinan, joka osaltaan avaa myös kirjan sisältöä.

MERIMIES JULLE KATOAA KALKUTASSA

Esko Sallisen *Wasaborg* saapui Kalkuttaan vuoden 1953 lopulla. Sallinen kertoo, kuinka elämää vahvasti sykkivässä satamassa vieraaseen laivaan tuli mitä moninaisimpien ammattien harjoittajia räätäleistä tulennielijöihin ja käärmeenlumoojiin.

Erään raumalaisen merimiehen kanssa maissa liikkuessaan Sallinen tapasi norjalaisia merimiehiä, jotka kertoivat heidän kapteeninsa etsivän mieskatoa korvaavaa miehistöä *M/S Hoegh Silverway* -nimiselle kuivarahtialukselle.

Kaksikko kävikin esittäytymässä kapteenille ja juoni pakosuunnitelman. Se jäi kuitenkin yritykseksi, kun sataman vartija sai matruusit verekseltään kiinni. Sallinen jatkoi kiltisti *Wasaborgilla* vielä seuraavaan vuoteen.

Eräänä iltana Sallinen ja hänen ystävänsä kokivat Kalkutassa järkytyksen astuessaan ulos baarista. Kapakan ulkopuolelle tapansa mukaan miehiä uskollisesti hihnassa odottamaan jäänyt laivakoira Julle oli kadonnut.

Miehet palasivat laivalle onnettomina ja etsivät Jullea useana iltana lastauksen päätyttyä. Eräänä iltana he päätyivät kyselemään koirasta suurelle markkinapaikalle, jolla ihmiset tungeksivat katsomassa tulennielijöitä ja kaikenlaisia jonglöörejä.

Sallinen kertoo, kuinka siellä eräs ujo poika lyöttäytyi ryhmään ja antoi ymmärtää tietävänsä, missä merimiesten koira on, ja lupasi auttaa, jos saa palkkioksi muutaman kolikon.

”Poika vei meidät yhdelle teltalle, missä naruun kytketty Julle riemastui nähdessään meidät”, Sallinen kertoo.

Paikalla ollut intialainen mies väitti koiran kuuluvan hänelle, koska hän oli sen kadulta löytänyt ja sen jälkeen pitänyt siitä huolta.

Sallisen ei auttanut muu kuin latoa miestä ja poikaa tyydyttävä summa rahaa pöytään, ja niin Julle pääsi laivalle pesuun.

Julle oli päätynyt Sallisen seilurikaveriksi keväällä 1952 Las Palmasissa, missä Sallinen osti kanariansaarten villakoiran pennun pikkupojalta kuudella amerikkalaisavukerasialla.

Sallinen kertoo Jullen lähteneen kaksi ja puoli vuotta *Wasaborgilla* kestäneen merimiesuransa aikana maailman eri satamissa aina maihin miesten kanssa ja syöneen ja juoneen niissä ravintoloissa, joihin koirat pääsivät sisälle.

”Julle tutustui maailman koirien elämään Intiassa, Etelä-Amerikassa, Etelä-Afrikassa, Kiinassa, Japanissa, Pakistanissa, Länsi-Intian saarilla sekä monessa Välimeren ja pohjoisen Euroopan satamassa”, Sallinen kertoo ystävästään.

Salliselle jäi mieleen, kuinka Julle yleensä odotteli sataman ensimmäiseen ja viimeiseen kapakkaan mieltynyttä aluksen janoisinta miestä, vanhempaa merikarhua, ja luotsasi tämän sitten turvallisesti iltapimeässä *Wasaborgille*.

Jullen juoksut Rion ja Buenos Airesin tautisen syntisisä satamissa olivat koitua sille kohtalokkaiksi. Pian Etelä-Amerikasta lähdetessä Jullen kuono alkoi märkiä, Julle ei syönyt eikä juonut ja teki liikkumattomana laivalla kuolemaa.

Sallinen kertoo, kuinka väki valmistautui Jullen hautajaisiin: Wasaborgin puosu haki jo juuttisäkin ja painot, jotta koko laivan lemmikki voitaisiin haudata merenpohjaan.

”Silloin konepäällikkö Niilo Mäkinen ehdotti konjakkipullo kädessään, että yritetään vielä viimeistä konstia. Niin me sitten kaadettiin sitä konjakkia väkisin Jullen kurkusta alas”, Sallinen muistelee.

Aluksi mitään ei tapahtunut. Julle makasi hervottomana sille laatikkoon tehdyssä pehmeässä vuoteessa, mutta parin vuorokauden kuluttua Julle alkoi tervehdyä ja palata elävien kirjoihin.

Syksyllä 1954 Sallinen jätti *Wasaborgin* Tanskan Frederician satamassa lähteäkseen merikoulun pääsykokeisiin.

”En halunnut luopua Jullesta, mutta en olisi millään saanut sitä Ruotsin karanteenin lävitse.”

”Satamassa sattui juuri silloin olemaan virolainen laiva, joka suuntasi Porin Mäntyluotoon. Maksoin laivan perämiehelle hieman siitä, että tämä veisi koiran Mäntyluotoon, ja niin entinen hyttiverini Paavo Malen oli vastaanottamassa Jullea, kun alus saapui Mäntyluotoon”, Sallinen muistelee.

Rauman merikoulussa Julle olikin jo Sallista vastassa, ja sieltä jatkettiin Sallisen kotiin Uuteenkaupunkiin.

”Vuosien ajan aina meriltä maihin palattuani Julle tuli minua iloisesti hyppien vastaan, mikä todistaa, että koiran ilo on teeskentelemätöntä. Merimies Julle eli eläkkeellä 13-vuotiaaksi ja lepää nyt Uudenkaupungin pikkueläinten hautausmaalla.”



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 saaristomaiset ihastuttavat ympäri vuoden. Tukholmassa vierailun lisäksi laivamatkan päässä avautuu myös nopea ja turvallinen reitti autolomalle Eurooppaan.



EMPA kokous 11.-13.4.2018 Antwerpen, Belgia

EMPA kokous pidettiin Antwerpenissä joka toissavuotiseen tapaan. EMPA konttori on myös siirtynyt Brysselissä toiseen osoitteeseen mutta käytännön järjestelyjen ja esim. hotellihintojen vuoksi kokouksiin pitämistä jatketaan edelleen Antwerpenissä.

Tämän vuoden kokouksessa pidin esitelmän ja infon meillä tapahtuneesta luotsiveneonnettomuudesta sen tiedon pohjalta mitä minulla keväällä oli käytössä. Kuulimme kokouksessa myös kahdesta muusta luotsin hengenmenetykseen johtaneesta onnettomuudesta Italiassa ja Portugalissa.

Portugalissa luotsi oli tippunut leidareilta veteen hänen poistuessaan laivasta. Luotsia oli yritetty pelastaa vedestä luotsiveneeseen 40min ajan tässä onnistumatta. Portugalin osalta kävi selväksi, että kuljettajien koulutusta henkilön pelastamiseen merestä ei ole eikä tätä käytännössä ole harjoiteltu. Kokouksessa myös käsiteltiin muutamia alusten yhteentörmäyksiä joissa on selkeästi havaittavissa luotsin

väsymyksellä tai kiireellä olleen merkitystä onnettomuuksien syntymiseen.

Em. asioiden johdosta näistä asioista käytiin runsaasti keskustelua. EMPA antoi useita suosituksia Euroopan luotsijärjestöille ja toimijoille jotta ainakin turhilta ja vältettävissä olevilta tragedioilta välttyttäisiin. Raportointi ja tiedon jakaminen niin onnettomuuksista kuin hyvistä käytännöistä on olennaista jos haluamme oppia ja parantaa toimintaamme.

Seuraava kokous pidetään Liverpoolissa. Tämän kokouksen perua isomman kokouksen teemaksi valikoitui turvallisuus. Teemaa tullaan painottamaan kokousohjelmassa ja esiintyjien valinnassa.

Mielenkiintoista nähdä myös miten Brexit vaikuttaa matkustamiseen, itse luotsaustoimintaan en usko Brexitin juurikaan vaikuttavan.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



ARTO BÄCKLUNDIN KERÄILYKOKOELMA SAVITAIPALEEN KIRJASTOSSA

Arto ”Artsi” Bäcklund tuli luotsiksi Orregrundin luotsiasemalle vuosisadan kylmimpänä talvena v. 1987. Eläkkeelle Artsi jäi vuonna 2009. Noilta vuosilta hänelle kertyi mittava varustamo- ja laiva- aiheinen kuppi- ja mukikokoelma, joka on näytteillä Savitaipaleen kirjastossa.

Arto Bäcklund viettää eläkepäiviään Savitaipaleella ja käy julkisuudessa aktiivista kamppailua Kuolimo- järven puolesta.

Eläkkeellä Artsi harrastaa perhokalastusta, ilkeitä kirjoituksia ja treenaa maratonille.

RAUHAISAA JOULUA & ONNELLISTA VUOTTA 2019!

Risteile Lappeenrannasta
viehättävään Viipuriin tai loisteliaaseen Pietariin M/S Carelialla historiallista Saimaan kanavaa pitkin – vaivattomasti ilman viisumia.
Räätälöimme ryhmällesi unohtumattoman matkan ja mielenkiintoisen ohjelman sekä Venäjälle että Saimaan alueelle. Soita meille, kerromme lisää!

SAIMAATRAVEL

Ratakatu 23 (Rautatieasema), Lappeenranta
Puh. 05 541 0100, saimaatravel@saimaatravel.fi
SMAL 40210 / KKV 3689/00/MJ

VARAA KESÄN 2019 MUKAVIN RISTEILY!
M/S Carelian VIISUMIVAPAAT RISTEILYT
17.5. -14.9.2019

LUE LISÄÄ VERKKOSIVULTAMME!

Tuohon aikaan luotsin työ oli erityisen vaarallista ja vuosittain menehtyi useita luotseja hukkumalla. Myös virheistä rangaistiin armotta.

Suomenmaan Luotsi- ja majakkalaitoksen Ylihallituksen alamainen kertomus luotsilaitoksen tilasta ja hallinnosta vuodelta 1888.

Rangaistuksia.

Paitsi edellä mainittuja neljää tapausta, joissa virasta-erotus tapahtui, on vuoden kuluessa rangaistuksiin virassa tehdyistä virheistä ja laiminlyönneistä tuomittu seuraava määrä luotsipalvelijoita, täten:

	Tuomio-istuimen päätöksen kautta.	Lainsyryjäisellä tavalla	Yhteensä
Wiipurin luotsipiirissä	6	–	6.
Helsingin «	–	4	4.
Turun «	–	2	2.
Ahvenanmaan «	–	1	1.
Waasan «	–	1	1.
Oulun «	1	–	1.
Yhteensä	7	8	15.

Tehdyn alamaisen valituksen johdosta on Keisarillisen Senaatin Oikeusosasto päätöksessään viimeis vuoden Tammikuun 31 p:ltä jättänyt pysymään Teidän Keisarillisen Majesteettinne Waasan Hovioikeuden 29 p:nä Maaliskuuta 1887 antaman päätöksen, jolla Oulun luotsauspiirin Stubbenin luotsipaikassa palveleva Nuorempi luotsi Iisakki Lager siittä, että oli huolimattomuudella ja laiminlyömisellä laivan luotsaamisessa aiheuttanut sen karille-käymisen, tuomittiin pidettäväksi kaksitoista päivää vesi- ja leipävankeudessa.

Wiipurin luotsauspiirin päällikön ilmoituksen mukaan on Kotkan kaupungin Raastuvanoikeus päätöksellä 29 p:ltä Helmikuuta viimeksi kuluneena vuonna tuominnut sanotun piirin Kutsalon luotsipaikalla palvelevat Vanhemmat luotsit Jeremias Aution ja Simo Wanhalan, Nuoremmat luotsit Elias Mullin ja Taneli Suutarin, Luotsin-oppilaisen Anton Piiparin ja luotsaus-oikeudellisen Ylimääräis-luotsin Aaron Aution vetämään sakkoa, ensin mainitut viisi kunkin kaksikymmentä markkaa ja Aution neljäkymmentä markkaa, kun he 13 p:nä Lokakuuta 1887 olivat, ennen kuin purjehdus loppui, ilman asianomaista lupaa lähteneet vartous-paikalta ja siten luotsausvuoronsa laimin lyöneet.

Lainsyryjäiseksi rangaistukseksi on allekirjoittanut määrännyt Syyskuun 3 p:nä Helsingin luotsauspiirin Gråharan luotsipaikan Vanhemmalle luotsille Kaarle Alfred Böhlström'ille kahdeksanpäiväisen vuoronpäällinen vahdinpidon sopimattomasta käytöksestä luotsauspiirin-päällikköä kohtaan sekä 7 p:nä Elokuuta saman piirin Rönnskärin Nuoremmille luotsille Kustaa Reinhold Holmström'ille, Kustaa Vihtori Strömstén'ille ja Kaarle Aukusti Westerholm'ille, niin myös Waasan luotsauspiirin Ytteruddsskärin luotsauspaikassa rajattomalla luotsaus-oikeudella palvelevalle Luotsin-oppilaiselle Antti Juhana Gammal'ille vuoronpäällisen viranteon, Holmström'ille ja Strömstén'ille kolmena sekä Westerholm'ille ja Gammal'ille seitsemänä päivänä, itse kunkin osottasta huolimattomuudesta vartoustehtävässään.



MERILIIKENTEEEN AUTONOMIA JA ETÄOHJAUS ETENEE Kokeiluvaiheeseen

Jani Aaltonen Autonomous Machinery Systems Engineer. Aaltonen on toiminut konepäällikkönä suomalaisilla aluksilla ja toimii asiantuntijana autonomisissa koneteknisissä ratkaisuissa Rolls Roycen Turun tutkimusyksikössä.



RAHJA LOGISTICS

Offering trusted logistics services to a wide range of different customers.

- Inland transportation
- Terminal operator
- Customs warehousing
- Forwarding agent
- Cargo handling
- Chartering of vessels
- Ship's agent
- Tugboat services

The greatest timber operator on the Gulf of Bothnia for the past two decades.

in the port on Rahja, Kalajoki

RAHJA LOGISTICS

RAHJAN HUOLINTA OY
Säätämie 395
85180 RAHJA
Phone 02077 69360
24/7 02077 69363

CONTAINER TRAFFIC started on 18th June 2018 from Port of Kalajoki.



Suomi tutkimuksen ja lainsäädännön eturintamassa

Teknologiayhtiö Rolls Royce ja Finnferries tekivät joulukuun alussa merenkulun historiaa toteuttamalla kokeilun maantielautan ajosta Paraisilta Nauvoon tietotekniikan ohjaamana. Tekniset ratkaisut lautalle on kehitetty teknologiayhtiö Rolls Roycen Turun tutkimus- ja kehityskeskuksesta. Sen avulla alus voi kulkea itsenäisesti tai etäohjatusti ohjauskeskuksesta.

Suomessa uuden meriteknologian ja autonomian kärjessä ovat kulkeneet Rolls Royce ja Wärtsilä. Suomessa suurelle yleisölle aiheesta on tehty mediassa myyviä kohuotsikoita, yksinään ilman miehistöä valtameriä kyntävistä laivoista jo lähitulevaisuudessa. Wärtsilän konsernijohtaja Jaakko Eskola kommentoi jokin aika sitten (Turun Sanomat), että kuka tahansa voisi tilata meiltä jo nyt miehittämättömän aluksen, mutta ei kukaan niitä halua, eikä lainsäädäntökään niitä mahdollista. Tärkeämpänä hän pitää tietoteknisiä ja teknologisia automaatiotratkaisuja, joilla voidaan optimoida teknisiä toimintoja ja kustannuksia. Samoilla linjoilla on Rolls Roycella ROC Captain-tittelillä työskentelevä **Rami Leponiemi**.

ROC kapteeni Rami Leponiemi kehittää toimintaa luotsin näkövinkkelistä

Keväällä 2017 Rauman luotsiaseman alueluotsivanhimpana toiminut Rami Leponiemi haki Rolls Roycen Turun tutkimusyksikössä auki ollutta vakanssia, mihin haettiin erityisesti luotsin kokemusta omaavaa merikapteenia. Rami on viihtynyt hyvin monikansallisessa ja innovatiivisessa työyhteisössä ja on tällä hetkellä virkavapaalla luotsausyhtiöstä.

Rami Leponiemi näkee roolinsa erityisesti käytännön toimijana ja sen tiedon tuomisena aluksen etäohjaukseen. Leponiemi esitteli kesällä Luotsi ja Majakka-lehdelle Rolls Roycen Turun tutkimus- ja kehitysyksikön esittelytilassa etäohjauskeskusta. Etäohjauskeskus hyödyntää useiden sensoreiden ja kameroiden digitekniistä tietoa, millä etäohjausta suorittava kapteeni tai luotsi tiiminsä kanssa suorittaa tehtävänsä. Rami Leponiemikään ei näe kehityksessä suuntaa, missä luotsileidarit ovat museokamaa, mutta lainsäädän-

Rolls Roycen tutkimuskeskus Turussa. ROC Captain Rami Leponiemi esittelee etäohjausta.

tökin kehittyä suuntaan, missä laivojen etäohjaus on mahdollinen. Erityisen tärkeänä Rami pitää sitä, että Suomi ja erityisesti Finnpilot on tässäkin kehityksessä kärkijoukossa.

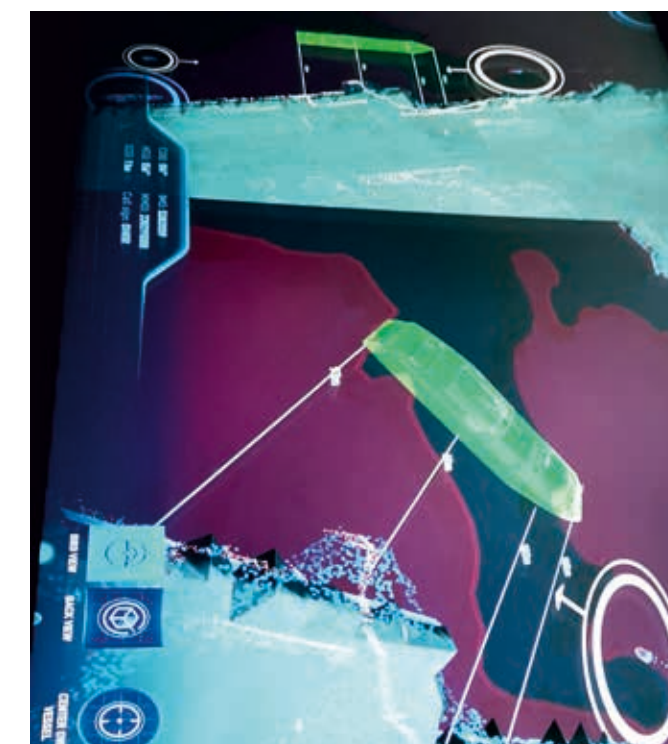
Hallitus esittää etäluotsauksen sallimista

Hallitus esittää luotsauslakia muutettavaksi siten, että lailla mahdollistettaisiin etäluotsaus, jossa luotsi hoitaa tehtäviään muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Luvan etäluotsaukseen myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto luotsausyhtiön hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi.

Esitys annettiin Eduskunnalle 8. marraskuuta 2018. Etäluotsauksen arvioidaan alkuvaiheessa olevan pienimuotoista kokeilutoimintaa, jolla selvitetäisiin, miten etäluotsausta voitaisiin hyödyntää ja miten se kannattaisi järjestää tulevaisuudessa.

Luotsiliitto on aktiivisesti ollut mukana lainsäädännön valmistelutyössä. Luotsiliitto sai vielä erikseen käydä ministeriössä esittämässä näkökantojaan lakiehdotuksen ongelmakohtiin. Ministeriössä kävivät kuultavana liiton edustajina varatuomarit Ilmari Haapajoki ja Heikki Meskanen sekä allekirjoittanut.

TT



Etäohjattava laiva tarvitsee sensoreita ja älytekniikkaa myös satamassa.

Lyhyesti



Kotkan meripäivät 2018

” Patun” laivalla perinteisillä kympin kahvilla merimiehiä ja luotseja

Etualalla vasemmalta Matti Jerkkola, TT, Timo Nummi ja Håkan Puurtinen

Kuva Pekka Karppanen

*Luotsiliitto ry sekä Luotsi ja Majakka lehden toimitus
kiittävät kuluneesta vuodesta ja
toivottavat kaikille hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2019*



*Lotsförbundet rf och tidningen Lots och Fyr
tackar för det gångna året och
önskar alla en god jul och ett lyckligt nytt år 2019*



*Hyvää Joulua
ja menestystä
vuodelle 2019*

Turvallista matkaa
Kotkan luotseille
tarjoavat:
Kimmo ja Wikke



TAKSI 10
Kimmo Lindqvist
0400 221 256

TAKSI 35
Juha Wikström
050 345 6252



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Ankkurikatu 6
53300 Lappeenranta
040 739 9939
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

Teemu Patrakka

Juha-Pekka Heikkilä

Sami Saarinen

Juha Sairio

Pääluottamus mies / Huvudförtröendeman

Juha Sihvo
0400 925634
juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapääluottamus mies /
Vicehuvudförtröendeman

Iiro Isola
040 5798533
iir.isola@finnpilot.fi

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare
Tapio Tuomisto
tapio.tuomisto@luotsiliitto.fi

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



ALFONS HÅKANS

YOUR LOCAL PARTNER IN HARBOUR TOWAGE AND ICEBREAKING



www.alfonshakans.com