

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2020 since 1946



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

TURVALLISTA MERENKULKUA KAIKILLE, MYÖS JOULUPUKILLE.

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
since 1946

Tässä numerossa

Päätoimittajalta	5	Ledaren	8
Pääkirjoitus	6	Huvudförtroendemannen har ordet	12
Päälähtämismiehen katsaus	10	EMPA & PM	17
Liittokokous	15		
EMPA & PM	16		
Suomi poikkeustilaan	18		
Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten:			
Luotsien joukkoero 1912	20		
s/s Eläkön	24		
Vapausodasta Tarton rauhaan	28		
Saimaan kanavan sulut pidennetään	33		
Majakoiden ja luotsien Porkkala	34		
Meriturvan koulutus luotsille	36		
75 vuotta s/s Uleåns karilleajosta	39		
Kohtalona Ruotsinsalmi	43		
Kajatsalo, laivaston ritari	47		
Kunniamerkit	50		
Merimieskoulu Savonlinnassa	51		
Luotsi matkustaa	52		

Teemakokonaisuus Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten s. 20



Rauhanneuvottelijoita Eläkön-laivan kannella: vasemmalta Voionmaa, Kivilinna, Walden, Idman, Paasikivi, Frey, Vennola ja Tanner (Työväen arkisto)



Kannen kuva s/s Eläkön
Luotsilaitoksen päällikkölaiva Eläkön Harmajan edustalla. Laivaa sanottiin aikoinaan Suomen kauneimmaksi höyrylaivaksi. Se palveli laitoksen edustusaluksena ja luotsien koulutusaluksena vuoteen 1946 saakka ja sen jälkeen merenmittausveneiden emälaivana vuoteen 1963. Kuvannut Max Meyer 1920-luvulla, Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat.

KUN AJALLA ON MERKITYSTÄ



WWW.PORTOFTURKU.FI



PORT OF TURKU
FINLAND

Päätoimittajalta



Tänä vuonna tuli kuluneeksi 100 vuotta Tarton rauhansopimuksesta. Rauha sinetöi samalla ratkaisun, missä tasavaltaiselle Suomelle määriteltiin valtakunnan uudet maa- ja merirajat. Luotsit olivat näillä rannikkomme hankalilla vesillä palvelleet vuosisatoja luotseina niin Ruotsin kuninkaiden, kuin Venäjän tsaarienkin strategisia intressejä.

Luotsin ammatillisena kunniana on aina ollut pyrkimys pitää alus vakaasti väylällä, mutta on karilleajoista joskus palkittukin. Ruotsinsalmen ensimmäisessä meritaistelussa v. 1789 Pitäjäsaaren (Hamina) sankariluotsi **Petter Muuri** ajoi ruotsalaisen sotalaivan tahallaan kiville. Palkkiona uroteostaan hänestä tehtiin 28-vuotiaana äldermanni, eli asemansa päällikkö. Krimin sodan aikana v. 1854 Porkkalan luotsi **Karl Johan Söderling** palkittiin aikanaan keisarillisella urhoollisuusmitalilla ja erityiseläkkeellä ohjailtuaan brittiläisiä sota-aluksia karille Porkkalan vesillä.

Tarton rauhan jälkeen itsenäisyytemme alkutaipaleella luotsit paikallisina merialueidensa tuntijoina osallistuivat myös Suomen ja Viron salaiseen meripuolustustyöhön. Meri- ja tullivalvonta olikin luotsin lakisääteistä tehtävää vielä 2000-luvun alkuvuosiin saakka.

Lehdessämme on historiallista katsausta näiltä aikakausilta, mihin luotsitkin joutuivat maailman myllerryksissä ja merirajojemme tuntumassa aina välittömästi osallisiksi.

Tuskin vuosi sitten kukaan olisi uskonut, että Suomi sotiansa jälkeen ensi kertaa joutuu poikkeustilaan v. 2020 ja että loppuvuodesta maailman ykkösdemokra-

tian viittaa kantavan maan istuva presidentti kiellettyä hyväksymästä maansa vaalitulosta vaalipeitokseen vedoten. Hetken jopa näytti siltä, että siellä presidentti valitaankin lopullisesti vasta katuparlamenttien ratkaisuna.

Kuluva vuosi ja vilkaisu historiaan on osoittanut, että meilläkin valmiudet pahimman varalle on aina hyvä olla olemassa, mutta pelko ja pahimman odottelu ei voi olla arkielämäämme ohjaavana perustana.

Valtion erityistehtävää hoitava luotsausyhtiö on osoittanut tehokkuutensa, kun se nopeasti pystyi valtakunnallisesti heti reagoimaan Korona-pandemian aiheuttamaan kriisiin. Koko maan kattavana organisaationa se pystyy toteuttamaan välittömästi viranomaisten antamia suosituksia ja määräyksiä. Erityistehtävayhtiön päätehtävä pandemian aikana onkin pyrkiä huolehtimaan henkilöstönsä toimintakyvystä suorittamaan sitä erityistehtävää, mitä varten se on olemassa ja pyrkiä samalla takaamaan myös asiakkaidensa turvallisuus tässä poikkeustilassa. Hyvänä apuna yhtiöllä ovat olleet henkilöstöjärjestöt, joilta on löytynyt valmiuksia joustoihin, niin että tuo yhteiskunnan erityistehtävä on tullut häiriöttä hoidettua tässä poikkeuksellisessa tilanteessa.

Tapio Tuomisto

LUOTSAUS, tärkeä osa järjestelmää



Kokonaisturvallisuus on laaja kirjo asioita joista kudottu verkko. Luotsaus on osa tätä verkkoa useassa säikeessä.

Kulunut vuosi jää ihmiskunnan historiaan ihmeellisenä ja merkittävänä. Tietävästi mikään muu yksittäinen asia ei ole pysäyttänyt ihmisiä viimeisien vuosikymmenten aikana kuin COVID-19 – konkreettisesti. Kevät on kesän suvannon jälkeen siirtynyt syksyyn. Aalto tuli eikä sen suuruutta vielä tiedetä. Kirjoitettaessa tätä yhteiskuntaa suljetaan monella alueella. Talouden näkökulma on sumea rokoteuutisista huolimatta.

Monen organisaation toimintakyky on ollut koetuksella haastavassa toimintaympäristössä. Luotsaus on jatkunut lähes normaalisti. Globaalisti monien merenkulkijoiden kohtalot ovat olleet äärimmäisen vaikeita; paradoksi tässä on se, että laivojen miehistöjen vaihtumattomuus on suojannut myös luotseja. Laivat vesivankiloina on saanut konkreettisen muodon korona-vuoden aikana surkeiden ihmiskohtaloiden ja niiden seurauksena ympäristökatastrofien ilmenemisenä. Tässä kontekstissa luotsauksen merkitys sekä meri-että ympäristöturvallisuudessa ei voi jäädä huomioitta. Olemme onnistuneet omassa roolissamme ja kuplassamme, jonka puhkeaminen olisi pahimmillaan toiminnan kannalta fataali. Tehtävän hoitumisen ohella huoli läheisistä ja itsestä vaikuttaa taustalla, vaikka sitä ei ääneen sanoisi. Kiitos onnistumisestamme kuuluu kaikille työnantajasta jokaiseen työntekijään ja heidän perheenjäseniinsä.

Säädely luotsaus Suomessa on alkujaan syntynyt sotaväen tarpeisiin. Noin 450 vuoden perspektiivissä painopiste on vaihdellut jonkin verran. Keskeistä on ollut yhteiskunnan intresseistä huolehtiminen. Kuluneen vuoden aikana julkisuuteen on noussut termi *yhteiskunnan kannalta kriittiset alat ja ammatit*. Luotsi ja luotsaus kuuluu tähän joukkoon. Huomio kiinnittyy pitkälti huoltovarmuuteen. Valmiuslain säädösten käyttöönotto keväällä 2020 oli poikkeuksellinen, ihmisiä ja elinkeinoelämää haitannut, mutta pandemian estämisen vuoksi tärkeä toimenpide. Samalla toteutui valmiusharjoitus todellisessa tilanteessa. Säädösten kehittämistarpeita lienee havaittu. Merikuljetusten turvaamisen näkökulmasta valmiuslaki on erittäin jäykkä; joustavuutta olisi syytä lisätä. Turvallisuuksympäristön muutokset Itämeren alueella puoltaa näkemystä.

Muitakin intressejä on: Ympäristö ja ilmasto. Yksi keskeisin luotsauksen tavoite on Suomen saariston, rannikon ja koko Itämeren ympäristön suojeleminen. Ympäristöriskien hallinta merellä kiteytyy luotsaukseen ja korostuu eri häiriötilanteissa. Luotsaus on ainut konkreettinen keino vaikuttaa aluksen liikkeisiin merellä. Varmaa on digitalisaation, automaation, robotisoinnin, koneoppimisen ja tekoälyn sekä edellisiin vaikuttavan kyberturvallisuuskysymysten lisääntyminen. Nämä kaikki tulevat vaikuttamaan luotsaukseen ja luotsin toimintaan mutta eivät vähennä luotsin ammattitaidon tarvetta ja merkitystä. Nyt näyttää siltä, että luotsin osaaminen korostuu vallitsevan kehityksen tiellä.

Tämä Luotsi ja Majakka –lehden kirjoitukseni pitäisi olla viimeinen puheenjohtajana. On aika uudistua. Pirullisia haasteita matkalle mahtuu niin kuin mielekkäämpiä asioita. Luotsien työehdot ovat kohtuullisella tasolla, eriarvoisuutta on saatu poistettua, nyt yhteistyö työnantajan kanssa onnistuu ja se jatko puheenjohtajuuttani hiukan pidempään kuin alkuun ajattelin – iso onni että kävi näin! Yksi keskeinen tavoitteeni puheenjohtajana on ollut edunvalvonnan lisäksi luotsiorganisaation yhteistyö viranomaisten kanssa sekä varautumisessa poikkeustilanteisiin; se sopii hyvin luotsille, jonka rooliin kuuluu jatkuva varautuminen mitä ihmeellisimpien asioiden ja tilanteiden selvittämiseen. Tätä ominaisuutta tarvitaan jatkossakin.

Toivotan kaikille voimia ja reipasta mieltä nyt ja tulevaisuudessa! Hyvää Joulua ja terveyttä!

Antti Rautava
puheenjohtaja

LOTSNINGEN - en viktig del av systemet



Helhetssäkerheten är en vidsträckt samling saker vävda till ett nät.

Lotsningen löper som en teln i nätet.

Det gångna året stannar i mänsklighetens historia som ett av de både mest underliga och betydande. Inget enskilt fenomen har fått samhället att stanna upp under de senaste årtiondena som COVID-19 - helt konkret. Våren övergick i sommarens stiltje och hösten kom med nya utmaningar. Koronavågens storlek är ännu svår att bedöma. I skrivande stund är samhället närmast stängt på många områden. Ekonomins horisont är dimmig trots de någorlunda optimistiska vaccinnyheterna.

Många organisationers funktionsförmåga har belastats i den utmanande verksamhetsmiljön. Lotsningen har dock fortskridit i det närmaste som vanligt. Globalt har många sjöfarares öden varit ytterst komplicerade; paradoxen här är den, att fartygens besättningsars oföränderlighet också har skyddat lotsarna. Fartyg som agerat fängelser till havs har fått en konkret roll under koronaåret som uttryck för sorgliga människoöden och naturkatastrofer. I denna kontext kan lotsningens betydelse för såväl marin- som miljösäkerheten inte förbigås. Vi har lyckats i vår egen roll och bubbla, som i fall den hade brustit i värsta fall hade varit direkt fatal för verksamheten. Omsorgen om de närmaste och sig själv påverkar uppdragen i bakgrunden, om än det inte uttalas högt. Tacket för framgången bör gå till alla från arbetsgivaren till varje anställd och deras familjemedlemmar.

Den reglerade lotsningen i Finland kom ursprungligen till för militära behov. Med omkring 450 års perspektiv har tyngdpunkten skiftat i viss mån, men att slå vakt om samhällets intressen har alltid stått i centrum. Under det gångna året har termen *för samhället kritiska branscher och yrken* lyfts fram i offentligheten. Lotsningen och lotsen hör till denna grupp. Fokus fästs långt vid försörjningsberedskapen. Beredskapslagens ibruktagande på våren 2020 var en exceptionell åtgärd som skapade problem för medborgarna och näringslivet, men var mycket viktig för hindrandet av pandemin framfart. Tillika innebar det en beredskapsövning i en faktisk situation. Behovet av förordningarnas korrigering torde vara uppenbart. Vad sjötransporternas tryggnad ankommer, är beredskapslagen mycket rigid; det finns skäl att öka flexibiliteten. Ändringarna i östersjöområdets säkerhetsmiljö motiverar ståndpunkten.

Andra intressen finns: miljön och klimatet. En av lotsningens mest centrala målsättningar är vården av Finlands skärgård, kust och hela Östersjöns miljö. Behärskande av miljöriskerna till havs kristalliseras inom lotsningen och förstärks i olika problemlägen. Lotsningen är den enda konkreta metoden att påverka ett fartygs rörelser till havs. Digitalisering, automation, robotisering, maskininlärning och artificiell intelligens samt cybersäkerhetsfrågor relaterade till nyss nämnda - alla dessa får större och större betydelse. De kommer att påverka lotsningen och lotsens verksamhet men dock inte minska behovet eller vikten av lotsens yrkesskicklighet. Det verkar däremot så nu, att lotsens kunskande understryks på den samtida utvecklingens väg.

Ledaren i detta Lots och Fyr -nummer borde vara min sista som ordförande. Det är förnyelsens tid. Djävliga motgångar varvas med trevliga framgångar på färden. Lotsarnas kollektivavtal håller en rimlig nivå, ojämlikheter har åtgärdats, samarbetet med arbetsgivaren seglar i medvind, vilket förlängde mitt ordförandeskap något längre än planerat - vackert så! Ett viktigt ändamål för mig som ordförande har vid sidan om intressebevakningen varit lotsorganisationens myndighets-samarbete och beredskapen i undantagsförhållanden; detta sitter bra för lotsen, vars roll omfattar att alltid vara beredd på överraskningar och trassliga situationer att reda ut. Denna egenskap behövs också härnäst.

Jag tillönskar er alla krafter och gott humör nu och i framtiden! God jul och god hälsa!

Antti Rautava
ordförande

Pääluottamusmiehen katsaus

Koronavuosi kääntyy kohti loppuaan. On taas lehden ilmestymisen aika ja jokavuotinen velvollisuus kirjoittaa jonkinlainen tiivis kuvaus tapahtumista, jotka pääluottamusmiehen toimen kuvaan kuuluu. Tänä vuonna se on entistäkin vaikeampaa. Ensinnäkin, minulla alkaa olla tyhjän paperin syndrooma. Tuntuu usein siltä, että kaikki kertomisen arvoinen on jo moneen kertaan kerrottu. Toinen suurempi syy lienee koronan. Iso osa kulunutta vuotta on mennyt koronan ehdoilla, etäisyyttä pitäen ja kaikkea turhaa vältellen. Yhtiön konttorilla väki on ollut pääosin etätöissä, kokouksia on ollut vähän ja nekin on pidetty etäyhteyksin. Samoin on toimittu myös liiton hallinnossa.

Mikä on kameli, kysyi kerran eräs valtion virkamies jossakin neuvottelussa, ja rupesi hämmästyneille läsnäolijoille itse selvittämään, että kameli on työryhmän keksimä hevonen. Nyt ei ole tullut kameleita eikä hevosia, mutta ei ole myöskään ollut työryhmiä muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

Alkuvuoden tärkein prosessi oli tietysti työehtosopimusneuvottelu, joka alkoi kokouksella tammikuun puolivälissä. En lähde tässä tarkemmin ruotimaan sopimuksen sisältöä. Työehtoihin tulleet muutokset ovat olleet maaliskuusta lähtien kaikkien nähtävillä yhtiön Intrassa. Sopimusaika on kaksi vuotta ja palkankorotukset on sovittu niin, että ensimmäinen erä tuli jo kesäkuun alussa ja seuraava erä maksetaan 1. 5.2021. Korotus on tällöin 1,3% taulukoihin ja 0,7% yrityskohtaisena eränä.

Etukäteen arvioin, että yrityskohtainen sopimus olisi saavutettavissa varsin helposti ja nopeasti, mutta olin

jälleen kerran pahasti väärässä. Työnantajapuolen isojen teollisuusliittojen lausunnot loppuvuodesta 2019 tosin ennakoivat vaikeita neuvotteluita, mutta yhtiön sisällä yrityskohtaisen sopimuksen saavuttaminen vaikutti ongelmattomalta. Jostain kuitenkin tuli kierrettä neuvotteluun ja asiat rupesivat railoamaan. Lopulta kysymys laivalla tapahtuvasta odottamisesta ja kilpailukyky sopimuksen lisätyöajasta luopumisen korvaaminen jollain toisenlaisella mallilla nousivat vaikeimmiksi ratkaista. Neuvottelutulos kuitenkin saavutettiin 12. maaliskuuta 2020, noin kolmen kuukauden kuluttua aloituksesta. Kun katson lyhyttä listaa muutoksista, joita tämä neuvottelukierros toi työehtosopimukseen, ihmettelen vieläkin kuinka tähän saatiin kulumaan aikaa näin kauan.

Luotseille merkittävin saavutus oli luotsivanhinten taulukkopalkkaan tehty 150 euron korotus, jolla on tarkoitus korvata lisääntyntä esimiestyötä. Merkittävien tappio liittyy monimutkaiseen kuvioon, jossa Paltan erityisalojen työehtosopimuksen osapuolet (YTN edustaa luotseja) sopivat kiky-sopimuksen 20 lisätyötunnin poistamisesta ja niiden korvaamisesta vastaavalla määrällä työaikana tapahtuvaa ammatillisen osaamisen kehittämistä. Tämä ratkaistiin yrityskohtaisesti niin, että luotseille tuli velvollisuus osallistua kaksi kertaa vuodessa vuoronvaihdon yhteydessä järjestettävään asema- tai aluekokoukseen, joko läsnä tai etäyhteydellä ilman ylityökorvausta.

Sopimus luotsinvälittäjien työvuorojärjestelmän kehittämistyöryhmästä siirrettiin edellisestä työehtosopimuksesta uuteen sen takia, että sitä ei oltu ehditty perustaa edellisen sopimuskauden aikana. Työryhmän

ensimmäinen ja toistaiseksi ainoa kokous pidettiin 14. toukokuuta. Kehittäminen kehittyy hitaasti.

Maaliskuusta eteenpäin asioiden hoitaminen on ollut koronapainotteista. Työaikapankin säännöksiä täsmennettiin, lomarahojen vaihtamisesta vapaaseen keskusteltiin ja toimitusjohtaja on järjestänyt henkilöstöjärjestöille säännöllisesti tilannekatsauksia koronan aiheuttamista vaikutuksista liikennemääriin ja yhtiön talouteen. Yhtiö muutti vuosiloman antamisen ohjeita kesäkuussa yleisesti ja syksyllä erityisesti Perämeren pohjoisella osalla. Muutama muukin alue on tällä hetkellä seurannassa. Hyvää tässä on se, että työnantaja on pitänyt henkilöstöjärjestöt tietoisena vallitsevasta tilanteesta, mutta huonoa tietysti se, että tällaisista ikävistä asioista joutuu neuvottelemaan. Toistaiseksi luotsaustoimiala on selvinnyt koronan kurituksesta varsin vähällä ja luotsit edellä mainituin lomajärjestelyin. Monet merkit viittaavat siihen, että tuleva talvi saattaa olla yhteiskunnalle vaikea. Kuinka tämä lopulta vaikuttaa luotsausmääriin, sen saamme nähdä myöhemmin.

Toivotan kaikille jäsenillemme, luotseille ja luotsinvälittäjille, yhteistyökumppaneillemme ja koko Finnpiilotin henkilöstölle terveyttä, oikein hyvää ja rauhaisaa joulua sekä onnellista uutta vuotta 2021

Juha Sihvo
pääluottamusmies



Huvudförtroendemannens översikt

Koronaåret går mot dess slut. Det är åter dags att sätta ihop tidningen och den årliga plikten att försöka sammanfatta händelserna som har angått huvudförtroendemannen och hans uppgifter. I år verkar det svårare än någonsin. För det första börjar jag lida av rädsla för det tomma arket -syndromet. Det känns ofta så, att allt värt att berätta redan är många gånger sagt. För det andra - och väsentligare - torde det bero på koronan. En stor del av det gångna året har definierats av koronan, att hålla avstånd och undvika allt utom det nödvändigaste. Kontorets arbetskamrater har för det mesta distansjobbat, inte många möten har hållits och även de på distans. Så har man också fungerat i förbundsstyrelsen.

”Vad är en kamel?” frågade en statstjänsteman en gång under någon förhandling och förklarade själv för den häpna församlingen, att en kamel är en häst uppfunnen av en arbetsgrupp. Nu blev det varken kameler eller hästar, men inte har många arbetsgrupper heller bildats, utom några enstaka.

Den viktigaste processen i början av året var förstås kollektivavtalsförhandlingen, som började med ett möte i mitten av januari. Jag ska inte här gå desto noggrannare in på avtalets innehåll. De överenskomna ändringarna har sedan mars funnits tillgängliga för alla på bolagets Intra. Avtalstiden är två år och löneförhöjningarna har arrangerats så, att den första raten kom redan i början av juni och följande rat utbetalas 1. 5.2021. Förhöjningen är således 1,3 % i tabellerna och 0,7 % som bolagsmässig andel.

Jag beräknade på förhand, att det bolagsmässiga avtalet skulle gå att uppnå tämligen snabbt och behändigt,

men åter gick prognosen och fick en rejäl slagsida. Arbetsgivarpartens stora industriförbunds utlåtanden från årets 2019 slut gav nog vinkar om svåra förhandlingar, men en intern bolagsmässig överenskommelse såg ändå problemfri ut. I något skede skruvades förhandlingarna ändå till och samstämdheten började rämna. På slutsträckan visade sig frågan om väntetiden ombord och ersättandet av konkurrenskraftavtalets tilläggsarbetstid med någon annan mall de allra svåraste att lösa. Förhandlingarna gick ändå i hamn den 12 mars 2020, omkring tre månader efter starten. Då jag ser på den korta listan förändringar som den här förhandlingsrundan hämtade till avtalet, förundrar det mig hur det kunde gå åt så lång tid.

För lotsarna blev den största vinsten en påökning med 150 euro i lotsäldermännens löneklass, som är ämnad att täcka det ökade förmansarbetet. Den tydligaste förlusten handlar om en komplicerad spelmodell, som Paltas specialbranschens avtalsparter (YTN representerar lotsarna) förhandlade om konkurrenskraftavtalets minskning om 20 tilläggstimmar och deras ersättande med motsvarande mängd arbetstid som ägnas till professionell förkovran. Detta löstes bolagsmässigt så, att lotsarna förpliktades att delta två gånger/år i ett stations- eller områdesmöte i samband med avlösningen, på plats eller distans utan övertidersättning.

Avtalspunkten om utvecklingsarbetsgruppen för lotsförmedlarnas arbetsskiftsystem flyttades från det tidigare kollektivavtalet till det nya, eftersom gruppen inte hade hunnit bildas under den förra avtalsperioden. Arbetsgruppens första och tills vidare enda möte hölls den 14 maj. Utvecklingen utvecklas långsamt...

Fr.o.m. mars månad har ärendenas skötsel följt koronalaget. Arbetstidsbankens regler korrigerades, semesterpengens ersättning med ledighet diskuterades och direktören har ordnat regelbundna lägesöversikter för personalorganisationerna om koronans effekter på trafikvolymerna och bolagets ekonomi. Bolaget ändrade reglerna för årssemestern allmänt i juni och särskilt i höstas för Bottenhavets norra delar. Också några andra distrikt är för närvarande under granskning. Det fina här är, att arbetsgivaren har hållit personalorganisationerna underrättade om det aktuella läget, men sämre är förstås det, att man tvingas förhandla om så här trista ärenden. Tills vidare har lotsningsbranschen undgått koronans klor tämligen behändigt och lotsarna med hjälp av nyss nämnda ledighetsarrangemang. Men många tecken tyder på, att den annalkande vintern kan sätta hårt åt samhället. Vilken effekten blir för lotsningsvolymerna blir, ser vi senare.

Jag önskar alla våra medlemmar, lotsar och förmedlare, kompanjoner och hela Finnpilots personal hälsa, en god och fridsam jul och ett lyckligt nytt år 2021!

Juha Sihvo
huvudförtroendeman



Jussi Keveri siirtyi varustamotehtäviin



Merikapteeni, luotsi **Jussi Keveri** on nimitetty Alfons Håkans Oy:n varatoimitusjohtajaksi. Jussi Keveri aloitti luotsina Kotkassa v 2007. Jussi viihtyi hyvin luotsin tehtävissä, mutta yrittäjänä ja merenkulkualan monitoimiosajana tarttui mielellään uuteen haasteeseen.

Vastuualueina ja toimenkuvana Jussilla tulee olemaan konsernissa laaja operatiivinen kenttä satamahinaus, matkahinaus, jäänmurto, erikoislastit ja meripelastus. Myös yhtiön sisäinen ja ulkoinen koulutus kuuluu osana hänen toimenkuvaansa.

Tapio Tuomisto

Luotsi & Majakka lehti ja Luotsiliitto toivottavat Jussille onnea ja menestystä uusissa merenkulun haasteellisissa tehtävissä



Luotsiliiton liittokokous 2020

Kevään liittokokous jouduttiin vallitsevassa pandemiatilanteessa siirtämään myöhäisempään ajankohintaan. Koronatilanne hellitti kesän alussa sen verran, että liittokokous päätettiin pitää kesäkuussa ennen juhannusta 17.6. Akavatalon tiloissa Pasilassa. Koska tänä vuonna ei ollut henkilövalintoja, voitiin kokousta suositella vähemmällä alueellisilla osanottajamäärällä ja valtakirjoilla.

Kokouksen sääntömääräisinä asioina käytiin läpi ja hyväksyttiin toiminnanjohtajan esittelystä liton toimintakertomus ja tilinpäätösasiakirjat vuodelta 2019, sekä talousarvio kuluvalle vuodelle.

Kokouksessa päätettiin myös alentaa liiton jäsenmaksua. Liiton toimihenkilöiden palkkioihin tehtiin usean

vuoden jälkeen myös tasokorotuksia. Liiton jäsenmaksun perusteiden uusiminen on aiheuttanut myös keskustelua. Nykyisinhän jäsenmaksu peritään peruspalasta kiinteine lisineen ja osalle jäsenistä se ei ole tasapuolinen.

Ensi vuonna liittokokouksessa päätetään taas uusista toimihenkilöistä litossa ja samalla tullaan päättämään myös jäsenmaksuperusteiden mahdollisesta muuttamisesta. Koronatilanne keväällä sanelee paljon, millaisilla järjestelyillä kokous tullaan pitämään. Mikäli liikkumisrajoituksia on helpotettu ja esim. risteilyliikenne olisi taas voimissaan voisimme vaihteeksi pohtia vaikka risteilykokousta.

TT



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



- TEN-T core port in Finland with excellent logistical location on the European route 18 and well known Nordic triangle and Scandinavian-Mediterranean traffic corridor
- Centre for Scandinavian ferry cargo traffic in Finland - The quickest sea route for cargo between Finland and Sweden
- One of the largest RoRo/Ropax -ports for trucks and trailers in Finland
- Significant centre for liquid and dry bulk goods operations
- Easy ice condition in winter time and one of the deepest fairways and quay's in Finland, up to 15,3 m



Port of Naantali Ltd | Satamatie 13, FI-21100 Naantali, FINLAND | Tel. +358 44 733 4550

www.portofnaantali.fi

PORT OF
JAKOBSTAD  PIETARSAARI

EMPA & PM

Korona-kriisi perui EMPA 2020 kevätkokouksen Brysselissä. EMPA hallitus joutui miettimään uuden tavan hoitaa pakolliset kokousasiat sillä yhdistyksen säännöt pohjautuvat Belgian lainsäädäntöön. Kokous pidettiin syksyllä valtakirjakokouksena valtuutetun toimesta ja asiat oli typistetty minimiin.

Ainoa yhteistapaaminen pidettiin videokokouksena ennen valtakirjakokousta Euroopan maiden puheenjohtajien kesken Council of Presidents kokouksena, jollainen pidetään myös normaalisti yleiskokoustamme edeltävänä iltana. EMPA sivuilta löytyy tiedote asioista, joista meitä informoitiin.

Videokokous kerran vuodessa näin suurella osanottajamäärällä ei ole asioiden käsittelyn kannalta helppoa. Sähköpostitse kirjeenvaihtoa on ollut tänä vuonna huomattavasti normaalia enemmän. Kumatkaan eivät korvaa vuositapaamisen antia eri maiden ja kulttuurien kesken.

Pohjoismainen Yhteistyö

Pohjoismaiden kesken toive syksyn kokouksen pitämisestä pysyi hereillä koronan toisen aallon rantaantumiseen saakka. Pohjoismaiden kesken tiiviimpi yhteistyömme on jatkunut keväästä alkaen mm. korona vastatoimien vertailuna ja tapahtumista informoimisena. Pidimme marraskuun lopussa videokokouksen, jossa käytiin läpi tärkeimmät ja suurimmat asiat maittain. Meiltä juurikaan raportoitavaa ei ollut mutta tässä kiinnostavimpia kuulumisia muista pohjoismaista.

Ruotsissa korona-aikana on luotsattu myös luotsiveneistä käsin. Kokeilussa on myös ollut etäluotsausta niin, että satamaluotsaus hoidetaan luotsin toimesta normaalisti nousemalla laivaan ennen satamaa VTS:n avustaessa mukana. Palaute on ollut kriittistä molemmista. Luotsit ja eritoten aluksien päälliköt ovat kertoneet alusturvallisuuden heikentymisestä ja tyytymättömyydestä. Huomionarvoista on, että kokeilussa mukana olleet ovat olleet ns. parempien

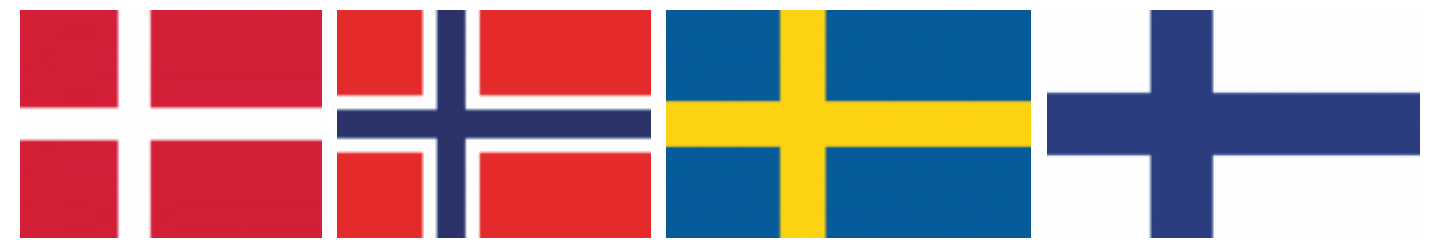
maiden laivoja. Kaukaisempien ja isompien laivojen kanssa kokeilut on onneksi jätetty suorittamatta. Asiasta tehdystä tutkimuksesta saamme myöhemmin raportin.

Norjassa luotsausta on myös suoritettu luotsiveneistä koronatapauksien takia mutta samoin vain ns. parempien laivojen kanssa. Norjassa asuvat Ruotsalaiset luotsit jäivät keväällä kotimaahansa karanteeniin täydellä palkalla. Norjan valtio korvaa avokätisesti menetetyt tulovajeen myös luotsausorganisaatiolle täysimääräisenä. Harmi ettei kaikilla mailla ei ole samanlaisia öljyvaroja. Yksi norjalainen juttu vielä, - Yara Birkeland. Se paljon puhuttu autonominen laiva on nyt otettu nyt liikennöintiin, -täysin miehitettynä!

Tanskassa tänä syksynä tapahtui yllättävä vallankaappausyritys lokakuussa. Ylempi kattojärjestö erotti Tanskan luotsijärjestön hallituksen jäsenet kattojärjestön jäsenyydestä. Tanskan luotsiliiton sääntöjen mukaan jäsenen tulee kuulua molempiin ollakseen Tanskan luotsiliiton jäsen. Taustalla olivat tulehtuneet henkilösuhteet ja kattojärjestön heikentynyt rahatilanne. Tilanne johti muutamassa päivässä siihen, että Tanskan luotsit perustivat uuden Danske Lodser -järjestön, johon voivat kuulua vain luotsit. Tällä hetkellä uudessa järjestössä on jo yli 130 jäsentä. Tilanne normalisoituu, mutta valitettavasti en muista vuosiin aikaa, milloin Tanskassa tilanne luotsaustoiminnan parissa olisi stabiili ja vakaa.

Vielä loppuun uutinen, että henkilötaustojen tarkistaminen on tiukentunut. Kansallinen turvallisuus vaatii esim. NATO maissa luotsin turvallisuuden tarkistamisen aika ajoin. Ongelmia syntynyt luotsin lähipiiriin kuuluvien ulkomaiden kansalaisten tai kaksoiskansalaisten osalta. Mielenkiinnolla odotamme lisää uutisia tästä aiheesta. Ihan tuulesta temmattua tällainen kriittisiin henkilöihin läheisten kautta vaikuttaminen ei kuitenkaan nykymaailmassa ole, varsinkaan jos turvallisuustilanne lähialueilla muuttuisi.

Kaj Hahtonen,
varapuheenjohtaja.



EMPA

Koronakriisi inhiiboi EMPA 2020 -värmötet i Bryssel. EMPA:s styrelse blev tvungen att sköta de obligatoriska mötena under nya former eftersom församlingens stadgar bygger på den belgiska legislaturen. Alltså hölls på hösten ett fullmaktsmöte med en ytterst minimerad föredragningslista.

Som den enda egentliga sammankomsten hölls en Council of Presidents -videokonferens mellan de europeiska ländernas ordförande innan fullmaktsmötet. Ett sådant hålls också i vanliga fall kvällen innan generalförsamlingsmötet. På EMPA:s nätsidor finns ett pressmeddelande om ärendena vi informerades om.

En årlig videokonferens med ett så pass stort deltagarantal gör inte sakerna lätta att behandla. I år har det också e-korresponderats märkbart flitigare än normalt. Ingendera metoden kompenserar den årliga träffen mellan länder och kulturer, eller dess resultat. Mötet i Italien nästa vår är också inhiiberat. År 2021 väljer man en ny ordförande samt hälften av styrelsen för EMPA.

Det nordiska samarbetet

De nordiska länderna hoppades kunna genomföra höstens möte - tills den andra koronavågen var ett faktum. Det tätare nordiska samarbetet har fortsatt sedan våren bl.a. med jämförelser av motåtgärder mot koronan och information om evenemang. I slutet av november höll vi ett videomöte, där vi tog upp de väsentligaste frågorna landsvis. Finland hade inte mycket att rapportera men här följer de övriga nordiska ländernas intressantaste nyheter.

I Sverige har det även i koronans tid lotsats traditionellt med lotsbåt. Man har också provat på fjärrlotsning så, att hamnlotsningen utförs med normal ombordstigning innan hamngången, som har assisterats av VTS-centralen. Metoden har fått kritik från bägge håll; lotsarna och särskilt fartygens befäl har berättat om svagare fartygstrygghet och missnöje. Noteras bör, att deltagarna i experimentet har varit s.k.

bättre länders fartyg. Försök med större skepp från fjärran länder har lyckligtvis blivit ogjorda. En utvärdering sammanställs, som vi senare får ta del av.

Också i Norge har det lotsats från lotsbåtar p.g.a. koronafall men också här gällde det s.k. bättre fartyg. I Norge bosatta svenska lotsar stannade på våren hemma i karantän med full lön. Den norska staten ersätter också lotsningsorganisationerna till fullo för förlorad inkomst. Tyvärr har inte alla länder sådana oljeresurser. Ännu en norrmanhistoria. Det flitigt diskuterade autonoma fartyget Yara Birkeland är nu taget i trafik, med bemannad kommandobrygga.

I Danmark inträffade en överraskande maktkupp i oktober. Den övre takorganisationen avsatte den danska lotsorganisationens ledamöter från takorganisationsstyrelsen. Enligt Danmarks lotsförbunds stadgar måste medlemmen tillhöra bägge för att godkännas som lotsförbundets medlem. I bakgrunden ligger inflammerade personrelationer och takorganisationens försvagade ekonomiska situation. Läget ledde några dagar senare till att lotsarna grundade ett nytt förbund, Danske Lodser, där endast lotsar kan vara medlemmar. F.n. har det nya förbundet redan över 130 medlemmar. Läget kommer att normaliseras men tyvärr kan jag inte på årtal minnas, när den danska lotsningsverksamhetens situation har varit stadig och stabil.

Jag avslutar med nyheten att granskningen av personhistorien har blivit noggrannare. Den nationella säkerheten förutsätter t.ex. i NATO-länderna regelbundna kontroller av lotsens personuppgifter. Problem har uppstått i synnerhet om det bland lotsens anhöriga finns personer med utländskt eller dubbelt medborgarskap. Vi inväntar med stort intresse nyheter om ämnet. Förstås är försök att påverka tjänstemän i kritiska branscher via de anhöriga inte bara deckarintriger och fantasier, särskilt inte om säkerhetsläget i våra närområden förändras.

Kaj Hahtonen,
viceordförande

116

vuotta

1905

år

2021

Suomen Laivanpäälystöliitto –
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y.

• Kolmen Sataman satama
• 14 metrin syväväylä
• Tehokas, monipuolinen ja turvallinen valinta

KOKKOLAN SATAMA
www.portofkokkola.fi



Luotsi Timo Nummi täydessä taisteluvarustuksessa aluksessa, missä oli koronapositiivinen henkilö.



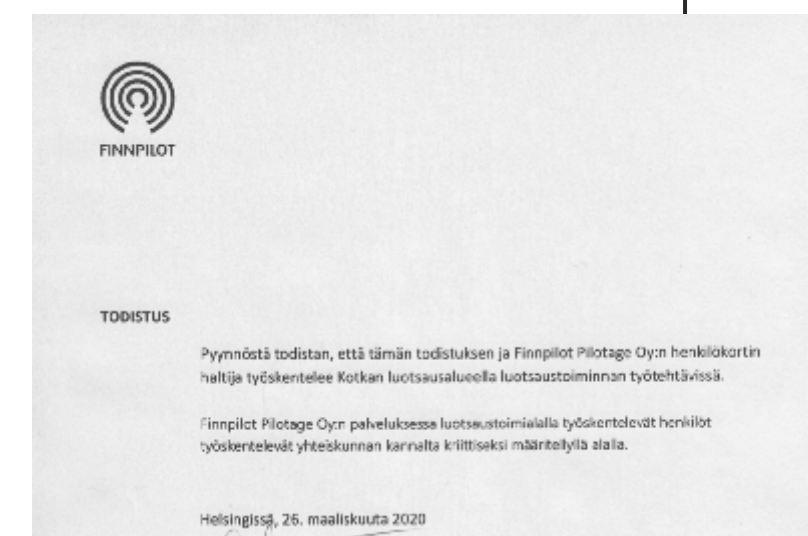
Laivojen komentositelytyöskentelyssä on noudatettu pääosin turvamääräyksiä.

Suomi julistettiin poikkeustilaan 17.3. Koronakriisin seurauksena

Turvaamisjärjestelyihin luotsauksessa totuttiin ja reagoitiin nopeasti

Maan hallitus yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa totesi Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen takia maaliskuun puolivälissä. Ennen poikkeustilan julistamista luotsausyhtiössäkkin oli ryhdytty maanlaajuisesti mittaviin turvajärjestelyihin ja erityisvalmiuksiin mahdolliseen tilanteeseen, missä suuri joukko luotsaushenkilöstöä altistuisi tartunnalle.

Koronakriisi ei ole ohi, vaan päinvastoin tartuntatilanne on tällä hetkellä leviämisvaiheessa yhä useammassa maakunnassa. Joulua tullaan viettämään monessa perheessä ikävissä merkeissä, kun lähiomaisia on mahdollisesti vakavasti sairaina erityishoidossa. Koronarokotteen jakelu ja hoito jo vuoden alussa tuovat kuitenkin kaivattua valoa synkkyyden keskelle.



Uudenmaan eristäminen alkoi 28. 3. Luotsit joutuivat esittämään kulkuluvan tiesuluilla, millä asioilla alueella liikuttiin.

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten

Luotsialuksia ankkurissa
Palosaaren salmen
satamassa Vaasassa
luotsilakon aikana 1912
(Museovirasto)



Luotsilaitoksen venäläistäminen 1912 johti suomalaisten luotsien joukkoeroon

Venäjä halusi kiristää sotilaallista otettaan Suomen rannikolla

Venäjän toiminnassa läpi historian on näkynyt aina hyvin samantapainen toimintalogiikka, riippumatta siitä millainen valtiojohto suurvaltaa kulloinkin on johtanut. Suomi ja muut Venäjän länsirajoilla olevat maat ovat historiansa aikana reunavalvotusta asemastaan saaneet maksaa myös kovan hinnan.

Maailmanpoliittisen tilanteen kiristyttyä Venäjä on usein katsonut oikeudekseen valvoa Pietarin turvallisuutta ja siihen vedoten ryhtyä aina asian vaatimiin tarpeellisiin toimiin.

Suomen autonominen asema alkoi kokea taas painostusta Nikolai II valtakaudella vuonna 1912 ns. toisen sortokauden aikana. Kansallismieliset olivat saaneet valtaa Venäjällä ja samoin lähestyvän maailmansodan merkit olivat jo ilmassa. Ei ollut siis mikään sattuma, että ensimmäisenä virastona juuri strategisesti tärkeä Suomen luotsi- ja majakkalaitos alistettiin kokonaan Venäjän meriministeriön alaisuuteen. Suomalaisten luotsaustoimialan virkamiesten kykyyn ja tahtoon suojella ja puolustaa vaikeakulkuista saaristoaan

mahdollista ulkoista, vihamielistä toimijaa vastaan, ei luotettu. Samat perusteet nostettiin konkreettisesti esiin 27 vuotta myöhemmin, jo itsenäistyneelle Suomelle tunnetuin seurauksin. Pietarin turvallisuuskysymykset nousivat esiin kyllä jo Tarton rauhanneuvotteluissa tasan 100 vuotta sitten.

Tyly uutinen luotsilaitoksen ”luotsausasetuksen voimaantumisesta” julkaistiin useissa suomalaislehdissä helmikuun lopulla 1912. Pienehkö uutinen kertoi, että ”H. M. Keisari on meriministerin esityksestä käskenyt: 1) että Suomen luotsi- ja majakkalaitos sekä sotilaallisessa että hallinnollisessa suhteessa on alistettava meriministeriön alaisuuteen.” ja että asetus oli astunut voimaan jo edellisenä päivänä.

Luotsien joukkoero alkoi välittömästi koko rannikon laajuudella

Suomessa ymmärrettiin nopeasti, että kyseessä oli laajempi, koko maan venäläistämiseen tähtäävä operaatio. Luotsilaitoksen johto ja luotsit tietysti näkivät, että heihin tämän venäläisen, sotilaallisen

organisaation alaisina tultaisiin noudattamaan Venäjän lainsäädäntöä. Suomessa uutta luotsausasetusta pidettiin loukkauksena maan autonomiaa ja perustuslakia vastaan.

Jo maaliskuun 11. päivänä uutisoitiin lehdissä luotsien massiivisesta joukkoerosta: ”Tämän kuun 11. päivään mennessä on jättänyt Wiipurin luotsipiiristä 33, Helsingin 140, Turun 75, Ahvenanmaan 66, Waasan 59 ja Oulun luotsipiiristä 60 eli kaikkiaan 433 luotsia 850 luotsista. Luotsien joukkoero oli kova isku Venäjän meriministeriön johdolle, eikä aikaakaan, kun vastatoimet alkoivat. Maaliskuun 14. päivänä lehdet välittivät kenraalikuvernöörin uutta määräystä: ”Kenraalikuvernööri on käskenyt kuvernöörejä ryhtymään välittömästi kaikkiin toimenpiteisiin ”agitatsioonin” estämiseksi luotsien keskuudessa.”

Venäläisluotsit yrittävät korvata kokeneet suomalaisluotsit

Suomen talouselämä oli myös tuolloin täysin riippuvainen merikuljetuksista ja eronneita luotseja yritettiin houkutella rahan voimalla palaamaan takaisin tehtäviinsä, samoin

varustajat ja rahtajat pyysivät luotseja ryhtymään yksityisiksi tai kunnallisiksi luotseiksi. Venäjän viranomaisten houkutuksiin ei kukaan langennut, mutta satamakaupungit ja laivanisännät houkuttelivat myös eronneita luotseja yksityistämään toimintansa ja yksityisiä luotsipalveluja jonkin verran tarjottiinkin. Eronneet luotsit olivat kuitenkin eronneet venäläistä laittomuutta vastaan ja taistelivat venäläistämistoimia vastaan. Näille eronneille laillisuusluotseille kyse oli enemmästä kuin omasta edusta.

Vastatoimena meriministeriö lähetti Suomeen korvaavia ”luotseja” Mustanmeren ja Kaspianmeren alueelta, mutta kaaos oli nopeasti edessä. Lehdissä alkoi olla synkkää uutistilastoa luotsauspalvelumme uudesta venäläistytystä laadusta: ”Erittäin musertava oli se tilasto, joka elokuussa julkaistiin sanomalehdistössämme. Kolmena kuukautena oli tapahtunut 60 haaksirikkoa ja tehty 120 meriprotestia, Karileajot ovat aiheutuneet osaksi luotsien puutteesta ja suureksi osaksi myös luotsien taitamattomuudesta.” ➔



Kuva vasemmalla: luotsi Karl Rönholm, siirtyi Saksaan 1917 ja luotsasi salaisesti aselaiva Equityn Vaasan saaristoon, missä aseet purettiin ja jaettiin Pohjanmaalle. (Kuva kirjasta Aselaiva, K.A. Wegelius 1935)



Venäläistämistoimien johdosta eronneiden luotsi- ja majakkalaitoksen virkailijoiden päivälliset 20.02.1912 (Atelier Regina 1912, Museovirasto)

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten



► Mitä luotsit saavuttivat joukkoeron voimalla?

Tuon aikakauden lehtikirjoituksesta saa hyvän kuvan tapahtumista ja niiden seurauksista. Kansainvälinen paine Venäjää vastaan kasvoi, kun johtavien merenkulkumaiden viranomaiset protestoivat Suomen luotsauspalvelujen luokatonta tasoa. Jo kesäkuun 12. päivänä Pohjalainen -lehti uutisoi Tallinnan laivanisännistöjen jyrkästä vastalauseesta Suomen uutta luotsikomentoa vastaan: ”Vaikeat Suomen luotsiolot ovat kestäneet jo kylliksi kauan. Uusi luotsikomento ei ole voinut suorittaa sitä tehtävää, mitä sen on toivottu voivan suorittaa. Laivat jäävät mitä suurimpaan vaaraan. Karilleajot kuuluvat päiväjärjestykseen. uudet luotsit eivät näytä olevan työhönsä perehtyneitä, koska laivojen päälliköiden pitää pysäyttää luotseilta komento, jottei laiva ajaisi karille.”

Monet ulkomaiset varustamot ilmoittivatkin, etteivät kuljeta rahteja Suomesta laivojaan vaarantaen, kun turvallisia rahteja on muutenkin tarjolla. Vakuutus-

yhtiöt olivat tietenkin nopeasti hinnoitelleet haverivaaran Suomeen liikennöiville laivoille. Venäjää asia ei kiinnostanut. Se oli varustautumassa sotaan, joka kolkutti jo ovella ja Suomen rannikon strateginen hallinta oli pääasia.

Luotsit eivät koskaan 1912-joukkoerossaan puhuneet lakosta, miksi se monissa Venäjää ymmärtävissä tahoissa haluttiin tuolloin Senaatissakin leimata. He käyttivät itsestään nimitystä laillisuusluotsit ja käyttivät nimitystä myös itsenäistyneen Suomen ensimmäisessä keskusvirastossa Merenkulkuhallituksessa 1917, minkä luotsaustoimintoja järjestettäessä 1912 tapahtumat nousivat aluksi vahvasti esille, kun näitä eronneita luotseja nimitettiin uudelleen virkoihin.

Vaikka luotsien tarkoitus oli joukkoerolla kumota Venäjän uusi luotsausasetus, se ei siinä onnistunut, mutta toimintansa poikkeuksellisen laaja julkisuus näytti kansalaisille, että pienikin määrätietoinen joukkovoiman käyttö Venäjän valtapyrkimyksiä vastaan oli tehokasta. Aktivistit osasivat myös hyödyntää näitä eronneita luotseja ja heitä oli helppo värvätä

Kuva vasemmalla: venäläistämistoimien johdosta eronneiden luotsi- ja majakkalaitoksen virkailijoiden päivälliset istumassa vasemmalta: Eliel Åberg, Gustaf Theodor Ahlstedt, Johan Herman Peldán, Fredrik Dahlberg, Ilmari Killinen, Oscar Paldani, Viktor Henrik Schwindt, Gustaf Pettersson, Carl Blomqvist ja Carl Ragnar Pettersson seisomassa vasemmalta: Gustaf Adolf Nummelin, Carl Gustaf Stenius, Gustaf Ljungberg, Ernst Andersin, Waldemar Toppelius ja Alexander Perret (Museovirasto)



luotsaamaan 1917 ensimmäisiä aselaivoja salaa Suomeen. Eronneet luotsit olivat uhraustensa kautta jo huomanneet, että aseisiinnousun välttämättömyys oli otettava huomioon ja luoda valmiudet kansannousuun. Näin kertoi ensimmäisen aselaivan Vaasan saaristoon salaa luotsannut Karl Rönnholm, joka myös erosi 1912 ja joutui maailmansodan alkaessa venäläisten pidättämäksi. Rönnholm liittyikin sen jälkeen heti aktivisteihin. Mutta se onkin jo toinen tarina. ■

Tapio Tuomisto

Lähteet:

Digitaaliset aineistot – Kansalliskirjastot: Sanomalehdet 1912

K.A. Wegelius: Aselaiva 1935

Porkkalan luotsi Karl Höggström perheineen, vaimo ja 9 lasta perhepotretissa 1900-luvun alussa. Höggströmin 40-vuotinen luotsinura päättyi luotsien joukkoeroon 1912. Eronneiden luotsien uhraus oli kova. Elannon menetyksen lisäksi he menettivät myös asuntonsa luotsisaarilla. (Kuva: Sune Höggström kirjasta Majakoiden ja luotsien Porkkala, Suomen Majakkaseura 2020)

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten



Eläköön Eläköön

Tarton rauhanneuvottelut alkoivat Viron Tartossa kesäkuussa 1920 ja sopimus allekirjoitettiin saman vuoden lokakuussa. Kesäkuun 9. päivänä vuonna 1920 Suomen rauhanvaltuuskunta lähti Helsingistä matkaan *Eläköön*-laivalla. Mikä olikaan tämän aikanaan Suomen kauneimmaksi sanotun laivan tarina.

Vuonna 1885 Suomen luotsilaitokselle myönnettiin määräraha kahden nopean höyryaluksen rakentamiseen. Suurempi, Ruotsissa Bergsundetin telakalla rakennettu alus sai nimen *Eläköön* ja pienempi, Porin konepajalla rakennettu, puolestaan sai nimen *Willmanstrand*.

Luotsilaitos oli saanut uuden luotsilaitosasetuksen 1870. Luotsi- ja majakkalaitoksen historian kirjoittajan

lisäksi Laadin mukaan tuolloin siirryttiin ”vakiintuneen toiminnan ja rakennustyön aikaan”. Luotsi-tirehtöörin, esimerkiksi amiraali **Nordmanin**, ongelmana oli, että luotsilaitokselta puuttui alus, jolla voisi tehdä tarkastusmatkoja. Ongelma ei ratkennut vielä 1872 kun luotsilaitos sai ensimmäisen oman höyryaluksen. Höyryalus *Sextantia* käytettiin pääasiassa merenmittauksiin ja majakka-alusten hinaamiseen asemapaikoilleen ja sieltä pois. Meni vielä neljä vuotta ja majakka- ja luotsilaitoksen ylitirehtööri amiraali **Justus Eriksson** onnistui hankkimaan määrärahan ylitirehtöörin käyttöön tulevasta tarkastusaluksesta. Alus rakennettiin Ruotsissa Motalan konepajalla ja sai nimekseen *Walvoja*. Erikssonin seuraaja **Sten Tuder** onnistui hankkimaan 1880-luvun alkupuolella tulli-

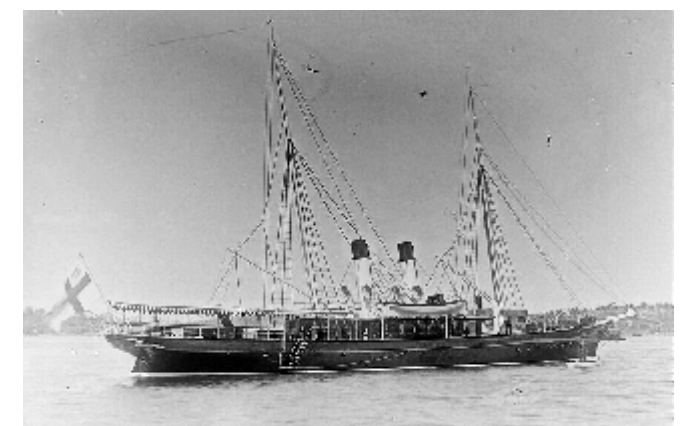


Kuva vasemmalla: Svenska statsbesöket i Helsingfors 21-24 augusti 1925; i mitten kung Gustaf V, drottning Victoria och prins Wilhelm. I bakgrunden finska lotsverkets fartyg ELÄKÖÖN. (Sjöhistoriska museet)

Luotsilaitoksen päällikköalus s/s Eläköön. Aluksen miehistö ja päällystö kuvattuna laivan kannella. Keskellä edessä G. Nummelin. Toinen vasemmalta matruusi Bjugg. Eläköön oli rakennettu Tukholmassa Bergsunds Mekaniska Verkstad:ssa 1886. Valokuvaajana toiminut Jakob Ljungqvist noin vuonna 1910 (Suomen merimuseon kuvakokoelmat)

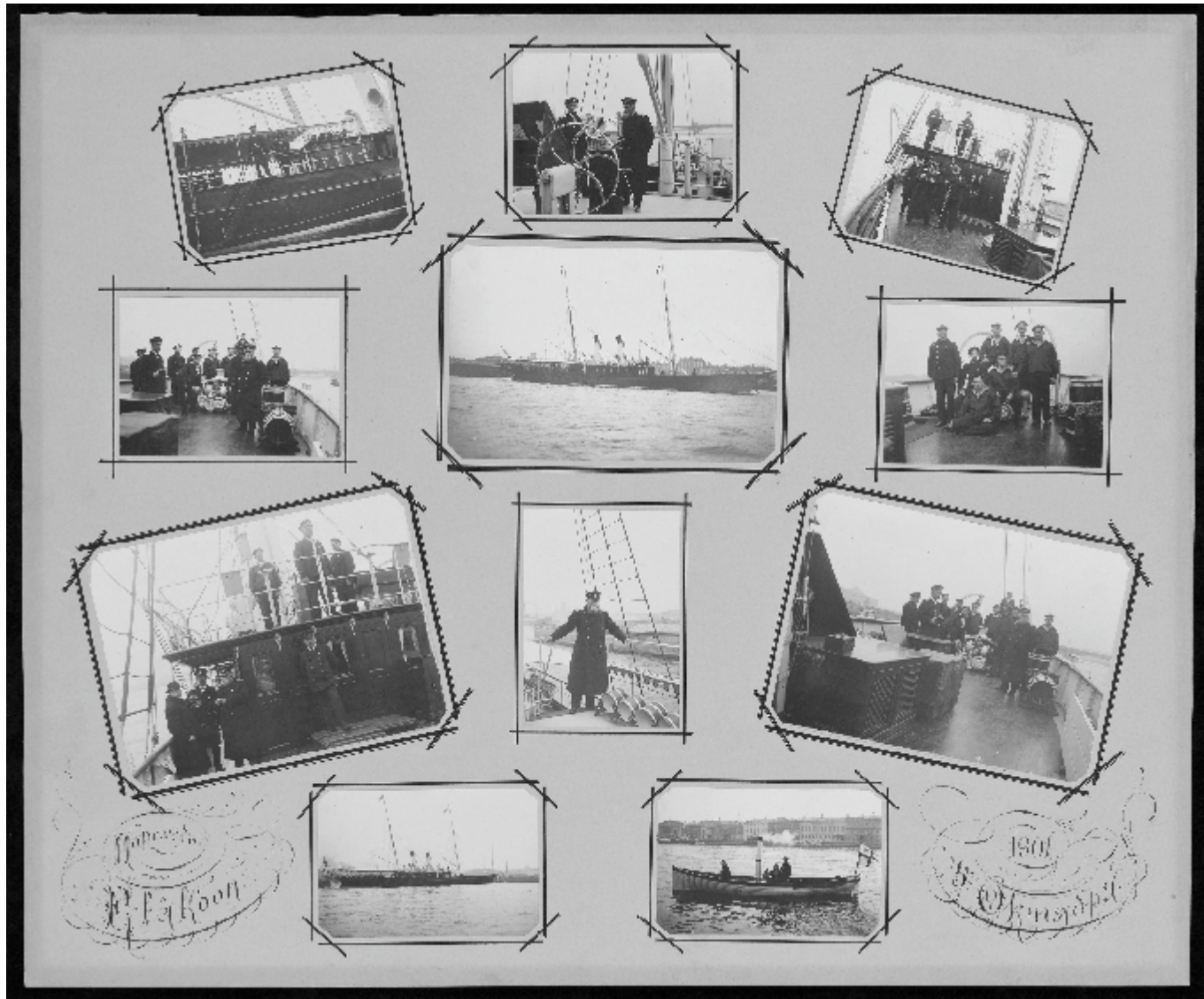
laitoksella olleet kaksi alusta *Ahkeran* ja *Silmän* luotsilaitoksen käyttöön sekä Varkauden konepajalla laitoksen käyttöön rakennetut sisaralukset *Jupiterin* ja *Saturnuksen*.

Venäjän keisarinna Maria Fjodorovna lupautui *Eläköön* aluksen kummiksi. Aluksesta tehtiin luotsilaitoksen ensimmäinen päällikköalus. *Walvoja* oli 32,1 m, sen uppouma oli 148 tonnia ja nopeus 11 solmua. Walvojan koneisto tuotti 200 hv. *Eläköön*-alus puolestaan oli peräti 47 metrinen ja uppouma 230 tonnia. Höyryvoimakoneisto tuotti 670 hv. Tämän kaksipotkurisen aluksen matkanopeus oli 14-15 solmua. *Eläköön*-aluksen tunnisti kahdesta taaksepäin kaareutuvasta mastosta ja savupiipusta. Sekä *Eläköön* että *Willmanstrand* olivat valmistuttuaan usein saattoaluk-



s/s Eläköön (Kansallisarkisto)

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten



Luotsilaitoksen päällikköalus s/s Eläkön ja sen miehistöä 1901 (Helsingin kaupunginmuseo)

► sina keisarilliselle eskaadereille keisarien Aleksanteri III ja Nikolai II vieraillessa Suomessa. Molempia aluksia käyttivät myös Suomen kenraalikuvernöörit virkamatkoillaan. *Eläkön*-aluksen salongin sanottiin olleen erityisen loisteliaan.

Suomen itsenäisyyden alkuaikoina *s/s Eläkön* oli tasavallan presidenttien käytössä. Tähän liittyi myös Suomenlahden yli tapahtuneet Tarton rauhanneuvottelijoiden kuljetukset. Myöhemmin alus palasi takaisin merenkulkuhallituksen pääjohtajan päällikköalukseksi. Toisen maailmansodan jälkeen alus toimi myös raivauslaivueen esikunta-aluksena. Tämän jälkeen

alusta käytettiin pääasiallisesti merenmittausten tukialuksena. Tuossa vaiheessa poistettiin aluksen taaempi höyrykattila ja sen myötä myös toinen alukselle tunnusomainen taaksepäin taittuva savupiippu poistettiin. Salonki ja historialliset hytit säilytettiin entisellään. Muutostyöt tehtiin 1950-luvun alkupuolella Wärtsilä Oy:n Vaasan telakalla ja vuodesta 1952 alkaen alus toimi Pohjanlahden I merenmittausretkikunnan tukialuksena seuraavat 9 mittauskautta. Vuonna 1960 alus poistui aktiivikäytöstä ja erään kertomuksen mukaan, ja onnettomien sattumien vuoksi, ehdittiin romuttaa 1963, juuri kun aluksen museoimisesta olikin päätetty.



Kuva Suomen merimuseo

Eläkön-laivan pienoismalli löytyy Suomen merimuseosta Merikeskus Vellamosta Kotkasta. Tämä luotsilaitoksen tarkastusalus oli esimerkki vanhasta laivanrakennustyylistä ja aiheesta sitä onkin kutsuttu aikansa kauneimmaksi suomalaiseksi höyryalukseksi. Nimensä Eläkön ja sen sisarus Willmanstrand saivat keisari Aleksanteri II:lta. Ruhtinaspariskunnan vieraillessa Saimaan kanavalla keisari Aleksanteri kuuli yleisön joukosta eläkön-huutoja ja mieltyi kuulemaansa huutoon niin, että vaati tulevalle luotsilaitoksen lippulaivalle tällaisen nimen. Uudet luotsilaitoksen komeat alukset saivat tosin kritiikkiä keisarilta. Åbo Tidning kirjoitti heinäkuussa 1886, että kun keisari oli tutustunut molempiin aluksiin keisarillisella purjehduksella Hangosta Helsinkiin, antoi keisari selvästi ymmärtää, että alusten sisustus oli aivan liian yllellinen ja kallis siihen tarkoituksen, mihin ne oli rakennettu. Eläkön toimikin pitkään maamme korkeimpien virkamiesten edustusaluksena. Laivaa käytettiin luotsilaitoksen toiminnassa myös luotsien koulutuslaivana.

Aluksen tunnetuimpia päälliköitä oli kapteeniluutnantti **Ilmari Jokinen**. Hän oli tässä tehtävässä 1920-luvun alkupuolella ennen kuin 1926 siirtyi Vaasan luotsipiiriin päälliköksi. Myöhemmin vuonna 1931 hänet valittiin merenkulkuhallituksen pääjohtajaksi viraston ensimmäisen pääjohtajan **Gustaf Wreden** seuraajaksi.

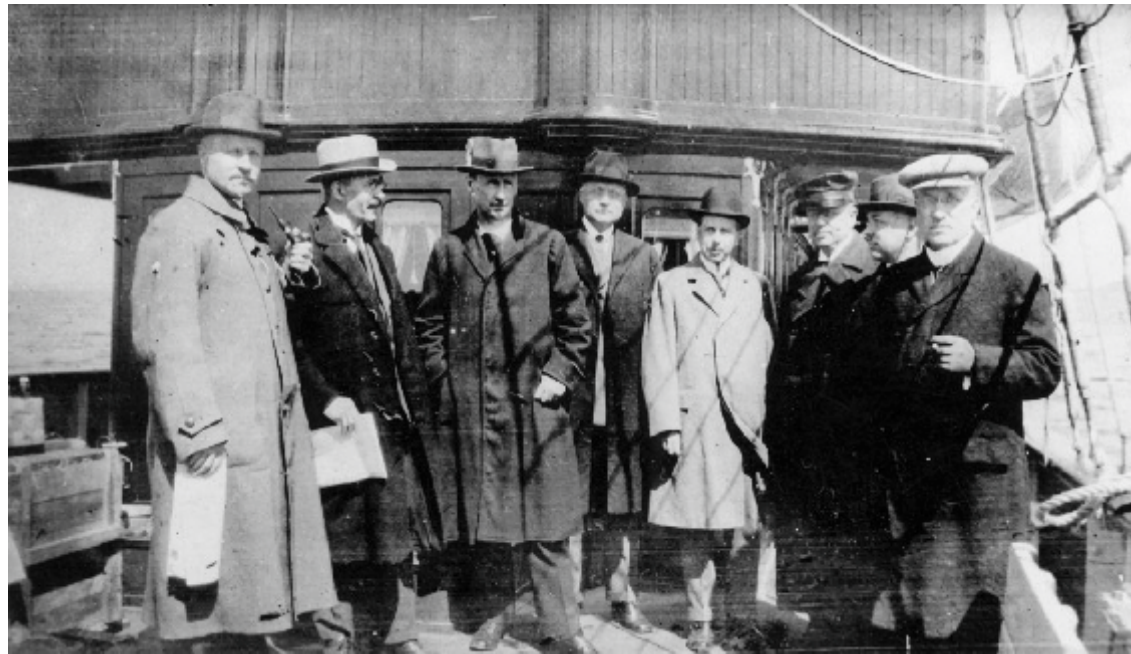
Jarmo Koistinen



Presidentti Rielander matkusti Tanskan kuningasta Christiania vastaan Suomenlinnaan valtion edustuslaivalla Eläkön 15.5.1928 (Museoviraston kuvakokoelmat)

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten

Rauhan-
neuvottelijoita
Eläkön-laivan
kannella:
vasemmalta
Tanner, Voionmaa,
Kivilinna, Walden,
Idman, Paasikivi,
Frey ja Vennola
(Työväen arkisto)



Vapaussodasta Tarton rauhaan

Kesäkuun 9. päivänä vuonna 1920 kokoontui arvovaltainen joukko Suomen valtiovalan ja elinkeinoelämän edustajia Katajanokalle Eläkön-laivalle. He olivat lähdössä Tarttoon neuvottelemaan rauhasta Neuvosto-Venäjän kanssa. Neuvottelijat oli valittu edustamaan kaikkia eduskuntapuolueita, ja heistä kukin oli hankkinut kokemusta merkittävissä poliittisissa tehtävissä. Rauhanvaltuuskunnan puheenjohtajana toimi politiikan eturivistä Kansallis-Osake-Pankkiin vetäytynyt pääjohtaja **J. K. Paasikivi**. Hän sai tuekseen toisen pankinjohtajan Pohjoismaiden Yhdyspankin johtokunnasta, **Alexander Freyn**. Talouselämän vaikuttajiin kuuluivat myös kenraali **Rudolf Walden**, joka edusti puunjalostusteollisuutta ja Osuusliike Elannon toimitusjohtaja **Väinö Tanner**. Valtuuskuntaa täydensivät professorit **Juho Vennola** ja **Väinö Voionmaa** sekä maantieteilijä **Väinö Kivilinna**.

Laivaan astui myös toimittajia, sekä joukko valtuuskunnan tueksi lähtevää kansliahenkilökuntaa. Kieltenkääntäjänä toimi mm. kreivi **Armfelt** ja konekirjoittajattarena kreivitär **Creutz**. Kööpenhaminan lähettiläs **K. G. Idman** lähti mukaan kansainvälisen oikeuden asiantuntijana, jonka tehtävänä olisi muun muassa todistaa, etteivät upseereina tai virkamiehinä tsaaria

palvelleet suomalaiset olleet Venäjän kansalaisia, vaikka bolševikit väittivät, että heidät oli sellaisiksi ”naturalisoitu”. Mukana olivat myös lähetystöneuvos **Lauri Hannikainen**, joka oli itärajakysymysten erikoistuntija ja tunnettu Karjalan ja Lapin kävijä sekä valtioneuvoston linnan taloudenhoitaja maisteri **Osmo Tuorila**, joka toimi valtuuskunnan kanslia- ja talousjärjestelijänä vastuullaan pakkilaatikoihin ahdetut kirjat, kartat ja paperit. Metsähallituksen kamreeri **J. W. Minni** toimi valtuuskunnan taloudenhoitajana, esittelijäneuvos **Esko Heilimo** ja pormestari **Paavo Pajula** valtuuskunnan sihteereinä, tiedotuspäällikkönä maisteri **Westerlund** sekä majuri **Somersalo**, eversti **Nils Procopé** ja merikapteeni **Schwanck** sotilasasian tuntijoina. Pakkautuivatpa laivalle mukaan kuriireiksi myös professori Voionmaan pojat: 24-vuotias **Tapio** ja 22-vuotias **Ilmari**.

Satamassa rauhanneuvottelijoita olivat saattamassa pääministeri **Erich**, kansainvälisen oikeuden erikoistuntija, jota nuoresta iästään huolimatta arvostettiin yli puoluerajojen sekä ulkoministeri **Holsti**, joka oli anglofiili ja jonka diplomaattista viisautta eivät ainkaan Paasikivi ja Tanner erityisemmin arvostaneet.



Tämä artikkeli perustuu 14.10.2020 ensiesityksensä saaneeseen dokumenttielokuvaan ”Sodan ja rauhan kasvot – Vapaussodasta Tarton rauhaan”. Vapaussotiemme Helsingin seudun perinneyhdistyksen tuottaman elokuvan on käsikirjoittanut ja ohjannut Nina Schleifer, toinen käsikirjoittaja on Jyrki Uutela. Dokumentin asiantuntijana toimii Oulun yliopiston historian professori Kari Alenius. Elokuva on katsottavissa YouTubessa <https://youtu.be/ZpvzTzISedk> (Kuva: Erkki Riimalan toimittamasta teoksesta ”Suomalaisia hörylaivoja 150 vuotta maailman merillä ja kotivesillä 1833-1983”, Lahti 1983)

Minkä sodan rauhasta oli kyse, ja miksi siitä neuvoteltiin venäläisten kanssa?

Suomi oli julistautunut itsenäiseksi 6. joulukuuta 1917. Lenin tunnusti osittain Suomen itsenäisyyden 31.12.1917, mutta täysin itsenäinen Suomi olisi vasta suomalais-venäläisen sekakomission sovittua yksityiskohdista. **Leninillä** ja kansallisuusasiain kansankomissaari **Stalinilla** ei kuitenkaan ollut aikomustakaan päästää Suomea käsistään, sillä bolševikit eivät koskaan nimenneet edustajiaan Suomen laillisen hallituksen kanssa muodostettavaan komissioon. Maa oli myös edelleen venäläisten sotajoukkojen miehittämä. Tarvittiin vapaussota, jonka lopputuloksena varmistettiin todellinen valtiollinen itsenäisyys eli vapautuminen Venäjän vallasta sekä demokraattinen yhteiskuntajärjestys.



Eläkön-laiva lähdössä Tarttoon 9.6.1920 (Työväen arkisto)

Bolševikeilla oli suurempi vaikutus vapaussodan kulkuun kuin ”sisällissodasta” puhuvat ymmärtävät. Saadakseen paremman neuvotteluaseman Brest-Litovskin rauhanneuvotteluissa ja kiihdyttääkseen vallankumouksia Euroopassa bolševikit painostivat suomalaiset sosialidemokraatit mukaan vallankumoukseen. Sotaan osallistui koko vapaussodan ajan useita tuhansia venäläisiä sotilaita. Punaisten sodanjohto oli Leninin uskottujen miesten käsissä sodan loppuun asti. Punakaartit ja kansanvaltuuskunta olivat täysin riippuvaisia Leninin ase- ja ruoka-avusta. Ensimmäinen suuri asejuna lähti Pietarista 27.1.1918 lastinaan mm. 15 000 kivääriä, kaksimiljoonaa patruunaa, 30 kuularuiskua, 10 kenttätykkiä ja kaksi panssariautoa. Neuvosto-Venäjän johto olisi halunnut antaa Suomen punaisille paljon enemmän materiaaliapua ja lähettää enemmän puna-armeijan joukkoja Suomeen, mutta taistelut Saksaa vastaan tammi-helmikuussa 1918 ja myöhemmin Venäjän demokraattisia ja keisariamielisiä joukkoja vastaan sitoivat puna-armeijan resurssit. Koska Suomi ei ollut tärkein rintamasuunta, voimavaroja ei riittänyt tänne, vaikka halua olisi ollut.

Ensimmäinen maailmansota jatkui Itä- ja Keski-Euroopassa bolševismin vastaisena taisteluna. Liettua ja Latvia olivat joutuneet bolševikkien käsiin, mutta Puola oli kyennyt torjumaan Leninin ekspansio politiikan. Vuoden 1919 aikana yleinen tilanne oli ensin bolševikkeja vastaan, mutta voitettuaan valkoiset venäläiset yksi kerrallaan eri rintamilla, alkoi vuoden jälkipuoliskolla bolševikkivalta vakiintua Venäjällä. Myös Baijeri ja Unkari olivat hetken neuvostotasavaltoja valmiina liittymään Neuvostoliittoon. ➡

Tie Tarton rauhaan 100 vuotta sitten



Rauhanneuvottelijoita Eläköön-laivan kannella: vasemmalta Walden, Paasikivi, Kivilinna ja Tanner (Työväen arkisto)

► Rauhansopimus työn ja tuskan takana

Pariisin rauhankonferenssissa 1919 ympärysvallat sanelivat rauhanehdonsa keskusvalloille. Suomi ei ollut Pariisin rauhankonferenssin osapuoli vaan neuvotteli Venäjän kanssa kuten Baltian maat ja Puola. Viro solmi Neuvosto-Venäjän kanssa rauhansopimuksen helmikuussa 1920. Myös Suomi ja Neuvosto-Venäjä tunnustelivat aselevon mahdollisuutta huhtikuussa 1920, mutta osapuolten näkemykset olivat liian kaukana toisistaan, ja neuvottelut lopetettiin tuloksettomina.

Puolan menestys sotatoimissa bolševikkeja vastaan sai Neuvosto-Venäjän tarjoamaan rauhanneuvotteluja Suomelle 11.5.1920, jotta uhka Pietarin suunnalla hellittäisi. Suomi hyväksyi tarjouksen, ja neuvottelut alkoivat Tartossa 12.6.1920. Suomen hallituksella ei kuitenkaan ollut selkeää neuvottelulinjaa. Vastikään uuden avioliiton solmineen presidentti **J. K. Ståhlbergin** lähdettyä häämatkalle ja myöhemmin viettämään kuherruskuukauttaan Kultarantaan, hallitus ei ollut valmis tekemään päätöksiä, mikä hermostutti työnsä aloittanutta rauhanvaltuuskuntaa Tartossa.

Erityisen tyytymätön oli puheenjohtaja Paasikivi. Hän kirjoitti päiväkirjaansa 21.6.1920: *”Oli koko illan keskustelu Holstin kanssa. Waltioneuvosto istui ulkoasiainministeriössä ja me Hughes-koneen luona. Koskien välirauhaa. Hallitus käskee meidän ”puolustamaan kylä kylältä Itä-Karjalaa”, sen sijaan että se ei itse tee mitään. Se ei tahdo itse taistella, mutta asettaa meidät taisteluun. Meillä ei ole muita aseita kuin suu, mutta kyllä tässä tarvittaisiin miekka. ”Kansojen itsemääräämisoikeus” on bolševikkien suussa tyhjä fraasi. Olisi ryhdyttävä toimiin, mobilisoin-*

tia valmisteltava ja, jos tarve vaatii, ajettava bolševikit pois Wuokkiniemeltä ja Uhtualta. Sekä lopetettava rauhanneuvottelut, jos ei tule selvää ryssien kanssa. ... Muuta kuin ampumista ryssät ei ymmärrä ja kunnioita.”

Neuvoteltavista asioista rajakysymys oli tärkein. Sosiaalidemokraateille olisivat riittäneet autonomian ajan rajat, mutta porvarilliset puolueet halusivat helpommin puolustettavat rajat eli ne vaativat Itä-Karjalan ja Kuolan niemimaan liittämistä Suomeen. Puolustettava maaraja olisi lyhentynyt 1 200 kilometristä noin 350 kilometriin.

Sotatila Suomen ja Neuvosto-Venäjän välillä

Yhdeksi rauhanneuvotteluiden keskeiseksi kiistakysymykseksi nousi, oliko Suomen ja Neuvosto-Venäjän välillä vuodesta 1918 alkaen vallinnut sotatila. Myönteinen vastaus olisi merkinnyt kaiken Suomeen jääneen venäläisen sotilasomaisuuden siirtymistä sotasaaliina korvauksetta Suomen haltuun.

Kun venäläiset eivät halunneet myöntää, että kiistattomasti ja virallisesti todettua sotatilaa olisi ollut olemassa, asiasta kehittyi kaksi päivää kestänyt sitkeä väittely, jota Suomen puolelta kävi ennen muuta Rudolf Walden Helsingissä kootun laajan dokumenttimateriaalin pohjalta. Neuvosto-Venäjän ja Suomen välinen sotatila oli alkanut viimeistään Neuvosto-Venäjän ja punaisen Suomen Kansanvaltuuskunnan solmittua 1.3.1918 sopimuksen ”ystävyyden ja veljeyden lujittamiseksi” Suomen ja Neuvosto-Venäjän sosialististen tasavaltain välillä. Neuvosto-Venäjä oli ainoa valtio, joka tunnusti kansanvaltuuskunnan Suomen hallitukseksi, mikä on kansainvälisoikeudellisesti samalla sodanjulistus Suomen lailliselle hallitukselle. Raskauttava oli myös Venäjän sota-asiain kansankomissaari **Podvoiskin** määräys 23.1.1918 riisua suojeluskunnat aseista, vaikka tämä käsky myöhemmin sähkeellä peruttiinkin. Myös Suomessa ollut neuvostovenäläinen 42. armeijakunta oli todennut päiväkäskyssään 29.1.1918 sotatilan Suomen valkoisia vastaan ja käkenyt 31.1.1918 punakaartia apuna käyttäen vallata Suomi takaisin.

Venäläisen valtuuskunnan puheenjohtaja **Berzin** myönsi bolševikkihallinnolle lähettämässään raportis-



Tarton rauhanvaltuuskunta: eturivissä vasemmalta Väinö Voionmaa, Juho Vennola, J. K. Paasikivi ja Väinö Kivilinna, ylärivissä Alexander Frey, Väinö Tanner ja Rudolf Walden (Työväen arkisto)

sa joutuneensa Waldenin kanssa käydyssä väittelyssä vaikeuksiin: *”Asemamme siinä oli erittäin heikko, ja meidän täytyy modifioida kysymyksenasettelua. Waldenin siteeraamat **Trotskin** ja **Podvoiskin** käskyt vuodelta 1918 ovat meille murhaavia. Mutta vaikka myönnettäisiin, että sota oli, niin Suomeen jäänyttä sotilasomaisuuttamme, jota ei ollut muodostettu Suomea vastaan käytävää sotaa varten, ei voida katsoa heidän sotasaaliikseen, vaan se on palautettava meille tai lunastettava”*.

Raha ratkaisee

Myös taloudellisissa kysymyksissä osapuolten käsitykset erosivat toisistaan. Venäläiset hyväksyivät yksityishenkilöiden etujen korvaamisen vain, ”mikäli se ei ole ristiriidassa Neuvosto-Venäjällä olevien lakien ja asetusten kanssa”. Käytännössä tämä olisi merkinnyt sosialisointia eli suomalaisten ennen vallankumousta omistamien kiinteistöjen ja irtaimen omaisuuden menetystä. Venäläisen valtuuskunnan jäsen **Kerzentsev** korosti, ettei eläkkeiden maksaminen Suomessa asuville entisille tsaristisille viranhaltijoille ja heidän perheilleen voinut tulla kysymyksenäkään – ”olisi toki liikaa vaadittu, että neuvostohallituksen pitäisi maksaa eläkettä esimerkiksi kenraali Mannerheimille!”

Suomen neuvottelijoilla ei ollut kokemusta ulkopolitiikasta eikä neuvottelutaktiikasta, ja heillä oli myös näkemyseroja tavoitteista. Suurin osa neuvottelijoista piti Petsamon liittämistä Suomeen jättömän sataman takia tärkeämpänä kuin Itä-Karjalan suomensukuisten

kansojen yhdistämistä Suomen hallinnon alaisuuteen. Valtuuskunnan jäsenen, Väinö Tannerin, välityksellä venäläiset tiesivät suomalaisten sisäisistä ristiriidoista ja tavoitteista ja osasivat asettaa omat tavoitteensa. Paasikivi oli tietoinen tästä ”saladiplomatiasta”.

Kansainvälinen tilanne ja Neuvosto-Venäjän menestys eri rintamilla vuoroin nopeutti ja vuoroin viivästytti neuvotteluita. Bolševikit keskittivät voimansa Puolaa vastaan ja onnistuivat heinäkuuhun 1920 mennessä etenemään Varsovan lähelle. Marsalkka **Pilsudskin** onnistui kuitenkin elokuussa lyödä venäläiset Puolan rajojen taa ja asetelma muuttui. Syyskuussa 1920 Leninin oli myönnettävä, ettei vallankumous Euroopassa onnistuisi sillä kertaa. Venäjä oli hajoamispisteessä sodittuaan yhtäjaksoisesti kuusi vuotta ja maan jouduttua infrastruktuurin hajoamisen takia vakavaan nälänhätään.

Sopimus syntyy

Niinpä myös Suomen ja Neuvosto-Venäjän välillä solmittiin aselepo 13.8.1920 ja Tarton rauhansopimus 14.10.1920. Rauhansopimuksessa Petsamo liitettiin Suomeen, kun taas Suomeen liittymisestä äänestäneet Repolan ja Porajärven kunnat jäivät Neuvosto-Venäjälle. Muilta osin maiden välinen raja jäi vastaamaan vanhaa Suomen suuriruhtinaskunnan itärajaa. Suomen rajat olivat siis huomattavasti pienemmät kuin suomalaisten alkuperäisissä tavoitteissa. Suomen alueelle jäänyt Venäjän valtion omaisuus siirtyi Suomelle ►

► ja Suomen omaisuus Venäjällä vastaavasti Neuvosto-Venäjälle. Maiden väliset valtionvelat ja Suomen osuus Venäjän sotaveloista mitätöitiin.

Talouselämän edustajat ymmärsivät Petsamon ja pohjoisen merireitin strategis-taloudellisen merkityksen. Sen sijaan kansallisuusaatteen puolestapuhujat olivat katkeria Itä-Karjalan kohtalosta, koska he uskoivat itä-karjalaisten varoitusta heitä uhkaavasta kansanmurhasta ja puhuivat sen takia häpeärauhasta.

Ottaessaan vastaan Tartosta palaavaa rauhanvaltuuskuntaa presidentti K. J. Ståhlberg totesi 16.10.1920: ”Kun täysin käsitämme nyt sovitun rauhan merkityksen Suomen vastaisille kohtaloille, samalla on meidän kiitollisuudella muistettava myöskin Suomen sotavoimaa, joka tyhjistä luotuna on vapauttanut maamme ja sota-aikana ollut sen turvana, siten tehden tyydyttävän rauhan mahdolliseksi. Eikä tämän sotavoiman tehtävä suinkaan rauhantekoon pääty, vaan jos mieli rauhan ja sillä saavutettujen etujen tulla kestäviksi, on täysikelpoisen Suomen sotavoiman oltava vahtipaikallaan valmiina puolustamaan Suomen itsenäisyyttä ja vapautta. Tulkoon Tarton rauha pysyväisesti olemaan onneksi ja menestykseksi Suomelle ja Suomen kansalle.”

Tarton rauhansopimus ratifioitiin 11.12.1920 ja tuli voimaan 31.12.1920. Sopimuksella saatettiin vapaussota päätökseen ja varmistettiin Suomen itsenäisyys.



Eläkön-laiva ja Tarton rauhanneuvottelut Eric Vasströmin reportaasipiirros Tarton rauhansopimuksen allekirjoitustilaisuudesta 14. lokakuuta 1920. Pöydän vasemmalla laidalla on Suomen delegaatio, keskellä valtuuskunnan puheenjohtaja J. K. Paasikivi. Oikealla Neuvosto-Venäjän neuvottelijat. (Kansallisarkisto)

Onnistuiko Suomi rauhanteossa?

Filosofian tohtori **Jussi Niinistö** on arvioinut, että Suomen rauhanvaltuuskunnan yleinen virhe oli liika vaatimattomuus. He kuvittelivat kohtuulliset vaatimukset esittämällä saavansa vastapuolen suostuvaisemmaksi kohtuulliseen rauhaan. ”*Neuvosto-osapuoli kuitenkin piti itsestään selvänä sitä, että Suomi iskisi heti alussa pöytään ensimmäisvaatimukset – nimenomaan neuvottelutaktisista syistä. Venäläiset eivät osanneet ajatellakaan, että suomalaiset ovat niin vaatimattomia neuvottelijoita, että lähtevät heti esittämään minimivaatimuksiaan. Näin yksinkertaisia me tsuhat kuitenkin taidamme olla!*” Vaatimattomuus ja vilpittömyys ovat huonoja pelikortteja kansainvälisessä diplomatiassa, jossa ne muuttuvat helposti naiiviudeksi ja sinisilmäisyydeksi.

Niinistön mielestä Tarton rauha on kuitenkin muistamisen arvoinen. ”*Se on merkittävä ennen muuta siksi, että se on ensimmäinen itsenäisen Suomen tekemä rauha. Se päätti virallisesti vapaussodan. Samalla se on ainoa rauhamme, joka syntyi neuvotellen, vaikkakin sen suomalaisia pääneuvottelijoita ei voi kehua ainakaan diplomaattisesta taituruudesta.*” ■

Nina Schleifer ja Jyrki Uutela

Uutisia SAIMAAN KANAVAN SULUT PIDENNETÄÄN

Saimaan liikennevolyyymi on jämähtänyt 2000-luvun alkuvuosien ennätyslukuista reilun miljoonan tonnin tavaramääriin. Ennätysvuosi Saimaalla oli v 2004, jolloin tavaraa kulki yhteensä 2,37 miljoonaa tonnia. Ennen sulkujen alaporttien uusimista laivakuljetukset jäivät alle 1,5 miljoonaan tonniin.

Hallitus on päättänyt nyt myöntää 90 M euroa Saimaan kanavan sulkujen pidennyshankkeelle, josta hankkeen valmistelutyölle varataan 1,5 M euroa vuodelle



2021. Varsinaiset sulkujen pidennystyöt alkaisivat syksyllä 2022 ja remontin oletetaan olevan valmiina kesällä 2024.

Hallituksen halukkuuteen myöntää näin mittava tuki hankkeelle on johdonmukainen seuraus EU:n Green Deal -ohjelman toteuttamistavoitteita Suomessa. Hankkeen lasketaan edesauttavan budjettineuvotte- luissa esille noussutta Suomen hiilineutraaliustavoiteta. Samalla hankkeen katsotaan tukevan myös Itä-Suomen elinvoima- ja työllisyystavoitteiden saavuttamista.

Saimaan alueella liikennöivien alusten ikä alkaa myös monella olla jo elinkaarensa päässä. Alueella liikennöivät varustamot ovat myös edellyttäneet sulkujen pidentämistä uuden laivakaluston rakentamiseksi. Uhkana olisi ollut liikenteen jyrkkä supistuminen, ellei sulkua pidennettäisi.

Toimistopäällikkö **Seppo Kykkänen** LVM:stä arvioi, että sulkujen pidentämisen lisäksi myös kanavaväylälä on selkeitä muutostarpeita. Samoin satamien tarpeita on selvitelty ja joitakin tarpeita on noussut esille, mutta ne jäävät satamien vastuulle.

Yksikön päällikkö **Tero Sikiö** väylävirastosta toteaa, että luotseilta on tullut heille muutamia kohtia syväväylän alueelta, joiden navigoitavuutta pidemmällä aluksilla on tarkasteltu ja tullaan edelleen tarkastelemaan. Tarkastelussa pyritään hyödyntämään myös simulaattoreiden tuomia mahdollisuuksia, toteaa Tero Sikiö.

Sulkujen pidennysremontti tullaan näillä näkymin suorittamaan kahdessa jaksossa, jossa purjehduskausi vuosina 2022 ja 2023 olisi molempina vuosina noin 5 kuukautta.

Sulkujen pidennysprojektin aikataulutukseen liittyen väylävirasto teetti hiljattain alueen toimijoille kyselyn, teetetäänkö urakka yhdenjaksoisesti vai kahteen osaan jaettuna. Yksikön päällikkö Tero Sikiö toteaa, että osa toimijoista on yhden - ja osa kahden katkon kannalla, mutta kyselytutkimusta ei ole vielä tämän tarkemmin analysoitu.

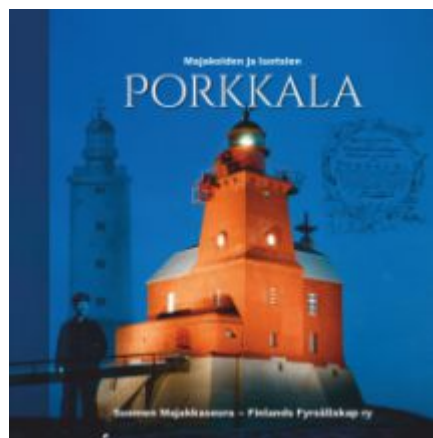
TT

Majakoiden ja luotsien Porkkala

Suomen Majakkaseuran historiatyöryhmä on jälleen kerran onnistunut tekemään merkittävän kulttuuriteon. Aihepiiriltään hienosti koottu teos. Suomen värikäin ja pisimpään kestänyt majakkatarina on odottanut kertojaansa. Vanhempi Finnpiilot-yhtiön väki muistaa Pekan Merenkululaitoksen tiedotuspäällikön tehtävistä niiltä vuosilta, kun vielä kuulumme kaikki MKL:n henkilöstöön. Teoksen julkaisutilaisuus pidettiin 14.8. 2020. Luotsiliitto oli myös pieneltä osaltaan tukemassa teoksen julkaisua.

Suomen Majakkaseuran tuotteita voit ostaa Majakkaseuran retkien, tapahtumien ja tilaisuuksien yhteydessä. Seuran julkaisuja voi tiedustella majakkaseura.fi sivustoilta.

TT



Pekka Väisänen esittelee teosta merellisessä ympäristössä 14.8.



Historiatyöryhmältä tulossa uusi teos Perämereltä

Gustavsvärn- ja Porkkala kirjasarjan jatkoksi on tulossa vuonna 2022 Perämeren majakoita, luotseja ja haaksirikkoja käsittelevä teos, jonka työnimenä on ”Perämeren pookirannikko”. Sillä erotetaan alue Lohtajan Ohtakarista etelään olevasta Perämeren osasta ja muistutetaan suorastaan maailmanperintökohteen veroisesta pookikokonaisuudesta Raahan – Kemin välisellä alueella. **Pekka Väisänen** mukaan työryhmä on kasassa ja

työ täydessä vauhdissa. Odotettavissa lienee jälleen huikea kirjaelämys.

Työryhmä ottaa mielellään vastaan vanhoja luotsisukujen valokuvia ja muita dokumentteja luotsauksesta Ohtakarista Tornioon saakka. Aiheeseen liittyen voi olla yhteydessä kirjaprojektin vetäjään Pekka Väisänen, majakkapekka@gmail.com

TT

Krimin sodan sankariluotsi

Majakoiden ja luotsien Porkkala kirjassa Suomen Majakkaseuran historiatyöryhmä on tehnyt hienoa työtä, kaivaessaan historian kätköistä asiakirjoja viranomaisten arkistoista ja kirjeenvaihdosta. Krimin sodan ajalta 1854 löytyi asiakirjoja kansallisarkistosta Luotsi- ja majakkalaitokseen ylitirehtöörille saapuneista kirjeistä. Luotsi **Karl Johan Söderlingin** urotöistä löytyi kirjeenvaihtoa ja raportointia, missä luotsi Söderling omalla veneellään paeten houkutteli brittiläisen sota-aluksen matalikolle. Takaa-ajaneet vihollisveneet hän pysäytti vastaamalla tuleen omalla luodikollaan.

Muutamaa päivää myöhemmin kaksi muuta vihollisalusta ajoi kiville Porkkalan vesillä, kun luotsi Söderling kollegoineen oli poistanut karia merkitsevät poijut ja hävittänyt kaikki kallioille sijoitetut maamerkit.

Kirja kertoo, kuinka luotsit: ”K. J. Söderling, Johan Lodman sekä Gabriel Eklund palkittiin aikanaan urhoollisuusmitaleilla teoistaan Krimin sodan aikana. Sen sijaan luvatuista merimerkkien hävityspalkkioista ei ole viitteitä. Söderling sai 13 vuotta myöhemmin ylimääräisen eläkkeen, jonka ansiosta hän jätti luotsin työt varsin nuorena. Hän jätti rakkaan Rönnskärin, mutta asui Porkkalassa lopun ikänsä. Hänestä otettiin ilmeisesti syksyllä 1855 tuolloin myönnetty mitali rinnuksissaan valokuva, josta tehtiin litografia venäläisiin lehtiin. Söderling esiteltiin Helsingissä myös suurruhtinaalle ja keisarille tämän vieraillessa myöhemmin Helsingissä.”



”Karl Johan Söderlingistä tuli kansallissankari varsinkin emämaassa Venäjällä. Hänestä kirjoitettiin paljon ja hän tapasi tsaarin ainakin Helsingissä, mutta ilmeisesti hänet kuljetettiin myös Pietariin. Oheinen kuva on ilmeisesti ensimmäisiä tai ensimmäinen suomalaisesta otettu valokuva, kuvattu arviolta 1855-60” Kuva ja kuvateksti kirjasta Majakoiden ja luotsien Porkkala

Logistiikkapalvelujen tuottajana täyden palvelun talo.

Rauanheimo on Kokkolan, Oulun, Porin, Koverharin, Helsingin, Haminan ja Kotkan satamissa toimiva ahtaus-, laivanselvitys- ja huolintaliike. Yli 135-vuotias yhtiö kuuluu KWH Logistics liiketoimintaryhmään, joka on osa menestyksekkästä KWH-yhtymää.

Fullständiga helhetslösningar vad gäller logistiktjänster.

Rauanheimo är verksamt inom stuveri, fartygsklarering och spedition vid hamnarna i Karleby, Uleåborg, Björneborg, Koverhar, Helsingfors, Fredrikshamn och Kotka. Det över 135-åriga bolaget hör till affärsgruppen KWH Logistics som är en del av framgångsrika KWH-koncernen.



Koulutus

Meriturvan koulutus antaa luotsille valmiudet pahimman varalle

Rutiini on kuitenkin parempi kaveri mereen pudotessa kuin paniikki

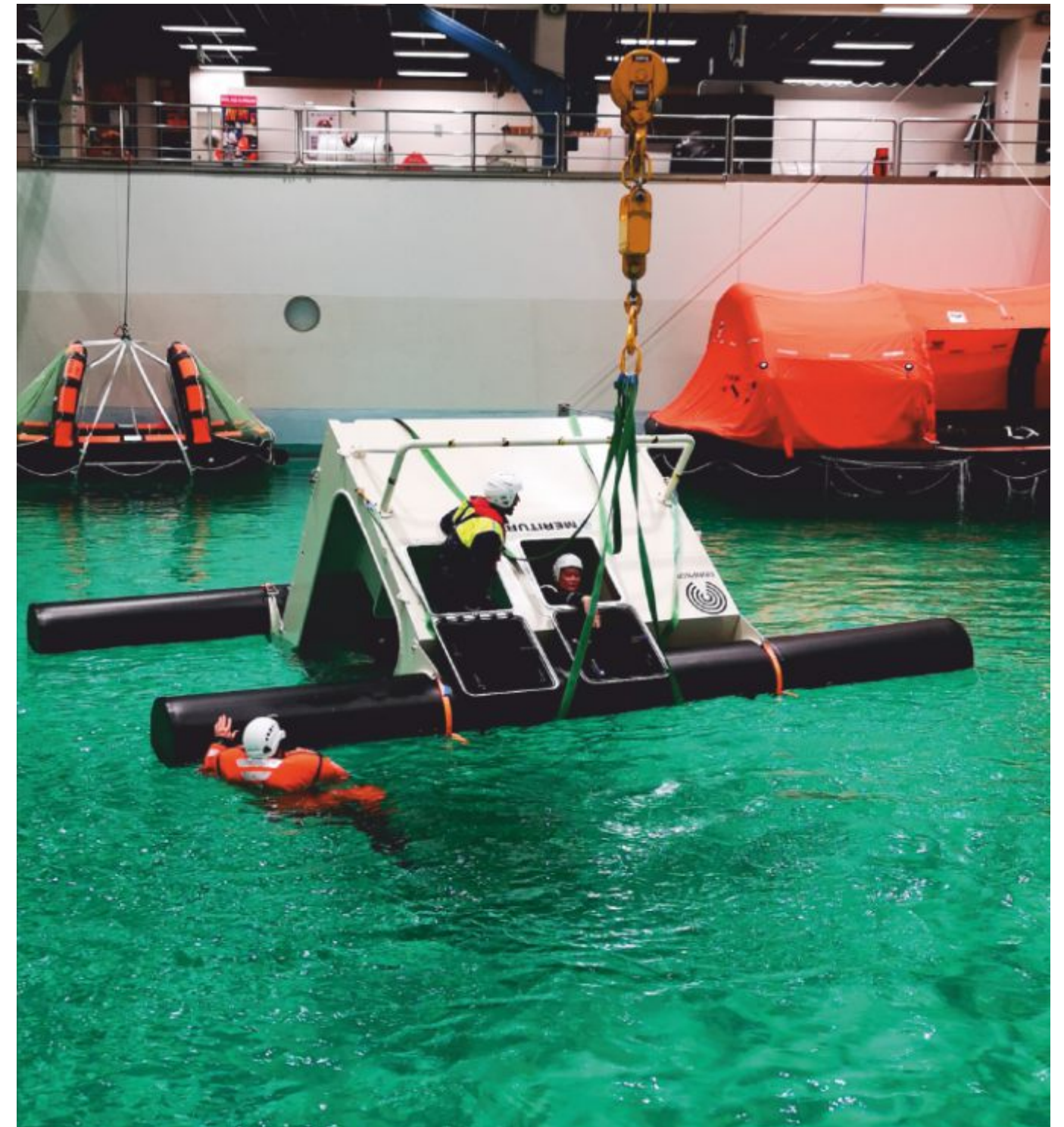


Jonne "Johnnyboy" Nygren valmistautuu harjoituksiin Lohjan koulutuskeskuksessa

Meriturva, Maritime Safety Training Centre on Suomen valtion oppilaitos, joka järjestää palo- ja pelastautumiskoulutusta Lohjalla ja Upinniemiessä. Meriturva kouluttaa vuosittain yli 4000 ammattimerenkulkijaa, alalle opiskelevaa ja muutoin vesillä liikkujaa. Finnpiilot ja Meriturva ovat suunnitelleet erityisesti luotsaustoimintaan räätälöidyn koulutusohjelman ja koulutusta on keskitetysti järjestetty säännöllisesti jo v 2012 lähtien Lohjan koulutuskeskuksessa ja luotsiasemilla.

Kun kippari putosi mereen kesken luotsauksen

Elettiin 90-luvun alkuaikoja ja myöhäissyksyä Saimaalla, kun hollantilaislaiva oli tullut Markku Asikaisen luotsaamana juuri Oravin läpi ja lähestyi Savonlinnan luotsinvaihtopaikkaa. Luotsi oli juuri vaihdettu ja Savonlinnan luotsi, Mikkosen Antti kaipaili jo kipparia sillalle siltojen lähestyessä, kun huomattiin ettei herraa löytynytäkään koko laivalta. Myöhemmin selvisi, että päällikkö oli ollut kannella tiukkaamassa sahatavaralastin pressuja ja kiinnityksiä. Kapteeni kertoi myöhemmin seisseensä juuri silloin reelingillä luotsin näkymättömissä ja hollantilaistyyliä puukengät jalassa, kun laiva oli kurvissa kallistunut voimakkaasti ja silloin tuli lähtö. Heiluttelu ja huuto ei paljon auttanut, kun alus häipyi jo seuraavan saaren taakse. Nuori kippari ei välttämättä tiennyt, että Vuokalan pilotit vetivät tuon kurvin aina kantareita nuolemalla, pahemmin hidastelematta ja Vuokalan luotseillahan oli yleensä aina taksi aseman pihalla vartoomassa luotsia jo seuraavaan laivaan. Reelingillä ei kyllä siinä ajossa ollut kenenkään viisasta seisoskella ainakaan puukengät jalassa.

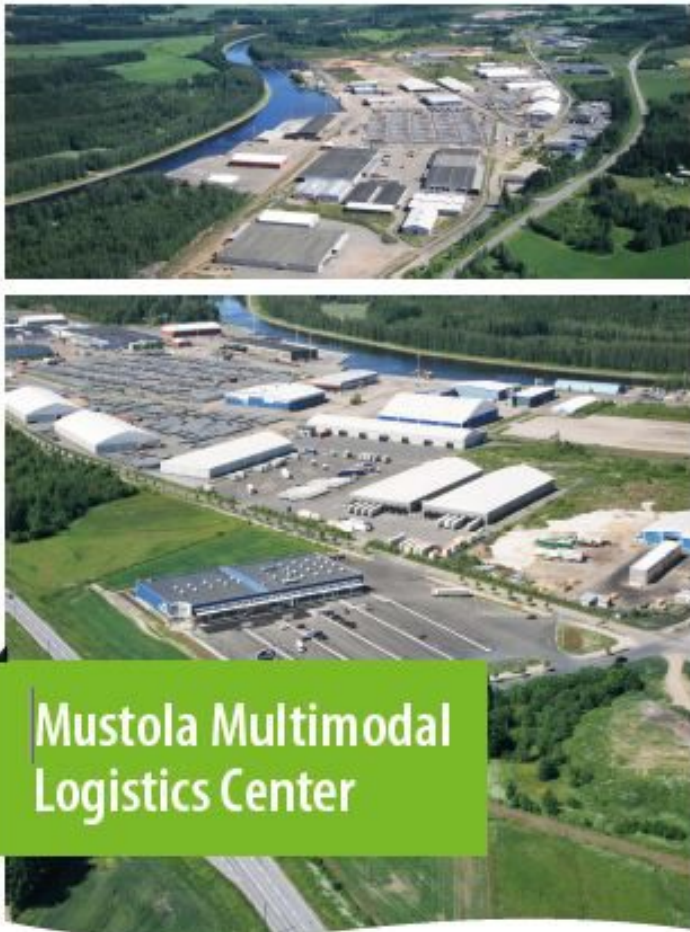


Veneestä poistuminen hätäuloskäyntien kautta on myös otettu Lohjalla harjoitusohjelmaan

Laivalla ymmärrettiin varsin nopeasti, että kannelle lähtenyt päällikkö oli mitä ilmeisimmin pudonnut jossain vaiheessa laivalta. Alus ajettiin nopeasti siltojen jälkeen Savonlinnan syväsatamaan ja luotsiasemalla päällikön katoamisesta

kuullut, päivystäjänä ollut luotsivanhin Harri Wahl käynnisti välittömästi pelastus- ja etsintätyöt.

Nuorella hollantilaispäälliköllä oli sukeltajakoulutus ja valmiudet meripelastustoimintaan. Pelas- ➤



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

▶ tusliivejä päälliköllä ei ollut, mutta taitavana uimarina hän ei jäänyt asiaa kauaksi ihmettelemään. Kippari lähti uimaan kohti putoamispaikkaa lähinnä olevaa saarta ja välillä pysähtyi lepäämään muoviviittaan kiinnittyen, missä riisui myös päällään olleen keltaisen sadetakin helpottamaan uimista, jättäen samalla merkin itsestään. Savonlinnan luotsiasemalta lähtenyt nopea luotsivene osasi etsiä päällikköä Oravin suunnalta luotsi Asikaisen oletuksen perusteella ja löysikin nopeasti viitan vieressä olleen keltaisen sadetakin. Luotsiveneen kuljettajana toiminut Hannu Nousiainen pelkäsi jo pahinta nähtyään keltaisen sadetakin, kun aikaa putoamisesta kylmään veteen oli kulu-
nut jo huomattavan kauan.

Kippari oli tutkinut saarta, minne oli ensin uinut, mutta saaresta ei löytynyt yhtään asuinrakennusta suojaksi. Sieltä hän kuitenkin huomasi, että lähisaarella oli kesäasunto ja jatkoi uimistaan seuraavaan saareen. Myöhäissyksyä kun elettiin, niin kesämökki oli tyhjillään, minne kippari murtautui suojaan kuivaamaan vaatteitaan ja odottamaan etsijöitä. Savonlinnan luotsivene saapuikin aikaan paikalle ja huomasi päällikön vilkuttamassa saaren rannassa jo hämärtyvässä illassa. Päällikkö toimitettiin Savonlinnassa sairaalaan, missä hänet todettiin täysin terveeksi ja sieltä suoraan laivaan jatkamaan keskeytynyttä matkaa ja kohti uusia seikkailuja.

Maailma on tietysti muuttunut noista ajoista ja työturvallisuuskysymykset ja niiden tärkeys on tänään sisäistetty aivan eri tavalla myös merenkulun puolella. Kannella ei enää näy kavereita keikkumassa ilman liivejä, eikä reelinkiäkään käytetä tukialustana työtehtävissä.

Tuon tapauksen opetus onkin lähinnä siinä, kuinka hyvä kunto ja harjoiteltu kyky toimia kylmässä vedessä mahdollistaa myös kylmäpäisen harkinnan ja toiminnan. ■

Kuvat ja teksti TT

Historian havinaa

75 VUOTTA s/s ULEÅN KARILLEAJOSTA

Tasan 75 vuotta sitten höyrylaiva Uleå ajoi Rääntiönluodon matalikolle lähellä Ulko-Tammiota. Sotakorvauslastia Leningradiin kuljettamassa ollut alus pääsi irti karilta vasta, kun huomattava määrä kannelle kuormattua sahatavaraa oli heitetty mereen. Ikivanhan tavan mukaan Kuorsalon ja Tammion asukkaat riensivät tottuneesti korjaamaan talteen lastia. Kun vasta päättyneen sodan jälkeen rakennustarvikkeista oli huutava pula, oli vedessä kelluva lautatavara saarelaisille mitä tervetulleinta.

Lähtö Haminasta

s/s Uleå lähti Haminasta lauantaina 7. päivänä heinäkuuta 1945 klo 20.30 kohti Leningradia. Uleå oli suomalaisen laivanvarustamon Oy Finska Insjö Ab:n omistama helsinkiläinen höyrylaiva, jonka pituus oli 77 m ja leveys 11 m. Sen nopeus oli 8 km/h ja hyötytilavuus oli 720 nettorekisteritonnia. Laiva oli ottanut Loviisasta ja Haminasta sahattua puutavaraa, minkä lisäksi alukseen oli lastattu 320 m³ polttopuuta. Laivan päällikkönä toimi ahvenanmaalainen merikapteeni Bernhard Bamberg, ensimmäisenä perämiehenä hänen maimiehensä Johan Blomqvist ja luotsina haminalainen satamaluotsi Väinö Hasu.

Erityisesti purjehduskaudella 1945 sotakorvaustuotteiden vienti itään oli käynnistynyt toden teolla ja huomattava osa pitkätaavaralastia ja paperia kuljetettiin Suomen satamista silloiseen Leningradiin meritse. Lastatut laivat pyrittiin saamaan matkaan aina ennen viikonloppua, ja siksi lauantaisin luotsit olivat ylityöllistettyjä. Niinpä Haminan satamaluotsi joutui navigoimaan s/s Uleåta sotaväylää pitkin ulkomerelle.

Vuonna 1919 merenkulkuhallituksen palvelukseen nimitetyllä Väinö Hasulla oli kyllä jo ennen sotaa hankitut ohjauskirjat Kuorsalosta Viipuriin ja Koivistonsalmeen, mutta ilmeisesti edellisenä syksynä miinoista vapaaksi raivattu reitti Velpkari-Ulko-Tammio-Jähi oli hänelle tuntematon.

Todettakoon, että juuri samaa väylää käyttivät Neuvostoliiton punalippuisen Itämeren-laivaston sota-alukset matkallaan Porkkalan tukikohtaan Kuorsalon luotsien ohjaamina.

Sotaväylät eivät näy merikortissa

Matkan aikana sää oli puolipilvinen ja klo 20.30 aluksen kannelle asetettiin merivahdit. Haminasta edettiin Houtereen kautta ulkomerelle tavanomaista väylää ja klo 22.20 taakse jäi Enskerin matalikko. Tälle petolliselle karikolle matkustajalaiva s/s Ariadne oli ajanut edellisenä syksynä koh-
talokkain seurauksin. Reitti Enskersistä kohti Ulko-Tammiota jatkui ns. salaisena sotaväylänä, jota ei tietenkään ollut merkitty merikorttiin. Sit-
ten klo 22.45 vahdissa ollut ensimmäinen perämies samoin kuin laivan päällikkö huomasivat, että laivan suunta oli jotenkin virheellinen. Aivan viime hetkellä perämies havaitsi kauhukseen, että edessä oleva viitta olikin pohjois- eikä eteläviitta, kuten oli pitkään olettanut. Vaikka komentosil-
lalla seissyt kapteeni sai tästä heti tiedon, ei kone-
mestarin saama käsky, ”täysi taakse”, enää pysty-
nyt karilleajoa estämään. Koneen käydessä täysil-
lä taaksepäin laivan potkurivirta imaisi ja rikkoi
Hasun hinauksessa olleen haapion. Kun sodan
jälkeisinä vuosina polttoaineen saanti moottori-
veneisiin oli rajoitettua, luotsit joutuivat pala-
maan asemalleen omalla veneellään joko soutaen
tai purjein.



Merikortti vuodelta 1931
(Merikorttikokoelma, Traficom).

► Luotsi erehtyy reimarista

Myös satamaluotsi Hasu havaitsi liian myöhään, että oltiin hakoteillä. Kun laiva lähestyi Rääntiönluotoa ajolinjalla Rääntiönluoto-Ulko-Tammio, Hasu alkoi tähystää merikorttiin merkittyä eteläviittaa, jota kutsuttiin käänköviitaksi. Aluksi Hasu käytti laivan kiikaria, mutta hänen mielestään se oli huono eikä siitä ollut niin muodoin apua. Kun kello oli jo noin 22.40 ja melkoisen pimeää ilman ollessa ohuessa pilvessä, Hasu huomasi viitan vähän oikealla suoraan Rääntiötä kohden. Mutta hän ei havainnut, että se ei ollut eteläviitta, joksi hän sen kortin mukaan otaksui. Silloin Hasu alkoi tähystää Korkialuodolla olevaa loistoa, josta hän näki heikon vihreän valon. Ja vielä silloinkin Hasu piti edessä olevaa viittaa eteläviittana, jonka puuttumisesta hän ei ollut tietoinen. Tämän jälkeen hän muutti laivan kurssia vähän

oikealle lähemmäs mainittua viittaa ja siirtyi laivan vasemmalle puolelle tähyttäkseen Rääntiönluotoa. Kun Hasu huomasi sen sijaitsevan aivan liian lähellä, hän juoksi laivan oikealle puolelle katsomaan Korkialuodon loistoa. Sen valo muuttui juuri punaiseksi ja vasta silloin Hasu totesi viitan pohjoisviitaksi.

s/s Uleå karilla

Laiva tarttui karille keulasta keskilaivaan asti etäisyyden ollessa Rääntiönleto pohjoisviitasta noin 20 metriä. Vesipeilauksessa vuotoja todettiin tulleen keulapiikkiin ja oikeanpuoleiseen kakkos-tankkiin. Lastia alettiin purkaa kahteen Haminasta paikalle saapuneeseen hinaajan vetämään proomuun seuraavan päivän iltana, jolloin idänpuoleinen tuuli alkoi uhkaavsti kiihtyä ja laiva rupesti ilkeästi hakkaamaan karilla. Säätilan äkillisestä muutoksesta johtuen kapteeni kutsui koolle laivaneuvottelun, johon osallistuivat kapteeni, ensim-

mäinen ja toinen perämies, luotsi, ensimmäinen konemestari, pursimies ja matruusi. Päätökseksi tuli, että alus oli mitä pikimmin saatava irrotetuksi matalikolta, ja välittömästi osa keulakannen lastista ja polttopuista heitettiin mereen. Laiva kellui taas ja pääsi irtautumaan karilta oman koneensa avulla. Purkutyöhön osallistui lähes koko laivamiehistö ja mereen joutui noin 35 standarttia erilaatuista sahatavaraa ja noin 50 kuutiometriä polttopuuta. Seuraavana aamuna s/s Uleå pääsi palaamaan Kotkaan.

Meren tuoman saa pitää

Saarelaisille meri on aina ollut toimeentulon perusta, ja niinpä jo ikivanhan germaanisen ranta-oikeuden mukaan rannikkojen ja saaristojen piirissä kaikkea, mitä meri toi mukanaan, pidettiin meren lahjoina. Esimerkiksi ajopuiden, haaksirikkoutuneiden omaisuuksien tai laivanhylkyjen talteenottoa ei Suomen rannikon itsenäiset talonpojat pitäneet mitenkään lainvastaisena.

Vasta 1600-luvulla Ruotsin kuningaskunnassa säädettiin merilaki. Sen mukaan merestä korjattua omaisuutta saattoi sen oikeudenomistaja vaatia yhden vuoden ja yhden yön kuluessa. Mutta jos vaatimuksia ei määrääikaan mennessä esitetty, omistus siirtyi valtiolle sekä löytäjälle, ja pelastajalle luvattiin kohtuullinen palkkio. Venäjänvalan aikana merellä kelluvasta tavarasta säädettiin keisari-suuriruhtinaan antamassa vuoden 1873 merilain 169 §:ssä siten, että Tullihallituksen oli kuulutettava kolmesti pelastetusta tavarasta virallisissa sanomalehdissä, ja jos omistaja ei ilmaantunut määrääjän kuluessa esittämään vaatimuksiin, pelastaja sai pitää mereltä korjaamansa tavaran omanaan. Vuonna 1939 merilakiin tuli muutoksia ja sitä laajennettiin, mutta pelastetun kellumassa olleen tavaran talteen korjaamisen osalta se ei olennaisesti poikennut aikaisemmasta laista.

Saarelaiset ”perjaamassa” lastia

s/s Uleån karilleajosta kantautui nopeasti tieto Tammion ja Kuorsalon asukkaille. Vuonna 1945 elettiin ensimmäistä sodan jälkeistä rauhankesää, jolloin rakentaminen oli vilkasta, mutta raken-

nustarvikkeista oli kova pula. Ilman sosiaalista mediaakin, tieto Uleån haaksirikosta kantautui nopeasti Tammioon ja Kuorsaloon. Nyt molemmista saarista työnnettiin veneet vesille ja riennettiin kilvan ”perjaamaan”(berga) valtavaa Tammion ”länssyväällä” ajelehtivaa lastia. Tottuneesti saarelaiset kuljettivat ”saaliin” talteen kotisaariensa venevalkamiin odottamaan viranomaisien päätöksiä. Ennen pitkää tullimiehet saapuivatkin kiertämään rantoja ja kartoittamaan korjatun puutavaran määrän.

Saarelaisien muistissa oli vielä tuoreena edellisen syksyn s/s Ariadnen haaksirikko samoilla vesillä. Silloin oli joulukuu ja laivan lastia kevennettiin heittämällä hyytävään mereen painavia paperirullia. Raskaiden ja märkien rullien seassa soutaminen oli korjaajille vaarallista ja niiden kuljettaminen kotirannoille oli vaivalloista. Mutta, kun paperista oli pulaa, saarelaiset saivat sotakorvauslastista erinomaista toilettipaperia sanomalehden sijaan, kun isot rullat oli ensin sahattu kahden miehen kiskomalla justeerilla kapeammiksi.

Uusia kattoja ja ranta-aittoja

Kun Kuorsalon ja Tammion asukkaiden vedestä talteen korjaamaa sahatavaraa ei sen omistaja tullut vuoden ja yhden yön kuluttua vaatimaan, saarten asukkaat saivat pitää sen. Kuten jo aikaisemmin todettiin, perjattu lasti sisälsi erilaista lankua ja lautaa. Näistä tarvikkeista rakennettiin mm. Tammion Vilho Suomalaisen talon katon sarikat ja vesikatto. Kuorsalossa taas Taavi Lommin päärakennus koki täydellisen muodon muutoksen, sillä se laajennettiin moderniksi 2-kerroksiseksi omakotitaloksi. Asumuksen vesikattolaudat saatiin lähes kokonaan merestä löydetystä materiaalista. Uleån kansilastin lautatavaraa käytettiin lisäksi monien Tammion ja Kuorsalon ranta-aittojen kunnostukseen.

Meriselitys Kotkan raastuvanoikeudessa

Heinäkuun 11. päivänä 1945 Kotkan raastuvanoikeudessa käsiteltiin pormestari Arvi Mankin johdolla s/s Uleån päällikön merikapteeni Bernhard Bambergin oikeudelle jättämä meriselitys. Siinä ►

Historian havinaa

► hän totesi yksikantaan, että kun laiva poikkesi Enskerinmatalikolta salaiselle tai sodanaikaiselle väylälle, josta puuttuivat korttiin merkityt merimerkit, loistot ja reimarit, ei päälliköllä eikä vahdissa olleella perämiehellä ollut minkäänlaisia mahdollisuuksia kontrolloida laivan navigointia kortin mukaan. Päällikkö katsoikin merivahingon aiheutuneen silloisista sodanaikaisista olosuhteista, joiden johdosta hän eikä miehistö voineet olleet syypäitä karilleajoon. Oikeudessa kuullun Kotkan piirin merenkuluntarkastajan mukaan karilleajoa ei olisi tapahtunut, jos eteläviitta olisi ollut paikallaan. Tämän johdosta hänenkään mielestä kenenkään suhteen ei ollut laiminlyöntejä tapahtunut.

Miinoitetut kauppaväylät

Aluksen meklarin O.Y. Cadenius & Grahn A.B.:n edustaja oli hankkinut oikeudelle Loviisan luotsipiirin piiripäällikön näkemyksen Uleån karilleajosta. Siinä hän totesi, että koska miinanraivaus oli vasta alussa, eikä kaikkia kauppaväyliä voitu siten käyttää, meriliikenne jouduttiin turvallisussyistä ohjaamaan sodanaikaisille puutteellisesti merkityille miinoista vapaille salaisille väylille. Navigointi tällaisilla reiteillä edellytti niiden perusteellista tuntemista ja siksi kaikki Kuorsalon

luotsit, joiden luotsausalueeseen Rääntiönluoto kuului, olivat suorittaneet ko. väylällä ohjauskokeet ja tulleet niissä hyväksytyiksi eikä siten ainoatakaan pohjakosketusta tai karilleajoja ollut heidän luotsaamilleen aluksille tapahtunut. Lopuksi piiripäällikkö totesi, ettei rauhan aikana ketään luotsia määrätä ohjaamaan tuntemattomalle väylälle.

Päällikkö ja luotsi vapautuvat vastuusta

Mutta ilmeisesti Ulko-Tammioon perustetun tilapäisen vartioaseman kaikki luotsit olivat 7.7.1945 töissä, joten Haminan satamaluotsi joutui navigointitehtävään Ulko-Tammion ohi ulkomerelle johtavalle sotaväylälle, jota ei siis ollut merkitty tavallisiin merikortteihin. Osa Haminan luotseista oli kyllä suorittanut koeluotsauksen ko. väylällä, mutta ilmeisesti Väinö Hasu ei kuulunut tähän joukkoon.

Kuultuaan kaikkia osapuolia raastuvanoikeus katsoi, että s/s Uleån päällikkö Bernhard Bamberg miehistöineen samoin kuin satamaluotsi Väinö Hasu voitiin vapauttaa karille ajoon johtaneesta vastuusta eikä heitä vastaan siten ryhdytty oikeudellisiin toimiin. ■

Tuomo Silenti



Kuva Visit Kotka-Hamina

Kohtalona Ruotsinsalmi

Merikeskus Vellamo sijaitsee Kotkan kantasatamassa kävelymatkan päässä luotsiasemalta. Yleensä käy niin, että oman alueen museot ja nähtävyydet jää käymättä niiden läheisyyden vuoksi, ajatuksena että tuollahan on sitten aikaa käydä milloin tahansa. Merikeskus Vellamossa kävin marraskuun alkupuolella ajan kanssa, erityisesti tutustumassa sen uuteen näyttelyteemaan ”Kohtalona Ruotsinsalmi” ja täytyy todeta, että poikkeuksellisen taidokkaasti on teema toteutettu. Aiheet on selkeästi ja hyvin valittu ja kaiken ympärillä huokuu syvä ja äänimaisema.

”Kohtalona Ruotsinsalmi kertoo nykyisen Kotkan edustalla käydyn Itämeren suurimman meritaistelun ja sen jälkeen rakennetun linnoituskaupungin tarinan

ennennäkemättömällä tavalla. Rajaseudun pikkupitäjä toimi Venäjän ja Ruotsin suurvaltojen taistelun näyttämönä. Merenpohjaan vaipuneet tuhannet sotilaat, hämmästyttävästi säilyneet hylät ja kukoistava merilinnoitus – 1790-luvun ihmiskohtalot heräävät eloon. Unohdetut tarinat nousevat pintaan ja heijastuvat myös tähän päivään.”

Näin todetaan näyttelyn esitteessä ja todella mielenkiintoisesti se heräsi ainakin omalla kohdallani.

Näyttelyyn voi tutustua 17.1.2027 saakka.

kohtalonaruotsinsalmi.fi

merikeskusvellamo.fi

TT

MERITYÖPALVELUJA

- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut



Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652





Kuva Elina Simonen



Upseeri Samuel E. Marshall

Ruotsinsalmen meritaistelut kuuluvat Kustaan sodan tärkeimpiin tapahtumiin. Taisteluissa kohtasivat kahden suurvallan, Ruotsin ja Venäjän, laivastot. Sodan aloittanut Ruotsin kuningas Kustaa III tavoitteli sotilaallisia voittoja ja vaikutusvaltaa Itämerellä. Venäjä oli jo sodassa Turkin kanssa, mutta vastasi keisarinna Katariina Suuren johdolla Ruotsin sotatoimiin. Venäjä varusti maavoimansa ja avomeri- ja saaristolaivastonsa ja kävi taisteluun.

Saaristofregatti St. Nikolai on parhaiten tunnettuja Ruotsinsalmen taisteluihin osallistuneita venäläisiä aluksia. Se on hyvä esimerkki Venäjän joukoista, joissa eurooppalaiset upseerit ja imperiumin monelta laidalta koottu miehistö taistelivat rinta rinnan. St. Nikolain miehistössä tiedetään olleen ainakin kasakoita ja suomensukuisia mordvalaisia.

St. Nikolaita komensi brittiupseeri Samuel E. Marshall. Kunnianhimoinen Marshall oli suunnannut laivastouralle isänsä jalanjäljissä. Jo alle 25-vuotiaana hän oli ehtinyt toimia kapteenina Itämerellä ja päässyt upseeriksi keisarillisen

Venäjän laivastoon. Mahdollisuus uralla ylenemiseen sai hänet siirtymään suuremmasta avomerilaivastosta pienempään saaristolaivastoon.

Marshallin tarina ei ole erityislaatuinen, sillä ammattisotilaiden urat olivat 1700-luvun lopulla hyvin kansainvälisiä. Palvelumahdollisuuksia avautui ympäri Eurooppaa, ja Venäjän armeijan upseerina Marshall sai osakseen luottamusta, jota hänen synnyinmaansa ei olisi näin nuorelle upseerille suonut. St. Nikolai oli uusi, suurehko saaristofregatti, jossa oli 38 tykkiä. Marshallin johdolla se osallistui menestyksekkäästi Viipurinlahden taisteluihin.

Marshall teki parhaansa voiton eteen myös Ruotsinsalmen toisessa meritaistelussa, joka käytiin nykyisen Kotkan merialueella kesällä 1790. St. Nikolai kuitenkin päätyi keskelle ruotsalaisten tykkikitulta ja vaurioitui pahasti. Miehistö aneli Marshallia antautumaan, mutta turhaan. Marshall esti kaikki antautumisyritykset – brittilehdistön kirjoittelun mukaan jopa ampumalla venäläisen upseerin.

Päätös jatkaa taistelua millä hinnalla hyvänsä koitui miehistön ja Marshallin itsensä kohtaloksi. St. Nikolai alkoi kallistua ja upposi. Marshall, jo haavoittuneena, painui meren pohjaan aluksensa mukana. Suurin osa lähes 400 sotilaan miehistöstä menehtyi taisteluissa tai veden varaan jouduttuaan. Henkiin jäi lopulta vain joitakin kymmeniä merisotilaita.

Marshallin ratkaisussa oli aineksia monille huhuille ja aikalaistarinoille, joissa sekoittuivat tragedia, sankaruus ja seikkailu. Miehistön kohtalo ohitettiin

osana sodan välttämättömiä uhrauksia.

<https://vellamo-kanava.fi/teemat/kohtalona-ruotsinsalmi/>
Vellamo-kanavalla teksteinä ja audioina tarinoita Ruotsinsalmen taisteluista. Tarina brittiupseeri Samuel E. Marshallista on yksi niistä. Marshall palveli Venäjän saaristolaivastossa fregatti St. Nikolain kapteenina. Toivottomassa tilanteessa Marshall päätyi kohtalokkaaseen ratkaisuun.



Tammisotilaat-tilateoksen sotilaat tähyilevät merelle Katariinan meripuistosta



Kuva Tapio Tuomisto

Katariinan puistossa Kotkassa 28 patsaan monumentti kertoo myös Ruotsinsalmen meritaistelusta. Uusimmat sotalaivat edustivat 1700-luvun viimeistä laivanrakennusteknologiaa. Tammea käytettiin isompien saaristofregattien rakennusmateriaalina, pienemmät alukset valmistettiin paikallisesta puumateriaalista. Tammen piti kasvaa vähintään 150 vuotta, ennenkuin sitä voitiin käyttää ison fregatin rakennusmateriaalina. Yhteen laivaan meni noin 2000 isoa tammirunkoa ja osa näistä kuvan tammikaarista on kasvanut jo

keskiajalla. Ruotsinsalmen meritaisteluissa vuosina 1789 ja 1790 upposi Kotkan edustalle jopa 80 alusta Hieno monumentti ja samalla kunnianosoitus menehtyneille merisotilaille. Ruotsinsalmen meritaisteluissa menehtyi noin 10000 sotilasta. Kallis hinta nuorten merisotilaiden maksettavaksi lankesi serkusten Kustaa III ja Katariina II erimielisyyksistä.

Tammisotilaiden suunnittelu: Heikki Laaksonen. Toteutus: Ari Leppänen ja Jukka Auervuolle. ■

TT

Kaarlo Kajatsalo, laivaston ritari

Kuva Håkan Puurtinen



Orregrundin luotsiasema suruliputti ritarien muistolle 28.11.

Mannerheim - ristin ritarien aikakausi päättyi 28.11.2020 kun viimeinen ritari saatettiin haudan lepoon. Merivoimissa nimityksen sai yksi reservin upseeri. Meri tuli hänelle tutuksi haminalaisessa luotsisuvussa.

Mannerheim-ristin ritariksi nimitettiin viisi merivoimien sotilasta, heistä ainoa reservinupseeri oli **Kaarlo Viljam Kajatsalo** (ent Salo) ritari numero 189 nimittämispäivämäärä 10.02.1945.

Kajatsalo syntyi Vehkalahdella 28.09.1909 luotsisukuun, sillä hänen isänsä Gottfried Salo (ent Sjöblom)(1869-1925) ja isänpuolen isoisa Carl Johans Sjöblom (1820-1888) olivat Pitäjänsaaren luotseja. Hän kuitenkin valitsi toisenlaisen uran itselleen. Hän pääsi ylioppilaaksi Haminan suomalaisesta yhteiskoulusta 1931, suoritti varusmiespalveluksensa Rannikko-laivastossa 1931-32, valmistui voimistelunopettajaksi Helsingin yliopistosta 1935 ja suoritti kasvatusopin tutkinnon 1937. Ennen sotia Kajatsalo toimi voimistelunopettajana ja -lehtorina Hangossa, Kajaanissa ja Tampereella.

Talvisodan sytyttyä määrättiin Kajatsalo torpedoupseerikurssille oppilaaksi ja sen jälkeen moottoritorpedovenelaivueeseen. Vuonna 1941 jatkosodan alettua hän toimi Mtv Iskun sekä Mtv Nuolen päällikkönä. Isku oli alun perin rakennettu koeveneeksi Porvoon veneveistämöllä v.1926. Nuoli puolestaan oli Englannissa v.1928 rakennettu Thornycroft-vene. Mitat 16,8 x 3,4 x 1,0m, konetehto bensiini 2 x 375hv + 60hv risteilykone, nopeus 43 kn, miehistö 7 miestä (1 ups, 2 au, 4 mieh), aseistus 2 x 45cm torpedo ja 1 x kk. Koneisto oli rakennettu niin että risteilykone pyöritti kytkimen välityksellä pääkoneita ja siten potkureita ja kun ➤



Kaarlo Kajatsalo

► tarvittiin enemmän vauhtia, avattiin pääkoneiden polttoainehanat ja sytytys. Avonaisista kaasuttimista löi tällöin liekit ja muutaman kerran sattuihin pieniä tulipaloja. Veneiden torpedot oli sijoitettu aluksen perässä olevaan torpedokuiluun, missä ne olivat vierekkäin. Ammunta tapahtui siten, että laukaisun jälkeen vene kääntyi pois jo liikkeellä olevan torpedon tieltä. Mtv Nuoli sisaralukseineen oli ollut 1930-luvulla torpedomiesten koulutusaluksina ja olivat sodan alettua täysin vanhentuneita. Kuitenkin nämä veneet olivat raskaassa aktiivipalveluksessa aina vuoteen 1943 ja Thornycroftien sotamenestystä voidaan pitää hyvänä.

Kajatsalo oli toimintavuoden 1942 sotasaaliina saadun Mtv Vihurin päällikkönä. Tällä veneellä hän osallistui tykkivene Krasnaja Znamjan (=Punainen lippu) upotukseen Lavansaassa 18.11.1942. Tuohon menestyksekkääseen operaatioon osallistui kolme moottoritorpedovenettä, jotka antamalla epäselvän tunnuksen vilkulla sitä puolustajien pyytäessä, pääsivät torpedoimaan tykkiveneen Lavansaaren satamaan. Kajatsalo ampui Mtv Vihurilla viimeisen torpedon ja sen jälkeen veti savuverhon sataman suulle poistumisen suojaamiseksi. Vihuri oli viimeinen tässä ryhmytyksessä, koska se oli muita veneitä nopeampi ja ainoana varustettu savutuslaitteilla.

Seuraavalle purjehduskaudelle saatiin laivastolle Italiassa valmistetut Baglietto-veneet (Hurja-luokka). Ne kuljetettiin maakuljetuksena Euroopan halki Itämerelle. Varsin vaativa kuljetus huomioiden veneiden koko (16,5 x 4,3 x 1,5m). Lisäksi Suomi osti Italiasta neljä Jymy-luokan venettä, jotka olivat jo valmiiksi Suomenlahdella. Jymyt olivatkin hieman suurempia kuin aikaisemmin käytössä olleet veneet (18,7 x 4,7 x 1,5m). Konetehto bensini 2 x 1150hv. Veneiden lukumäärän näin kasvaessa muodostettiin kaksi moottoritorpedovenelaivuetta, joista toisen päälliköksi Kajatsalo nimitettiin. Vasta nyt päästessään toimimaan itsenäisesti laivueenpäällikkönä hän sai näyttää todelliset kykynsä johtajana ja upseerina. Virallisissakin nimitysperusteluissa mainitaan purjehdus-

kautena 1943 Kajatsalon johdolla upotetun ainakin kuusi vihollisalusta, joista kaksi 1500 tonnin koneohjattavaa täydessä lastissa olevaa proomua.

Vihollisen suurhyökkäyksen alettua 9.6.1944, moottoritorpedolaivue Kajatsalon johdolla osallistui menestyksellisesti maihinnousuyrityksien torjuntaan Viipurinlahdella. Kajatsalo suoritti yhteensä sodan aikana 87 partiomatkaa, navigointivälineinä kartta, kello ja kompassi. Operointi tapahtui pääasiassa pimeään aikaan, joten ei voi kuin ihailla tällaista merimiestaitoa. Sotilasarvoltaan Kajatsalo oli sodan loppuessa kapteeniluutnantti.

Sodan jälkeen jatkui työ voimistelunopettajana ja vararehtorina Seinäjoen lyseossa. Muutettuaan Lappeenrantaan 1946 hän toimi Lappeenrannan lyseon voimistelun lehtorina 1946-63, vararehtorina 1947-48 ja rehtorina 1948-54. Voimistelun- ja urheilun lehtorina Kajatsalo toimi Oulun yliopiston opettajanvalmistuslaitoksessa 1963 - 72.

Suomen kansanpuolueen kansanedustajaksi hänet valittiin 1954-62 ja hän toimi opetusministerinä vuosina 1958-59. Lisäksi hän toimi kunnallispolitiikassa Lappeenrannan kaupunginvaltuuston ja -hallituksen jäsenenä 1954-55, sekä tasavallan presidentin valitsijamiehenä 1956. Kajatsalo teki siis varsin mittavan uran vielä sodan jälkeenkin.

Kaarlo Kajatsalo kuoli 22.2.1988 ja hänet on haudattu Kirkon hautausmaahan Espoossa.

Hannu Lukkari



Moottoritorpedovene sisältä (SA kuvakokoelmat)

PORT OF RAAHE

RAAHEN SATAMA

370

RAAHE

Kauppaa ja merenkulkua vuodesta 1649

portofraahe.fi | raahensatama.fi

Kunniamerkit



Finnpilot Oy:n henkilöstöä palkittiin kunniamerkein Itsenäisyyspäivänä

Suomen Valkoisen Ruusun ritarimerkki

Sonninen Sanna Mari, luotsausjohtaja

Suomen Leijonan ansioristi

Heikkilä Harri Juhani, luotsi

Lunden Jorma Antero, luotsi

Kakko Osmo Ensio, luotsi

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali

Lahtinen Kimmo Tapio, vuoroesimies luotsinvälitys

Onnittelut palkituille henkilöille.

Historian havinaa



Oppia annettiin sisävesilläkin

Vuosisadan alussa merimieskouluja oli kahdeksan

Suomeen perustettiin 1900-luvun alussa useita merimieskouluja – myös sisämaahan. Oppilaitoksista käytettiin myös laivurikoulun nimeä.

Oheisessa kuvassa on Savonlinnan merimieskoulun oppilaita vuodelta 1907. Koulu oli Saimaan alueen ensimmäinen.

Merimieskoulu toimi Savonlinnassa vuosina 1900-1918. Vakinaisia merimieskouluja oli myös Jyväskylässä, Kuopiossa, Sortavalassa, Koivistolla, Loviisassa, Turussa, Oulussa.

Turku oli näistä vanhin – se oli perustettu jo 1813. Jyväskylässä koulu toimi 1908-1918, Kuopiossa 1903-1918. Sortavalassa 1892-1917 ja Koivistolla 1907-1919.

Oulussa oli merikoulu vuosina 1863-1910, ja sen jälkeen merimieskoulu vuoteen 1921 asti.

Sisävesillä koulujen vaatimukset poikkesivat hieman meren kouluista. Muun muassa purjelaivakokemuksen vaatimuksesta luovuttiin – sitä kun ei järvillä saanut. Itä-Suomessa haluttiin opettaa ruotsin sijasta venäjää; käviväthän Saimaan laivat usein Pietarissa.

Merikoulun tutkinto antoi pätevyyden perämiehille ja kapteeneille. Koulun pääsyvaatimuksena olivat riittävät taidot matematiikassa ja muissa aineissa – joten hyvät perustiedot ja koulusivistys olivat tarpeen.

Lukuvuosina 1906-1913 kouluissa oli yhteensä lähes 320 oppilasta, ilmeisesti kaikki miehiä. Eniten oppilaita oli Sortavalassa, 59. Toisena oli Savonlinna 57 oppilaallaan. Turussa oppilaita oli 42, Oulussa ja Kuopiossa 24 sekä Koivistolla, Loviisassa ja Jyväskylässä 22. Tuon ajan tilastot eivät ole aivan tarkkoja.

Antti Rinkinen

Savonlinnan Merimieskoulun oppilaat vuonna 1907. Kuvassa todennäköisesti Aleks. Arvilommi, Ivar J.R. Forss, Aleksanteri Ketvel, Mikko Kurki, Aleksanteri Lehkonen, Matti J. Malinen, Konstantin Ratia, Abel Rinkinen, Antero J. Seppänen, Emil Rurik Tavi ja Nikodemus Turtiainen. Ylärivissä vasemmalla Abel Rinkinen (1875-1926), joka toimi myöhemmin s/s Särkisalmen kipparina. (Kuva Hannu Rinkisen arkisto)





Se loppui kuin seinään.

Maaliskuun puolivälissä ei Suomesta matkustettu minnekään. Lentoyhtiöt kuljettivat vielä lomalaisia, vaihto-opiskelijoita, työharjoittelijoita, ulkosuomalaisia ja muita satunnaisia matkalaisia erikoislennoilla kotiin. Pysykää kotona, oli valtioneuvoston vahva viesti kaikille. Useimmat ennakkoon varatut ja maksetut lennot olivat peruttu lentoyhtiöiden toimesta. Näin kävi minullekin. Viiden viikon loma Tansaniassa, Malawissa ja Etelä-Afrikassa muuttui koronakärvistelyksi kotona. Pettymys oli suunnaton, safarille ostettu kiikari-kin lojui turhan panttina laatikossaan. Mieli oli karvas. Eristäytyminen ei toki ollut Taavetissa vaikeaa, kun aamulla lähti metsään ja käynnisti raivaussahan, tunsin olevansa hyvinkin turvallisessa paikassa.

Kesällä korona lähes katosi, olot vapautuivat ja myös matkustaminen kävi mahdolliseksi. Lentoyhtiöt myi-

vät jälleen lentoja niihin maihin, joissa rajat olivat yhä auki. Päätin purkaa pettymystäni ja varasin lennot Tansaniaan elo-syyskuun vaihteeseen. Lippujen hintakin oli yllätyksekseni varsin halpa, noin 450 euroa edestakaisin. Tansanian Presidentti teki jo 19. toukuuta omaperäisen ratkaisun ja päätti, että Tansaniassa ei ole koronatartuntoja, ei ainakaan sellaisia mitä muille pitäisi raportoida, avasi maan rajat uudelleen ja purki kaikki muutkin koronarajoitukset. Myöhemmin minulle selvisi, ettei siellä raportoitu tartunnoista edes omille kansalaisille. Maa toivotti kaikki matkailijat tervetulleeksi nauttimaan väljästi auringosta ja luonnosta.

Lähdin matkalle elokuun 23. päivänä. Reitti oli Helsingistä Amsterdamin kautta Kilimanjaron kentälle, joka sijaitsee Tansanian koillisosassa, vähän päivän-tasaajan eteläpuolella. Olin etukäteen seurannut koro-

natilanteen kehittymistä Suomessa, Hollannissa ja Tansanian naapurimaissa, Keniassa, Ugandassa ja Ruandassa. Tansaniasta ei virallista tietoa ollut saatavilla, mutta paikalliset ystäväni vakuuttivat, etteivät tunne yhtäkään henkilöä, joka olisi tartunnan saanut tai edes kuulleet jonkun sairastuneen. Suomen suur-lähetystö Dar es Salaamissa vastasi tiedusteluuni laveasti ja epämääräisesti: ”Tartuntatilannetta Tansaniassa on vaikea määrittää”. Lähetystön vastauskirje kokonaisuudessaan oli asiallinen, eikä siihen myöskään sisältänyt piiloviestiä, että ei kannata tulla. Hollannissa tartuntaluvut olivat jo korkealla tasolla ja Suomessakin hienoisessa nousussa. Naapuri-maista ainoastaan Keniassa oli tautitapauksia ilmoitettu, eurooppalaisittain keskimääräiset, Suomeen verrattuna korkeat luvut, muut olivat Suomen tasoa tai alle sen. Hollanti epäilytti. Kävi sellainenkin ajatus mielessä, että tässä tilanteessa saattaisi varaus jäädä tekemättä. Kesäkuun lopulla tilanne oli paljon parempi.

Pakkasin reppuun runsaasti maskeja, suojakäsineitä ja käsidesiä. Olen vihannut lentämistä matkustusmuotona jo kymmenen vuotta. Ensimmäisen kerran pitkään aikaan oli mukava lentää! Lentokentällä oli vain kourallinen ihmisiä. Ei jonoja, tönimistä, ruuhkaa tai ryntäilyä. Kunnan turvavälit ja hyvin rauhallista. Lennot lähtevät ja saapuvat ajallaan ja turvallisuussyistä niitä ei ole buukattu täyteen. Ainoa riesa oli maskin jatkuva naamalla pitäminen, mutta tämä on nyt selaista aikaa.

Lomaa oli nyt käytettävissä vain kolme viikkoa. Olin valmistautunut matkan jälkeen vielä kahden viikon karanteeniin. Tosin nämä määräykset olivat silloin koko ajan pienessä muutoksessa, eikä lähtiessä ollut ihan varmaa tietoa, kuinka asiat ovat palatessa. Päätin, että ensimmäisen viikon katselen Moshin pikkukaupungissa kaikessa rauhassa sen koronatilannetta, tapaan ystäviäni, mutta en muita, käyn tiedustelemassa hautausmaalla, Tarkkailen tilannetta. Hautausmaat

ovat, paitsi mielenkiintoisia kohteita, myös hyviä indikaattoreita pandemian aikana selvittää kohteen todellista tautitilannetta. Presidentin julistuksesta

”Hautausmaat ovat, paitsi mielenkiintoisia kohteita, myös hyviä indikaattoreita pandemian aikana selvittää kohteen todellista tautitilannetta”

huolimatta koronan torjuntatoimet näkyivät katukuvassa selvästi. Ihmiset elivät ja liikkuivat ihan normaalisti, mutta ei niin vähäpätöistä kuppilaa ollutkaan, ettei sen edessä jalkakäytävällä ollut käsi- pesupaikkaa ja käsi-desiä. Ajatus oli, että kädet pestään ja desinfioidaan jo ennen sisään menoa. Pesupaikat olivat yksinkertaisen nerokkaita. Siellä oli kaksi tilavaa muovikämpäriä, joista ylempi oli jakkaralla ja siinä oli hana alareunassa. Toinen samankokoinen oli hanan alla jalkakäytävällä. Käsidesi oli jakka-

ralla ämpärin vieressä. Kun alempi täyttyi, roiskaistiin vedet viemäriin ja täytettiin ylempi puhtaalla vedellä. Näitä oli myös joidenkin kauppojen edustalla. Julkisiin virastoihin ja pankkeihin ei päässyt sisälle ennen kuin maskinaamainen vartija oli mitannut otsasta lämmön ja valvonut vieressä, että asiakkaan kädet tulevat asianmukaisesti pestyä ja desinfioitua. Maskeja näkyi, paitsi vartijoilla, myös monessa hotellissa ja joillakin asiakaspalvelun työntekijöillä. Lentokentällä oli samat kuviot, mutta maskipakko kaikilla. Näiltä osin koronan vastaiset toimet näkyivät siellä olevan paremmin järjestetty kuin Suomessa.

Sansibarille

Toinen lomaviikko kului Sansibarilla biitsillä loikoillen. Matka Kilimanjaron kentältä Sansibariin tehtiin pienehköllä potkuriturbiinikoneella ja se kesti noin tunnin. Tansaniassa on kolme kaukolentojen kansainvälistä lentokenttää: Dar es Salaam, Kilimanjaro ja Sansibar. Sansibarilla on jonkinlainen itsehallinto, olihan se ennen Tansanian valtion perustamista itsenäinen saari. Tangajika ja Sansibar yhdistyivät Tansanian valtioksi 9.joulukuuta 1962. Sansibar on itseasiassa nimitys alueen saaristolle, jonka suurin saari, yleisesti Sansibariksi kutsuttu on Unguja. Sansibariin hallintoalueeseen kuuluu useita pienempiä saaria ja ➤

Luotsi matkustaa

► myös Pemba, joka sijaitsee noin 50 kilometrin päässä koilliseen Ungujan pohjoiskärjestä.

Sansibar on Trooppinen saari Intian valtameressä. Se ei suotta ole kuuluisa hiekkarannoistaan. Harvoin näkee kauniimpia biitsejä, korallihiekka suorastaan häikäisee ja vesi on kristallin kirkasta. Oivallinen paikka sukellukseen ja avomerikalastukseen. Katselin kerran aikaisemmalla reissulla joitakin vuosia sitten, kun paikalliset kalastajat hakkasivat kirveillä rannalle raahaamaansa rauskua sellaisiksi palasiksi, että kaksi miestä juuri ja juuri jaksoivat ne siirtää rannalle peruutettuun pienehköön kuorma-autoon. Kun rausku oli paloitettu ja auto lastattu, lähti se vaappuen ja vaikeasti rannalta matkaan. Yleisiä saaliskaloja näyttivät nyt olevan myös miekkakala, kuningasmakrilli, purjekala, tonnikalat ja mustekalat. Heput myyvät kalansa rannalla pidettävässä huutokaupassa. Siellä on tukevista puista tehty kolmijalka, josta riippuu vaaka. Kalat punnitaan siinä ja myydään tukkureille tai ravintoloiden ostomiehille. Naisia ei porukassa näkynyt. Itäpuolen rannat ovat kauniita, mutta matalia. Laskuveden aikaan meri pakenee satojen metrien päähän ja nousuvedelläkin uiminen on hankalaa matalassa vedessä. Nungwin luoteisranta Kendwa, pääsaari Ungujan pohjoiskärjessä, on suhteellisen jyrkästi syvenevä ja ihanteellinen uimiseen. Tämä alue lieneekin suosituin kohde Sansibarilla. Rannalla sijaitsee Suomalaisrouvan emännöimä Kendwa Rock`'s resort. Sansibar elää turismista ja siksi siellä on myös palvelut selvästi kehittyneemmät kuin mantereella, mutta myös hintataso on muuta maata korkeampi. Nyt tosin oli väljää. Matkailijoita käveli harvakseltaan rannoilla. Tapaamani turistit olivat serbejä, montenegrolaisia, italialaisia, muutamia venäläisiä ja jenkkejä ja yksi nainen Ukrainasta. Hotellissa, jossa majoituimme, oli yli sata huonetta, mutta asukasmäärä vaihteli viikon aikana kahden ja kymmenen välillä. Kaikki turistibisneksestä elantonsa saavat baarimikot ja -mirkut, rihkamanmyyjät ja muut pörrääjät valittelivat kurjuutta.

Oma hauska tarinansa oli, kun yritin yllättää tämän lehden päätoimittajan ja liittomme toiminnanjohtajan. Tiesin hänen varanneen matkan Sansibarille ja majoittuvan marraskuussa viereiseen all inclusive-luxushotelliin. Ajatuksenani oli ostaa hotellin baarista hänelle ja puolisolleen viskivoucherit tuplana. En

päässyt biitsiltä edes rappujen yläpähän kun vartijan musta käsi pysäytti minut. Selitin hänelle asiani. Hän piti sitä erittäin kauniina ajatuksena mutta mahdottona toteuttaa. Pitäisi olla ranneke, jos aikoo hotellialueelle, muuten minulla ei sinne olisi pääsyä. Kerroin hänelle, että hän voisi hoitaa puolestani tällaisen pikkuasian, kirjoittaisin nimet paperille, arvioidun voucherin lunastusajan ja antaisin hänelle rahaa tehtävän hoitamiseen. Hän kertoi, että on sopivin, ellei paras mies hoitamaan tehtävää, varsinkin jos siihen sisältyy mahdollisuus kulautella valkoisen miehen, Mzungun, rahoja tuplaviskinä kurkusta alas ja palauttaa katteeton voucher kuitiksi suoritetusta tehtävästä. Asiaan liittyi hänen mukaansa eräs vaikea seikka. Hänen esimiehensä, huumorintajuton heppu, ei pitäisi siitä, että hän virkapuku päällä ja työaikana juopottelee, vaikkakin hyvän asian puolesta. Nauroimme yhdessä kovasti ja erosimme ystävinä. Harmitti tietysti silloin, kun hyvää tarkoittava hankkeeni torpattiin, mutta ei harmita enää, koska päätoimittajan matka peruuntui koronan takia, eivätkä voucherit olisi korkoa kasvaneet Mustolassa.

Safarille

Viimeiseksi lomaviikoksi olin suunnitellut vierailuja ainakin Tarangiren ja Lake Manyaran kansallispuistoihin. Myös käynti Ngorongoron kraaterissa oli suunnitelmassa, mutta se vaihtui myöhemmin Arushan kansallispuistoon. Vuokrasin Arushasta eräältä tuttavaltani safariautoksi Toyota IST- merkkisen henkilöauton. Suomalaisena verrokkina voisi pitää Nissan Micraa tai ehkä Toyota Yarista. Taisi IST olla vieläkin pienempi noita kotimaan markkinoilla olevia sukulaisiaan. Tansaniassa on vasemmanpuoleinen liikenne ja autoissa ratti tietysti oikealla, samoin vilkun ja pyyhkijöiden katkaisijat ovat vastaavasti peilikuvia meikäläisiin verrattuna. Aina kääntyessä kytkin vahingossa lasinpyyhkijät päälle koska olen tottunut vilkkua käyttämään vasemmalla kädellä. Minulle kerrottiin, että poliisi kerää tien päällä lahjuksia. Pysäytettäessä pitäisi heti antaa 10000 Tansanian shillinkiä (noin 3,60 euroa) niin pääsee nopeammin jatkamaan matkaa. Oikea sakko olisi 40000 shillinkiä. Kävi tietysti niin, että ajoin 60km/h rajoitusalueella toisen auton perässä ylinopeutta. Edellä ajava ei pysäytysmerkistä huoli-



matta pysähtynyt, mutta minä tottelin. Avasin sivuikunan poliisin tullessa juttusille. Hän kertoi minun ajaneen ylinopeutta, mitä suinkaan en kiistänyt. Kysyin kuitenkin, että miksi edelläni ajanutta autoa ei pysäytetty? Hiukan vaivautuneen näköisenä poliisi vakuutti sen hoituvan seuraavalla valvontapaikalla, ellei peräti ole jo hoidossa. Näin vielä auton takavalot suoran päässä, loittonivat lujaa. Annoin ohjeen mukaisesti hänelle setelin, hän sipaisi kädellä virkalakin lippaa, kiiti ja toivotti hyvää matkaa. Puoli kilometriä ajettuani tajusin mokanneeni. Minun olisi tietysti pitänyt vaatia poliisia kirjoittamaan minulle oikea sakko ja laittamaan nimensä paperiin alle ja antamaan minulle vielä siitä asianmukaisen kuitin. Olisin siitä näytelmästä mielelläni maksanut 15 euroa ja katsellut kuinka hän kiemurtelee ulos odottamattomasta tilanteesta. En viitsinyt takaisinkaan kääntyä.

Tarangire tunnetaan norsuistaan ja muista isoista maa-nisäkkäistään. Lake Manyara on taas kuuluisa puissa kiipeilevistä leijonistaan. Hyvällä tuurilla molemmissa puistoissa voi löytää samat eläimet. Tarangire on pääosin kumpuilevaa savannia, kun taas Lake Manyara on huomattavan tiheäkasvuista ja vehreää rantametsää, siksi leijonatkin joutuvat siellä kiipeämään puihin nähdäkseen saaliseläimet hiukan kauempaa. Tiestö on molemmissa puistoissa erittäin kuoppaista, kivistä ja kapeaa. Paikoin on ylitettävä puroja ja jokia joiden yli menevät sillat ovat painuneet ja hatarat. Safariyrittäjät kuljettivat asiakkaitaan isoilla safarikäyttöön muutetuilla Toyotan Land Cruisereilla niin että kivet sinkoilivat ja vauhti oli kova. Herätti huomattavaa hilpeyttä kun näkivät meidän kömpivän pienellä Toyotan räppänällä viidakossa. Japanilaiset ja jenkit unohtivat villieläimet ja kääntyivät aurinkokatoksensa alla ku- ►

Luotsi matkustaa



► vaamaan meitä. Olen tottunut koko elämäni liikku-
maan autolla huonoilla teillä. 60-luvulla se oli välttä-
mättömyys, nyt vain harrastus. Ennalta oli kuitenkin
selvää, että pikkutoyotalla ei kaikkiiin paikkoihin pääse
ja autoa oli muutenkin varottava hajottamasta, olihan
se kaveriltani vuokrattu. Etenemisvauhti niillä teillä
oli 10-15 kilometriä tunnissa, monin paikoin hitaam-
paa. Puistot ovat laajoja ja tieverkkoa useita kymmeniä
kilometrejä. Tarangiressä kello pakotti palaamaan
takaisin portille ja Lake Manyarassa vastaan tuli silta,
jossa oli noin 30 cm jyrkkä porras alas sillalle ja vasta-
rannalla samanlainen ylös. Totesin, että en rupea autoa
siinä hajottamaan ja käänsin ympäri.

Mitä nähtiin?

Tarangiressa portilta karttaa kysellessäni bongasin
joutomies Stewenin. Palkkasin hänet oppaaksi puis-
toon ja se oli hyvä investointi. Hän osoittautui hyväksi
oppaaksi, puhui englantia hyvin, tiesi eläimistä yhtä ja
toista ja oli muutenkin mukava mies. Hänen opastuk-
sellaan ajeltiin kuivahkoa savannia päivä välillä pää-
tieltä poiketen ja eläinten juomapaikkoja hakien.
Näimme kirahveja, seeproja, useita eri lajin antiloop-
peja, pahkasikoja, mangusteja, apinoita, lukemattomia

muuta savannin eläimiä ja tietysti norsuja. Eräs noin
kahdenkymmenen norsun lauma ylitti tien sillä taval-
la, että olimme oikeastaan lauman keskellä. Stewen
kehotti ajamaan hiljaista kävelyvauhtia koko ajan
eteenpäin, pysähtyminen tekisi norsut kuulemma
levottomiksi. Lähimmillään aikuinen uros taisi olla
noin seitsemän metrin päässä autosta. Kävi mielessä
sellainen mahdollisuus, että se tunkee syöksyham-
paansa auton helmapellin alle ja heilauttaa päätänsä.
Silloin lähdettäisiin! Vaikuttava kokemus oli, kun
myöhemmin ollessamme piknik-paikalla jaloittele-
massa lauman matriarkka antoi merkin laumalleen
painamalla kärsän maata vasten samalla töräyttäen. Se
ääni kuuluu kauas! Tuntui kuin maa olisi värissyt
jalkojen alla, vaikka matkaa oli laumaan jo varmaan
kilometrin verran. Norsut aistivat jaloillaan.

Lake Manyarassa löytyi samat eläimet kuin Tarangi-
ressä, mutta lisäksi näkyi puhveleita useampikin pieni
lauma. Siellä ei ollut yhtä hyvä tuuri oppaan kanssa.
Kuvio oli muuten sama kuin Tarangiressä, portilta
otettiin yksi notkuja mukaan, joka osoittautui vähän
hiljaiseksi kaveriksi, jota eläimet eivät oikein kiinnos-
taneet. Maksoin hänelle saman 50000 shillinkiä (noin
18 euroa) kuin aikaisemmin Stewenille. Se sai miehen
piristymään. Manyarassa olisi ollut mahdollista nähdä
virtahepoja, mutta tielle oli kaatunut valtava puu, em-
mekä päässeet virtahepojen asuinsijoille. Kissapetoja
emme nähneet kummassakaan puistossa. Seuraavalla
kerralla sitten Serengetiin ja Ngorongoroon. Siellä
niitä on. Sympaattisimmat eläimet olivat mielestäni
pahkasika ja dikdik, vähän kettua suurempi antilooppi.
Vaikuttavimpia tietysti olivat isoimmat eläimet, norsu,
kirahvi ja puhveli. Tuli myös vierailtua Arushan kan-
sallispuistossa, mutta nisäkäslajien saldo ei sieltä enää
kasvanut. Siellä maisemaa hallitsee Mount Meru.

Eläintiheys, samoin kuin lajien runsaus, näissä puis-
toissa on uskomaton. Eläinten näkeminen on tuurin
kauppaa, mutta sen sijaan jälkiä eläimistä: katkottuja
puita, ulosteita, möyrittyä maata ja polkuja näkee kaik-
kialla. Alueet eivät ole aidattuja, nämä eivät ole mitään
eläinpuistoja. Eläimillä olisi mahdollisuus myös pois-
tua alueelta ja joskus ne niin tekevätkin. Lake Manyara
tulvi poikkeuksellisella tavalla vierailun aikana ja
puiston vartijat kertoivat havainneensa mm. norsu-

laumoja lähteneen alueelta. Yleensä eläimet haluavat
olla alueella, siellä on niille ruokaa ja rauhaa. Ympä-
röivät alueet ovat paikallisten asukkaiden, Maasai-
heimon, karjan laidunalueita, loppuun kaluttua ja kui-
vaa ruohikkosavannia. Eläimiä myös metsästetään
puistojen ulkopuolella, vaikka se on Tansaniassa kiel-
lettyä ilman erikoislupaa. Valitettavasti monin paikoin
Afrikan mannerta, myös Tansaniassa, luonnonvaraiset
metsät, tai metsät ylipäättään, on tuhottu pusikoiksi tai
heinikoksi.

Paluumatka kotiin kolmen viikon loman jälkeen sujui
yhtä leppoisissa merkeissä kuin menomatkin. Aina-
kin KLM on ottanut tiukan linjan koronan suhteen.
Matkalla Amsterdamista Helsinkiin koneeseen saapui
ryhmä hollantilaisia, nuorehkoja, noin kolmekymppi-
siä punaniskaisia jantterteita, valmiiksi kännissä ja
omin eväin. Miespuolinen stueritti kävi huomautta-
massa heille maskien käytöstä, niitä ei ollut tai ne
roikkuivat kaulalla, samoin kuin omien kaljojen
juonnista. Hän kertoi normaalisti takavarikoivansa
omat juomat, mutta jos jantterit käyttäytyisivät hyvin,
saisivat kaljansa pitää. Naureskelua, ja maskien nos-
taminen johonkin kasvojen seutuville. Nousun jälkeen
ohjeet unohtuivat, kunnes koneen purseri tuli pitä-
mään luennon, joka päättyi toteamukseen, että jos
ohjeet eivät menneet perille, Helsingissä ryhmä luovu-
tetaan poliisille ja he todennäköisesti lähtevät heti
takaisin Amsterdamiin kera sakkojen. Pisteet KLM:lle.



Helsingissä puolen tunnin visiitti koronatestiin ja
sitten kotiin. Aamulla tuli tekstiviesti, että olen nega-
tiivinen. Siinä ei ollut mitään uutta. Sen jälkeen oli
kahden viikon omaehtoinen, yhtiön vaatima, korona-
karanteeni kotona. ■

Jussi

NESTE
Ainoa suunta on eteenpäin



TT

*Luotsiliitto ry sekä
Luotsi ja Majakka lehden toimitus
kiittävät kuluneesta vuodesta ja
toivottavat kaikille
hyvää joulua ja
onnellista uutta vuotta 2021*

*Lotsförbundet rf och
tidningen Lots och Fyr
tackar för det gångna året och
önskar alla
en god jul och
ett lyckligt nytt år 2021*

Lots och Fyr Luotsi ja Majakka vuosikerta 74. årgång

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

Vuodesta 2007 lähtien lehti on julkaistu myös verkossa. Se on luettavissa ilmaiseksi Luotsiliiton sivuilla www.luotsiliitto.fi.

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

Toimittajat / Redaktörer
Juha Sihvo, Antti Rautava,
Kaj Hahtonen

Käännös / Översättning
Saliven Gustavsson

Taitto / Lay-out
Kaisa Elomaa

Kirjapaino / Tryckeri
Lprint / Kirjapaino Seppo Oy

Luotsiliiton hallitus / Lotsförbundets styrelse

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

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

Mikko Myyrä

Ville Mattila

Ted Jarner

Teemu Patrakka

Juha-Pekka Heikkilä

Juha Sihvo

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

Varapääluottamusmies /
Vicehuvudförtruedeman
Teemu Alstela
teemu.alstela@finnpilot.fi



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Rautatieläisenkatu 6
00520 Helsinki
040 739 9939
office@luotsiliitto.fi
käyntiosoite kävelytasolta
Kellosilta 7
Akavatalo, Pasila

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