

MERIMIES

SJÖMANNEN

1/2022

Varaa Unionin mökki
kesäkaudelle 2022!

**Boka Unionens stuga för
sommarsäsongen 2022!**

Vintersjöfart på Skärgårdens ringväg

**Talvimerenkulkua
Saariston rengastiellä**

Nesteen M/t Jaarli saapui Suomen lipun alle kokonaan suomalaisella miehistöllä

Utölaisten elämä on yhteysalus
M/s Baldurin liikennöinnistä riippuvainen.

sisältö | innehåll

- 4 Ulkomaanliikenteen lastialusten ja matkustaja-alusten
palkankorotukset on hyväksytty
- 6 Talvimerenkulkua Turun saaristossa
- 8 FinFerriesin Prostvik1-lautta liikennöi Nauvon ja
Korppeen väliä
- 9 M/s Baldur liikennöi Utöseen
- 13 Satamaperkele!-näyttely sukeltaa Kotkan sataman
historiaan ja nykypäivään
- 14 Kuulumisia Kotkan merikoulu Ekamista
- 16 M/t Jaarli saapui Suomen lipun alle kokonaan
suomalaisella miehistöllä
- 20 Osallistu tutkimukseen: Kotimaisen työvoiman
varmistaminen suomalaisessa merenkulussa nyt
ja tulevaisuudessa

Skägårdens förbindelsefartyg och färjor transporterar
passagerare och frakt till öarna året om. Däcksman
Tuomas Karivaara lastar fordon på FinFerries färja
Prostvik 1, som går mellan Nagu och Korpo.

- 21 Tvååriga kollektivavtalslösningar förhandlades
fram för sjöfartsbranschen
- 24 Vintersjöfart i Åbo skärgård
- 28 Utöbornas liv är beroende av att förbindelsefartyget
M/s Baldur trafikerar
- 32 M/t Jaarli fick finsk flagg och en helfinsk besättning

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa kansimies Mikael Lindqvist FinFerriesin
Stella-lautalta Korppoosta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2022

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros, 00530 Helsinki,
p. (09) 615 2020 • John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Grano Oy, ISSN 0355-872X

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
• POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.tillnamn@smu.fi

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020
Lehti ilmestyy viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem gånger om året.

TILAUSHINNAT
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2022 • TIDTABELLEN 2022

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
2	28.3.	15.4.
3	30.5.	17.6.
4	26.9.	14.10.
5	28.11.	16.12.

Merenkulkualalle saatiin neuvoteltua kaksivuotiset työehtosopimusratkaisut

Merimies-Unionin ja Suomen Varustamot pääsivät tammi-kuun lopussa sopimukseen ulkomaanliikenteen kauppa-alusten ja matkustaja-alusten palkankorotuksista. Työehtosopimusneuvottelutulokset on hyväksytty järjestöjen hallituksissa.

Työehtosopimusratkaisu on kaksivuotinen. Ensimmäiset palkankorotukset tapahtuvat jo maaliskuun alussa tänä vuonna. Ulkomaanliikenteen lastialuksille palkankorotukset ovat 2 prosenttia 1.3.2022 alkaen. Vuotta myöhemmin, 1.3.2023, lastialusten palkkoja korotetaan 1,9 prosenttia.

Samalla pidennettiin ulkomaanliikenteen lastialuksia koskevan työehtosopimuksen sopimuskautta ja voimassaoloa pidennettiin 29.2.2024 asti.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksille palkankorotukset ovat: 1 prosentti 1.3.2022 ja 1 prosentti 1.9.2022. Vuoden päästä maaliskuussa, 1.3.2023, ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten palkkoja korotetaan 1,9 prosenttia. Korotusten toteuttamisessa otettiin huomioon matkustaja-alusliikenteen koronapandemiasta johtuva vaikea tilanne.

Myös ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia koskevan työehtosopimuksen sopimuskautta ja voimassaoloa 29.2.2024 asti.

Aikaansaadut neuvottelutulokset ja palkkaratkaisut ovat tärkeitä Suomen kauppamerenkululle ja ulkomaankaupalle. Suomen lipun alle on saapunut kuluneen puolen vuoden aikana uusia aluksia, joista viimeisimmät ovat Nesteen tankkilaivat M/t Jatuli ja M/t Jaarli. Raakaöljy-/tuotelaivoihin tuli täysin suomalainen miehistö.

Myös Viking Linen uudisrakennus M/t Viking Glory saapuu Suomen lipun alle ja aloittaa liikennöinnin Turun ja Tukholman välillä maaliskuussa. Suomen lipun alle on saapumassa myös lisää uudisrakennuksia, kun ne valmistuvat. Miehistöä tarvitaan ja tällä hetkellä merimiehistä on määrättyihin vakansseihin jopa pulaa. Alalle kaivataan lisää uusia osajia. Nyt aikaansaaduilla palkkaratkaisulla on tarkoituksena luoda merenkulkualalle edellytyksiä pitkäjänteiseen työhön ja suunnata katse kohti tulevaisuutta.

Ulkomaanliikenteen lastialusten ja matkustaja-alusten palkankorotukset on hyväksytty

Suomen Merimies-Unioni SMU ry ja Suomen Varustamot ry ovat hyväksyneet ulkomaanliikenteen lastialusten ja matkustaja-alusten palkankorotukset hallituksissaan.

Ulkomaanliikenteen lastialuksille palkankorotukset ovat: 2 % 1.3.2022 ja 1,9 % 1.3.2023. Kaksivuotisella työehtosopimusratkaisulla haluttiin luoda merenkulkualalle edellytyksiä pitkäjänteiseen työhön ja katse kohti tulevaisuutta.

Samalla pidennettiin ulkomaanliikenteen lastialuksia koskevan työehtosopimuksen sopimuskautta ja voimassaoloa 29.2.2024 asti.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksille palkankorotukset ovat: 1 % 1.3.2022 ja 1 % 1.9.2022 sekä 1,9 % 1.3.2023. Korotusten toteuttamisessa otettiin huomioon matkustaja-alusliikenteen koronapandemiasta johtuva vaikea tilanne.

Samalla pidennettiin ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia koskevan työehtosopimuksen sopimuskautta ja voimassaoloa 29.2.2024 asti.

Luontoisetu- korvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset ovat nousseet 3,5 prosentin verran. Korotus tuli voimaan tämän vuoden alusta.

Korotus seuraa kuluttajahintaindeksi nousua.

Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2022 alkaen

• vuosiloman ajalta	23,82 €
(- ravintokorvausosuus)	15,94 €
(- asuntokorvaus)	7,88 €

• vastikeaikana (rahti-alukset)	23,82 €
• työ- ja vapaaajaksolta matkustaja-alukset	11,91 €

• sairauden aikana (- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	23,82 €
--	---------

Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa

• ravintokorvaus Suomessa	32,48 €
• ravintokorvaus ulkomailla	61,16 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	

Verottajan määräämä luontoisedun verotusarvo	14,30 € / per päivä 322 € / enintään kuukaudessa
---	--

Merimies-Uniönin mökkien haku kesäkaudelle 2022 käynnistyy maaliskuussa

VIIKOT 22–34 (30.5.–29.8.) arvotaan erillisessä arvonnassa, arvonnän ulkopuolella ovat Levin, Himoksen ja Tahkon mökit. Levi, Himos ja Tahko ovat normaalisti varattavissa 29.8. asti.

Mukana arvonnassa on myös Lounais-Suomen osaston mökki Meripesä, mutta sen arvontaan voivat osallistua vain osaston jäsenet.

Arvonta alkaa maaliskuun ensimmäisellä viikolla ja arvontaan voi osallistua 3.4.2022 saakka, itse arvonta suoritetaan huhtikuun puolivälissä. Arvontaan osallistutaan netissä olevan varaussivuston kautta ja arvontaan voi osallistua neljällä vaihtoehtoisella viikolla.

Arvonnassa ovat mukana **Velskola, Villa Varpunen, Kustavi 1 ja 2** ja Lounais-Suomen osaston jäsenille lisäksi Meripesä. Kesäviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen ja kaikki vapaaksi jääneet viikot ovat sen jälkeen varattavissa ilman arvontaa. Arvonnän ulkopuolella olevat mökit ovat normaalisti varattavissa 29.8. asti, syksyn varauskalenteri avataan myöhemmin kesällä.

VUOKRAMÖKIT 2022



VILLA VARPUNEN

Talvimerenkulkua Saariston Rengastiellä

Saariston yhteysalukset, lautat ja lossit kuljettavat matkustajia sekä rahtia saariin ympäri vuoden. Miten sujuu talvimerenkulku Turun Saariston Rengastiellä joulukuussa, kun lämpötila laski mittarissa ensin -20 asteeseen ja lauhtui sen jälkeen lähes nollaan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomea mainostetaan tuhansien järvien maana, mutta olemme myös maailman saarisimpia valtioita. Suomessa on yli 76 000 puolen hehtaarin saarta, yli 56 000 hehtaarin kokoista järveä ja 647 jokea sekä rantaviivaa 336 000 kilometriä. ”Vettä on kaikissa kunnissa ja olisiko saarikin”, Suomen saaristopolitiikan historiikissa vuosilta 1949–2018 todetaan.

FINFERRIES STELLA: KORPPOO-HOUTSKARI

Nyt seistään yhdellä saarella, nimittäin Korppoossa Turunmaan saaristossa.

FinFerriesin Stella-lautta lastaa parhailaan kyytiin ajoneuvoja ja matkustajia, jotka ovat lähdössä Korppoosta kohti Houtskaria. Aamukymmenen lauttaan nousee kyytiin muutamia henkilöautoja ja yksi pakettiauto.

Kansimies **Mikael Lindqvist** on palvellut matkustajia ja ajoneuvoja Korppoon lautoilla 20 vuotta.

– Kesäisin Korppoon lautta on toisinaan täynnä, mutta talvisin on väljempää, Lindqvist viittilöi.

Lauttojen liikkeet ovat mediassa jokakesäisiä uutisia. Koronapandemia lisäsi koti-

maan matkailua ja toi Saariston Rengastielle uusia matkailijoita. Kesäkuussa 2020 ilmestyi yksi ainoa lehtijuttu, jossa kerrottiin Saariston Rengastiellä olevan ruuhkaa. Juttu oli kuitenkin uutisankka eikä pitänyt paikkaansa: lauttojen kyytiin kyllä mahtui, eikä lauttaa joutunut tuonakaan kesänä odottamaan kauaa.

9,5 kilometrin pituinen lauttamatka

Korppoon ja Houtskarlin välinen merimatka on 9,5 kilometrin pituinen ja sen liikennöinti kestää noin puoli tuntia. Lautat liikennöivät säännöllisten aikataulujen mukaan kesät-talvet, joten miehistön haaste on taistelu aikaa vastaan. Kun lautta saapuu satamaan, ajoneuvot ja asiakkaat poistuvat ja uudet otetaan tilalle. Sitten lähdetään taas liikkeelle.

– Miehistön pitää seurata aikataulua tarkkaan ja olla työssään täsmällinen, kansimies Lindqvist toteaa.

Korppoon Galtby – liikenteen solmukohta

Korppoon Galtbyn satama on tärkeä liikenteen solmukohta. Sen kautta kulkee paljon rahtia myös Ahvenanmaalle Ahve-

nanmaan yhteysaluksilla (eteläinen linja.) Rengastien lauttarantoja ja liikenneyhteyksiä onkin parannettu ja kehitetty 2010-luvulla vastaamaan liikenteellisiä tarpeita sekä turvaamaan saaristolle elintärkeiden lauttayhteyksien toimivuus ympärivuotisesti. Galtbyhyn valmistui uusi yhteysalustaituri vuonna 2017.

– Pakettiautoja ja rekkoja ajaa saaristossa ympäri vuoden. Saariston Rengastie ei ole vain siis kesämatkakohde, vaan tärkeä reitti kuljetusten kannalta.

Ahvenanmaan yhteysalusten lisäksi Korppoon Galtbyn satamasta liikennöi kaksi FinFerriesin lautta: Stella ja Mergus. Toinen kuljettaa rahtia ja matkustajia Houtskariin ja toinen Norrskataan. Lautat liikennöivät saariin useita kertoja päivässä. Kansimies Mikael Lindqvist asuu itse Houtskarissa.

– Saarella asuu noin 500 asukasta ympärivuotisesti, hän kertoo.

Houtskarissa harjoitetaan muun muassa maanviljelyä ja kalastukseen liittyviä elinkeinoja. Saariston lautoilla näkee jopa kaksiosaisia tukkirekkoja, koska Houtskarissa harvennetaan parhaillaan vanhaa metsää.



KATSO VIDEO!

SMU.FI > VIDEO

(FinFerris,
Stella-lautta)**Stella-lautalla ollaan työhön tyytyväisiä**

Stella lähtee puskemaan Galtbystä kohti Houtskaria. Lautta valmistui vuonna 2012 Rauman telakalta ja täyttää ensi vuonna kymmen vuotta. Alus on jyrkää tekoa: sillä on pituutta yli 49 metriä ja leveyttä 9,5 metriä sekä hyötykuorma on 130 tonnia.

Lautalla työskentelee kolmen hengen miehistö: päällikkö, kansimies ja konemes-

tari. Kansimies Lindqvist kertoo asioiden olevan Stellalla kunnossa.

– Olemme työhömmme tyytyväisiä ja otamme rauhallisesti. Kaikki asiat ovat hyvin.

**Korppoon väylää halkoo
Naantalin ja Turun meriväylä**

Korppoon väylällä tuulee, mutta Stella ei ole ympärillä viuhuvasta tuulesta moksiskaan. On turvallisempi istua kuitenkin auton kyydissä lauttamatkan ajan, kuin avata kuskinpuolen ovea, ettei tuuli vie miestä ja ovea mennessään. Sade ja pakkanen ovat tehneet lautan kannesta liukkaan.

Lautta sahaa reittiään säässä kuin säässä. Pimeys, tuuli ja merellä nopeasti nouseva sumu lämpötilojen suurissa ja nopeissa vaihteluissa kuuluvat saariston talvimerenkulkuun. Komentosillalla onkin oltava jatkuvasti silmä tarkkana. Korppoon väylää halkovat nimittäin myös Turusta ja Naantalista liikennöivät alukset. Parhaillaan kohti Maarianhaminaa viilettää Viking Linen *M/s Amorella*.

Tuuli yltyy yhä vain ja alkaa sataa lunta. Kansimies Mikael Lindqvist pitää keliä normaalina alkutalven säänä. Työssä karaisu, niin se taitaa olla. ⚓





– Vaihdamme tunnin välein kuskia, jos töissä on vain sellainen kaveri, joka osaa ajaa kansimiehen työn lisäksi lauttaa, Kari-vaara valmistautuu itse kiipeämään ylös ohjaamoon.

Nyt ei aurinko helota. Kylmä tuuli piis-kaa kasvoja ja lumisade putoaa niskaan. Kello tulee perjantai-iltapäivästä kolme, ja pimeys ympärillä kasvaa. Lumisateessa ja tuulessa kannella värjöttely sekä ajoneuvojen ohjaus vaativat luonnetta.

– Työvuoromme kestää 12 tuntia. Töitä on aina kaksi päivävuorota, jonka jälkeen tehdään kaksi yövuorota.

– Ainahan se rytmin vaihtaminen yövuorosta päivävuoroon on muutos, Kari-vaara toteaa.

Korppoon lautta liikennöi öisin kerran tunnissa, mutta tilauksesta. Talvella on hiljaisempaa, mutta jokainen voi mielessään arvata, mikä vilske saaristossa on kesäisin yöaikaan.

Korppoon madonna

Korppoon kirkkoa restauroitiin vuosina 1952–1953, jolloin esiin tuli suuri määrä keskiaikaisia seinämaalauksia, jotka oli yli-maalattu 1600-luvulla. Maalaukset ovat luonteeltaan hyvin yksinkertaisia, mutta vaikuttavia pyhimys- ja faabelihahmoja, joiden vieressä on myös useita aluksia, eli niin sanottuja koggeja (hansalaiva: 1200-luvulla Hansan käyttöönottama purjealus-tyyppi).

Korppoon kirkosta löytyy myös paljon vanhoja, keskiaikaisia puuveistoksia. Korppoon kirkolle kuuluu myös Suomen vanhin puuveistos, Korppoon madonna, jota säilytetään Kansallismuseossa Hel-singissä. ⚓



Korppoon kirkko

NAUVO-KORPPOO

LAUTTA-ALUS PROSVIK 1

Kansimies **Tuomas Karivaara** lastaa Nauvon ja Korppoon välissä kulkevan *FinFerriesin* Prosvik 1-lautan kyytiin ajoneuvoja. Lautta liikennöi Nauvosta Korppooseen Pärnäisten lauttarannasta.

Korppoon pääsaari on nimeltään Kyrk-landet. Kirkonkylän keskustaan on lautalta matkaa vajaa 10 kilometriä. Maamerkki on keskiaikainen kirkko, joka rakennettiin 1430–1450.

Korppoon toinen suuri saari on Norr-skata, jonne pääsee FinFerries-varusta-mon lautalla Galtbyn lauttarannasta. Galtbystä voi jatkaa matkaa Saariston Rengastietä pitkin myös Houtskariin FinFerriesin lautalla tai Käkariin Ahvenanmaan saaristolautalla (Ålandstrafiken). Korppoosta liikennöidään siis moneen suuntaan, eikä alue olekaan mikään yksit-täinen suuri saari, vaan ennemminkin

saaristo: Korppoossa on kaikkineen noin 2000 saarta ja luotoa!

Kansimies ja päällikkö vuorottelevat lautan ajoa, jos mahdollista

Saaristossa liikkumisen mahdollistavat lautat ja yhteysalukset. Pärnäisten sata-man ”lautturi”, kansimies Tuomas Kari-vaara, on kyydinnyt matkustajia ja ajoneu-voja Korppoossa vuodesta 2019. Sitä ennen hän on purjehtinut kauppalaivoilla, jäänmurtajilla ja yhteysaluksilla.

– Ensimmäisen kerran saaristotien lau-tat tulivat töiden puolesta tutuiksi vuonna 2008. Yhteysalukset puolestaan vuodesta 2005.

Karivaara käy Korppoossa töissä Turusta.

– Töitä on neljä päivää, jonka jälkeen on kuusi vapaata, Karivaara kertoo.

Prosvik 1-lautalla työskentelee kansi-mies ja päällikkö.

Utöläisten elämä on yhteysalus M/s Baldurin liikennöinnistä riippuvainen

Saariston Meritien yhteysalus M/s Baldur kuljettaa Utöseen matkustajia, ajoneuvoja ja rahtia ympäri vuoden. Majakkasaarella tarjotaan majoitusta nykyään myös talvella ja toivotaan matkailijoita myös kesäsesongin ulkopuolella.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Utön majakkasaarelta löytyy kaikki, mitä ihminen tarvitsee elääkseen. Utössä on Suomen parhaat nettiyhteydet armeijan ajoilta. Saarella toimii kauppa, koulu ja kirjasto sekä järjestetään urheilua, kuten jumppaa, vanhassa armeijan asevarastossa. Utöllä asuu eri ammateissa työskenteleviä ihmisiä. Mielenkiintoiseen elämään saarella voit tutusta paremmin Yle Areena audion podcastissa: Utö – Kaukana kaikesta, keskellä merta





Yt-kansimies Karim Alimi vastaanottaa matkustajia ja ajoneuvoja yhteysaluksen Nauvon Pärnäsissä.



Utöläinen Markku Karpio on käynyt kokemassa verkot, mutta tyhjiä olivat. "Siikaa, turskaa ja lohtakin odotellaan." Kalansaalis voi olla hyvä, jos suolapulssi työntyy Baltiasta. "Mutta nyt on saarella niin tyyntä, että tällaisia säitä sattuu täällä vain muutaman kerran vuodessa."

Utö sijaitsee Saaristomeren eteläosassa ja on Suomen eteläisin asuttu piste. Saarelle on matkaa Turusta 88, Hangosta 90 ja Maarianhaminasta 88 kilometriä. Utö sijaitsee kaukana, mutta kun asiaa tarkemmin miettii: aivan keskellä kaikkea.

Utö ei ole vain kesämatkakohde, vaan saarella voi majoittua ympäri vuoden mökeissä ja hotellissa alkukeväästä pitkälle syksyyn. Utön Havshotellia kaksi vuotta sitten pyörittämään alkaneet yrittäjät tekevät määrätietoisesti sen eteen työtä, että Utö alettaisiin löytää myös kesäsesongin ulkopuolella.

Suomen eteläisimmällä saarella asuu 40 ihmistä ympäri vuoden

Utössä asuu noin 40 ihmistä ympäri vuoden. *Saariston Meritie Oy*:n yhteysalus M/s Baldur on elämänlanka, joka kuljettaa saarelaiset ja matkailijat, ajoneuvot sekä ruoan

ja muut tarvikkeet Utön majakkasaarelle säällä kuin säällä. Utössä toimii kauppa, Utö Handel, jonne tavarat tuodaan M/s Baldurin matkassa. Hyvällä syyllä voi siis sanoa, että utöläisten elämä on yhteysaluksen varassa. Yhteysaluksen tuloa saarelle odotetaan.

M/s Baldur liikennöi Utöseen Pärnäsän satamasta, joka sijaitsee Nauvon saaren länsiosassa Saariston Rengastien varrella. Turusta on Pärnäsiin noin 70 kilometrin ajomatka. Matkan varrella yksi väli kuljetaan Parainen-Nauvo-lautalla.

Yt-kansimies **Karim Alimi** on Merimies-Unionin jäsen ja vastaanottaa matkustajia Pärnäsissä M/s Baldurin kyytiin. Satamassa on hieman liukasta, mutta Karim ohjaa ystävällisesti ja rauhallisesti kyytiin kädestä pitäen ikäihmisiä, jotka kulkevat yhteysaluksen kyytiin keppien kanssa. Saarelaiset lähtevät kotisaarilleen tarkistamaan, onko tuvista alkutalvesta kaikki vielä kunnossa.

Yhteysaluksen ruumaan ajaa myös pakettiauto, jonka kyydissä istuvat Utö Havshotelin pitäjät **Mikko Fagerroos** ja **Mia Salomäki**. Ylen Areena Audion kuunnelmassa *Utö – kaukana kaikesta, keskellä merta*, he haluavat näyttää itse esimerkkiä saaristolaiselämästä ja asua saarella ympäri vuoden, jottei asia jää tyhjäksi sanahelinäksi.

Viiden tunnin merimatka

Matka Suomen eteläisimmälle asutulle saarelle kestää hyvällä säällä viitisen tuntia. Moni ajattelee, että se on pitkä aika, mutta onko lopulta: esimerkiksi Lapissakin välimatkat ovat pitkiä ja kestävät useita tunteja.

Yhteysalus M/s Baldurissa toimii kahvila-ravintola. Siellä matkustajille herkullisen lounaan on laittanut valmiiksi kansimies/kokki **Henkka**. Merimatkan aikana lounas maistuu. M/s Baldur lähtee liikkeelle Pärnäsistä lauantaan puoli kaksi päivällä. Kun merelle päin on ajettu reilu tunti, alkaa



Kokki/kansimies Henkka valmistaa miehistölle ja asiakkaille ruoat sekä muut tarjottavat M/s Baldurin kahvila-ravintolassa.



jo hämärtää ja sataa lunta. Päivä on joulukuussa lyhimmillään.

Tänä vuonna talvi saapui Pohjolaan aikaiseen. 20 asteen pakkaset synnyttivät Turun saaristoonkin jopa 20 sentin jääpeitteen joulukuun alussa. Nyt lämpötila on jälleen noussut, eikä jäistä ole enää tietoa-kaan Utötä kohti ajettaessa. Tuulta pakoon saaristossa ei kuitenkaan koskaan pääse.

– Baldur on vakaa alus, kulkee hyvin tuulesta riippumatta, kansimies Karim Alimi kehuu.

Kestää yleensä helmikuulle, eli hiihtolomille, että jääpeite saavuttaa Utön. Tuol-

loin talven pitää olla kova. Silloin pitää ottaa käyttöön varustamon vara-alus, M/s *Kökar*. Kansimies/kokki Henkalla on meillä kahdeksas vuosi töissä yhteysaluksella, johon on mahtunut kaksi-kolme kunnon jäätalvea, hän muistelee.

– Vuonna 2018 oli kunnon jäätalvi ja sitä edeltävä kova jäätalvi myös saaristossa 2013-2014, ja kyllä viime talvenakin 2020 ajettiin kunnon jäissä.

Yhteysaluksilla ja lautoilla kulkeminen on ilmaista

Yhteysaluksella matkustaminen on ilmaista,

lukuunottamatta muutamaa yksityistä alusta. Saariston yhteysalus- ja lauttaliikenteen synty ja kehittäminen nykyisenkaltaiseksi on pitkällisen työn tulosta. Saaristolaki valmistui vuonna 1981. Saaristolain 5 pykälässä todetaan: "Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissä asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset."

Yhteysalus M/s Baldur on esimerkki tärkeästä liikennevälineestä saaristolaisille: Utön ja yhteysalusreitin matkan varrella oleville muille saarille kulkeminen on täysin yhteysaluksen liikennöinnin varassa. Talvela yhteysalus M/s Baldur on ainoa Utöseen liikennöivä laiva.

M/s Baldur ei aja yhtä soittoa Nauvosta Utöseen, vaan matkan varrella pysähtyy Nötön, Aspön ja Jurmon saarille. Jokainen saari on omanlaisensa. Jurmossa vastassa on laaja hiekkaranta. Aspön saarta on kuvailtu saaristomeren kauneimmaksi. Heti satamassa vastaantulijoita tervehtii valkoinen, kuvauksellinen kirkko, jonka näkee hyvin yhteysaluksen kannelta. Maisema on kuin postikortista. Yhteysaluksen kyydistä saarelle jäävät Nauvossa kyytiin ➤➤



Utön majakka

nousseet vanhukset, jotka autetaan aluksen kyydistä pois kädestä pitäen. ”Oma koti kullan kallis”, he varmasti miettivät saaren rantaan astuessaan. Seuraavana päivänä he nousevat jälleen M/s Baldurin kyytiin paluumatkalle: saareen tullaan ja sieltä lähdetään.

Utöhön pitäisi liikennöidä yksi iso, vain tavaroita ja ajoneuvoja kuljettava alus, erikseen

Kaikki ympäri vuoden asutun Utön ruokatarvat ja muut elämiseen tarvittavat tarvikkeet saapuvat saarella yhteysalus Baldurin mukana. Vaikka saaren kauppa Utö Handel on kuin pieni citymarket, on sen myytävä joskus ei oota, kunnes tuote saadaan toimitettua mantereelta Suomen eteläisimmälle saarelle. Utön kaupan tiskin takana seisovat myyjät haluavat antaa erityisesti Merimies-lehteen terveisiä, että Utön saari tarvitsisi yhden ison, vain tavaroiden ja ajoneuvojen kuljettamiseen erikoistuneen aluksen. M/s Baldur on pieni ja se täytyy etenkin kesäisin hetkessä, kun kyydissä kulkee kaikkea mahdollista.

– Tarvitsisimme yhden ison aluksen, joka tuo saarellemme vain ajoneuvoja ja rahtia.

Toive onkin täysin ymmärrettävä ja kannattaa ottaa vakavasti. Koronapandemian



Utössä oli tyyntä, tuuletonta ja lämmintä sunnuntaina 12.12.2021.
Tuulettomia päiviä on saarella vain muutamia vuodessa, paikalliset ihailivat keliä.

myötä viime kesänä Utössä vieraili enemmän turisteja kuin koskaan aikaisemmin. Nyt kun saarilla on mahdollista majoittua ympäri vuoden, myös palveluita kehitetään ja myytäviä tuotteita sekä erilaisia tarvikkeita tarvitaan.

Tällä hetkellä aluksen kokoa ei pysty paljon kasvattamaan, yt-kansimies Karim Alimi tietää.

– M/s Baldur on maksimikokoinen alus näihin väyliin, jos poikkeamme matkan varrella esimerkiksi Jurmossa. Se ja Bergham ovat sen verran ahtaita satamia, että alus ei voi olla paljon isompi. Sitten on keksittävä vaihtoehtoisia systeemeitä, joilla ihmiset pääsevät eri paikkoihin, Turussa Yrkehögs-kolan Noviassa merikapteeniksi opiskeleva Alimi osaa arvioida.

Toimielias Alimi hoitaa yhteysaluksella monenlaisia työtehtäviä ja on oppinut tuntemaan Baldurin matkassa eri saarten satamat. Työ yhteysaluksella on hänen mielestään mukavaa ja vaihtelevaa.

– Täällä on todella mukavaa työskennellä: tosi erilaista hommaa ja hyvää porukkaa töissä. Päivät ovat erilaisia. Ja aluksen kyy-

dissä kulkeva lasti vaihtelee suurista koneista matkatavaroihin ja tarvikkeisiin, Alimi kertoo.

Yhteysalus Baldurilla työskentelee neljän hengen miehistö: yt-kansimies, yt-kansimies/kokki, konemestari ja päällikkö. Miehistö joutuukin tosi toimiin, kun M/s Baldur saapuu iltakuuden aikaan pimeällä Utön saaren satamaan. Aluksen ramppi lasketaan, mutta meriveden pinta on matalalla. Niin saaren kallion ja rampin väliin jää tyhjää tilaa. Niinpä rampin alle on laitettava ”pattinkia”.

Utön Havshotellin pitäjät ajavat paketti-autoansa ulos aluksesta, mutta se jää mahastaan kiinni ramppiin. Tilanne on kinkkinen, mutta kaikki ottavat haastavan tilanteen rauhallisesti, eikä kenenkään ääni kohoa. Saaristossa tulee vastaan joka päivä yllättäviä tilanteita, jotka vaativat kekseliäisyyttä – ja pitkiä hermoja eikä hosumista. Lopulta rampin ja kallion välinen korkeusero saadaan tasoiteltua köysikasoin ja lanakuin. Yrittäjä Fagerroos kaasuttaa paketti-autonsa ulos aluksesta. Peukku nousee pystyyn ja matka jatkuu taas. ⚓

Audiovisuaalinen Satamaperkele-näyttely on koettavissa osoitteessa Kirkkokatu 2, Kotka (päädyistä sisään) ti-su kello 12–19. Tiedustelut capt.wallden@gmail.com tai 044 264 9752.

SATAMAPERKELE! Satamasta syntyi Kotka

Merimies Carl-Gustav Walldén kirjoitti Kotkan historian käsikirjoitukseksi, joka toteutettiin ammattinäyttelijöiden ja Ylen arkiston äänimaailmojen avulla tunnin mittaiseksi kuunnelmaksi, johon voi tutustua Satamaperkele!-näyttelyssä.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Itäkustin osasto (007)
tarjoaa jäsenilleen
ilmaisen sisäänpääsyn
näyttelyyn. (Ota mukaasi
Unionin jäsenkortti.)

Carl-Gustav Walldén pääsi messikalleksi M/s Elise Schaumaniin 16-vuotiaana, lähti maailman merille ja jätti lapsuuden taakseen. Meriä hän kynsi vuosikymmeniä. Meriuransa hän päätti merikapteenina. Sen jälkeen hän teki töitä Kotkan satamassa. Eläkkeelle jäätyä aloitti kolmannen työuran kirjailijana.

Kotkan kaupunki syntyi satamasta. Satama ei ole vain alue, jonka läpi kuljetetaan tavaroita paikasta toiseen. Satama on tila, jossa erilaiset ihmiset voivat kohdata kulttuurista ja taustasta riippumatta.

Kulttuurien kirjoja kantasatamassa

Kotkan kaupungin synnystä ei ole laadittu koskaan aiemmin tiivistä historiikkaa, saati näyttelyä. Satamaperkele! -näyttely on valtava kulttuurihistoriallinen urakka, jossa tiivistyy tarkkanäköisesti läpileikkaus ihmiselämästä. Sen keskiössä on Kotkan kantasatama.

– Kotka ei ole merikaupunki, vaan *satamakaupunki*, joka on syntynyt sataman ja ihmisten ympärille, **Carl-Gustav Walldén** painottaa.

– 1800-luvulla paikalliset asukkaat saivat elantonsa kalastamisesta. 1871 Kotkaan saapui ensimmäinen kauppalaiva, joka oli venäläinen kuunari. 1900-luvun alussa saapui norjalainen Gutzeit ja sittemmin jazz,

jota soitettiin Fennia-yökerhossa. Kaikki tämä tapahtui Kantasatamassa.

Kotkan siipiä ei saa katkaista

Kotka on kansainvälinen kaupunki, jonne on purjehtinut laivoja ympäri maailmaa. Erilaiset ihmiset ja etniset taustat ovat aina kohdanneet Kymenlaaksossa. Viime vuosikymmenen hörhötyksille tehdä Kotkasta eteläeurooppalainen kauppakeskus, ”Old Portoa”, kuten kuunnelmassa veistellään, Walldén kuitenkin viittaisi kintaalla.

– Vaikka Kotka on kansainvälinen satama, kokomme asettaa toimintaan rajoitteita ja liian lennokkailta hankkeilta tuppaavat siivet katkeamaan. Kotkan kehitys on toteutettava järjen kanssa.

Kotkan entisen kaupungin johdon värikkäät edustusreissut etanan syönteineen ovat Satamaperkele! -kuunnelman osuvinta satiiria, mutta hyvän maun rajoissa. Ei ole kuitenkaan yllätys, että Walldénin näyttely on joutunut Kotkassa boikotin kohteeksi. Ulkopaikkakuntalaisen korvin kirjailija on

näkemyksissään oikeassa – kyllä herroilla pitäisi olla hieman paksumpi nahka.

– Ei tässä olla laittamassa ketään tikun nokkaan, vaan kehittämässä Kotkaa. Kotkan kantasatamaan – autioon ruumaan – suunniteltiin rakennettavan täyteen kalliita omistusasuntoja. Onneksi hanke saatiin torpattua. Nyt kantasatamaan suunnitellaan Merikeskus Vellamon viereen kaikille ihmisille avointa monitoimitaloa. Tämä on oikea kehityssuunta. Satama on kaikille ihmisille avoin tila kulttuurista ja taustasta riippumatta.

Viljo Laihosen vaiettu murhayritys päivänvaloon

Satamaperkele! -näyttelyssä on kahdeksan loossia, joista jokaisessa on tarinansa eri vuosikymmeniltä Kotkan satamasta.

– Kirjoitan siitä, minkä tunnen: merimiehistä, satamasta ja sen ihmistä, vakuuttaa Walldén joka purjehti työuransa aikana maapallon moneen kertaan ympäri.

Walldén on etsinyt näyttelyään varten myös arkistoista tietoja, joista Kotkassa on haluttu vaieta. Kotkan satamassa on nähty eri vuosikymmeninä aatteellisia taisteluja, kun sosialidemokraatit ja kommunistit ottivat yhteen.

– Nyt 79-vuotiaana minulla oli viimeiset mahdollisuudet haastatella vielä mahdollisia elossa olevia ihmisiä esimerkiksi **Viljo Laihosen** murhayritykseen liittyen. Siitä ei ole olemassa minkäänlaisia kirjoituksia aikansa paikallismediassa.

1949 murhayrityksen kohteeksi joutui Kotkan satamakonttorin hoitaja, sosialidemokraatti Viljo Laihonen. Hänet yritettiin saada päiviltä, mutta yrityksessä epäonnistuttiin. Attentaatin jälkeen Laihosen kotiin tultiin muistamaan leskeä valkoisen kukkimpun kanssa. Yllätys olikin suuri, kun Laihonen ei ollutkaan menehtynyt.

Tapahtumat liittyvät kommunisti, kansanedustaja **Hertta Kuusisen** aikakauteen, jolloin satamaväkeä yritettiin hajottaa eri leireihin. Rauhallisempaa näkemystä edusti eräs satamatyöntekijä Turusta, nimeltään **Mauno Koivisto**, jonka tehtävä oli saada satamaväki yhteisrintamaan ja tilanne rauhoittumaan. Lopulta aika teki tehtävänsä ja tilanne Kotkassakin rauhoittui. ⚓

Miehistön koulutus on muuttunut viime vuosina yksilöllisemmäksi

Opintoihin liittyviä näyttöjä toteutetaan kauppa-aluksilla aidossa työympäristössä ja aidossa työtehtävissä. Opiskelijoilta saatu palaute on ollut hyvää. Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa (Ekami) toivotaan, että käytäntö saisi aiempaa enemmän jalansijaa ja näytöistä tulisi enemmänkin sääntö kuin poikkeus laivoilla.

TEKSTI KOTKAN MERIKOULU EKAMI / MINNA MARKKANEN

Vielä kymmenen vuotta sitten opiskelijoista suurin osa valitsi haluamansa opinnot ja suuntautui vahtiperämieheksi, vahtikonemestariksi tai korjaajaksi. Nyt jokaiselle opiskelijalle suunnitellaan yksilöllinen opintopolku ja yhä useampi opiskelija valitsee joko vain tiettyjä osia tutkinnosta tai toisaalta koko tutkinnon päälle tutkinnon osia joltain toiselta osaamisalalta.

Yhä yleisempi tilanne on se, että esimerkiksi vahtiperämieheksi opiskeleva haluaa suorittaa samalla myös matruusin opinnot. Usein **Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa, Ekamissa**, tämä saadaan nykyään järjestymään siten, että matruusin opinnot suoritetaan suurelta osin harjoittelujaksojen aikana. Osa opiskelijoista saattaa suorittaa matruusin ja konemiehen koulutuksen ja lisäksi kotimaanliikenteen laivurin koulutuksen. Koko tutkinnon suorittaminen ei välttämättä enää ole tavoite, vaan opintoja pystytään suunnittelemaan opiskelijan tarpeen, työllistymismahdollisuuksien ja mielenkiinnon mukaan.

Koululla painotetaan matruusin ja konemiehen koulutusten tuomia työllistymismahdollisuuksia; miehistötason työntekijöistä on pulaa ja työllistyminen jo opiskeluaikana on erittäin hyvää.

Opiskelun ja työn yhdistämistä kehitetään jatkuvasti

Moni opiskelija työllistyy jo opiskeluaikana vahtimieheksi ja opintojen loppuun saattaminen työn ohessa on ollut haastavaa. Ekamissa on koettu haasteeksi se, että moni opiskelija jättää opintonsa kesken työllistyttyään, koska tutkinnon loppuun saattaminen työn ohessa on ollut haastavaa. Viime vuosina työn ja opiskelun yhdistämistä on kehitetty paljon ja kehittämistyö jatkuu edelleen. Opiskelijoille voidaan tehdä eri pituisia oppisopimuksia niin miehistö- kuin päällystöopintoihin.

Myös osa varustamoista on viime vuosina alkanut aiempaa monipuolisemmin ponnistaa siihen, että heillä työskentelevät

opiskelijat saisivat tutkintonsa valmiiksi. Opettajat ovat yhteistyössä laivan henkilöstön kanssa sopineet opiskelijoille mahdollisuuksien mukaan yksilöllisiä suoritustapoja kursseille ja myös tutkinnon osiin liittyviä osaamisen näyttöjä toteutetaan entistä enemmän työelämässä, kuten toisen asteen opinnoissa olisi tarkoituskin.

Kaikkia kursseja työelämässä ei voi suorittaa, joten oppisopimuksella opiskelevan ja työskentelevän opiskelijan on syytä varautua siihen, että työjaksoja joutuu sovittelemaan. Erityisen tärkeää työn ja opiskelun yhteensovittamisessa on opiskelijan oma aktiivisuus opintojen edistämiseksi ja tiivis yhteydenpito kouluun. Myös näyttöjä toteutetaan kauppa-aluksilla aidossa työympäristössä ja aidossa työtehtävissä. Opiskelijoilta saatu palaute työelämässä tehtävistä näytöistä on ollut hyvää. Koululla tietysti toivotaan, että tällainen käytäntö saisi aiempaa enemmän jalansijaa ja siitä tulisi enemmänkin sääntö kuin poikkeus.

Työelämässä annettavat näytöt ovat suosittuja ja niille toivotaan vielä enemmän jalansijaa laivoilta.

Metallimies Luca Castelli opiskeli Suomessa konemieheksi

HYVÄNÄ ESIMERKKINÄ voidaan ottaa Ekamin opiskelija **Luca Castelli**. Hän syntyi ja kasvoi Italiassa, josta hän muutti perheensä kanssa Suomeen 19.10.2014. Aikaisemmin Castelli työskenteli Italiassa logistiikka-alalla ja Suomeen muuttamisen jälkeen erilaisissa kädentaitoa vaativissa työtehtävissä. Myös harrasteet vaativat kädentaitoja, joten siirtyminen merelle ja konehuoneeseen ei ollut sinänsä yllättävää tai vieras ympäristö. Castellin harrastuksiin kuuluvat esimerkiksi autolla ajettava off-road-ajo, jossa muun muassa auton hitsaaminen ja muut teknistä osaamista vaativat työtehtävät ovat pakostakin tuttuja. Myös moottoripyörällä ajettava luotettavuusajo, eli kansankielessä enduro, ja tätä kautta moottori, sen rakenne sekä huollot ja korjaukset olivat tulleet tutuksi jo Italiassa ja jatkuneet Suomeen muuton jälkeenkin.

Castelli opiskeli töiden ohella laivalla

Castelli aloitti opiskelut käymällä kotimaan liikenteen laivurin koulutuksen sekä koneenhoitajan koulutuksen. Kun kipinä merenkulkualalle oli kunnolla syttynyt, niin hän aloitti vuonna 2019 merenkulkualan perustutkinnon opinnot, joissa mies suuntautui vahtikonemestarin osaamisalalle.

Castelli työllistyi opiskelujen aikana suorittaessaan ohjattua harjoittelua kauppa-aluksella, mutta jatkoi opintojen suorittamista työskentelyn aikana. Osa hänen opinnoistaan tehtiin työelämässä, jossa hän suoritti muun muassa lisäopinnot konemiehen koulutukseen.

Työelämässä suoritettavilla opinnoilla on suuri merkitys työnantajapuolella. Niihin tarvitaan myös opiskelijan halu ja kyky tehdä opintoja aluksilla. Näiden lisäksi alustyyppi vaikuttaa siihen, mitä työtehtäviä aluksella päästään tekemään. On ymmärrettävää, että esimerkiksi männän haa- lausta ei voida alkaa tekemään laivalla vain siksi, että opiskelija sitä tarvitsisi. Näissä tilanteissa voidaan tehdä työelämässä teh-

täviä mahdollisuuksien mukaan ja loput opinnot sekä tehtävät suorittaa esimerkiksi koulun työsalissa.

Opinnot loppuun ja paperit kouraan

Jos varustamo, aluksen henkilökunta, aluksen työtilanne sekä opiskelijan valmiudet kohtaavat opintojen tekemiseen aluksella, niin tämä on optimitalanne kaikkien kannalta. Yleisin tilanne on juuri tällainen kuin Castellin kohdalla, että opiskelija on työllistynyt työssäoppimisjakson aikana ja aluksella on halu pitää henkilö omalla aluksella eikä laskea hyvää työmiestä toiseen laivaan tai varustamoon. Aluksen miehistö huolehtii samalla siitä, että opiskelija saa myös opintonsa suoritettua.

Castellin tapauksessa opiskelijan ja työnantajaosapuolen yhteisenä tavoitteena oli yhdistää myös konemiehen koulutus jo käynnissä olleeseen vahtikonemestarin koulutukseen. Tällöin opiskelijalle tehdään muutos HOKS:iin (henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma) ja etsitään aika ja tapa tarvittavien opintojen suorittamiseen. Kyseisissä tilanteissa korostuu op- pilaitoksen, opiskelijan sekä työpaikan kommunikaatio sekä tiedonjako jo tehdyistä opinnoista tai osaamisen näytöistä / osanäytöistä. 📌

Voit hakeutua opiskelemaan jatkuvan haun kautta

Opiskelemaan pääsee jatkuvan haun kautta, jolloin opintojen aloitusajankohta määräytyy joustavasti tavoitteittesi ja aiemman koulutuksesi perusteella. Jos haluat tietää koulutusmahdollisuuksista enemmän, ota yhteys:

Tommi Kontto
puh. +358 44 767 8213
tommi.kontto@ekami.fi



KUKA: Luca Castelli

IKÄ: 42

KOTIPAikka: Alun perin Bologna, josta muutto Kotkaan 2014

LAPSET: 4 lasta

HARRASTUKSET: Liikunta kokonaisvaltaisesti luonnossa, autot, moottoripyörät. Olen myös koskenlaskuveneen kuljettaja sekä meri-koskikajakin ohjastaja. Kesäisin toimin koskenlaskussa kipparina Erämys Keisarin Koski Oy:ssä. Aloitin myös meripelastuskurssin tänä vuonna vapaaehtoista meripelastusta varten.

LEMPIRUOKA: rosvopaisti

KOULUTUS: Tällä hetkellä opiskelen vahtikonemestariksi / konemieheksi. Aikaisempi koulutukseni: Suomessa matkailualan perustutkinto myös Ekamissa josta valmistuin 2017. Italiassa valmistuin metallialan perustutkinnosta.

NYKYINEN TYÖPAikka: Finnlines

M/t Jaarli saapui Suomen lipun alle kokonaan suomalaisella miehistöllä

Nesteen uudisrakennus M/t Jaarli saapui vuoden 2021 lopussa Suomen lipun alle. Alukseen tuli täysin suomalainen miehistö. M/t Jaarlin perässä Suomen lipun achteriinsa sai myös sen sisarlaiva, M/t Jatuli, jossa on myös kokonaan suomalainen miehistö. Alusten miehityksestä vastaa OSM Ship Management Finland.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA MILLA REKOLA



OSM SHIP MANAGEMENT Finlandin Merimies-Unionin pääluottamusmies **Turo Ihalainen** on tyytyväinen Nesteen uudisrakennusten saapumisesta Suomen lipun alle ja kotimaisista työpaikoista.

– Uudisrakennusten saapumisella Suomen lipun alle varmistamme kotimaisen tankkilaivaosaamisen jatkuvuuden tänä päivänä ja tulevaisuudessa. Uudisrakennuksille on mahdollista ottaa myös harjoittelijoita ja kouluttaa uusia merenkulkijoita. Tämä omistajan erinomainen päätös vaatii jatkossa OSM:ltä enemmän panostusta henkilökuntaan, jota merimiehet odottavat nyt näkevänsä.

Raakaöljy-/tuotetankkeri M/t Jaarli (112459 DWT) on hieman edeltäjäänsä M/t Masteraa suurempi alus. Jaarli ja sen sisarlaiva M/t Jatuli rakennettiin Ulsanin telakalla Etelä-Koreassa. Pursimies-**yt Timo Keskitalo** lensi elokuun lopussa 2021 Korean telakalle valmistelemaan Jaarlia lähtökuntoon kohti Suomea.

– Kyllähän tämä vähän yllätys oli, että molemmat alukset tulivat Suomen lipun alle ja niissä on täysin suomalaiset miehistöt. Todella hieno juttu: nyt tilanne alkaa näyttää aika valoisalta, Keskitalo on miehistytilanteeseen tyytyväinen.

Keskitalo aloitti työt tankkilaivalla aikoi-
naan 17-vuotiaana.

– Kun muistelee ajassa taaksepäin ja aloitin työt Nesteen vanhassa M/t Masterassa, niin miehistön keski-ikä oli tuolloin 44 vuotta. Toiseksi nuorin merimies oli 42-vuotias – ja itse olin pari-

kympinen nuorukainen, Keskitalo hymähtee keski-ikäisyyttään.

Vanhemmat merimiehet eivät luoneet nuorelle merimiehelle ruusuista kuvaa tankkilaivabisneksen tulevaisuudesta.

– Tämä ei ole kauaskantoinen ala, eikä merille kannata jäädä, Keskitalolle kerrottiin jatkuvasti.

– Mutta nyt sitä on tässä jo 25 vuotta keinnut, että kyllä siinä hetki aikaa on vierähtänyt ja – tankkilaivat liikennöivät edelleen, Keskitalo toteaa povauksen osuneen väärään.

Tankkilaivatyöhön mahdollista luoda nyt jatkuvuus

Nesteen uudisrakennusten M/t Jaarlin ja M/t Jatulin saapuminen Suomen lipun alle täysin suomalaisella miehistöllä mahdollistaa alan ja osajien jatkuvuuden sekä tulevaisuuden. Nuorille on nyt laivoja, joissa tehdä harjoitteluita, hankkia pätevyksiä

sekä työllistyä. M/t Jaarlissa työskentelee noin 20 merimiestä per vuoro.

– Usealle tarjottiin laivalta vakituinen työpaikka, kun alus tuli Suomen lipun alle. Se on todella hieno juttu. Vakituinen työ helpottaa elämistä, Keskitalo kehuu.

OSM Ship Management Finland etsii parhaillaan kotisivujensa ja Facebookin kautta uusiin aluksiin lisää työntekijöitä ja markkinoi tankkilaivakursseja. Suomelle on tärkeää, että maastamme löytyy tankkilaivaosajia myös tulevaisuudessa, jotta huoltovarmuuskuljetukset saadaan turvattua.

– Mikäli uudisrakennukset olisi seka-
miehitetty, ala olisi näivettynyt kahden vuoden sisällä, Keskitalo tietää ja on huojentunut siitä, että aluksiin saatiin nyt täysin suomalainen miehitys.

– Kiitän ammattiliittoja, että saimme uudisrakennukset Suomen lipun alle – ja vielä suomalaisella miehistöllä, pursimies-**yt Timo Keskitalo** lähettää terveisiä.

M/t Jaarlin neitsytmatka Koreasta Etelä-Afrikan kautta koti-Suomeen

Pursimies-**yt Timo Keskitalo** lensi Koreaan 18.8.2021 valmistelemaan M/t Jaarlia lähtökuntoon. Koreassa oli kahden viikon hotellikaranteeni, jossa tarjottiin valtion järjestämiä ruokia. Ne eivät olleet häävejä. Toisissa hotelleissa ruoat olivat maistuvampia.

– Karanteenin jälkeen oli mahdollista käydä kaupungilla Ulsanissa. Siellä oli samat turvajärjestelyt: maskit, koronaropasit sun muut, kuin Suomessa.

Korealainen paikallisruoka osoittautui karanteenikokemuksen jälkeen yllättäen maukkaaksi.

– Ulsanissa oli paljon erilaisia grillausmestoja, jotka olivat hienoja, Keskitalo kertoo.

– Ja karaokeravintoloita joka kadunkulmalla. Ulsanin telakkakaupunki oli suhteellisen moderni verrattuna laivanhakureisuuni vuonna 2004 Kiinasta, Keskitalo muistelee ensimmäistä Aasian työmatkaansa.

Pitkään merimatkaan valmistauduttiin huolella

M/t Jaarli lähti telakalta kohti Suomea 5. lokakuuta 2021.

– Otimme Seosanista, Koreasta, laivaan kyytiin jettiä eli lentokonebensaa, jonka kuljetimme Milford Haveniin Englantiin.

Jaarlin keittiössä miehistön ruoista matkan aikana vastasi kokkistuertti **Milla Rekola** ja työparinsa, kokki **Minna Koskela**. Pitkään merimatkaan valmistauduttiin huolella.

– Otimme Koreasta laadukkaan proviantin. Hedelmät ja vihannekset olivat todella tuoreita, ja ne säilyivätkin jopa viisi viikkoa. Näin pitkällä matkalla kaikki käytetään hyödyksi, mitään ei heitetä pois, kokkistuertti Milla Rekola kertoo.

Jaarli matkasi Ulsanista ensin Singaporeen. Siellä kyytiin otettiin lisää provianttia ja muita tarvikkeita.

– Singaporen jälkeen seuraava pysähdyspaikkamme oli vasta Kanarialla. Hyvin pärjäsimme sinne saakka, sillä saarille

saavuttaessa meillä oli vielä jäljellä vihreää salaattia.

Toimiva tulivuori oli upea ilmestys

Pitkän merimatkan alkutaipaleella vastassa oli upea näky: toimiva tulivuori!

– Purjehdimme Singaporen eteläpuolelta eräiden saarten välistä lävitse. Siellä näkyi lossa oleva tulivuori. Ajoimme aika läheltä tulivuorta, ja se oli aika hienon näköinen. Vesihöyryä nousi ilmaan, kuvailee pursimies-**yt Timo Keskitalo** ilmestystä.

Aasiassa oli vielä täysi kesä liikkeelle lähdettäessä. Miehistöllä oli matkavarusteena shortsit ja t-paita. Miehistö nukkui kokkistuertin mukaan ”beduiinivilttien” eli fleecipeittojen alla, ja pään alla oli koristetyyny. Laivaan ei tullut normitakkeja tai -tyynyjä. Mutta mikäs siinä, hyvin se uni maittoi kaikesta huolimatta. Singaporesta matka jatkui suoraan alaspäin Intian valtamerta pitkin.

– Kiersimme merirosvoalueen ja >>



ajoiimme Sundansalmesta, eli Jaavan ja Sumatran välistä lävitse.

Kokkistuertti Milla Rekola kertoo seurailensa Google Mapsista merimatkan aikana, löytyykö lähitienoilta mitään mielenkiintoisia paikkoja. Suurimmaksi osaksi oli tyhjää, mutta sitten tärppäsi!

– Sundan jälkeen bongasin Joulusaaret ja Kookossaaret. Kysyin päälliköltä vitsinä, josko siellä pysähtyisimme, kun näillä nurkilla oltiin... Ei luvannut pysähtyä ja nauroi päälle.

Galapagossaarten neitokala

Saaret jäivät tällä reissulla väliin, mutta päällikkö oli pistänyt Rekolan toiveen korvan taakse. Se tuli hänelle vastaan linjakatajaisissa. Niistä järjestelyvastuussa olivat päällikkö ja yt-pursimies Timo Keskitalo, jotka olivat aluksen ainoat miehistön jäsenet, joilla oli aiempaa kokemusta Neptunuksen kasteesta.

– Jouduimme hieman multiploittamaan päällikön kanssa eri rooleihin, että saimme järjestelyt hoidetuiksi, Keskitalo muistelee tilaisuutta.

Päiväntasaajan ylitys ja kastajaiset olivat kokkistuertti Milla Rekolan mukaan todella onnistuneet, ja hän kiittelee vuolaasti järjestäjiä.

– Saimme todella hauskat kastetodistukset. Päällikkö ja Keskitalo olivat etsineet jokaiselle oman nimikkokalan, joka

jollain tapaa kuvasi meistä jokaista.

– Omani oli Galapagossaarten neitokala. Mitättömän näköinen ”säski”, mutta hyvin uhanalainen ja asustelee mm. Kookossaarilla. Rekola nauraa: Kookossaari haaveeni toteutui siis näin.

– Se on ihan mitäänsanomattoman näköinen kala. Mutta kun sitten luin kalasta enemmän, niin se on todella uhanalainen laji, jota esiintyy Galapagossaarilla ja Kookossaarilla, Rekola nauraa.

– Olin kinunnut päälliköltä Kookossaarille pistäytymistä, niin he olivat bonganneet toiveeni.

Päiväntasaajalla varjo ei seuraa kulkijaa

Intian valtameri oli tyyni, ja säät suosivat Jaarlin purjehdusta aina Kanariansaarille saakka. Tankkilaiva matkasi keskeltä Intian valtamerästä, sillä Afrikan rannikon merirosvoalueita oli syytä välttää aluksen omistajan päätöksellä. Samoin kierrettiin Madagaskar, eli reitti kulki Etelämantereelta katsottaessa saaren oikealta puolelta. Vaikka valtamerillä liikkuu tuhansia laivoja, suuri ja rannaton on meri. Jaarli sai purjehtia ylhäisyydessä yksinäisessä eteenpäin.

– Intian valtameri oli ”vettä, vettä”, kuvailee Keskitalo purjehdusmatkaa.

– Kerran näkyi valas. Delfiinejä näkyi useampaankin otteeseen: niitä oli oikein parvia ja lentokaloja näkyi aina välillä.

Ilma oli lämmin. Valtameri oli kaunista katseltavaa. Kokkistuertti Milla Rekola kuvailee Intian valtameren värien olleen kuin satukirjoista. Hän muistaa aikanaan tenttineensä omia lapsiaan koulussa.

– Maantiedossa opetettiin, ettei päiväntasaajalla synny varjoa. Tämän testasin stanttu brygalla. Keskipäivällä minusta ei todellakaan syntynyt ylimääräistä pitkä varjoa, koska aurinko paistoi pystysuoraan ja vieläpä erittäin kuumasti ja pistävästi.

Auringon kuumuus oli niin polttavaa, että stanttu brygalla makoilut jäivät maksimissaan 15 minuuttiin. Kaikki aurinkorasvatkin olivat jääneet Suomeen. Jaarlin keittiössä saatiin tehdä matkan aikana urakalla töitä, että miehistö saatiin ruokittua.

– Provianttia oli paljon, mutta mitään puolivalmista ei ollut. Teimme kaiken alusta asti itse. Esimerkiksi normaalit karjalampiirakat ja lihapiirakat, niin kuin moni muukin helppo juttu, puuttuivat. Siinä olikin stujulla ja kokilla välillä miettimistä muun muassa aamiaisten ja leivonnaisten kanssa, Rekola kertoo.

– Samoin nautanpaisti oli vain kalvoinen köntti, jossa oli kummallinen häntä mukana...Vastaavia ei tule Suomessa vastaan, eli Aasiasta sai matkaan aasialaisen proviantin.

– Joskus vain seinä nousi vastaan ja oli pakko käydä hytissä peilin edessä ottamassa itseä niskasta kiinni, ja herättää se tais-

teluhenki ”että kyllä tästä selvittää”, Rekola muistelee.

Jaarlin keittiötilat ja kylmävarastot ovat hyvät, Rekola kuitenkin kehuu.

– Keittiö oli iso ja toimiva, tilat olivat hienot. Laskutilaa oli paljon ja kaikki niin sanotusti lähellä, mikä helpotti ruoan tekemistä ja keittiössä työskentelyä.

Jaarlin hytit ovat todella eri kokoisia. Stuartin hytti on iso ja hienokin. Pitkän merimatkan aikana töitä oli aamusta iltaan. Hytissä ehti käydä vain nukkumassa.

– Kokkistueritti oli keittiössä joka päivä. Kokki oli joka toinen päivä kerroksissa ja auttoi toisena päivänä keittiössä.

Ensimmäinen vastaan tuleva laiva Kapkaupungissa

Intian valtamerellä lamppuna toimi aurinko ja yöllä taivaalla tähdet. Alus kynsi keskeltä Intian valtamerästä. Rantoja ei näkynyt missään. Etelä-Afrikan tienoilla pursimies-yt Timo Keskitalo havaitsi kaukaista vuoristoa.

– Hyvin kaukana näkyi jotkut sokeritoppavuoret, Keskitalo siristeli silmiään.

Toppavuorissa ei näkynyt kasvopiipteitä: hyvä homma. Siitä voitiin päätellä olevan oikealla mantereella. Vuoret lienevät olleen Lesothon Lohikäärmevuoret.

– Kiersimme Afrikan rantaa normaalia kauempaa, kun siellä on merirosvoalueita. Matkalla otettiin koko ajan turvallisuustekijät huomioon.

Etelä-Afrikan kärki on tuulinen ja haastava paikka purjehtia. Portugalilainen tutkimusmatkailija **Bartolomeus Dias** kiersi Hyväntoivonniemen ensimmäisenä eurooppalaisena 1488 etsiessään meritietä Intiaan. Ja löytyihän se, joten hän nimitti paikan Hyväntoivonniemeksi. Atlantin ja Intian valtameren kohtauspiste on myrskyinen ja haaksirikkoinen alue, jonne työntyvät myös Etelämantereen kylmät hönkäykset. Tankkilaiva Jaarlilla oli Afrikan kärjen ympäri leuto ja tuuleton purjehdussää, mikä on erikoista.

– Vasta Kapkaupunkia lähestyttäessä vastaan tuli matkan ensimmäinen laiva. Emme kuitenkaan nähneet kaupungin valoja, kokkistueritti kertoo.

Afrikan länsikustin merirosvoalueet kierrettiin kaukaa

Maailma muuttuu, meritiet hitaammin. Tuulet ja haasteet ovat pysyneet samoina satojen vuosien ajan merirosvoja myöten. Etelä-Afrikasta Jaarli siftasi keskelle Atlanttia.

– Afrikan länsirannikolla on merirosvoalueita. Nigerianlahti on niistä yksi pahimpia ja kiersimme sen kaukaa, Keskitalo ja Rekola kertovat.

Itä-Afrikassa merirosvot ovat köyhempiä, entisiä kalastajia ynnä muita. Länsi-Afrikan merirosvous sitä vastoin on järjestäytynyttä ammattirikollisuutta, jossa vastassa ovat varustetut ammattisotilaat. Ehkä jopa Boko Haram.

– Varaudimme merirosvoihin. Jaarliin asennettiin Natolanka ja muita turvajärjestelyitä. Nimenomaan länsikustin Afrikassa on vaarallista. Jos merirosvot tulevat siellä laivaan, he ovat ammattisotilaita, joille merimiehet eivät kyllä mahda mitään, pursimies-yt Timo Keskitalo tietää.

Keskitalo ei veistele turhia, sillä hän on itse purjehtinut aikanaan Nigeriaan Nesteen tankkerilla. Vuosi taisi olla 2001.

– Meillä oli reissu Nigeriaan. Maihin ei suositeltu menemään, eikä mentykään. Siellä oli edellisellä viikolla kidnapattu rahdilaivasta Shellin väkeä, Keskitalo muistelee törniä.

– On tässä työssä päässyt sellaisissa maissa käymään, ettei ehkä lomakohteena olisi ihan ensimmäisenä mielessä: on nähty Algeriat, Libyat, purjehdittu Amerikassa ja Venäjällä eri satamissa, Keskitalolla on keinutuolissa matkassaan muistoja, joita kaikki eivät saa koko elämänsä aikana.

Yöttömässä yössä

200-metrisellä tankkerilla

Erityisen hyvin pursimies-yt:lle on jäänyt mieleen törnit Venäjän Vianmerellä. Vaikka Vianmeri sijaitsee aivan Suomen vieressä, suomalaiset eivät oikein hahmota meren laajuutta: se on valtava. Ja kaunis.

– Yksi hienoimpia paikkoja, joihin olen koskaan purjehtinut, on Vianmerellä paikka nimeltään Vitino, Keskitalo kertoo.

– Klaarasimme Murmanskissa sisään ja

siitä ajoimme Vianmeren alaspäin Vitiin, eli suomeksi Kantalahteen. Paikka sijaitsee noin Sodankylän korkeudella.

– Vitino oli muutaman sadan asukkaan pieni kylä. Rannasta kylän keskustaan johti pieni hiekkapolku.

Keskitalon mukaan oli eksoottista ajaa 200-metrisellä tankkilaivalla ikään kuin Suomen Lapissa. Maisemat olivat uskomattomat.

– Erityisesti mieleen ovat jääneet vedet: ne olivat täysin kirkkaat. Kesällä aurinko ei laskenut lainkaan.

– Mutta talvella: voi herran jestas, mikä paikka. Siellä oli niin kylmä, Keskitalo hytisee.

– Kun vesi oli vielä auki ja Vianmeri ehti jäätyä, keli oli todella raaka.

Asutuksen valot ja ”kylmyys” vastaan Kanarialla

M/t Jaarlin matka Koreasta Kanarialle kesti noin neljä-viisi viikkoa. Aasiasta reissuun lähtiessä oli kesähele, joten Kanariansaarten 20 asteen lämpötila tuntui kylmältä.

– Päälle oli kiskottava ensimmäistä kertaa pitkähihaista.

Osa miehistöstä, kuten kokkistueritti Milla Rekola, vaihtoivat Kanarialla. Yt-matruusi Keskitalo jatkoi vielä Britteihin Milford Haveniin viemään kyydissä olevan jettilastin.

– Kanarialle asti purjehdussää olivat hyvät. Mutta Biskajalla rullasi ja alkoi lyödä vettä yli oikein urakalla, loppumatkasta kohdattiin merenkäyntiä.

Matkalaisia vastaanotti kylmä pohjola. Elettiin marras-joulukuun vaihdetta, kun M/t Jaarli saapui Isoille Saarille. Briteissä miehistö koronatestattiin. Tulosten valmistumista oli odoteltava pari päivää. Sen jälkeen Keskitalo kävi ostamassa kaupungilta toppatakin.

– Kun saavuin Suomeen joulukuun 7. – vai oliko se 8. päivä, niin täällä olivat kunnon pakkaset. Lämpötilavaihtelu Aasiaan verrattuna oli 60 astetta, reissumies Keskitalo muisteli saapumisestaan kylmyyttä hohkaavalle Helsinki-Vantaalle. Kuten talviviönä matkamies. Ja viime hetken talvitamineissa. 📍

OSALLISTU TÄRKEÄÄN TUTKIMUKSEEN:

Kotimaisen työvoiman varmistaminen suomalaisessa merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa

Kysely on avoinna netissä: 1.2.–13.3.2022
Tutkimuksen osoite: smu.fi > ajankohtaista > osallistu tutkimukseen

Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulussa XAMK:ssa (Kotka) merenkulun johtamista opiskeleva **Heidi Pichler** tekee opinnäytetyönään tutkimuksen: *Kotimaisen työvoiman varmistamisesta suomalaisessa merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa.*

Tutkimuksen ensimmäinen kyselyosio on suunnattu yksityisille merenkulkijoille. **Tutkimukseen toivotaan merimiehiltä aktiivista osallistumista.**

Tutkimukseen voi osallistua netin kautta tästä linkistä. Kysely on avoinna ja vastattavissa 1.2.–13.3.2022 välisenä aikana.

Kysely sisältää kysymyksiä merimiesten:
– työhyvinvointiin vaikuttavista tekijöistä
– merenkulkualan kiinnostavuudesta
– keinoista pysyä alalla
– urasuunnitelmista ja urakierrosta ja
– motivaatiosta, kiireestä sekä stressistä.

Kyselyyn voi vastata suomeksi ja ruotsiksi. Kysely **suoritetaan anonyymisti** eikä ketään voi tunnistaa tulosten perusteella.

Tutkimusten tulokset julkaistaan tämän vuoden aikana Theseus-tietokannassa: www.theseus.fi sekä uutisoidaan *Merimies*-lehdessä.



Koulutusta merenkulkijoille

Työturvallisuuskeskus tarjoaa uusille ja kokeneemmillekin työsuojeluhenkilöille koulutusta ja opastusta kohti turvallisempaa työkuultuuria.

NÄIN KORONAN ALLA

kaikki koulutustoiminta on käytännössä yksipuolistunut verkko-opinnoiksi. Kuitenkin haluamme olla monipuolisempi koulutuksen antaja myös jatkossa.

Merenkulkualan työsuojelun peruskurssi antaa valmiuksia toteuttaa käytännön työsuojelua aluksilla sekä tukee työsuojelun yhteistoimintahenkilöstöä ja esimiehiä antamalla perustietoa:

- työsuojelutoiminnasta osana työpaikan kehittämistä
- työsuojelun yhteistoiminnasta
- työsuojelusta ja työsuojelutehtävistä
- työsuojelusäädöksistä ja –suosituksista
- Psykososiaalisista ulottuvuuksista merellä työskennellessä ja
- tiedon hankinnasta ja hyödyntämisestä.

Parhaimman hyödyn koulutuksesta saa, jos samasta työpaikasta osallistuvat työsuojeluvaltuutettu, luottamusmies ja työsuojelupäällikkö työparina tai jopa koko työsuojelutoimikunta.

Koulutuksessa käsitellään asiat yhdessä ja opitaan toinen toisiltamme, jolloin koulutuksen anti siirtyy tehokkaasti käyttöön alustyöhön.

Työsuojeluvaltuutettu, tule päivittämään tietosi työsuojelun peruskurssille 5.4.–7.4.2022 Turkuun tai 8.–11.11.2022 Vantaalle.

Molemmat kurssit tullaan pitämään lähiopetuksena. Saat lisätietoja ja voit ilmoittautua osoitteessa: **ttk.fi/koulutus**



**Työturvallisuus-
keskus**

Tvååriga kollektiv-avtalslösningar förhandlades fram för sjöfartsbranschen

I slutet av januari nådde Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland en överenskommelse om löneförhöjningar för personal på handelsfartyg och passagerarfartyg i utrikesfart. Resultaten från kollektivavtalsförhandlingarna har godkänts av organisationernas styrelser.

Kollektivavtalslösningen är tvåårig. De första löneförhöjningarna sker redan i början av mars i år. Löneförhöjningarna på lastfartyg i utrikesfart är 2 procent från och med 1.3.2022. Ett år senare, 1.3.2023, höjs lönerna på lastfartyg med 1,9 procent.

Samtidigt förlängdes avtalsperioden och giltigheten för kollektivavtalet för lastfartyg i utrikesfart till 29.2.2024.

Löneförhöjningarna för passagerarfartyg i utrikesfart är: 1 procent 1.3.2022 och 1 procent 1.9.2022. Efter ett år i mars, 1.3.2023, höjs lönerna på passagerarfartyg i utrikesfart med 1,9 procent. Vid förverkligandet av förhöjningarna beaktades det svåra läge som passagerarfartygstrafiken befinner sig i på grund av coronapandemin.

Avtalsperioden och giltigheten för kollektivavtalet för passagerarfartyg i utrikesfart förlängdes också till 29.2.2024.

Förhandlingsresultaten och lönelösningarna är viktiga för Finlands handelssjöfart och utrikeshandel. Under det gångna halvåret har nya fartyg fått finsk flagg, varav de senaste är Nestes tankfartyg M/t Jatuli och M/t Jaarli. Råölje-/produktfartygen fick en helfinsk besättning.

Även Viking Lines nybyggnation M/s Viking Glory fick finsk flagg och börjar trafikera mellan Åbo och Stockholm i mars. Fler nybyggnationer kommer också att få finsk flagg när de är färdiga. Besättning behövs och för närvarande är det till och med brist på sjömän till en del vakanser. Branschen behöver fler nya kunniga sjömän. Syftet med de nya lönelösningarna är att skapa förutsättningar för ett långsiktigt arbete inom sjöfartsbranschen och rikta blicken mot framtiden.

Löneförhöjningarna är godkända för utrikesfartens lastfartyg samt passagerarfartygen

Finlands Sjömans-Union FSU rf samt Rederierna i Finland r.f. har godkänt löneförhöjningarna för utrikesfartens lastfartyg samt passagerarfartyg i sina styrelser.

Löneförhöjningarna för lastfartygen är 2 % 1.3.2022 samt 1,9 % 1.3.2023. Genom det två åriga avtalet ville man för sjöbranschen skapa goda förutsättningar för långvarigt arbete med sikte mot framtiden.

Samtidigt förlängde man avtalsperioden för utrikesfartygens kollektivavtal för lastfartygen till och med den 29.2.2024.

Löneförhöjningarna för utrikesfartens passagerarfartyg är 1 % 1.3.2022 och 1 % 1.9.2022 samt 1,9 % 1.3.2023. I och med verkställandet av förhöjningarna har man beaktat det svåra läget för passagerarfartygen som Coronapandemin orsakar.

Samtidigt förlängde man avtalsperioden för utrikesfartenspassagerarfartygs kollektivavtalen till och med den 29.2.2024.

Naturaförmåns- ersättning

Utrikesfartens natura-
förmånsersättningar steg med
3,5 % från årets början.

Justeringen följer konsument-
prisindexet. Sjömans-unionen
och Rederierna i Finland
överenskommer om justeringen.

Naturaförmånsersättning

• under semester	23,82 €
(- kotersättningsandel)	15,94 €
(- logiersättningsandel)	7,88 €
• under vederlagstid (lastfartyg)	23,82 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	11,91 €
• under sjukdom	23,82 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kotersättning i Finland	32,48 €
• kotersättning utomlands	61,16 €
• logiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	14,30 € / per dag 322 € / maxbelopp per månad

Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2022

VECKORNA 22–34 (30.5.–29.8.) delas ut i en separat lottdragning. Levi, Himos och Tahko är inte med i lottdragningen och kan reserveras normalt fram till 29.8.2022.

Lotteriet börjar första veckan i mars och man kan delta fram till 3.4.2022. Själva lottdragningen kommer att ske i mitten av april. Man kan delta med fyra olika reservationsönskemål som kan vara för olika veckor och olika stugor. Delta i lottdragningen på Unionens stugbokningssida.

Med i lottdragningen är stugorna **Vällskog, Villa Varpunen, Gustavs 1 och 2.** Med är även Meripesä-stugan som tillhör Sydvästra Finlands avdelning. Endast avdelningens medlemmar kan reservera stugan och delta i dess utlottning.

Eventuella lediga stugor under veckorna 22–34 kan bokas normalt efter lottdragningen.

SEMESTERSTUGOR 2022



VILLA VARPUNEN

Vintersjöfart på Skärgårdens ringväg

Skärgårdens förbindelsefartyg och färjor transporterar passagerare och frakt till öarna året om. Hur fungerar vintersjöfarten på Skärgårdens ringväg i Åbo i december, när temperaturen först sjönk till –20 grader och sedan steg igen till nästan noll.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Finland beskrivs som de tusen sjöarnas land, men vi är också ett av världens örikaste länder. Finland har över 76 000 en halv hektar stora öar, över 56 000 en hektar stora sjöar och 647 älvar samt 336 000 kilometer kustlinje. "Vatten finns i alla kommuner och kanske även en ö", konstateras det i den finska skärgårdspolitiska historiken från 1949–2018.

FINNFERRIES STELLA: KORPO–HOUTSKÄR

Nu står vi på den västra delen av en ö, nämligen på Korpo i Åbolands skärgård.

FinFerries färja Stella lastar som bäst ombord fordon och passage-

rare som ska åka från Korpo mot Houtskär. Vid tiotiden på morgonen åker några personbilar och en paketbil ombord på färjan.

Däcksman **Mikael Lindqvist** har betjänat passagerare och fordon på Korpos färjor i 20 år.

– På somrarna är Korpo-färjan emellanåt full, men på vintrarna är den tommare, säger Lindqvist.

Färjornas aktivitet figurerar i media varje sommar. Coronapandemin ökade den inhemska turismen och gav Skärgårdens ringväg nya turister. I juni 2020 kom det en enda tidningsartikel där det stod att det var trängsel på Skärgårdens ringväg. Artikeln var dock en nyhetsanka och stämde inte: det fanns visst plats på färjorna och man behövde inte vänta länge på en färja den sommaren heller.

9,5 kilometer lång färjeresä

Sjöresan mellan Korpo och Houtskär är 9,5 kilometer och tar ca en halvtimme att trafikerar. Färjorna trafikerar enligt regelbundna tidtabeller sommar och vinter, och besättningen för

hela tiden en kamp mot tiden. När färjan ankommer hamnen lämnar fordonen och kunderna den och nya kommer ombord. Sedan åker man igen.

– Besättningen måste följa tidtabellen noggrant och vara noggranna i sitt arbete, konstaterar däcksman Lindqvist.

Galtby på Korpo – trafikens knutpunkt

Galtby hamn på Korpo är en viktig knutpunkt för trafiken. Via den färdas också mycket frakt till Åland med Ålands förbindelsefärjor (södra linjen). Ringvägens färjstränder och trafikförbindelser har förbättrats och utvecklats på 2010-talet för att uppfylla trafikbehoven och trygga att de för skärgården livsviktiga färjeförbindelserna fungerar året om. Galtby fick en ny förbindelsefartygskaj 2017.

– Paketbilar och lastbilar kör i skärgården året om. Skärgårdens ringväg är alltså inte bara en sommardestination, utan också en viktig transportrutt.

Utöver Ålands förbindelsefartyg trafikerar även två *FinFerries*-färjor från Galtby hamn på Korpo: Stella och Mergus. Den ena transporterar frakt och passagerare till Houtskär och den andra till Norrskata. Fär-

DÄCKSMAN
MIKAEL LINDQVIST



TITTA PÅ VIDEO!

SMU.FI > VIDEO

(FinFerris,
Stella-lautta)

Färjan har en besättning på tre personer: befälhavare, däcksmän och maskinmästare. Däcksmän Lindqvist säger att saker och ting är som de ska på Stella.

– Vi är nöjda med jobbet och tar det lugnt. Allt är bra.

Korpoleden genomskärs av Nådendals och Åbo sjöled

På Korpoleden blåser det, men den vindens vinden berör inte Stella ett dugg. Det är dock säkrare att sitta inne i bilen under färjeresan än att öppna dörren på förarsidan, så att inte vinden tar både föraren och dörren med sig. Regnet och kylan har gjort färjans däck halt.

Färjan plöjer sig fram oavsett väder. Mörker, vind och den snabbt stigande dimman till sjöss i de stora och snabba temperaturväxlingarna hör till skärgårdens vintersjöfart. På kommandobryggan måste man hela tiden hålla ögonen öppna. Korpoleden genomskärs nämligen också av fartyg från Åbo och Nådendal. Viking Lines *M/s Amorella* skyndar som bäst mot Mariehamn.

Vinden bara ökar och det börjar snöa. Däcksmän Mikael Lindqvist tycker att vädret är normalt för förvintern. Man hårdas på jobbet, så är det nog. ⚓

jorna trafikerar till öarna flera gånger om dagen. Däcksmän Mikael Lindqvist bor själv på Houtskär.

– Ön har ca 500 åretruntboende, berättar han.

På Houtskär utövar man lantbruks- och fiskerelaterade näringar. På skärgårdsfärjorna kan man även se tvådelade timmerlastbilar, eftersom man som bäst gallrar gammal skog på Houtskär.

På Stella-färjan är man nöjda med jobbet

Stella ger sig av från Galtby mot Houtskär. Färjan stod klar 2012 på Raumo varv och fyller tio år nästa år. Fartyget är massivt: över 49 meter långt och 9,5 meter brett och med 130 ton nyttolast.





DÄCKSMAN TUOMAS KARIVAARA

TITTA PÅ VIDEO!

SMU.FI > VIDEO

(FinFerrisin
Prosvik1-lautta)



NAGU-KORPO

FÄRJEFARTYGG PROSVIK 1

Däcksman **Tuomas Karivaara** lastar fordon på *FinFeries* färja Prosvik 1, som går mellan Nagu och Korpo. Färjan trafikerar från Nagu till Korpo från Pärnäs färjestrand.

Korpos huvudö heter Kyrklandet. Från färjan är det knappt tio kilometer till Kyrklandets centrum. Landmärket är den medeltida stenkyrkan som byggdes 1430–1450.

Korpos andra stora ö är Norrskata, som man kommer till med *FinFeries*-rederiets färja från Galtbys färjestrand. Från Galtby kan man fortsätta resan längs Skärgårdens ringväg till Houtskär med *FinFeries* färja eller till Kökar med Ålands skärgårdsfärja (Ålandstrafiken). Från Korpo trafikerar man alltså åt många håll och området består inte heller av någon enstaka stor ö, utan snarare av en skärgård: Korpo har totalt ca 2 000 öar och skär!

Däcksmannen och befälhavaren turas om att köra färjan, om möjligt

I skärgården gör färjor och förbindelsefartyg det möjligt att ta sig fram. "Färjkarlen" i Pärnäs hamn, däcksman Tuomas Karivaara, har kört passagerare och fordon på Korpo sedan 2019. Innan det har han seg-

lat på handelsfartyg, isbrytare och förbindelsefartyg.

– Första gången jag lärde känna Skärgårdsvägens färjor via jobbet var 2008. Förbindelsefartygen var i sin tur 2005. Han åker till arbetet på Korpo från Åbo.

– Jag arbetar i fyra dagar och är sedan ledig i sex dagar, säger Karivaara.

På färjan Prosvik 1 arbetar en däcksman och en befälhavare.

– Vi byter förare en gång i timmen om det bara finns någon som förutom att sköta däcksmannens arbete också kan köra färjan, säger Karivaara och förbereder sig för att klättra upp i styrhytten.

Solen lyser med sin frånvaro. Den kalla vinden piskar mot ansiktet och snön faller i nacken. Klockan är tre på fredagseftermiddagen och det omgivande mörkret växer. Det krävs en stark karaktär för att huttra i snön och vinden på däck och dirigera fordonen.

– Vi arbetar i toltimmarsskift. Vi gör alltid minst två dagskift och därefter två natts-kift.

– Att byta rytm från natts-kift till dagskift är såklart alltid en omställning, säger Karivaara om arbetets natur.

Korpo-färjan trafikerar en gång i timmen på natten, men på beställning. På vintern är det lugnare, men alla kan nog gissa hur jäktigt det är på sommarnätterna i skärgården.

Korpos madonna

Korpo kyrka restaurerades 1952–1953. Då upptäckte man en stor mängd medeltida väggmålningar, som målats över på 1600-talet. Målningarna är mycket enkla, men anslående helgon- och fabelfigurer med även flera fartyg intill, dvs. så kallade kogger (hansafartyg: en typ av segelfartyg som Hansan tog i bruk på 1200-talet).

I Korpo kyrka hittade man också många gamla, medeltida träskulpturer. Till Korpo kyrka hör också Finlands äldsta träskulptur, Korpos madonna, som förvaras på Nationalmuseet i Helsingfors. 



Korpo kyrka

Utöbornas liv är beroende av att förbindelsefartyget M/s Baldur trafikerar

Saariston Merities förbindelsefartyg M/s Baldur transporterar passagerare, fordon och frakt till Utö året om. På fyrön erbjuder man numera övernattnin-
gen även på vintern och önskar få turister även utanför sommarsäsongen.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Fyrön Utö har allt en människa behöver för att leva. Utö har Finlands bästa nätanslutning från armétiden. Ön har en butik, en skola och ett bibliotek och där anordnas idrott, som gymnastik, i arméns gamla vapenförråd. På Utö bor människor med olika yrken. Om du vill höra mer om det intressanta livet på ön kan du lyssna på Yle Areena audios podcast: Utö – Kaukana kaikista, keskellä merta



AT-däcksman Karim Alimi



Utöbon Markku Karpio har kollat näten, som är tomma: "Vi förväntar oss sik, torsk och även lax. Fångsten kan vara bra om vi får en saltpuls från Baltikum."

Utö ligger i den södra delen av Skärgårdshavet och är den sydligaste bebodda punkten i Finland. Från Åbo är det 88 km till ön, från Hangö 90 km och från Mariehamn 88 km. Utö ligger långt bort, men om man funderar närmare på det: mitt i allt.

Utö är inte bara en sommardestination, utan där kan man också övernatta på t.ex. i stugor året om. Företagarna som för två år sedan började driva Utö Havshotel arbetar målmedvetet för att få folk att hitta till Utö även utanför sommarsäsongen.

Finlands sydligaste ö har 40 åretruntboende

På Utö bor ca 40 personer året om. *Saariston Meritie Ab:s* förbindelsefartyg M/s Baldur är en livsnerv som transporterar öbor och turister, fordon samt mat och andra förnödenheter till fyrön Utö oavsett väder. Utö har en butik, Utö Handel, dit varorna

transporteras med M/s Baldur. Man kan alltså med goda skäl säga att Utöbornas liv är beroende av förbindelsefartyget. Förbindelsefartygets ankomst till ön är efterlängtat.

M/s Baldur trafikerar till Utö från Pärnäs hamn, som ligger i den västra delen av ön Nagu längs Skärgårdens ringväg. Från Åbo är det ca 70 km till Pärnäs. Längs vägen färdas man en bit med Pargas–Nagu-färjan.

AT-däcksman **Karim Alimi** är medlem i Sjömans-Unionen och tar emot passagerarna på M/s Baldur i Pärnäs. Det är lite halt i hamnen, men Karim guidar vänligt och lugnt och med deras hand i sin ombord äldre människor som kliver på fartyget med käpp. Öborna åker till sin hemö för att se om allt är i ordning i stugorna i början av vintern.

In i förbindelsefartygets lastrum kör även en paketbil med **Mikko Fagerroos** och

Mia Salomäki, som driver Utö Havshotel. I Yle Areena Audios podcast *Utö – kaukana kaikesta, keskellä merta*, vill de själva visa hur det är att leva i skärgården och bo på en ö året om så att det inte bara förblir tomma ord.

Fem timmars sjöresa

Resan till Finlands sydligaste bebodda ö tar fem timmar vid bra väder. Många tycker att det är en lång tid, men är det verkligen det? I t.ex. Lappland är avstånden långa och tar flera timmar.

Förbindelsefartyget M/s Baldur har en kafé-restaurang. Där har däcksman/kocken **Henkka** lagat en god lunch till passagerarna. Lunchen smakar gott under sjöresan. M/s Baldur lämnar Pärnäs på lördag vid halv två på eftermiddagen. När man kört ut mot havs i en dryg timme börjar det skymma och snöa. Dagen är som kortast i december.





Kock/AT-däcksman Henkka lagar mat åt besättningen och kunderna samt annat smätt och gott till M/s Baldurs kafé-restaurang.



I år kom vintern tidigt till Norden. 20 minusgrader orsakade ett 20 cm tjockt istäcke även i Åbo skärgård i början av december. Nu har temperaturen sjunkit ytterligare och det finns inte längre någon is på väg mot Utö. I skärgården går det dock aldrig att fly vinden.

– Baldur är ett stabilt fartyg, det går bra oavsett vinden, berömmar AT-däcksman Karim Alimi.

Det dröjer oftast fram till februari, alltså sportlovet, innan istäcket når Utö. Då är det en hård vinter. Då måste man använda rederiets reservfartyg M/s Kökar. Däcks mannen/kocken **Henkka** arbetar sitt åttonde år på förbindelsefartyget och har under den tiden varit med om två-tre rejäla isvintrar.

– 2018 hade vi en ordentlig isvinter och före det även en hård isvinter i skärgården

2013–2014. Förra vintern, 2020, var det också rejäl is.

Gratis att färdas med förbindelsefartygen och färjorna

Det är gratis att åka med förbindelsefartyg, med undantag för några privata fartyg. Uppkomsten och moderniseringen av skärgårdens förbindelsefartygs- och färjetrafik är resultatet av ett långt arbete. Skärgårdslagen trädde i kraft 1981. I paragraf 5 i skärgårdslagen konstateras det att "Staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomst-betingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig."

Förbindelsefartyget M/s Baldur är ett exempel på ett viktigt kommunikationsmedel för skärgårdsborna: Färden till övriga öar längs resan till Utö och förbindelsefartygets rutt resa är helt beroende av att förbindelsefartyget trafikerar. På vintern är förbindelsefartyget M/s Baldur det enda fordonet som färdas till Utö.

M/s Baldur kör inte raka vägen från Nagu till Utö, utan stannar vid Nötö, Aspö och Jurmo längs vägen. Varje ö har sina egna särdrag. På Jurmo möts man av en bred sandstrand. Aspö har beskrivits som skär-



Utö fyr

gårdshavets vackraste ö. I hamnen hälsas man av en vit, vacker kyrka som syns väl från förbindelsefartygets däck. Landskapet är som taget från ett vykort. På ön kliver de äldre personerna som steg ombord i Nagu av och leds även av vid handen. "Borta bra men hemma bäst" tänker de säkert när de kliver ner på ön. Nästa dag kliver de återigen ombord på M/s Baldur för att åka tillbaka: till ön kommer man och därifrån åker man.

Ett stort fartyg som enbart transporterar varor och fordon borde gå till Utö

Alla matvaror och andra livsnödvändiga förnödenheter kommer till butiken och hotellet på åretruntbebodda Utö med förbindelsefartyget Baldur. Även om Utö Handel är som en liten stormarknad måste den ibland sälja sådant som inte finns, tills produkten kan levereras till Finlands sydligaste ö. Säljarna bakom disken i Utö Handel vill hälsa särskilt till tidningen Sjömannen att Utö skulle behöva ett stort fartyg som bara transporterar varor och fordon. M/s Baldur är litet och fylls snabbt speciellt på sommaren, eftersom det tar emot alla slags fordon från cyklar och uppåt.

– Vi skulle behöva ett stort fartyg som bara tar fordon och frakt till vår ö.

Önskemålet är fullt förstäligt och bör tas på allvar. I och med coronapandemin



På Utö var det vindstill och varmt söndagen 12.12.2021. På ön är det bara vindstill några dagar om året, sade lokalborna om det fina av vädret.

fick Utö fler turister förra sommaren än någonsin tidigare. Nu när det går att övernatta året om på ön utvecklar man också tjänster och behöver produkter att sälja och olika förnödenheter.

Om man, som nu, transporterar varor till ön genom att sticka inom andra öar längs vägen kan man inte utöka fartygets storlek särskilt mycket, säger AT-däcksman Karim Alimi.

– M/s Baldur är det största fartyget vi kan ha om vi t.ex. ska stanna vid Jurmo. Jurmo och Bergham är så pass trånga hamnar att fartyget inte kan vara mycket större. Då måste man hitta alternativa system för att folk ska kunna ta sig till olika ställen, säger Alimi, som studerar till sjökapten vid Yrkeshögskolan Novia i Åbo.

Driftiga Alimi sköter flera olika arbetsuppgifter längs vägen och har lärt känna hamnarna på de olika öarna genom sitt arbete på Baldur. Han tycker att arbetet på förbindelsefartyget är trevligt och varierande.

– Det är riktigt kul att arbeta här: mycket annorlunda jobb och bra arbetskamrater.

Dagarna är olika. Och fartygets last varierar från stora maskiner till bagage och förnödenheter, berättar Alimi.

Förbindelsefartyget har en besättning på fyra personer: AT-däcksman, AT-däcksman/kock, maskinmästare och befälhavare. Besättningen får verkligen hugga i när M/s Baldur ankommer hamnen på Utö i mörkret vid sextiden på kvällen. Fartygets ramp fälls ner, men havsytan är låg. Därför blir det ett tomt utrymme mellan öns klippa och rampen, där man får lägga ut regler.

Ägarna av Utö Havshotel kör ut sin paketbil från fartyget, men på grund av höjdskillnaden fastnar den med buken i rampen. Läget är krångligt, men alla tar den utmanande situationen lugnt och ingen höjer rösten. I skärgården möter man varje dag oväntade situationer som kräver påhittighet – plus goda nerver och ingen stress. Till slut lyckas man jämna ut höjdskillnaden mellan rampen och klippan med hjälp av rephögar och plankor, och företagare Fagerros gasar ut sin paketbil från fartyget. Tummen upp och resan går vidare. ⚓

TURO IHALAINEN, SJÖMANS-UNIONENS huvudförtroendeman på OSM Ship Management Finland, är nöjd över att Nestes nybyggnationer hamnar under finsk flagg och över de inhemska arbetstillfällena.

– Genom att få in nybyggnationerna under finsk flagg säkerställer vi en kontinuitet för de inhemska tankfartygskunskaperna idag och i framtiden. Dessutom kan man ta med praktikanter på dem och utbilda nya sjömän. Det är ett utmärkt beslut av ägaren som i fortsättningen kräver att OSM satsar ännu mer på sin personal, vilket sjömännen nu väntar på att se.



M/t Jaarli fick finsk flagg och en helfinsk besättning – systerfartyget M/t Jatuli registrerades också under finsk flagg med en helfinsk besättning

Nestes nybyggnation M/t Jaarli fick finsk flagg i slutet av 2021. Fartyget fick en helfinsk besättning. Efter att M/t Jaarli fått den finska flaggan i sin akter fick också systerfartyget M/t Jatuli det och har även det en helfinsk besättning. OSM Ship Management Finland Oy ansvarar för fartygens bemanning.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD SAANA LAMMINSIVU

Råolje-/produkttankern M/t Jaarli (112459 DWT) är något större än sin föregångare M/t Mastera. Jaarli och systerfartyget M/t Jatuli byggdes på Ulsanvarvet i Sydkorea. AT-båtsman **Timo Keskitalo** flög till varvet i Korea i augusti 2021 för att förbereda Jaarli inför resan till Finland.

– Visst var det något av en överraskning att båda fartyg hamnar under finsk flagg och har helfinska besättningar. Det är riktigt bra, nu börjar det se ljus ut, säger Keskitalo nöjt om bemanningssituationen.

Nu är det möjligt att skapa kontinuitet i tankfartygsarbetet

Att Nestes nybyggnationer M/t Jaarli och M/t Jatuli hamnar under finsk flagg med en helfinsk besättning möjliggör en kontinuitet och framtid för branschen och anställda. Nu finns det fartyg där ungdomar kan praktisera, skaffa sig behörigheter och få arbete. På M/t Jaarli arbetar det cirka 20 sjömän per skift.

– Flera erbjöds fast anställning på fartyget när det hamnade under finsk flagg. Det är riktigt bra. Fast anställning underlättar livet, berömmar Keskitalo.

OSM Ship Management Finland söker

som bäst fler anställda till sina nya fartyg och marknadsför tankfartygskurser via sin hemsida och Facebook. Det är viktigt för Finland att det finns tankfartygsexperten i vårt land även i framtiden för att försörjningsberedskapstransporterna ska tryggas.

– Om nybyggnationerna hade blandbesättning hade branschen förtvinat inom två år, säger Keskitalo lättat över att man nu fått en helfinsk besättning till fartygen.

– Jag tackar fackförbunden för att vi fick nybyggnationerna under finsk flagg – och dessutom med finsk besättning, hälsar AT-båtsman Timo Keskitalo.

M/t Jaarlis jungruresa gick från Korea via Sydafrika hem till Finland

AT-båtsman **Timo Keskitalo** flög till Korea den 18 augusti 2021 för att förbereda M/t Jaarli för avgång. M/t Jaarli lämnade varvet den 5 oktober 2021 för att segla till Finland.

– I Seosan i Korea tog vi ombord jetbränsle, som vi transporterade till Milford Haven i England.

I köket på Jaarli ansvarade kocksteward **Milla Rekola** och hennes kollega, kocken **Minna Koskela**, för besättningens mat under resan. Från Ulsan åkte Jaarli först till Singapore. Där tog man ombord mer proviant och andra förnödenheter.

Aktiv vulkan var en fantastisk uppenbarelse

I början av den långa sjöresan möttes man av en fantastisk syn: en aktiv vulkan!

– Vi seglade från södra sidan av Singapore mellan olika öar. Där såg vi en aktiv vulkan. Vi åkte ganska nära vulkanen, som såg riktig fin ut. Ångan steg i luften, beskriver AT-båtsman Timo Keskitalo uppenbarelsen.

Från Singapore fortsatte resan rakt söderut längs Indiska oceanen.

– Vi rundade ett piratområde och åkte genom Sundasundet, som går mellan Java och Sumatra.

Kocksteward Milla Rekola berättar att hon höll koll på Google Maps under resan för att se om det fanns några intressanta platser längs vägen. För det mesta var det tomt, men sedan blev det napp!

– Efter Sunda hittade jag Julöarna och Kokosöarna. Jag frågade befälet på skämt om vi skulle stanna till där eftersom vi ändå var i närheten... Han lovade inte att stanna och skrattade.

Galapagosöarnas frökenfisk

Den gången blev det inget med öarna, men befälet hade lagt Rekolas önskemål på minnet. Det märkte hon vid linjedopet. Befälet och AT-matros Timo Keskitalo ansvarade

för att ordna det. De var de enda i fartygets besättning som hade tidigare erfarenhet av Neptunusdopet.

– Jag och befälet fick anta olika roller för att ordna det, minns Keskitalo.

Korsningen av ekvatorn och dopet var mycket lyckade enligt Milla Rekola och hon tackar arrangörerna varmt.

– Vi fick riktigt roliga dopbevis. Befälet och Keskitalo hade hittat egna fiskar till var och en, som på något sätt beskrev var och en av oss.

– Min var Galapagosöarnas frökenfisk. En "mört" som ser oansenlig ut, men som är väldigt utrotningshotad och som lever bl.a. på Kokosöarna, säger Rekola och skrattar: På så sätt förverkligades alltså min dröm om Kokosöarna!

Vid ekvatorn följer skuggan inte vandraren

Tankfartyget färdades mitt i Indiska oceanen, eftersom det var skäl att undvika piratområdena längs den afrikanska kusten på fartygsägarens beslut. På samma sätt rundade man Madagaskar, dvs. färden gick till höger om ön sett från Antarktis. Även om det färdas tusentals fartyg på världshaven är havet stort och kustfritt. Jaarli fick segla ensam i all sin prakt.

Vädret var varmt. Havet var vackert att se på. Kocksteward Milla Rekola beskriver Indiska oceanens färger som tagna från en sagobok. Solens värme var så brännande att det inte gick att ligga på standardbryggan i mer än 15 minuter. All solkräm hade dessutom blivit kvar i Finland.

Det första mötande fartyget var i Kapstaden

På Indiska oceanen fungerade solen som lampa och på natten lös stjärnorna upp himlen. Kust syntes inte någonstans. Vid Sydafrika upptäckte AT-båtsman Timo Keskitalo ett berg i fjärran.

– Väldigt långt bort såg jag någon

slags sockertoppsberg, säger Keskitalo.

Några ansiktsdrag syntes inte på de höga bergen, vilket var bra. Av det kunde man avgöra att man var på rätt kontinent. Bergen torde ha varit Drakbergen i Lesotho.

– Vi rundade Afrikas kust längre bort än normalt eftersom det fanns piratområden där. Under resan fokuserade vi hela tiden på säkerheten.

Sydafrikas spets är blåsig och en utmanande plats att segla på. Den portugisiska forskningsresande **Bartolomeus Dias** rundade Godahoppsudden som första europé 1488 då han letade efter sjövägen till Indien. Han hittade ju den och döpte därför platsen till Godahoppsudden.

Piratområdena längs den afrikanska västkusten rundades på långt håll

Från Sydafrika åkte Jaarli mitt ut i Atlanten.

– Längs den afrikanska västkusten finns det piratområden. Nigerianska bukten är en av de värsta och vi rundade den på långt håll, berättar Keskitalo och Rekola.

I Östafrika är piraterna fattigare, före detta fiskare och liknande. Piratdåden i Västafrika är däremot organiserad yrkesbrottslighet med beväpnade yrkessoldater. Kanske till och med Boko Haram.

– Vi förberedde oss för pirater. En anslutning till Nato och andra säkerhetsarrangemang ordnades på Jaarli. Det är farligt vid just den afrikanska västkusten. Om piraterna kommer ombord där är de yrkessoldater som sjömännen inte har något att sätta emot, berättar AT-båtsman Timo Keskitalo.

"Kyla" på Kanarieöarna

M/t Jaarlis resan från Korea till Kanarieöarna tog fyra till fem veckor.

En del av besättningen, som kocksteward Milla Rekola, byttes ut på Kanarieöarna. AT-matros Keskitalo fortsatte till Milford Haven i England för att lämna av jetlasten.

– När jag kom till Finland den 7 december var det riktigt kallt. Temperaturskillnaden mot Asien var 60 grader, säger Keskitalo om när han anlände till kalla Helsingfors–Vanda före jul, som en vandringsman en vinternatt. 🍷

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Pilkkikilpailu/spa-tapahtuma 26.3.2022, Savonlinna

Sisä-Suomen osaston pilkkikilpailu pidetään klo 9–12, jonka jälkeen on spa-tapahtuma.

Paikka: Urheiluopisto Tanhuvaara (Moinsalmentie 1042, 57230 Savonlinna)

Osaston perinteinen pilkkitapahtuma pidetään Urheiluopisto Tanhuvaaran saunalla ja kylpyläosastolla virkistytymässä sekä tarjoaa tapahtumaan osallistuville lounaan Tanhuvaaran opistolla. *Tervetuloa koko perheen tapahtumaan!*

Ennakoimattomien toivottavaa

Sisä-Suomen osaston kotisivujen kautta ilmoittautumislomakkeella **10.3.2022 mennessä**, jotta voidaan tilata lounas opistolta. (Kelaa sivun alaosaan, josta löydät ilmoittautumislomakkeen.)

Huomioikaa! Jos tulee koronasta johtuvia rajoituksia ja muutoksia, niistä ilmoitellaan osaston kotisivuille. Seuratkaa tilannetta.

Kevätkokous lauantaina 26.3.2022, Tanhuvaara

Sisä-Suomen osaston kevätkokous pidetään lauantaina 26.3.2022 kello 13 Urheiluopisto Tanhuvaarassa. (Moinsalmentie 1042, 57230 Savonlinna) *Tervetuloa!*

LÄNSI-SUOMI

Kevätkokous 21.3.2022

Länsi-Suomen osasto pitää kevätkokouksen maanantaina 21.3.2022 kello 18.00 SMU:n toimistossa. (Pitkäkatu 43, Vaasa) *Tervetuloa!*

POHJOINEN

Kevätkokous 4.6.2022, Oulu

Pohjoisen osaston kokous pidetään lauantaina 4.6.2022 Oulussa.

Kokous pidetään Scandic Oulu Stationissa (Kajaaninkatu 17, 90100 OULU).

Hallitus kokoontuu klo 15 ja osasto klo 17. Vaikka kokous pidetään koronatilanteesta johtuen vasta kesäkuun alussa, merkitse kokousaika jo hyvissä ajoin kalenteriisi. *Tervetuloa!*

SATAMA-ALA

HALLITUKSEN KOKOUS

25.3.2022, Helsinki

Aika: perjantai 25.3.2022 klo 12.00

Paikka: SMU:n tai Kuljetusliittojen tilat, John Stenbergin rantaa 6, 00530 Helsinki

LOUNAIS-SUOMI

Kevätkokous 21.4.2022, Turku

Lounais-Suomen osaston kevätkokous pidetään **torstaina 21.4.2022 klo 16** alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs, 20100 Turku.

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen on ruokailu. **Ilmoittautumiset kokoukseen 14.4.2022 mennessä:** smu.osastoo6@gmail.com.

Huom! Mikäli ilmaantuu mahdollisia koronasta aiheutuvia rajoituksia, tilanteesta ilmoitetaan osaston ja Unionin kotisivuilla.

Tervetuloa!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Kevätkokous 2.4.2022

Matkailu- ja Huolinta-alan kevätkokous pidetään lauantaina 2.4.2022. Kevätkokouksen kellonaika ja paikka täsmentyvät vielä myöhemmin ja ilmoitetaan Merimies-Uniön tapahtumakalenterissa.

Merkitse kevätkokouksen päivämäärä, 2.4.2022, kuitenkin jo kalenteriisi.

Huom! Mikäli ilmaantuu mahdollisia koronasta tulevia rajoituksia ynnä muuta, niistä ilmoitellaan myös kotisivuilla.

ITÄKUSTI

Satamaperkele!-näyttely

Itäkustin osasto tarjoaa jäsenilleen ilmaisen sisäänpääsyn Kotkassa esillä olevaan Satamaperkele!-näyttelyyn. (Ota Merimies-Uniön jäsenkortti mukaan.) Näyttely on koettavissa osoitteessa Kirkkokatu 2, Kotka (päädyt sisään) ti-su kello 12–19. Tiedustelut capt.wallden@gmail.com tai 044 264 9752.

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Hei sereläiset, kiitos muistamisesta jäädessäni kissanpäiville. Terkuin, **Sirkka Laukkala**

Lämmin KIITOS muistamisesta jäätyäni eläkkeelle.

Anitta Myllyaho, M/s Silja Serenade

Lähdin M/s Arkadialle 5.11.1981 ja viimeinen reissu työtehtävissä oli M/s Baltic Princessillä 26.11.2021. Kiitos kaikille yli osastorajojen niin monista unohtumattomista hetkistä seilattessani eri laivoilla näinä monina vuosikymmeninä. Specialkiitokset Petrillemuistoksi. Seren infoon.

Raimo "KUKKIS" Kukkola

KULTAMERKIT / GULD MÄRKENA

Päivi Laaksonen

SATAMAPERKELE!

Kuuntele Merimiesradiosta Carl-Gustav Walldénin haastattelu!

Se löytyy internetistä Soundcloudista. Hakusana: Satamaperkele! (Suora osoite: <https://soundcloud.com/user-249607114/satamaperkele-nayttely-kotka>)

Käy Satamaperkele!-näyttelyssä Kotkassa

Audiovisuaalinen Satamaperkele!-näyttely on koettavissa osoitteessa Kirkkokatu 2, Kotka (päädyt sisään) ti-su kello 12–19. Tiedustelut capt.wallden@gmail.com tai 044 264 9752.

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

12.5.2022 | MARIEHAMN, ÅLAND



**Över
100 företag
deltar som
utställare!**

Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 12 maj** på Alandica kultur och kongress i Mariehamn på Åland.

SJÖFARTENS DAG har ordnats sedan år 2001 och har utvecklats till att bli en mötesplats för hela sjöfartsbranschen. Över 100 företag deltar som utställare. Dagen består i övrigt av seminarier som behandlar bland annat sjöfartsmarknaden, miljö och teknik. Dessutom hålls rederipresentationer för studerande och Rederierna i Finland delar ut förtjänststecken till sjöfarare.



MERCY SHIPS RACE 11.5.2022

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 11 maj**, ordnas Mercy Ships Race. Där kan man välja att gå eller springa 5 eller 10 kilometer, anmälningssavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälpverksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsora sina anställda och vi hoppas på stort deltagande. Det är även möjligt att delta på distans så att du går eller springer där du är!"

MERA INFORMATION OCH ANMÄLNING PÅ
WWW.SJOFART.AX



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2022

Luottamusmiesten peruskurssi 14.–17.3.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 26.–27.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 16.–19.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 12.–15.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 18.–19.10.

Kursseille haetaan ammattiyhdistysliikkeen kurssihakemuslomakkeella. Lomakkeita saa myös luottamusmiehiltä sekä Merimies-Unionin toimistolta.

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas(at)smu.fi

Förtroendemannautbildning 2022

Grundkurs för förtroendemannan 14.–17.3.

Kompletteringskurs för förtroendemannan 26.–27.4.

Fortsättningskurs för förtroendemannan I 16.–19.5.

Fortsättningskurs för förtroendemannan II 12.–15.9.

Kompletteringskurs för förtroendemannan 18.–19.10.

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemannan, från Sjömans-Unionens kontor.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas(at)smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkin klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarekatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTÖMYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmstgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors
vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tfn. (09) 613 111
kl 9.00–12.00
Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Lakimies / Jurist
Sannaleena Kallio
(09) 615 20 252 / 040 158 5057

Asiantuntija, lakimies /
ombudsman, jurist
Pia Levin
(09) 615 20 253 / 040 7069 863

Asiantuntija / Ombudsman
Carita Ojala
(09) 615 20 231 / 0400 829 039

Asiantuntija / Ombudsman
Satu Silta
(09) 615 20 213 / 040 526 3435

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Patrick Kuronen
(09) 615 20 251 / 040 178 7774

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo Minkkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator

Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Asiantuntija, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

Päätoimittaja / Chefredaktör
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Jäsenrekisterin hoitaja /
Medlemsregister
Tiina Kytölä
(09) 615 20 257

Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemsservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Turku / Åbo
Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku
Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkätie 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00