MERIMIES SJÖMANNEN

2/2022

Suomen oma LNG-laivasto olisi strategisesti järkevä ratkaisu

En egen finsk LNG-flotta vore en strategiskt vettig lösning

Suomalaisista merimiehistä on nyt pula

Det är brist på finska sjömän

Viking Linen M/s Viking Glory tarjoaa työtä sadoille suomalaisille merimiehille

Viking Lines nya passagerarfartyg M/s Viking Glory erbjuder arbete åt hundratals sjömän

SAANA LAMMINSIVU

sisältö | innehåll

4 Viking Linen M/s Viking Glory on Itämeren suurin matkustaja-autolautta

12 Langh Shipin M/s Laura-laiva kuljettaa teräsrullia Outokummun terästehtaalta Torniosta

14 Rahtilaivalla pärjäävät oma-aloitteiset ja itsenäiset ihmiset

16 Sami puskee Sisulla eteenpäin

18 Suomen oma LNG-laivasto olisi strategisesti järkevä ratkaisu

20 Saimaan kanavan sumea tulevaisuus

25 Merimies kysyy, lakimies vastaa

28 Viking Lines M/s Viking Glory är Östersjöns största passagerar-bilfärja

36 Langh Ships fartyg M/s Laura transporterar stålrullar från Outokumpus stålverk i Torneå

38 På fraktfartyg gäller det att ta initiativ och vara självständig

40 En egen finsk LNG-flotta vore en strategiskt vettig lösning

44 Sjömans-Unionens Ålands avdelning utmanar Unionens avdelningar att hjälpa ukrainarna

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa kokit Joni Varjonen ja Toni Huuhka Viking Linen M/s Viking Glory-laivalta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES SJÖMANNEN 2022|2

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin ranta 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 ranta 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 / förnamn.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
ILMESTYMISAIKATAULU 2022 • TIDTABELLEN 2022

nro	aineisto toimituksessa *material i redaktion*	ilmestyminen *utges*
3	30.5.	17.6.
4	26.9.	14.10.
5	28.11.	16.12.

Suomalaisista merimiehistä on nyt pula – ja tämä on riski Suomen huoltovarmuuden kannalta

Hyvät työolosuhteet ja työehdot sekä kannustava palkkaus ovat parhaat keinot houkutella merenkulkuun lisää uusia osaajia.

Koronapandemian aikana Suomen tuonti- ja vientikuljetuksia hoidettiin meritse huoltovarmuuskuljetuksina. Rahti- ja matkustajalaivat kuljettivat maahamme päivittäistavaroita ja teollisuuden raaka-aineita. Matkustajaliikennettä oli rajoitusten tähden vähemmän. Sen seurauksena suomalaisista merimiehistä pahimmillaan yli puolet olivat lomautettuina. Monet heistä etsivät pitkän lomautuksen aikana korvaavaa työtä maista.

Nyt matkustajaliikenne on jälleen käynnistynyt. Turun linjalla liikenteessä aloitti Viking Linen uusi lippulaiva, M/s Viking Glory. Itämeren suurin matkustajalaiva saapui Suomen lipun alle ja tarjoaa työtä sadoille suomalaisille merimiehille.

Samaan aikaan suomalaisissa varustamoissa kärsitään tällä hetkellä työvoimapulasta. Työntekijöitä kaivataan laivoilla kaikille osastoille aina keittiöstä koneeseen. Suomen huoltovarmuus on täysin merikuljetusten varassa, minkä vuoksi Suomella tulee olla riittävästi omasta takaa suomalaisia merenkulkijoita. Näin ei kuitenkaan ole.

Huoltovarmuuskeskuksen raportti merenkulun huoltovarmuudesta vuoteen 2030 toi esiin jo vuonna 2019, että suomalaisia merenkulkijoita on liian vähän: ”Tämänhetkiset varsin pienet henkilöstömäärät erilaisissa merenkulun kriittisissä tehtävissä sekä toimintojen erittäin suuri riippuvuus Suomen talouden toimintaedellytyksistä ovat luonnollisesti huoltovarmuuden kannalta riski”, raportissa tuotiin esiin huoli.

Ensin koronapandemia ja sen jälkeen alkanut Ukrainan sota ovat avanneet ihmisten silmät, kuinka riippuvaisia olemme merikuljetuksista. Onko Suomella kuitenkaan riittävästi omaa suomalaista tonnistoa ja suomalaisia merenkulkijoita turvaamassa maamme huoltovarmuuskuljetuksia?

Suomen lipun alla olevien kauppa-alusten (kauppa-alusluetteloon merkityt alukset) lukumäärä on säilynyt suhteellisen samana, yli sata laivaa viimeisen kymmenen vuoden aikana. Samaan aikaan suomalaisten merimiesten lukumäärä on vähentynyt.

Suomalaista merimieskuntaa on kasvatettava suuremmaksi

Ukrainan sota vaikuttaa maailman talouteen, logistiikkaan ja ihmisten elämään. Mustallamerellä Venäjä on katkaissut Ukrainan kauppalaivaliikenteen. Myös Suomi on merentakainen valtio ja olemme täysin riippuvaisia merenkulusta. Maamme tulee varautua vakaviin kriisitilanteisiin.

Edesmennyt lippueamiraali **Bo Österlund** julkaisi väitöskirjan Suomen merenkulun huoltovarmuudesta. Österlundin oli huolestunut Suomen kauppa-aluskannasta, joka on pienentynyt koko 2000-luvun. Suomen lipun alla olevat alukset kuljettavat enää reilun 30 prosenttia tavaraliikenteestämme.

Suomen lipun alla liikkuvista aluksistakin neljännes on ulkomaalaisomistuksessa. Tämä lisää huoltovarmuusriskiä. Österlund varoitti mahdollisuudesta, että Suomen merikuljetuksia hoitavia aluksia siirtyisi turvaamaan omistajamaidensa liikennettä vakavissa häiriötilanteissa. Alusten kurssi voidaan kääntää kohti omia kotimaitaan ja tavarat Suomeen jäävät toimittamatta. Suomen meriliikennettä ei käytännössä voi korvata muilla keinoin. Yhden 1 500 kontin konttilaivan korvaamiseksi tarvitaan 20 junaa, joissa jokaisessa on 25 vaunua – tai peräti 940 täysperävaunurekkaa.

Suomen lipun alla olevaa tonnistoa ja suomalaista merimieskuntaa tulee vahvistaa, jotta pystymme hoitamaan omat kuljetuksemme itse – tapahtuipa maailmassa mitä tahansa.

Viking Linen M/s Viking Glory on *Itämeren suurin* matkustaja-autolautta

Viking Linen uusi matkustajalaiva, M/s Viking Glory, saapui Suomen lipun alle ja tarjoaa työtä sadoille merenkulkijoille. Merimies-lehti oli mukana M/s Viking Gloryn neitsytristeilyllä 1.3.2022 Turusta Tukholmaan.

TEKSTI JA KUVAT **SAANA LAMMINSIVU**

KATSO VIDEO
Viking Glorylta:
smu.fi > video

Kuuntele Merimiesradiosta henkilökunnan tunnelmia M/s Viking Gloryn neitsytristeilyltä. Merimiesradio on kuunneltavissa: ***www.soundcloud.com > merimiesradio > M/s Viking Gloryn neitsytristeily***

Hyttisiivoojat Jukka Kouri ja Neea Solin toivottavat aurinkoisessa Turussa ensimmäiset matkustajat M/s Viking Gloryn neitsytristeilylle 1.3.2022 Turusta Tukholmaan.

Cateringvärd Henry asettelee kuohuvaa tarjolle Saltö-kojussa.

2 800 matkustajaa, yli 900 hyttiä

Hyttisiivoojat (cateringvärd) **Jukka Kouri** ja **Neea Solin** (cateringvärd) ovat vastaanottomassa ensimmäisiä matkustajia laivaan. Millaisia järjestelyitä aluksella tehtiin ennen liikkeelle lähtöä?

– Laiva saapui Kiinasta Suomeen muutama viikko sitten. Olemme laittaneet täällä tavaroita paikoilleen ja järjestäneet kaappeja sekä varustelleet ravintoloita, hyttisiivooja **Jukka Kouri** kertoo.

– Olemme viimeistelleet hyttejä ja katsoneet, että kaikki tavarat ovat paikoillaan ja että hytit ovat siistejä sekä käyttövalmiita, hänen työparinsa hyttisiivooja **Neea Solin** jatkaa.

M/s Viking Gloryyn mahtuu 2 800 matkustajaa. Hyttejä on yli 900.

– Aluksella on 200 hengen miehistö. Laivaan mahtuu kyytiin siis yhteensä 3 000 ihmistä. Tämä on iso laiva ja hieman isompi kuin M/s Viking Grace, Kouri osaa kertoa.

M/s Viking Glory on bruttovetoisuudeltaan Itämeren suurin matkustaja-autolautta. Aluksen bruttovetoisuus on 63 813 tonnia. Glorylla on pituutta 222,55 metriä ja leveyttä 35 metriä. Aluksen lastikapasiteetti on 1 500 metriä.

Laivan henki luodaan

Uuden aluksen valmiiksi laittaminen ja varustaminen vaati miehistöltä suuren ponnistuksen. Satamassa on painettu töitä ympäri vuorokauden.

– Rekat kuljettivat laiturille tavaraa: Sitä oli valtavat määrät. Aluksessa on päälle 900 hyttiä, joista jokaiseen kannettiin peitot, tyynyt, pyyhkeet ynnä muut tykötarpeet, hyttisiivoojat kuvailevat urakkaa.

Nyt M/s Vikigin Glory on kuitenkin valmis ja kyytiin toivotetaan Turun satamasta ensimmäiset matkustajat. Neea Solin on ensimmäistä kertaa mukana aluksen neitsytristeilyllä. Miltä tuntuu lähteä uudella laivalla kohti Tukholmaa?

– Tuntuu jännittävältä ja kivalta. On mielenkiintoista nähdä miten kaikki tulee toimimaan täällä laivalla, Solin kuvailee tunnelmia.

Neea Solin on työskennellyt kaksi vuotta ja Jukka Kouri 14 vuotta merillä hyttisiivoojana. Tämä on järjestyksessään toinen laivan neitsytristeily, jolla Kouri on mukana.

– Olin laittamassa aikanaan M/s Viking XPRS:ää liikkeelle, Kouri kertoo.

– Fiilis on aina jännittävä, kun lähdetään ensimmäistä kertaa matkalle. Uudella laivalla tulee olemaan varmasti paljon penikkatauteja ennen kuin kaikki asettuu paikalleen ja tiedämme, miten juuri tämä laiva toimii.

– Kaikki laivat ovat erilaisia, ja pitää luodaan se laivan henki. Sitä lähdetään sitten toteuttamaan, Jukka Kouri osaa hienosti kuvailla.

Market – Itämeren ensimmäinen kauppahalli

M/s Viking Gloryn kymppikerroksessa sijaitsee *Market*, joka muodostaa kojuineen kauppahallin. Marketin ruokakojuista ja -tiskeistä löytyy purtavaa kotiruoasta kansainvälisiin makuihin ja pieneen hiukopalaan. Laivan ikkunat ulottuvat Marketissa lattiasta kattoon. Tila on raikas ja avara.

Cateringspecialist **Evelina Huhta** esittelee kauppahallia.

– Marketista löytyy pitsaa tarjoava ravintola *Pizzaboden* ja *Majas Kitchenissä* on puolestaan tarjolla perinteistä kotiruokaa, kuten kaalikääryleitä ja lihapullia. *Bread and Greens* -kojusta voi ostaa salaatteja ja leipiä, hän selostaa.

– *Farled*-ravintolassa maistellaan puolestaan makuja maailmalta Nordic Touchilla, Evelina kuvailee.

Marketista löytyy myös *Jungmans – Take Away*, josta saa maukasta haukattavaa nopeaan nälkään. Vieläpä on sellaisetkin »

Cateringspecialist Evelina Huhta ja cateringvärd Henry Marketista.

Kokit Joni Varjonen ja Toni Huuhka pistävät Farled-ravintolaa valmiiksi ensimmäisiä asiakkaita varten.

kojut kuin *Saltö Bakery ja Coffee & Tea* sekä *Grynna Bar*, jossa on tarjolla mockaitelja, cocktaileja, ynnä muuta.

Evelina on työskennellyt varustamossa 10 vuotta.

– Siitä lähtien, kun aloitin työt merillä, olen ollut Viking Linella. Ennen Glorya olin M/s Amorellassa ja sitä ennen kävin tutustamassa muihin laivoihin, hän kertoo.

Uusi matkustajalaiva tarjoaa työtä sadoille suomalaisille merenkulkijoille

Työpäivät ennen M/s Viking Gloryn liikkeellelähtöä ovat olleet todella kiireisiä. Uuteen laivaan on tuotu sisään kaikki uudet tavarat.

– Olemme purkaneet tuhansia laatikoita: haarukoita, veitsiä ja lusikoita. Ne olivat kaikki yksittäin pakattuja. Mutta on ollut todella hienoa olla mukana perustamassa uutta laivaa. Meillä on todella hyvä porukka ja henki täällä, Evelina on hyvällä mielellä.

Viking Linen uusi lippulaiva on tarjonnut jälleen kaivattuja töitä suomalaisille merenkulkijoille. Evelina kertoo olleensa koronapandemian seurauksena useita kuukausia lomautettuna. Vastaava tilanne on hänen työparillaan cateringvärd **Henryllä**, joka asettelee parhaillaan Bread and Greens-kojussa smootheja vitriiniin tarjolle.

– Työskentelin 20 vuotta M/s Mariellassa, kunnes se myytiin ja jouduin lomautetuksi. Nyt pääsin tähän uuteen laivaan.

– Töihin paluu lomautusten jälkeen uuteen laivaan on upea asia, hän on iloinen ja jatkaa.

– On meidän kaikkien etu, että ollaan jälleen uudestaan töissä. Laitamme ilolla tätä uutta alusta liikenteeseen. Tämä on upea laiva – Itämeren helmi. Myös puitteet työskentelyyn on hyvät, työtilat toimivat, hän vahvistaa.

Farled – pohjoista makua

Kokit **Joni Varjonen** ja **Toni Huuhka** kuorivat parhaillaan perunoita pohjoismaisia makuja tarjoavassa Farled-ravintolassa. Huuhka on työskennellyt varustamossa 14 vuotta.

– Tämä on ensimmäinen laivan starttini, Huuhka kertoo.

Varjonen on työskennellyt Viking Linella puolestaan 19 vuotta.

– Tämä on toinen starttini, olin M/s Viking Gracella alusta lähtien mukana.

Varjonen oli myös hakemassa M/s Viking Glorya telakalta Kiinasta. Alus rakennettiin Xiamen Shipbuilding Industry -telakalla Xiamenissa. Miten sieltä Suomeen sujui merimatka?

– Sanotaan, että maailmassa on aika paljon vettä. Se tuli harvinaisen selväksi kuuden viikon merimatkan aikana, sanavalmis kokki veistelee.

Aluksella oli hakureissulla 40 hengen miehitys. Matkan varrella otettiin lisää työmiehiä.

– Keittiössä meitä oli kolme kokkia. Hoidimme matkan aikana kaiken: ruoan tilaamiset, valmistamiset ja tiskaamiset.

M/s Viking Glory ajoi Kiinasta Suomeen Suezin kanavan lävitse. Oliko kanavassa tällä kertaa jumia?

– Ei ollut jumia. Itse asiassa *M/s Ever Green* ajoi vielä edessämme ja raivasi tietä meille, Varjonen naurahtaa.

M/s Viking Glory ajoi Suomessa Turkuun, jossa se vastaanotettiin ilotulituksien kera. Juhlallisuuksien jälkeen alkoi laivan varustelu.

– Turun satamassa satoja eurolavoja odotti purkamista. Purimme isolla porukalla kaikki kipot, kupit, keittiövälineet, pakit ja lautaset sekä lasit, joita tarvittiin eri ravinto-

Kosmetologi Katarina Söderlund

loissa. Oli siinä iso urakka, kokit vahvistavat.

Nyt ollaan kuitenkin M/s Viking Gloryn ensiristeilyllä ja ensimmäisten ravintoloiden on tarkoitus avata ovensa tunnin päästä. Niin myös Farledin.

– Tunnelmat ovat odottavat. Vielä ei tiedetä, mikä lähtee myymään, mutta olemme varautuneet kaikkeen. Farled on normaalisti yhden kokin piisi, mutta nyt kun avataan, meitä on kaksi kokkia, Varjonen kertoo.

Farled tarjoaa makuja maailmalta pohjoismaisella twistillä. Mitä se tarkoittaa?

– Meillä löytyy ruokia esimerkiksi teriyakilohesta rydbergin pannuun sekä itse tehtyyn kebabbiin, kokit kuvailevat.

No, mitä mieltä he ovat sitten uudesta aluksesta?

– Tämä on todella hieno laiva – tämä on todella iso laiva. Suurin ruotsinlaiva, joka tällä välillä Turusta Tukholmaan on koskaan aiemmin ollut.

– Glory tarjoaa uskomattoman paljon työtä miehistölle: kokeille, ja kaikille työntekijöille eri osastoilla. Nyt tällä laivan neitsytristeilyllä meitä on talousosastolla töissä täällä tuplat, eli 50 ihmistä. Normaalisti meillä on täällä noin 35 vakanssia, Joni Varjonen ja Toni Huuhka laskevat.

Merillä on nyt töitä hyvin tarjolla. Merimiehen uraa harkitsevien kannattaa olla kuulolla.

– On pakko myöntää, että meillä esiintyy jonkun verran työvoimapulaakin tällä hetkellä. Emme ole saaneet esimerkiksi keittäjiä tarvittavaa määrää, kokit tunnustavat.

– Pitää myös muistaa, että Viking Linella on muitakin laivoja liikenteessä, emmekä voi viedä kaikkia työntekijöitä. Heitä pitää jakaa tasaisesti eri laivoihin. Tällä samalla linjalla ajaa myös esimerkiksi M/s Viking Grace, joka on myös suuri laiva.

Archipelago Spa & Wellness

M/s Viking Glorylla panostetaan vahvasti terveyteen ja hyvinvointiin liittyviin palveluihin. Aluksen spa-paratiisista löytyy kaksi poreallasta, relax-allas, lumiluola ja useita saunoja, kuten höyrysauna ja panoraamasauna merinäköalalla. M/s Viking Glorysta löytyy myös joogasali ja kuntosali.

Spa:n puitteet ovat hulppeat ja monet matkustajat käyvät kurkkimassa ovelta uusia tiloja. Spa-osaston tiskillä on läpi neitsytristeilyn paljon väkeä ja kylpylään asiakkaat otetaan varausten perusteella. Kylpeä voi kahden tunnin ajan.

Kosmetologi **Katarina Söderlund** on parhaillaan toivottamassa uusia kylpijöitä tervetulleeksi ja järjestelee hyllyihin uusia pyyheliinoja. Kaiken kiireen keskellä hän ehtii lyhyesti selostaa osastosta.

– Meitä työskentelee spa-osastolla neljä ihmistä: yksi spa-vastaava ja kaksi kosmetologia ja yksi hieroja. Tarvittaessa saamme apua myös ravintolapuolelta, Katarina kertoo.

Millainen on hänen mielestään Gloryn spa?

– Melko suuri, sanoisin. Allasosastolta löytyy esimerkiksi kaksi poreammetta, panoraamasauna (unisex) ja höyrysauna sekä lumiluola, josta löytyy lunta ja jäätä.

Hoitohuoneita on kaksi: toinen on yhden hengen ja toiseen mahtuu kaksi asiakasta. Kuinka paljon matkustajat käyttävät laivalla kosmetologin ja hierojan palveluita?

– Hyvin paljon. Monet varaavat käsittelyn jo ennen reissua, eli varauskirjassamme on hyvin buukkauksia. Erilaiset hoidot ovat hyvin suosittuja, Katarina kertoo. »

Myymäläpäällikkö Kim Lindström

Myymäläpäällikkö Anna Lahti

Katarinalla on kosmetologin, hierojan ja jalkahoitajan koulutus.

– Aloitin työt vuonna 2015 Gracen spa-osastolla. Olen työskennellyt myös Gabriellassa.

Hän käy Glorylla töissä Korsnäsista, joka sijaitsee noin 50 kilometriä Vaasasta.

Shopping World – ostosmaailma

M/s Viking Gloryn Shopping Wolrd, eli ostosmaailma on valtava ja avara. Aluksen sisustuksessa on inspiraatiota saaristosta, myös laivan tax-free-myymälässä.

– Erilaiset aistit ja miljöö on mietitty tarkkaan myymälän rakentamisessa. Valot ja värit – tunnelma – voivat vaihdella eri myymälöissä eri vuorokauden aikaan, myymäläpäällikkö **Kim Lindström** selostaa.

– Myymälän rakentamiseen on käytetty paljon valoja ja ääniä. Vaikka myymälän kävelisi monta kertaa risteilyn aikana läpi, voi olla tunnelma että kävelee joka kerta uuteen kauppaan.

Myymäläpäällikkö Kim Lindströmin mukaan Glorylla on myös oma erikoisuutensa.

– Jokaisesta ravintolasta löytyy oma myymälänsä (shop-in-shop). Myös iso tax-free myymälä on rakennettu siten, että siellä on ikään kuin shop-in-shop tunnelma.

Tax-feehen sisääntultaessa vastassa on ensimmäisenä parfyymiosasto, jossa on hieman tummempi, tyylikkäämpi sävy. Seuraavaksi on vuorossa muoti, jossa on hieman valoisampaa. Niiden jälkeen esillä on alhokoholi, tupakka ja makeiset sekä lelut.

– M/s Viking Gloryn - ja sen tax-free-myymälän - sisustuksen on suunnitellut ruotsalainen arkkitehtitoimisto **Koncept Stockholm**. Myymälän rakentamisesta vastaa suomalainen **Piantek Oy**, myymälässä parhaillaan asiakkaita palveleva myymäläpäällikkö **Anna Lahti** ehtii pikaisesti kertoa.

Millaista palautetta ensimmäisellä risteilyllä olleet matkustajat ovat antaneet tiloista?

– Kun ihmiset tulevat sisään myymälään, he ovat ihan ”wow”, tämä on mieletön! Myös viinikellari on saanut paljon positiivista palautetta, Lahti hymyilee.

Gloryn myymälästä löytyy iso baaritiski.

– Tämä on *Patrón Tequilan* ja *Bacardin* omistama baaritiski, jota kutsutaan shopping host-baaritiskiksi. Sen ääressä järjestetään erilaisia maistiaisia ja tapahtumia.

Myymälä ei ole vain siis paikka, josta käydään ostamassa tuotteita, vaan siellä voi myös viettää aikaa.

– Juuri näin. Teemme drinkkejä ja meillä on viininmaistiaisia ja juustomaistajaisia. Erilaisia tilaisuuksia räätälöidään kyydissä olevan asiakaskunnan mukaan, myymäläpäällikkö Anna Lahti selostaa.

Myymälästä löytyy lisäksi **Remy Martinin** rakennuttama ja sponsoroima konjakkitiski, jonka ääressä voi maistella erilaisia konjakkeja.

Mitkä alkoholit käyvät tänä päivänä kaupaksi ruotsinlaivalla?

– Alkoholipuolella myydyin kategoria on viinit, mutta viskin, rommin ja ginin suosio on kasvussa.

Kobba – kultaa ja kimallusta bistrossa sekä henkeä salpaavat merimaisemat

Bistrohenkinen ravintola Kobba tarjoaa sisustukseltaan kultaa ja kimallusta sekä pyöreitä muotoja. Ravintolasalin katossa on aaltoilevia lamppuja ja tummia peilipintoja, jotka heijastavat valon juhlavasti. Cateringspecialist **Albert Amper** esittelee puitteita parhaillaan ravintolassa oleville asiakkaille.

Cateringspecialist Albert Amper ja työparinsa Nina Okko Fyreniin johtavissa portaissa.

Cateringbiträde Marjo Heikkinen

– Tämä on makea, hienosti suunniteltu ja erilainen ravintola. Ravintolasalissa ikkunat ulottuvat lattiasta kattoon. Bistro on suunniteltu siten, että jokaisesta tuolista näkee merimaiseman – ja Itämeren, Amper viittilöi.

– Bistron tyyli ja ruoat seuraavat skandinaavista makumaailmaa. Olemme poikenneet Glorylla hieman vanhasta vanhasta konseptista ruoissa, eli enää ei ole perinteinen: alkuruoka, pääruoka, jälkiruoka, vaan annokset ovat joko kylmiä tai lämpimiä sekä jälkiruokia. Annoksista valitaan joko iso tai pieni annos, asia on yksinkertainen.

Heti Kobbaan sisään tultaessa vastassa on iso baari.

– Ideana on, että voi nauttia tässä baaritiskin ääressä ehkä aperiivin ennen kuin siirrytään ruokailemaan, Amper antaa vinkin.

Fyren

Kobbasta löytyy myös erikoiset kierreportaat, joita pitkin on mahdollista nousta vielä ylemmäksi laivalla. Mitä löytyy portaiden yläpäästä? Siellä sijaitsee Gloryn erikoisuus, Fyren. Pyöreästä tilasta löytyy lasitettu, pyörivä suuri pöytä, jonka ääreltä ikkunasta avautuu laaja panoraama suoraan Itämerelle. Fyren on varattavissa enintään 12 hengen aamiaista tai päivällistä varten. Kabinetissa voi myös järjestää tyylikkään cocktailtilaisuuden enintään 30 hengen ryhmälle.

Lomautusaika hyödyksi: Heikkinen opiskeli laivakokiksi

Kierreportaiden alapäässä Kobba-ravintolassa imuroi hotellipuolen talousapulainen (cateringbiträde) **Marjo Heikkinen**. Tummanvihreä kaunis matto on uusi ja siitä irtoaa nukkaa. Heikkisen päästä putoilevat hikikarpalot, kun hän imuroi bistron mattoa työparinsa kanssa. Aikaa ei ole hukattavaksi, sillä Heikkisen puhelin soi ja pitää lähteä viemään lastensänkyä.

– Tämä on ensimmäinen laivan neitsytmatka, jolla olen ollut mukana. Laivatyöt olen aloittanut jo 1990 *M/s Cinderellalla*, hän pystyy puhisemaan imuroinnin ohessa.

Heikkinen jäi lomalle maaliskuussa 2020. Hänen oli tarkoitus mennä katsomaan tytärtään Australiaan, mutta koronapandemia muutti kaiken. Lomasta olisi mennyt kaksi viikkoa karanteenissa hotellissa, joten loma jäi tekemättä ja jatkui sitten lomautuksella huhtikuussa.

Heikkinen sai kipinän työkavereidensa, **Anne Vuorijärven** sekä **Bettina Isbergin**, ansiosta lähteä opiskelemaan. Heikkinen aloitti syksyllä 2020 aikuisopinnot Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa (Ekami).

– Opinnoissa vierähti koronapandemian aika eli 1,5 vuotta. Koulutuksen johdosta sain talousapulaisen sekä laivakokin paperit, Heikkinen kertoo.

Opintojensa aikana Heikkinen oli työharjoittelussa kahdella rahtilaivalla, *M/s Finnhawkilla* sekä *M/s Finnbreezellä*.

– Tein myös annosruokien harjoittelua *M/s Silja Serenadella*. Harjoittelut olivat todella antoisia ja korona-aika tuli hyvin käytettyä hyödyksi, Heikkinen on opintoihinsa erittäin tyytyväinen.

Marjo Heikkinen käy M/s Viking Glorylla töissä Kotkasta. Glorylla hänen työnsä pitää sisällään laivan ylläpitosiivousta matkan aikana.

– Tällä hetkellä työskentelen päivävuorossa, mutta myös vaihtelevasti yövuorossa. Tulevaisuudessa joka viides työviikko on yövuorossa spa-osastolla siivousta sekä komentosillan siivousta.

Talousapulaisten työnkuva on monipuolinen.

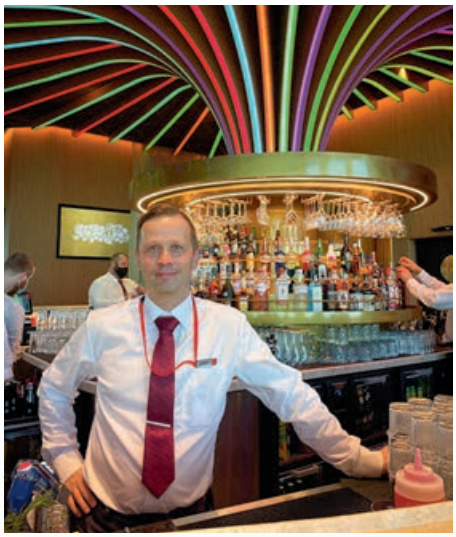
– Tarvittaessa toimitamme matkustajille myös vessapaperia, pyyhkeitä ynnä muuta.

M/s Viking Glorylla työskentelee noin 20 hyttisiivoojaa (cateringvärd) plus ”hotellilogistikot”.

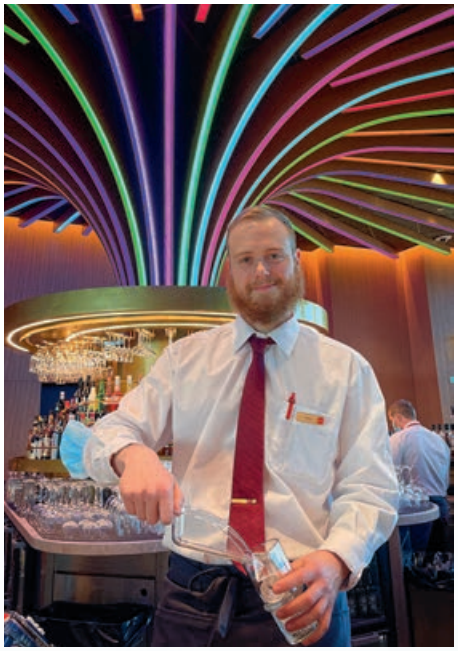
– Hyttiemännät/ ja -isännät huolehtivat matkustajahyteistä käytetyt lakanat ja roskat pois, suorittavat henkilökuntahyttien vaihtosiivouksia, suursiivouksia plus muita erikoistöitä, ottavat vastaan matkustajia sekä toimittavat mahdollisia lisätavaroita hytteihin (tyynyt, pyyhkeet ynnä muuta) sekä valvovat rantasiivouksen laatua, Heikkinen kuvailee matkustaja-autolautalla töitä hotelliosastolla.

Vista Room kutsuu myös päiväkerhoon

Vista Room on M/s Viking Gloryn yökerho, paitsi että se ei ole perinteinen yökerho vaan koko päivän auki oleva tila, jossa voi viettää aikaa siis aamusta lähtien aina yöhön saakka. »



Cateringvärd Ilkka Kulmala



Baarimestari Oskar Lindberg.

Algoth's baarissa on rauhallinen tunnelma, mutta hyvin asiakkaita. Salakapakan emäntä Riikka Koivisto tuntee tarinat drinkkien takana.

– Vista Room muistuttaa tilaltaan klubia, kuten muillakin laivoilla, mutta tila on ehkä hieman rauhallisempi kuin perinteinen yökerho. Sävyt ovat rauhallisia ja Vistasta aukeavat suuret, koko seinän korkuiset ikkunat merelle, jotka tuovat valoa sisälle laivaan.

– Vistaan ovat kaikki tervetulleita ja tämä on perheystävällinen paikka, baarimestari **Oskar Lindberg** kertoo.

– Pyrimme pois ajattelusta, jossa klubi on kiinni päivän ja avautuu vasta kahdeksalta illalla. Pyrimme pois tarkoista kellonajoista, jolloin asiakkaiden on mentävä aina määrättyyn ravintolaan, hän kertoo.

– Käytämme aluksen tiloja hyödyksi siis koko risteilymatkan ajan. Vista on avoinna myös päivällä, jolloin Vistan avarat ikkunat ja tunnelma sopivat hyvin esimerkiksi perheille. Vistassa voi käydä siis myös kahvilla.

Vistan sisustus on olohuonemainen ja siinä on pehmeitä sävyjä.

– Aluksen sisustuksesta löytyy paljon puuta. Se on luonnollista ja antaa mukavan, lämpimän vaikutelman. Suuret panoraamaikkunat tuovat valoa klubiin koko päivän, sikäli voi sanoa, että Vista on päiväkero perinteisen yökerhon sijaan, Oskar naurahtaa.

Vistan takaosasta löytyy lounge, jossa voi laulaa esimerkiksi karaokea ja se on hieman pidempään avoinna kuin klubi.

Oskarin työkaveri, cateringvärd **Ilkka Kulmala** on tyytyväinen M/s Viking Gloryn liikkeellelähdöstä ja uudesta työpaikastaan.

– Asun Turussa. Ennen Glorya olin töissä M/s Viking Gracella, joka on iltalaiva. Aluksella on kova meno heti Turun satamasta lähdettyä, kun baari aukeaa. Täällä Glorylla on hieman rauhallisempi meno, kun alus lähtee Turusta aamulla kohti Tukholmaa.

Mutta ei Glorykaan täysin huopatossutehdas ole. Ilkka kertoo, että kun hän saapui aamusta työpisteelleen, oli neitsytristeilyllä Vistassa vastassa paljon bingonpelaajia.

– Kaikki paikat olivat täynnä ja bingoajakin istui tuossa baaritiskilläkin, hän kertoo pelin menestyksestä.

Päivän käännyttyä iltaa kohti Vista muuntautuu yökerhoksi, jolloin siellä alkaa hieman vauhdikkaampi meno. Pienet tömssyt voi käydä nauttimassa sitä ennen vaikka Vistan takahuoneessa sijaitsevassa Algoth's-nimisessä salakapakassa.

Algoth's – pirtukeisarin jalanjäljillä

Algoth's-baarin intiimi ja rauhallinen tunnelma laittaa matkustajan heittäytymään sohvalle ja katselemaan merimaisemia. Ajatukset virtaavat. Mieli lepää. Baaritiskiltä, joka on matalalla tasolla kuten olohuoneen pöytä, voi ostaa ja nautiskella mieleisensä juoman kuin omasta kirjahyllystään.

Baarin akustiikka on rauhallinen. Matkustajia järjestely tuntuu miellyttävän ja salakapakassa istuu väkeä pitkänkin tovin ihaillen merimaisemia ja nautiskellen rauhassa baarin antimia.

– Algoth's on erikoistunut nimensä mukaisesti erilaisiin jaloviinoihin, salakapakan emäntä esittäytyvä, baarimestari **Riikka Koivisto** kertoo.

Onko jaloviina käynyt kaupaksi ensimmäisessä aamulähdössä?

– Kauppa on käynyt ihan kivasti. Olen tehnyt klassikkodrinkkejä, joita olen twistannut hieman kotimaisella jaloviinalla. Asiakkaita on siis riittänyt. En muista toista työpäivää, että olisin jutellut näin paljon - ja päivä ei ole vielä edes puolessa välissä, Koivisto naurahtaa.

Algoth's -baarissa baarimestarin kanssa juttelu on olennainen osa konseptia. Baaritiskin ääreen istutaan kuin Lyydian lepotuoliin, jonka jälkeen voi keskustella vaikkapa drinkeistä baarimikon kanssa. Koiviston ääni on pehmeä ja rauhallinen. Häneltä ei juttu lopu kesken – ja hän osaa mitä taitavimmin keskustella asiakkaiden kanssa.

– Suu vaahdossa olen täällä paapattanut menemään, mutta onneksi en ole mikään tuppisuu, hän nauraa.

– Tämä työni tuntuu erittäin kivalta, kun vielä kaikkien juomien takana on joku tari-

Kokki Marjo Siro

na. Kapakka on nimetty pirtukeisari **Algoth Niskan** mukaan, josta vasta löytyykin jutunjuurta.

– En osaa sanoin kuvailla, kuinka hienoa on, että pääsee olemaan osata tällaista työtä. Tämä on aivan erilaista kuin aiempi ravintolatyöni, Koivisto myhäilee.

Kapakan tiskillä on parhaillaan kaksi asiasta, jotka keskustelevat pitkään ja leppoisasti Koiviston kanssa. Tiskillä viihdytään pitkään.

– Otin ensin jaloviinalla kuorrutetun *Hevosen potku* -nimisen drinkin ja nyt nautiskelen olutta, asiakas rouvineen kertoo.

– *Hevosen potku* oli muuten hyvä, suosittelen sitä kaikille.

Salakapakasta löytyy myös drinkkejä nimeltään: *Kreivin aikaan* ja *Pikaviesti*, jossa taustalla on tarina kieltolain ajasta, jolloin tehtiin pikaviestejä. Tarinan mukaan, kun kuplajuomaan sekoittaa mukaan hieman vahvempaa alkoholia, niin lopputulos on nopea.

– Tymähtää päähän, mistä juontaa nimitys pikaviesti, Koivisto selostaa.

Algoth's-baarissa työskentely vaatii asiantuntemusta.

– Opiskelen tällä hetkellä baarimestariksi. Tein viime keväänä kouluun tehtävän Algoth Niskasta, salakuljetuksesta, Koivisto kertoo.

– Koulussa olemme käyneet läpi drinkkihistoriaa. Se on kaikkien listalla olevien klassikkodrinkkien takana sama. "Juomat" vain twistatataan Algoth'sissa kotimaisella jaloviinalla, Koivisto selostaa.

– Se, mitä olen itse joutunut opiskelemaan, on ollut etsiä suomalaiset tarinat drinkkien takaa.

Miten Riikka Koivisto päätyi sitten Glorylle salakapakan emännäksi?

– Synnyin Pohjanmaalla, tein kurvin Ahvenanmaalle ja M/s Viking Rosellaan ja nyt olen Glorylla.

The Buffet tarjoaa myös vegaanisia vaihtoehtoja

Hyvä ja runsas ruoka on ruotsinristeilyn pääkohokohtia. Seisova pöytä löytyy *The Buffetista*, jossa keittiöhenkilökunnalla on kiire laivan ensimmäisellä risteilyllä. Kuinka työ on lähtenyt käyntiin?

– Todella hyvin on saatu kaikki asiat toimimaan, ei ole ainakaan mitään sellaista, mikä näkyisi asiakkaille asti, kylmän puolen kokki **Heidi Eerola** kertoo työnsä ääressä asetellessaan mätejä tarjoiluastioihin.

Asiakkaat kehuvat kokeille ruokia linjastojen ohi kävellessään.

– Linjastoilta löytyy kahdet kalat, kahdet lämpöiset ruoat, äyriäispöytä ja jälkiruokapöytää löytyy kahdet linjat, samoin lämmintä sekä kasvista, kertoo puolestaan kokki **Marjo Siro**.

– Ihmiset tekevät täällä todella innokkaasti töitä. Provianttitilat ovat hyvät. Kaikki on saatu hienosti sujumaan.

Mimmi's – rento bistro ilman pöytävarauksia

Buffetin vieressä samoissa tiloissa sijaitsee *Mimmi's*-ravintola. Se on saanut nimensä naispuoliselta ammattilaismerimieheltä Wilhemina "Mimmi" Widbomilta, joka mm. kiersi Kap Hornin 1900-luvun alkupuolella kahdeksan kertaa.

Kokki **Emil Karlsson** työskentelee buffetin ja Mimmi's ravintolan specialistina, eli vastaavana kokkina.

– Buffetissa työskentelee kolme kokkia ja meitä on töissä Mimmi's-keittiössä kaksi plus luukku, joka hoitaa bongit.

Mimmi's-ravintolassa tilaukset tehdään suoraan tiskiltä, eikä pöytävarauksia tarvita. Tunnelma on mutkaton ja rento. Bistrosta voi tilata vaikkapa hampurilaisen, salaatin tai tuoretta kalaa.

– Paljon on hommia ollut. Ensimmäisen kattauksen jälkeen kaikki selkeni ja nyt mennään täysillä, kokki Emil Karlssonilla on pilke silmäkulmassa.

Toista kattausta kohti mennessä kaikki on siis kunnossa.

– Ei muuta kuin annetaan palaa, hän nauraa.

Langh Shipin M/s Laura, M/s Marjatta ja M/s Hjördis kuljettavat Outokummun terästä Torniosta Hollannin Terneuzeniin

Langh Shipin M/s Laura–laiva kuljettaa teräsrullia Outokummun terästehtaalta Torniosta Hollannin Terneuzeniin Outokummun toiselle tehtaalle. Paluumatkalla Suomeen tuodaan rautaromua esimerkiksi Dordrechtistä.

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU** KUVAT **LAURA-LAIVAN MIEHISTÖ**

Langh Ship-varustamon M/s Laura-laiva kuljettaa Torniosta, Outokummun tehtaalta rautarullia Hollannin Terneuzeniin. Paluulastina laiva tuo Suomeen rautaromua, jota otetaan kyytiin Rotterdamin vieressä sijaitsevasta Dorthdrechtistä.

– Talviolosuhteissa merimatka Torniosta Rotterdamiin kestää noin viisi päivää. Kun lähdemme tänään tiistaina liikkeelle, olemme sunnuntaina Rotterdamissa, päällikkö **Niklas Holmberg** kertoo.

Aluksen aikataulun suunnittelussa on otettu huomioon mahdolliset viivästykset tai esimerkiksi jääolosuhteet.

– Melko hyvin olemme päässeet ajamaan aikataulussa viime vuodet, eli jäät eivät ole suuremmin viivästyttäneet liikennöintiämme.

Laivamatka on osa tuotantoprosessia

Outokummun Tornion terästehdas on Euroopan suurin ruostumattoman teräksen tuotantolaitos. Torniosta valmistuu vuosittain 1,6 miljoonaa tonnia ruostumatonta terästä. Jalostusketjun kaikki vaiheet tapahtuvat samalla tehtaalla. Valmiille teräkselle ei ole olemassa Torniossa välivarastoja, vaan tahtaalta valmistuvat teräsrullat ajetaan suoraan satamassa odottavaan laivaan. Outokummun logistiikka rakentuu siis laivauksen ympärille.

– Torniossa on oltava koko ajan laiva satamassa, koska rautarullille ei ole olemassa muita välivarastoja. Teräsrullat tulevat tehtaalta ulos kirjaimellisesti kuumana, eli jos niillä ei olisi tässä laiturissa laivaa vastaanottamassa rullia, tuotanto joudutaan pysäyttämään – ja se olisi täysi katastrofi, Laura-laivan päällikkö Niklas Holmberg selostaa laivan merkitystä logistiikkaketjun toiminnassa.

Tänä päivänä laivat toimivat siis tehtaiden liikkuvina välivarastoina.

– Tornion reitillä on kuusi linjalaivaa ja extralaivoja siitä syystä, että Tornion satamassa on aina laiva, johon Outokummun tehtaalta valmistuvia tuotteita voidaan suoraan lastata.

Outokumpu valmistaa maailman parasta rosteria

Kun rautarullat on lastattu Tornion satamasta laivan kyytiin, miehistö huolehtii merimatkan aikana ilmankosteudesta ja muista toiminnoista, että rullat säilyvät

Kuuntele juttu merimiesradiosta! ***smu.fi > Merimiesradio***
Merimiesradio on kuunneltavissa myös suoraan soundcloudissa:
www.soundcloud.com Hakusana: Merimiesradio

Päällikkö Niklas Holmberg vahdissa.

Langh Ship-varustamon M/s Laura-laiva kuljettaa Outokummun terästä Torniosta Hollannin Terneuzeniin

asianmukaisessa kunnossa matkan ajan ja ne saadaan jatkokäsittelyyn Terneuzenissa, jossa sijaitsee Outokummun jatkokäsittelylaitos.

– Teräsrullat menevät Terneuzenissa jatkokäsittelyyn, jonka jälkeen ne vasta jatkavat matkaansa ympäri maailmaa.

Outokumpu on Euroopan suurin terästehdas. Outokumpu omistaa tehtaita myös muun muassa Amerikassa ja Ruotsissa, eli on päällikkö Holmbergin mukaan merkittävä teräksenvalmistaja myös maailman mittapuulla. Teräksenvalmistajia löytyy myös muualta maailmasta ja Aasiasta, mutta niiden valmistama rosteri, eli ruostumaton teräs, ei ole yhtä laadukasta.

– Outokummusta lähtevät maailman parhaat teräslaadut. Se ykkösrosteri, joka maailmasta löytyy, valmistetaan Outokummun tehtaalla.

Dordrecthtista tuodaan rautaromua paluumatkalla Tornioon

Sen jälkeen kun Langh Ship-varustamon M/s Laura-laiva on jättänyt teräsrullat Hollannissa Terneuzeniin, se jatkaa matkaa Rotterdamin vieressä sijaitsevaan Dorthdrechtiin, josta se lastaa kyytiin rautaromua. Siitä valmistetaan puolestaan Torniossa terästä. Teräksen valmistus perustuu siis vahvasti raudan kierrätykseen.

– Se miksi Outokummun terästehdas puolestaan sijaitsee Suomessa, Torniossa, johtuu siitä, että tehtaan lähellä sijaitsee ferrokromikaivos (Elijärven kaivos). Kromi on yksi rosterin tärkeimmistä raaka-aineista, jonka saa ikään kuin ”omasta pihasta täältä”, Holmberg osaa hyvin selostaa.

Teräksen valmistamiseen tarvitaan myös muita ainesosia, kuten nikkeliä ynnä muita, joita saadaan puolestaan esimerkiksi rautaromusta, jota tuodaan Tornioon laivoilla. Romu on siis tärkeä osa tuotantoprosessia.

– On erittäin tärkeää, että laivaliikenne Tornioon siis pelaa, päällikkö Holmberg toteaa.

Langh Shipin M/s Laura, M/s Marjatta ja M/s Hjördis ajavat linjaliikennettä Tornioon

Langh Ship-varustamon kolme laivaa: M/s Marjatta, M/s Hjördis ja M/s Laura, liikennöivät Tornioon. Langhin lisäksi Tornioon ajaa linjaliikennettä kolme hollantilaista laivaa. Sen lisäksi tehtaalle ajaa pienempiä laivoja.

– Tornion satamassa oli vilkkaimpina viikkoina muistaakseni 25 laivakäyntiä per viikko. Suuri määrä, kun käynnit koskevat vain yhtä tehdasta. Tornion satamaan ajavat vain Outokummun tehtaan kuljetuksia hoitavat laivat.

Laura-laivalla on pituutta 120 metriä ja 18 metriä leveä. Syväys on täydessä lastissa 7,2 metriä.

– Aluksessa on kolme ruumaa. Alus on päällikkö Holmbergin mukaan pienen konttifeederin näköinen.

Alus on tukevaa tekoa ja kulkee hyvin myös jäissä.

– Pääsemme suhteellisen pitkälle itse ja ilman jäänmurtajan apua. Mutta joka vuosi tulee yksi sama kohta – kova jäätalvi tai ei - jossa on vallit, ja siinä kaikki tarvitsevat jäänmurtajan apua. Yksi sellainen paikka on Kemi ykkösen kohdalla ja siitä ylöspäin. Kemi-Tornion väyläristeys, josta ei kukaan tule ilman murtajan apua läpi.

Teräsrullat kulkevat Langh Shipin laivoissa kehdoissa.

– Teräsrullat tulevat sellaisiin kasetteihin, jotka kiinnitetään konttipaikkoihin. Ne ovat nelikymppisen kontin pohjan kokoisia kehtoja ja kasetteja, joissa on kouruja, joihin rautarulla nostetaan lepäämään ja sidotaan kiinni. Rautarullia tulee neljä per kasetti. Yksi rautarulla painaa noin 15 tonnia, mutta on myös paljon painavampia ja kevyempiä rullia. ⚓

Rotterdamin satama on iso. Satama-alueella sijaitsee useita terminaaleja ja tehtaita.

Outokummun teräsrullia kuljettavien alusten luotsipaikka sijaitsee hieman Terneuzenin ulkopuolella. Luotsipaikalta kestää purjehtia vielä kanavaa pitkin 4–6 tuntia, että ollaan perillä Outokummun jalostamolla.

– Riippuu ruuhkasta, kauanko matka vie aikaa. Rotterdamissa voi olla paljon laivaliikennettä ja siitä johtuen paikalliset luotsit opastavat aluksen satamaan.

Rahtilaivalla pärjäävät oma-aloitteiset ja itsenäiset ihmiset

Pursimies Rain ja yliperämies Michael viihtynyt hyvin Langh Ship-varustamon M/s Lauralla. Rahtilaivatyö soveltuu heidän mielestään oma-aloitteisille ja itsenäisille ihmisille.

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU** KUVAT **LAURA-LAIVAN MIEHISTÖ**

Menneenä talvena satoi paljon lunta. Se tiesi paljon kansitöitä Torniosta teräsrullia kuljettavan rahtilaivan miehistölle.

– Pidimme karvelit ja luukut puhtaina, ettei lunta tullut niskaan.

M/s Lauran kansiluukut toimivat hydrauliikkasysteemillä.

– Varmistimme, että luukut toimivat ja ettei niiden välissä ole lunta ja jäätä. Pidimme myös huolta siitä, että kaikkien on turvallista liikkua laivalla, pursimies **Rain** ja yliperämies **Michael** kuvailevat talvitöitä.

Jäitä pakkaa, jäitä hakkaa

M/s Lauralla on yhdeksän hengen vakituinen miehistö. Aluksella on myös aina välillä harjoittelijoita. Kannella työskentelee pursimies ja kaksi puolimatruusia. Talvi ei ole rahtilaivalla mitään lonkanheittoa, vaan raskasta merimiestyötä. Jäitä hakataan aluksesta irti käsivoimin.

– Koitamme ajaa laivaa talvipakkasilla niin rauhallisesti kuin pystymme, mutta jos tuulet ovat vastaisia, niin vettä voi roiskua melko paljon laivan kannelle, jolloin se jäätyy.

– Silloin ei auta, kuin tarttua työvälineisiin ja alkaa kilkutella jäitä pois, pursimies Rain kertoo.

Jäiden hakkaaminen vaatii voimia ja kestävyyttä. Joskus urakka vie useammankin tunnin. Minkälainen ihminen pärjää rahtilaivatyössä?

– Henkilön pitää olla aika itsenäinen. Hänellä pitää olla silmät auki ja katsottava, mitä ympärillä tapahtuu. Töitä pitää pystyä suunnittelemaan myös itse, eikä siten että joku on aina kertomassa, että mitä pitää tehdä, pursimies Rain tuumii.

Langh Ship-varustamon Laura-laivan pursimies Rain ja yliperämies Michael pitävät merityöstä. Työ rahtilaivalla on vaihtelevaa ja haastavaa. Merimieheltä vaaditaan omatoimisuutta ja töitä saa tehdä itsenäisesti. Laura-laiva kuljettaa Outokummun teräsrullia Torniosta Hollannin Terneuzeniin. Lopputalvesta Torniossa on vielä paljon lunta, kun Hollannissa tulppaanit jo kukkivat. Maissa voi piipahtaa vahdin jälkeen fillaroimassa.

– Oma-aloitteisuutta arvostetaan kyllä. Henkilön pitää pystyä työskentelemään itsenäisesti, ettei tarvitse olla aina valvovat silmät niskan takana kyttäämässä, yliperämies Michael puolestaan painottaa.

Neljän viikon törnin aikana käydään kaksi kertaa Hollannissa

Pursimies Rain ja yliperämies Michael viihtyvät rahtilaivatyössä.

– Työ on vaihtelevaa ja omalla tavallaan haastavaakin. Pidemmät vapaat törnin jälkeen ovat plussa, yliperämies Michael toteaa.

Samaa mieltä on pursimies Rain.

– 1:1-vuorottelu on hyvä: töissä saa tehdä töitä täysillä ja kotona saa olla rauhassa lomalla.

Törni, eli työjakso kestää neljä viikkoa, jonka jälkeen on saman verran vapaata.

– M/s Laura-laiva on linjalaiva. Neljän viikon törnin aikana ehdimme käydä kaksi kertaa Torniosta Hollannissa.

Rain on työskennellyt merimiehenä yli 10 vuotta ja yliperämies Michael on purjehtinut päätoimisesti seitsemän–kahdeksan vuotta merikoulusta valmistumisensa jälkeen.

Tornion ja Hollannin väliä ajavalla laivalla on mukava työskennellä.

– Tälläkin linjalla on satamapysähdykset, mutta emme aja ihan niin niin minuuttiaikataulun mukaan kuin joillakin muilla laivoilla.

Torniossa isot lumikasat, Hollannissa tulppaanit kukkivat

Miehistön maissakäynnit jäivät koronapandemian aikaan vähiin – ja jopa täysin väliin.

– Emme käyneet edes Tornion päässä maissa koronapandemian aikana, miehet kertovat.

– Laivalla seurattiin ja noudatettiin viisusti rajoituksia ja pidimme turvallisuudesta sekä hygieniasta tarkkaan huolta. Rajoitusten purku helmikuun lopussa on tuonut laivatyöhön kaivattua vaihtelua.

– Viime viikonloppuna oli ensimmäistä kertaa pitkästä aikaa mahdollista käydä hieman kaupungilla. Kävimme Tornion päässä keilaamassa.

Torniossa oli vielä suuret lumikinokset, mutta Hollannissa alkaa olla jo kevään merkit ilmassa.

– Ennen koronapandemiaa kävimme vahdin jälkeen Hollannissa maissa. Se on hieno maa esimerkiksi ajaa esimerkiksi fillarilla. Ihan erilainen paikka kuin Tornio, pursimies Rain vertailee.

– Torniossa on vielä isot lumikasat, mutta Hollannissa kukkivat tulppaanit ja on vihreää. Koronarajoituksia puretaan ja mennään jälleen parempaan suuntaan: kevät tulee, hän odottaa iloisena. ⚓

Sami puskee Sisulla eteenpäin

TEKSTI **SAANA LAMMINSIVU** KUVAT **SISUN MIEHISTÖ**

Kauppalaivat tarvitsevat talvella Suomen satamiin liikennöidäkseen jäänmurtajan avustusta. Jäänmurtajien on pysyttävä ajossa, ja niiden miehistön hyvässä kunnossa. Jäänmurtajien taloushenkilökunta pitää huolen siitä, että miehistöllä on tarjolla aluksella ruokaa ympäri vuorokauden ja laivan tilat ovat puhtaat. Koronapandemian aikana siisteyteen on kiinnitetty entistä enemmän huomiota.

Arctia-varustamon jäänmurtaja Sisun kokkistuertti **Sami Kettusen** herätyskello soi ennen kukonlaulua; eli neljää aamulla.

– Herään ja kömmin kohti messiä. Otan kahvikupposen ja alan valmistella miehistölle aamupalaa, Kettunen aloittaa.

Murtajat avustavat laivoja etenkin öisin

Aamupala on katettu valmiiksi puoli kuudesta alkaen. Tuolloin aamun ensimmäiset – tai yön viimeiset – syöjät saapuvat pöytään.

– Jäänmurtajat avustavat aluksia yleensä juuri öisin ja päivät ollaan parkissa. Jäänmurtajan komentosillalla työskennellään läpi yön. Monien työvuoro päättyy aamun valjetessa, jolloin miehistöä saapuu vielä aamiaiselle ennen lepoa.

Kokkistuertti Kettunen pitää yllä jäänmurtajan ruokalaa 12 tuntia vuorokaudessa. Hänen työparinaan keittiössä on kokki. Jäänmurtajan yleisestä siisteydestä pitää huolta talousapulainen, joka työskentelee kerroksissa, eli huolehtii laivan käytävistä, hyteistä sekä yleisistä tiloista.

– Jäänmurtajilla on pidetty aina hyvää huolta aluksen siisteydestä ja yleisestä puhtaudesta, mutta nyt korona-aikana vielä korostetummin. Laivalle ei ole otettu ylimääräisiä vieraita. Miehistön terveys ja hyvinvointi ovat tärkeitä, sillä jäänmurtajia tarvitaan ja niiden on liikennöitävä koko talvikauden ajan.

Laiva ei nuku milloinkaan

Aamiainen on tarjolla puoli seitsemään, jonka jälkeen keittiöhenkilökunta alkaa valmistella lounasta. Se tarjotaan puoli kahdeltatoista. Pillit laitetaan pussiin puoli yhdeltä, jonka jälkeen keittiöhenkilökunta alkaa valmistella päivällistä.

– Illan viimeinen kattaus on valmiina puoli kuudelta, keittiössä antimet ovat valmiina.

Kansi- ja koneosaston työvuorot kestävät aluksella 12 tuntia ajokauden aikana, kuten myös taloushenkilökunnalla.

– Jäänmurtajalla joka paikka on koko ajan miehitetty, paitsi keittiö yöllä. Teemme messiin illaksi ja yöksi valmiiksi välipaloja, leipiä ynnä muita, joita miehistö voi käydä itse tekemässä ja hakemassa sieltä yön aikana.

Jäänmurtaja Sisulla työskentelee tällä hetkellä 23 hengen miehistö. Ylimääräisenä on yksi perämiesharjoittelija. On tärkeää, että jäänmurtajilla työskentelyyn koulutetaan uusia osaajia.

Murtaja käy vain 10 päivän välein satamassa

Jäänmurtajat käyvät satamissa vain 10 päivän välein ottamassa täydennystä, jättämässä roskat maihin, bunkraamassa sekä vaihtamassa porukkaa.

– Satamassa ollaan noin kahdeksan tuntia, jonka jälkeen lähdetään taas liikenteeseen.

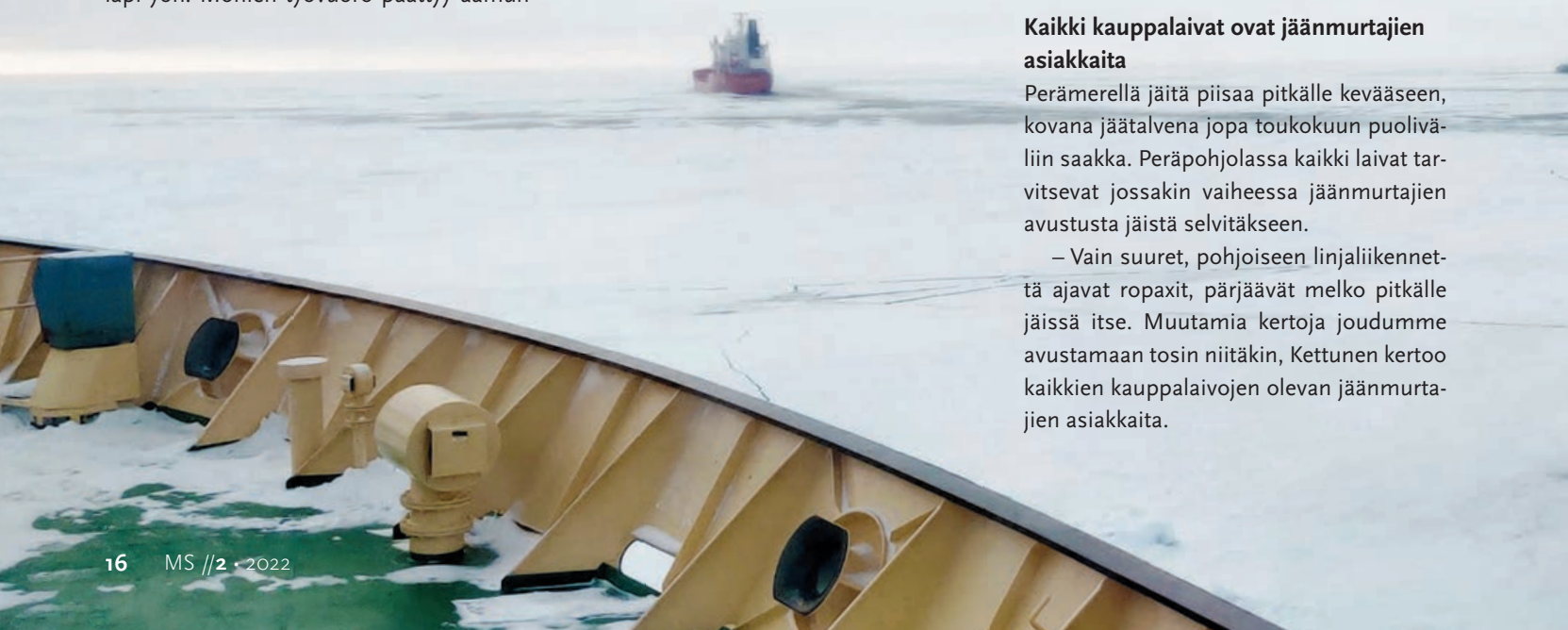
– Viimeksi olimme vaihdossa Kokkolassa ja seuraavaksi menemme Ouluun. Sitä seuraavasta satamasta ei sitten tiedä. Kaikki rannikkokaupungit, joissa avustamme, ovat mahdollisia vaihtopaikkoja, Kettunen selostaa.

Kuluneena kautena Sisu on avustanut laivoja Kokkolassa, Raahessa, Oulussa, Kemissä ja Torniossa.

Kaikki kauppalaivat ovat jäänmurtajien asiakkaita

Perämerellä jäitä piisaa pitkälle kevääseen, kovana jäätalvena jopa toukokuun puoliväliin saakka. Peräpohjolassa kaikki laivat tarvitsevat jossakin vaiheessa jäänmurtajien avustusta jäistä selvitäkseen.

– Vain suuret, pohjoiseen linjaliikennettä ajavat ropaxit, pärjäävät melko pitkälle jäissä itse. Muutamia kertoja joudumme avustamaan tosin niitäkin, Kettunen kertoo kaikkien kauppalaivojen olevan jäänmurtajien asiakkaita.



Kokkistuertti Sami Kettusen törni, eli työvuoro kestää 20 päivää putkeen, jonka jälkeen on 10 päivää vapaata.

– Sisulla olen työskennellyt 3,5 vuotta. Sitä ennen olin kolme vuotta Arctia-varustamon jäänmurtaja Polariksella.

Suomi tarvitsee jäänmurtajia. Suomella on oltava omia jäänmurtajia.

– Jos täältä pohjoisesta ajettavat kuljetukset siirrettäisiin maanteille, tarvittaisiin siihen monta, monta rekkaa, kokkistuertti Kettunen kalkuloi.

– Mutta se ei kannata. Merikuljetukset ovat huomattavasti turvallisemmat ja taloudellisemmat sekä ympäristöä säästävämmät kuin maantiekuljetukset. ⚓

Kuuntele Sami Kettusen haastattelu Merimiesradiosta ***smu.fi > Merimiesradio***

Merimiesradio on kuunneltavissa myös suoraan soundcloudissa: ***www.soundcloud.com Hakusana: Merimiesradio***

Seitsemän murtajaa avustustöissä

SUOMEN JÄÄTALVI on ollut jälleen pitkä ja kova. Jäänmurtajille tulee tänäkin vuonna avustuspäiviä puoli vuotta. Kauden ensimmäinen jäänmurtaja, Otso, lähti Katajanokalta kohti Perämerta 3.12.2021. Sen jälkeen jäänmurtoon lähtivät perinteiset murtajat Kontio, Urho ja Polaris. Sisu irrotti köydet Katajanokalta vuoden ensimmäisenä päivänä, eli 1.1.2022.

– Kävimme hieman Suomenlahdella tuuraamassa jäänmurtaja Voimaa, Sisun kokkistuertti Sami Kettunen kertoilee.

Kauppalaivat tarvitsevat jäänmurtaja-apua siis myös Suomenlahdella. Jäänmurtaja Voima lähti jäänmurtoon Haminan ja Kotkan edustalle tammikuussa.

Monitoimimurtaja Nordica irrotti puolestaan köydet Kotkassa 21. helmikuuta. Kuluneen kauden aikana kaikkiaan seitsemän Arctia-varustamon jäänmurtajaa on avustanut laivoja Suomen satamiin.

Kokkistuertista konemestariksi

– OLEN KEITTÄNYT YLI 20 VUOTTA ja nyt heräsi idea, että pitäisi vaihtaa alaa ja tehdä jotain uutta, jäänmurtaja Sisun kokkistuertti Sami Kettunen kertoo.

En halunnut mereltä pois, mutta halusin vaihtaa osastoa.

– Ajattelin siirtyä konemaailmaan. Jossakin vaiheessa olisi tarkoitus valmistua sitten konemestariksi. Opiskelen töiden ohella, eli aika näyttää, kuinka nopeasti aikanaan valmistun.

Kettunen opiskelee konemestariksi Kotkassa, Ekamissa (Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto). Mistä kokkistuertti keksi hakea Kotkan merikouluun?

– Juttelin toisen konemestarin kanssa, että haluan työhöni uutta sisältöä. Hän ehdotti minulle, että vaihtaisin osastoa konepuolelle. Innostuin ajatuksesta heti.

– Tutkin hieman netin kautta asiaa ja otin yhteyttä Ekamiin, että miten homma onnistuisi. Sen jälkeen laitoin jatkuvan haun kautta hakemuksen kouluun sisään.

Kettunen hyväksyttiin viime keväänä opiskelijaksi kouluun.

– Seuraavaksi juttelin asiasta varustamon kanssa, joka näytti opinnoille töiden ohella vihreää valoa.

Toistaiseksi Kettusen opinnot ovat sujuneet hyvin.

– Pitkä tie on edessä, mutta mielenkiintoinen kyllä. Jos hyvin käy, minulla voisi olla kuuden vuoden päästä paperit kourassa.

– Joka toinen päivä olen mennyt täällä jäänmurtajalla töiden päätyttyä koneharjoitteluun. Illalla kymmenen maissa olen huomannut, että kello on jo paljon ja on aika lähteä nukkumaan, että ehdin aamulla neljäksi töihin.

– Tuleehan sitä pitkää ja raskasta päivää, mutta itse olen valinnut menoni. Ja kun yhtiö antaa mahdollisuuden opiskeluun, niin ilman muuta kouluttaudun, Sami Kettunen on merten tuleva moniammattilainen, jolla pysyy niin kauha kuin jakoavain kädessä.

Vaasalaisprofessori Hannu Piekkola:

Suomen oma LNG-laivasto olisi strategisesti järkevä ratkaisu

Strategisesti olisi järkevää, että Suomessakin olisi oma LNG-laivasto. Putkistolla voidaan kaasua siirtää terminaaleista eteenpäin. Maakaasu ja myös synteettinen kaasu ovat tulevaisuutta.

TEKSTI **JUHANI ARO** KUVA **GASUM LTD**

Venäjän aloittama sota Ukrainassa on asettanut Suomen ja koko Euroopan uusien energiaratkaisujen eteen. Eurooppa, eritoten Saksa, on riippuvainen Venäjältä tuotavasta maakaasusta. Kaasu virtaa Eurooppaan putkia pitkin. Myös Suomi aloitti maakaasun tuonnin Venäjältä vuonna 1974. Siitä lähtien maakaasua on tullut Suomeen keskeytyksettä ja häiriöttä.

Suomeen on tullut kaasua myös Baltiasta uudenkarheaa Balticconnector–putkea pitkin. LNG-kaasua tuodaan myös erityisillä tankkereilla. Maakaasun käyttö on kuitenkin vähentynyt koko ajan maassamme. Vähennys on ollut kymmenen viime vuoden aikana noin 10 % eli noin prosentin vuodessa. Asiantuntijat sanovat, että maakaasu olisi kuitenkin hyvä vaihtoehto vihreän siirtymän nopeuttamisessa. Se on kuitenkin uusiutumattomista energiavarannoista kaikkein vähäpäästöisin.

”Olemme laivanrakentajakansaa”

Kansantaloustieteen professori **Hannu Piekkola** Vaasan Yliopistosta pitää hyvänä, että energiakeskustelu Euroopassa on lähtenyt käyntiin. Suomen tilanne on parempi kuin Euroopassa yleensä. Olkiluoto kolmonenkin on jo käynnistetty.

Arctian LNG-jäänmurtaja Polaris bunkraamassa Torniossa.

– Maakaasun tuonnin loppuminen ei ole kohtalonkysymys Suomessa. Ehkä hätätilanteessa käynnistetään lähinnä öljyllä käyvää varavoimaa, mutta se ei olisi EU-politiikan mukaista. Piekkola tarkoittaa, että öljyenergian lisäkäyttö sopii huonosti niin kutsuttuun vihreään siirtymään.

– Maakaasuputkisto on tulevaisuutta. Siitä olisi pidettävä kiinni. Synteettistä kaasua voidaan tuottaa tuulivoimaloilla.

– Strategisesti olisi järkevää, että Suomessakin olisi oma LNG-laivasto. Putkistolla voidaan kaasua siirtää terminaaleista eteenpäin. Maakaasu ja myös synteettinen kaasu ovat tulevaisuutta. Maakaasun päästöt ovat minimaalliset verrattuna muihin fossiilisiin energialähteisiin, Piekkola sanoo.

Piekkola siis itsekin väläyttelee Suomen oman LNG-laivaston rakentamista. Se olisi kaikkein huoltovarminta. Mutta eikö tuollaisen erikoistankkerin rakentaminen olisi teknisesti vaikeaa?

– Olemme laivanrakentajakansaa. Potentiaalia olisi, professori Piekkola uskoo.

Mikä on LNG?

Lyhenne LNG tarkoittaa nesteytettyä maakaasua. Sitä syntyy, kun maakaasu jäähdytetään alle 163 pakkasasteen. Sitä on helpompi pakata ja kuljettaa kuin maakaasua. Sen tilavuus pienenee huikeasti, peräti 600-kertaisesti. Kaasua ei tarvitse paineistaa, vaan se pysyy nestemäisenä, kunhan lämpötila pysyy alle -163-asteisena.

Maailmalla liikkuu noin 500 erikoisrakenteista kaasutankkeria. Suomella ei ole omaa LNG-laivastoa, mutta aluksia on vuokrattu Suomen käyttöön.

Suomen LNG-paikat: Hamina, Pori, Porvoo, Tornio

Suomella on oma LNG:n tuotantolaitos Porvoon Kilpilahdessa. Se valmistui 2010 ja tuottaa noin 20 000 tonnia nesteytettyä maakaasua vuodessa. Torniossa ja Porissa on omat LNG-terminaalinsa. Ne eivät kuitenkaan ole kaasuverkoston piirissä. Torniosta ja Porista LNG kuljetetaan maanteitse eteenpäin lähinnä teollisuuden tarpeisiin.

Haminan satamaan valmistuu tuota pikaa 30 000 kuutiometrin iso kaasuvarasto. Kun se on täysin valmis lokakuussa tänä vuonna, tulee siitä Suomen liityntäpiste globaaleille kaasumarkkinoille, ja samalla yksi keino vähentää riippuvuutta venäläisestä maakaasusta.

Kaasuvaraston täyttö alkaa kesällä, jolloin ensimmäiset LNG:tä kuljettavat laivat saapuvat Haminaan. Itse terminaali otetaan käyttöön lokakuussa.

Nesteytettyä maakaasua tuodaan laivoilla Persianlahdelta ja Yhdysvalloista

Haminaan tuotavan nesteytetyn maakaasun alkuperä voi olla Yhdysvalloista ja Persianlahdelta. Sitä tuodaan esimerkiksi Teksasista tai Bahrainista jättimäisillä aluksilla Euroopan ja Itämeren suuriin LNG-terminaaleihin Klaipedaan, josta kaasuverkoston avulla saadaan Suomeenkin kaasua. Kuitenkin valtaosa Suomessa käytetystä kaasusta tuodaan yhä Venäjältä.

Suurimmat tuottajamaat

LNG:n suurimmat tuottajamaat ovat Qatar, Australia ja Malesia sekä Bahrain. Nykyään myös USA tuottaa paljon liuskekaasua maailman tarpeisiin. Sitä rahdataan Teksasista Eurooppaan. Norja on Euroopan suurin tuottaja. Viimeisimmän tiedon mukaan maailman merillä seilasi yli 500 LNG-tankkeria. Pääasiassa LNG:tä käytetään polttoaineena meriliikenteessä, jonkin verran myös raskaassa maaliikenteessä.

Suomessa on tällä hetkellä useita LNG:tä käyttäviä aluksia: Viking Linen M/s Viking Grace ja M/s Viking Glory, Wasalinen M/s Aurora Botnia, Arctian LNG-jäänmurtaja Polaris ja merivartioston vartiolaiva Turva. Myös muun muassa ESL Shippingin kuivarahtialukset M/s Viikki ja M/s Haaga ovat LNG-käyttöisiä. LNG-aluksia on tulossa pian lisää.

LNG on globaali polttoaine, jota riittää

Huolta viime aikoina on herättänyt Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa. Sodan aiheuttamat pakotteet ja vastapakotteet voivat aiheuttaa kaasun saatavuuteen pahojakin häiriöitä.

Huoltovarmuuskeskuksen energia-asiamies **Timo Vapalahti** kertoo Suomen varautumisesta tilanteeseen.

– LNG:n ja Baltian putken lisäksi on laki, joka velvoittaa kaasua käyttäviä yhtiöitä pitämään kolmen kuukauden kaasuvarastoja. Niillä saa peliaikaa lisää. Nyt ollaan maaliskuun puolessa välissä ja lämmityskausi on päättymässä, joten kaasu voi riittää pitempäänkin.

– Mutta jos häiriö on pidempi, sitten polttoainetta tarvitaan lisää. Kaasua on toistaiseksi Venäjältä virrannut, mutta hinta on noussut, Vapaalahti sanoo.

Suomi myös harjoittelee koko ajan vaikeita tilanteita varten, mutta LNG:stä on tulossa entistä tärkeämpää niin Suomessa kuin koko Euroopassakin. LNG on globaali polttoaine, jota riittää. ⚓

LNG:ssä on työturvallisuusriskinsä

KUTEN KAIKISSA polttoaineissa, on LNG:ssäkin työturvallisuusriskinsä. Jos nestekaasua vaikkapa kuljetuksen aikana pääsee karkaamaan ilmaan, se höyrystyy silmänräpäyksessä. Höyrystä muodostuu jääkylmää kaasua, joka voi aiheuttaa pahoja palovamman kaltaisia paleltumia. Jos nestekaasu on huonosti eristetty tai eristeet vaurioituvat, voi siitä seurata raju paineennousu. Lisäksi huonosti eristetyt putket tai venttiilit jäätyvät, eikä niitä kannata koskettaa ainakaan paljain käsin.

Silti LNG on hyvä ja turvallinen tuote – oikein käsiteltynä ja varastoituna.

Saimaan kanavan sumea tulevaisuus

Venäjä-pakotteet eivät ole keskeyttäneet liikennöintiä Saimaan kanavalla, mutta pelko ja korkeat vakuutusmaksut pysäyttävät alukset merisatamiin.

TEKSTI **JUHA GRANATH** KUVAT **JUHA GRANATH JA JUSSI SORSA / VASTAVALO**

Suomen ja Venäjän välisen sisävesiliikenteen kehittämistä pohtivan INFUTURE-hankkeen vetäjä **Pekka Koskinen** on pettynyt mies. Naapurin viimesyksyinen päätös lopettaa puuntuonti Saimaan kanavalla oli jo avokämmen poskelle, mutta Venäjän hyökkäys Ukrainaan tuntuu nyrkiniskulta.

– Saimaan kanava on ollut presidentti **Urho Kekkosen** ajoista lähtien ”Rauhan, ystävyyden ja luottamuksen kanava”. Yhdessä yössä se muuttui ”Suuren epävarmuuden kanavaksi”. Tulevaisuus on täysin auki, maailma on hyvin musta juuri nyt, Pekka Koskinen harmittelee.

Vielä viime joulukuussa Kotkassa pidetyssä INFUTURE-hankkeen päätöskonferenssissa suomalaiset ja venäläiset asiantuntijat etsivät ratkaisuja mm. maiden välisen sisävesiliikenteen kehittämiseen, uusien alusten rakentamiseen ja puunkuljetusten korvaamiseen muilla tuotteilla.

Helmikuun 24. päivä Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Samalla jäätyivät kaikki tulevat Suomen ja Venäjän sisävesiliikenteen kehittämissuunnitelmat.

– Olimme onnekkaita, että saimme INFUTUREn päätökseen. Meillä oli jo vireillä Makarovin yliopiston ja heidän kumppaniensa kanssa uusi sisävesiliikenteen kehittämishanke, johon kuului mm. uusien alusten kehittäminen.

– Myös venäläinen osapuoli on hyvin pettynyt vallitsevaan tilanteeseen. Meille on syntynyt hyvät suhteet hankkeen venäläisiin avainhenkilöihin aina ministeritasolla asti. He saavat kyllä länsimaista tietoa, tietävät mitä sota tarkoittaa ja ovat hyvin huolissaan, Pekka Koskinen sanoo.

Auki pakotteista huolimatta

Saimaan kanava avattiin talvikauden jälkeen maaliskuun 28. päivä. Suomen kanavavaltuutettu, liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö **Minna Kivimäki** kertoo sopineensa kirjeitse kanavan avaamisesta Venäjän varaliikenneministerin kanssa.

– En huomannut venäläisen osapuolen suhtautumisessa mitään erityisiä merkkejä muutoksesta. EU:n Venäjälle asettamat pakotteet eivät koske liikennöintiä, mutta pakotteet voivat kohdistua toki kanavassa kuljetettaviin tavaroihin, kanavavaltuutettu Minna Kivimäki muistuttaa.

INFUTURE-hankkeen ohjausryhmän nokkamies ja Suomen Vesitiet ry:n hallituksen varapuheenjohtaja Pekka Koskinen poh-

INFUTURE-hankkeen vetäjä Pekka Koskinen

tii, että Moskovassa saattaa Saimaan kanavan suhteen olla tyyntä myrskyn edellä.

– Talouskriisien aikana on aina mahdollista, että Venäjä asettaa Saimaan kanavan vastapakotelistalle. Käsijarru ja ratti ovat nyt molemmat venäläisten käsissä, Koskinen muistuttaa.

Kanavavaltuutettu Minna Kivimäki rauhoittaa tilannetta.

– Ainakaan ne venäläiset tahot, joiden kanssa olemme olleet tekemisissä, eivät ole tällaisia pakoteasioita tuoneet esiin. Sen tiedän, että liikennöintiä kanavassa harjoittavat tahot harkitsevat omalta osaltaan kanavan käytön jatkamista, Minna Kivimäki toteaa

Pelko ja suuret vakuutusmaksut esteenä

Saimaan kanava yhdistää Saimaan Suomenlahteen. Sen kautta suuretkin rahtialukset voivat kuljettaa tavaraa maailman merille. Viime vuonna kanavan kautta lähti maailmalle reippaat 500 000 tonnia ja saapui reippaat 800 000 tonnia tavaraa.

Vaikka Saimaan kanava aukeaa normaalisti, sen liikennemäärät vähenevät radikaalisti. Lähes puolet 43 kilometriä pitkästä kanavasta sijaitsee Venäjältä vuokratulla maa-alueella. Suomen ja Venäjän solmima vuokrasopimus on voimassa vuoteen 2062 asti.

– Kun laiva käyttää Saimaan kanavaa, sen on kuljettava Viipurin ja Pietarin merialueiden kautta. Varustamot ja laivat eivät uskalla eivätkä halua tässä tilanteessa ajaa Venäjän vesialueille kasvaneiden turvariskien ja kohonneiden vakuutusmaksujen takia, Pekka Koskinen sanoo.

Viime vuonna Venäjältä tuotiin Suomeen 9,3 miljoonaa kuutiometriä puuta, josta Saimaan kanavan osuus oli noin kolme prosenttia. Samana aikana kanavaa pitkin kulki Itä-Suomesta maailmalle yhteensä 1,33 milj. tonnia raakapuuta, sahatavaraa, paperia ja sellua.

Suomen Metsäteollisuus ry:n Venäjän asiantuntija **Timo Tolonen** painottaa, että Saimaan kanava on ollut tärkeä reitti monille Itä- ja Kaakkois-Suomen metsäteollisuuden tuotantolaitoksille.

– Tässä tilanteessa metsäteollisuus hakee korvaavan raaka-aineen logistisesti tehokkaimmalla tavalla. Merisatamat pystynevät korvaamaan Saimaan kanavaa, mutta se edellyttää kasvavaa maakuljetusten käyttöä, mikä puolestaan voi kohottaa kustannuksia, Timo Tolonen sanoo.

Turkulainen Meriaura kuljettaa vuosittain parikymmentä laivalastillista kipsiä Yaran Siilinjärven tehtailta Saimaan kanavan kautta Naantalin satamaan. Vielä vuosi sitten kuljetusnäkymät olivat niin hyvät, että Meriaura suunnitteli uutta Saimax-mittojen mukaan rakennettavaa alusta.

– Nykyiset näkymät ovat sumuiset. Uudisrakennuksen suunnittelu jatkuu, mutta Saimaan kanavan mitat eivät tilanteen vuoksi enää rajoita uudisrakennuksen kokoa. Erityisesti Saimax-kokoisen laivan suunnittelu on jäissä, Meriauran viestintäpäällikkö **Elina Mälkiä** sanoo.

Saimaan kanavan kehitysnäkymät näyttävät sumealta myös liikenne- ja viestintäministeriössä.

– Tässä vaiheessa on turha spekuloida, miten liikennöinti ja muut asiat tulevaisuudessa kehittyvät, kanavavaltuutettu Minna Kivimäki pyörittelee.

Vaihtoehto Saimaan kanavalle?

Ukrainan tilanne voi muuttua nopeastikin, mutta suomalaisten luottamus Venäjään on joka tapauksessa mennyt vuosikymmeniksi. Ennakointia tai ei, Väylävirasto keskeytti Saimaan kanavan noin 95 miljoonan euron korjausurakan kilpailutuksen jo viime syksynä.

Vielä marraskuussa Väylävirasto kertoi Ylen haastattelussa, että ”uusi kilpailutus on määrä aloittaa mahdollisimman pian”. Aikataulu tuntuu venyvän.

– Kilpailutusta ei ole aloitettu ja aloittamisajankohtaa ei ole päätetty, sillä hankkeesta ollaan tekemässä parhaillaan uutta hankearviointia, Väyläviraston sisävesiväylien yksikönpäällikkö **Tero Sikiö** sanoo.

Löytyisikö Saimaan kanavalle kilpailevaa reittiä Suomen sisävesiltä merelle? Pelko on, että Venäjä nostaa kanavan vuokraa kohtuuttomasti tai sen käyttö kriisien aikana vaarantuu. Voisiko Kymin tai Päijänteen kanavan rakentaminen olla vaihtoehto?

– Meillä ei ole vielä ollut tällaisia keskusteluja, kanavavaltuutettu Minna Kivimäki sanoo.

Paineita sujuvalle yhteydelle Suomen sisävesiltä merelle luo myös EU:n liikennestrategia. Sen mukaan 50 prosenttia maantieliikenteestä pitäisi siirtää rautateille ja vesiliikenteeseen vuoteen 2050 mennessä.

– Päijänteen tai Kymin kanavan rakentaminen olisi liian kallis ratkaisu, mutta filosofinen keskustelu asiasta olisi tervetullutta, INFUTURE-hankkeen nokkamies Pekka Koskinen sanoo. ⚓

PALKKATAULUKOT 2022

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.3.2022

PALKKARYHMÄ 1	**2 067,19**
Keittiö- ja kylmäkönapulainen	
Myymälä- ja varastoapulainen	
Nisse ja annostelija	
Talousapulainen ja siivooja	
Lastenhoitaja	
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas	
PALKKARYHMÄ 2	**2 213,96**
Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat	
Hyttisiivoojat / -emännät	
Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä	
Konferenssisiht. ja ATK-harj.	
PALKKARYHMÄ 3	**2 274,40**
Kokit ja kylmäköt	
PALKKARYHMÄ 4	**2 308,93**
Myymälän- ja muonavarastonhoitaja	
Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja	
Ohjelmaemäntä / -isäntä	
Vastaava tarjoilija	
Viinikassa, croupier, muusikko	
Purserinapulainen / ATK-hoitaja	
PALKKARYHMÄ 5	**2 412,77**
Hovi- ja baarimestari	
Cafeterian esimies	
Pääkokki ja pääkylmäkkö	
Myymälä- / varastonhoitaja	
Konferenssiemäntä / -isäntä	
Risteilyemäntä / -isäntä	
PALKKARYHMÄ 6	**2 590,44**
Siivous- ja hotellipäällikkö	
Myymäläpäällikkö	
Ravintolapäällikkö ja purseri	
Keittiöpäällikkö	
Pääbaari- ja päähovimestari	
PALKKARYHMÄ 7	**2 771,94**
Intendentti	
KANSI- JA KONEOSASTO	
Puolimatruusi ja konevahtimies	**2 144,89**
Matruusi ja moottorimies	**2 222,60**
Järjestysmies (esimies +8 %)	**2 291,66**
Korjausmies ja pursimies	**2 345,19**
Sähkömies	**2 454,91**

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin **16,03 €**/kk.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2022

Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
Ylityökorvaus	1/100 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / tunti	1/260 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / vuorokausi (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)	1/475 takuupalkasta
Lastinkäsittelykorvaus / tunti	1/164 takuupalkasta
”Preorder”	1/475 takuupalkasta
Tarjoilukorvaus	0,60 € / per ruokavieras / päivä
Palvelurahan vähimmäismäärä [1]	225,29 € / kuukausi
Luontoisetukorvaus [2]	
- vuosiloman aikana	23,82 € / päivä
(- ravintokorvausosuus)	15,94 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,88 € / päivä
- työ- ja vapaajakson aikana	11,91 € / päivä
- sairauden aikana	23,82 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa [2]	
- ravintokorvaus	
- Suomessa	32,48 € / päivä
- ulkomailla	61,16 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan
Likaisen työn korvaus	15,17 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta
Taksikulut	45,39 € enintään
Muusikon pukuraha	20,74 € / kuukausi

[1] 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

[2] Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2022.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.3.2022 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 938,01	2 131,81
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 909,68	2 100,65
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 845,39	2 029,93
Puolimatruusi/konevahtimies [1]	1 774,56	1 952,02
Puolimatruusi/konevahtimies	1 747,46	1 922,21
Trimmari	1 742,86	
Laivapoika, oppilas	1 719,84	

Sähkömies			YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999	1 967,58	2 164,34
	1000–1499	1 997,69	2 197,46
	1500–4199	2 018,76	2 220,64
	yli 4200	2 040,90	2 244,99

[1] Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta		Talousosaston esimies	Kokkistuertti [1]	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 984,42	1 934,48	1 876,74
	4500–12999	2 016,99	1 954,66	1 888,44
	13000–29999	2 037,36	1 967,58	1 894,79
	30000–79999	2 073,66	1 994,51	1 909,86
	80000–159999	2 141,69	2 039,31	1 919,96
	yli 160000	2 224,84	2 090,07	1 930,04
II Kokki		1 801,48		
II Kokki [2]		1 813,88		
Talousapulainen [x]		1 801,48		

[1] Huom! TES-kohta 21.6

[2] Palkka maksetaan ainoastaan yli 6000 dwt-tonnin aluksissa, jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

[x] Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2022

Ylityökorvaus
- arkipäivänä — 1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä — 1/63 kk-palkasta / ylityötunti

Vastikekorvaus
- työsuhteen aikana — 1/164 kk-palkasta / vastiketunti

Valtamerilisä
- talousosaston esimies — 72,08 € / kk
- matruusi tai sitä korkeammassa palkkaluokassa oleva — 51,33 € / kk
- muut — 35,54 € / kk

Kokkistuertin pätevyyslisä — 66,32 € / kk — Peruspalkkaa korottava

Pukuraha — 21,27 € / kk — Stuertti, Muusikko

Varallaolokorvaus
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus
- arkipäivinä — 1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivinä — 1/160 kk-palkasta / tunti

Lastinkäsittelykorvaus — 1/164 kk-palkasta / tunti

Likaisen työn korvaus — 15,56 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta — 1/475 kk-palkasta

1. Rahtialukset
Tarjoilukorvaus
Tilapäiset matkustajat
- perusmaksu — 2,15 € / matkustaja
- lisäkorvaus — 0,74 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat — 0,59 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus — 7,53 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle

Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04

Korvaus työntekijälle, *)
ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa
- **ravintokorvaus**
- Suomessa — 32,48 € / päivä
- ulkomailla — 61,16 € / päivä
- **asuntokorvaus** — laskun mukaan

Luontoisetukorvaus *)
- **vuosiloman aikana** — 23,82 € / päivä
- (- ravintokorvausosuus) — 15,94 € / päivä
- (- asuntokorvaus) — 7,88 € / päivä
- **vastikeaikana** — 23,82 € / päivä
- **sairauden aikana** — 23,82 € / päivä
- (- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

Taksikulut
Matkakorvaus — 46,55 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat — 46,55 € / matka (enintään)

*) Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2022.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.3.2022 alkaen

25.1.1
Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 279,29
Matruusi YT	2 180,47
Vahtimies	2 052,80
Kokkistuertti	2 281,06

Takuupalkka 2:1
Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus	3,22 € / matkustaja
Tilapäiset ruokavieraat	0,63 € / vieras
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
Korvaus ruuan laitosta	7,71 € / päivä
Vuokra-autokulut (enintään)	46,55 € / kerta
Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana [1]	23,82 € / päivä

[1] Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahinta-indeksin mukaisesti.

TIEDOTE MERIMIES-UNIONIN JÄSENILLE koskien palvelualojen ammattiliitto PAM:n jäsenhankinta-kampanjaa

Palvelualojen ammattiliitto PAM ilmoittaa toteuttavansa **huhti–toukokuun vaihteessa 2022** jäsenhankintakampanjan.

Mikäli saat ammattinimikkeen perusteella lähetettyä kampanjamateriaalia, jätä se huomioon ottamatta.

Merialan työsuhteiden ehdot neuvottelee ja edunvalvonnan toteuttaa **Suomen Merimies-Unioni,** eli oma ammattiliittosi.

Merimies-Unionin Ahvenanmaan osasto haastaa Merimies-Unionin osastot mukaan ukrainalaisten auttamiseen

Merimies-Unionin Ahvenanmaan osasto tukee Suomen Punaisen Ristin kautta hädänalaisia ukrainalaisia. Ahvenanmaan osasto lahjoittaa sodassa kärsineiden ukrainalaisten auttamiseen kaksi euroa per osaston jäsen.

Ahvenanmaan osasto haastaa Merimies-Unionin muut ammattiosastot auttamaan sodasta kärsineitä ukrainalaisia.

Merimies-Unioni lahjoitti 5 000 euroa ukrainalaisten auttamiseen SPR:n avustuksella

Merimies-Unioni on tukenut hädänalaisia ukrainalaisia Suomen Punaisen Ristin kautta. Merimies-Unioni lahjoitti SPR:lle ukrainalaisten auttamiseen euron per jäsen, eli yhteensä viisi tuhatta euroa.

PAREMPI LAIHA SOPU KUIN LIHAVA RIITA

TEKSTI **SANNALEENA KALLIO**

MERIMIES: Työehtosopimusneuvotteluita koskevissa uutisissa mainitaan usein valtakunnansovittelija. Samalla puhutaan lakkouhkasta ja sovintoesityksistä. Kuka tai mikä valtakunnansovittelija on ja mitä hän tekee? Mikä on hänen roolinsa työehtosopimusneuvotteluissa?

LAKIMIES: Valtakunnansovittelija on työ- ja elinkeinoministeriön alaisuudessa toimiva viranomainen, jonka tehtävänä on toteuttaa laissa työriitojen sovittelusta (420/1962) ja sen nojalla annetussa asetuksessa (394/2009) määriteltyjä tehtäviä. Hänen toimitilansa sijaitsevat Helsingissä, osoitteessa Bulevardi 6A. Ammattiyhdistyspiireissä puhutaankin Bulevardille menosta ja tapahtumista siellä, kun tarkoitetaan valtakunnansovittelijan neuvottelupöytää. Tällä hetkellä virassa toimii **Vuokko Piekkala**. Valtakunnansovittelijalla on apunaan sivutoimisia apulaissovittelijoita. Esimerkiksi merenkulun riitoja on ollut sovittelemassa menestyksekkäästi **Jukka Ahtela**.

Lain mukaan valtakunnansovittelijan on huolehdittava *työriitojen sovittelusta* koko maassa ja tarvittaessa määrättävä joku sivutoimisista sovittelijoista suorittamaan määrättyä sovittelutehtävää.

Työriidalla tarkoitetaan tavallisimmin sellaista kiistaa, joka koskee uuden työehtosopimuksen tekemistä tai ehkä oikeammin ”vanhan” työehtosopimuksen voimassaolon jatkamista määräajan eli sopimuskauden verran ja sisällöllisesti hieman muokattuna sekä palkankorotusten määrää ja toteuttamisen ajankohtaa.

Työriidan osapuolilla on velvollisuus osallistua sovitteluun, mutta ei pakkoa tehdä sovintoa. Sovittelua kuitenkin jatketaan niin kauan, kunnes sovinto tai jokin muu ratkaisu löytyy ja huolimatta siitä, ehtiikö työtaistelu alkamaan vai ei.

Sovittelun lähtölaukaus on kirjallinen *työtaisteluvaroitus* eli yleensä toisen työriidan osapuolen ilmoitus vastapuolelleen ja valtakunnansovittelijalle aikomuksesta ryhtyä työtaisteluun. Ilmoitus on annettava vähintään kaksi viikkoa ennen työseisauksen suunniteltua alkamisajankohtaa. Tällöin sovittelijalle jää aikaa ryhtyä sovittelutoimiin eli keskustella osapuolten kanssa yhdessä ja erikseen ja laatia sovintoesitys ja tarvittaessa useampikin.

Laillinen työtaistelu voi alkaa aikaisintaan sinä päivänä, kun *työrauhavelvollisuus* ei enää sido työriidan osapuolta eli sinä päivänä, kun työehtosopimuksen voimassaolo on päättynyt ja osapuolet ovat *nk. sopimuksettomassa tilassa*.

Työ- ja elinkeinoministeriöllä on valtakunnansovittelijan esityksestä *oikeus lykätä* työtaistelun alkamisajankohtaa enintään 14 vuorokaudella, jos se katsoo, että ko. työnseisaus kohdistuu sen laajuuden tai työalan laadun vuoksi yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin tai huomattavasti vahingoittaa yleistä etua. Tällaisia olisivat esimerkiksi laajat terveydenhoitoalan lakot tai palomiesten työnseisaukset. Myöhentämisellä myös saadaan lisää aikaa sovittelulle.

Sovittelu eli valtakunnansovittelijan johdolla käytävien sovintoneuvotteluiden lähtökohtana ja pohjana ovat työehtosopimusta tavoittelevien osapuolten *viimeisimmät esitykset* uudeksi työehtosopimukseksi tai sen muutoksiksi. Toisin sanoen sovittelupöydässä jatketaan siitä, mihin osapuolet omin voimin ovat keskinäisissä neuvotteluissa päässeet. Sovittelu aloitetaan siitä, että osapuolet esittelevät tavoitteensa ja esityksensä sovittelijalle. Myös tulevasta työtaistelusta keskustellaan ainakin sen verran, että työtaistelun laajuudesta, aiotuista toteutustavoista ja nk. *lakkorajoista* (mm. hätätyö) sovitaan. Lisäksi keskustellaan sovittelun menettelytavoista ja mm. siitä, mitä ja miten sovittelun edistymisestä tiedotetaan medialle.

Sovitteluneuvotteluiden aikana sovittelija käy siis keskusteluja riitaosapuolten kanssa erikseen selvittääkseen itselleen sovinnon ja uuden työehtosopimuksen mahdollisuuksia, sisältöä ja osapuolten kynnyskysymyksiä sekä testaa ratkaisuvaihtoja yhteisessä neuvottelupöydässä. Tavoitteena sovittelijalla on tehdä *sovintoesitys* eli ratkaisuehdotus, jonka kaikki riitaosapuolet voisivat hyväksyä.

Sovintoesitys on sovittelijan laatima kirjallinen ehdotus uudeksi työehtosopimukseksi tai useimmiten ehdotus olemassa olevaan työehtosopimukseen tehtävistä muutoksista, sopimuskaudesta eli työrauhavelvollisuuden pituudesta ja ajankohtaisista palkantarkistuksista ja niiden rakenteesta. Esitys annetaan osapuolille yhtä aikaa ja yksinkertainen vastaus, *hyväksytäänkö vai hylätäänkö esitys*, on annettava sovittelijan asettamassa määräajassa.

Valtakunnansovittelijan tehtäväkenttä on pidettävä erillään *työtuomioistuimen* toimivallasta. Sen piiriin kuuluvat riidat, joissa aiheena ovat mm. työehtosopimuksen sisältö ja määräysten tulkinta, sopimuksen voimassaolo sekä sen ratkaiseminen, onko jokin tietty toiminta tai menettely ollut työehtosopimuksen mukaista ja jos ei, mitkä ovat rikkomuksen tai laiminlyönnin seuraamukset. Tuomioistuimessa siis pohditaan olemassa olevaa työehtosopimusta koskevia kysymyksiä, kun Bulevardilla tavoitteena on saada aikaan uusi työehtosopimus palkankorotuksineen ja työrauha.

Kysymykset tervetulleita: **sannaleena.kallio@smu.fi**

Huoltovarmuudesta on viimeisen kahden vuoden ajan puhuttu Suomessa paljon. Näyttelyn yhtenä tavoitteena oli osoittaa kauppamerenkulun parissa työskentelevien työn merkitys. Merirahdin kuljettajat takaavat työllään suomalaisille toimivan arjen.

WWW.RMM.FI

Rauman merimuseon uutuusnäyttely kertoo merenkulkijan työn riskeistä

Pääsylipputuloilla autetaan ukrainalaisia merenkulkijoita.

TEKSTI JA KUVA **RAUMAN MERIMUSEO**

Yksityiskohta Merenkulkijat poikkeusoloissa -näyttelystä. Rauman merimuseo.

Rauman merimuseossa avautui maaliskuussa *Merenkulkijat poikkeusoloissa* -näyttely. Teemanäyttely kertoo yksittäisten merenkulkijoiden kokemusten ja aineistojen kautta, miten merenkulkijat ovat työssään joutuneet asettamaan itsensä alttiiksi monenlaisille vaaroille. Tarinoissa nousevat esille muun muassa maailmansodat, luonnonkatastrofit sekä koronapandemia. Näyttely on esillä 16.12.2023 asti.

”Vaikea uskoa, että ensimmäiset ajatukset näyttelystä syntyivät jo ennen koronapandemiaa tai Ukrainan sotaa. Olimme lähteitä tutkiessamme havainneet, että merenkulkijoiden kohtaamat vaarat ja poikkeukselliset tilanteet ovat pysyneet historian kuluessa melko samoina. Sodat ja poliittiset levottomuudet, tartuntataudit ja työtapaturmat sekä äärimmäiset sääolosuhteet saattavat kohdata merenkulkijan kaukana kotoa, kun Suomessa on rauhallista ja turvallista”, kertoo museonjohtaja **Anna Meronen**.

Huoltovarmuudesta on viimeisen kahden vuoden ajan puhuttu Suomessa paljon. Näyttelyn yhtenä tavoitteena oli osoittaa kauppamerenkulun parissa työskentelevien työn merkitys. Merirahdin kuljettajat takaavat työllään suomalaisille toimivan arjen. Maissa tämä usein unohtuu.

Kalervo Virtasen tie vei internointileiriltä Yhdysvaltain sotalaivastoon

Yksi mielenkiintoisista kohtaloista on **Kalervo Virtasen** tarina. Hän lähti merille 17-vuotiaana 1937. Toisen maailmansodan alkuvuosina hän työskenteli Ison-Britannian ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä, joka oli Saksan laivaston hyökkäysten vuoksi hyvin vaarallista. Ison-Britannian julistettua Suomelle sodan joulukuussa 1941 Virtanen internoitiin Mansaarelle. Hän vapautui leiriltä jo elokuussa 1942, kun otti pestin englantilaiseen kauppalaivaan, jälleen vaaralliseen Atlantin liikenteeseen.

Merenkulkua ja siirtolaisuutta voidaan ajatella olleen olemassa yhtä kauan

Merille lähteminen tai salamatkustajaksi livahtaminen on ollut mahdollisuus hankkia matkalippu uuteen elämään. Tälläkin hetkellä Pohjois-Afrikasta ja Lähi-idästä pyrkii siirtolaisia Välimeren yli Eurooppaan. Afrikasta lyhimmät ja vaarallisimmat reitit kulkevat Libyasta Maltalle ja Italiaan Lampedusan saarelle sekä Sisiliaan.

Pääsylipputuloilla autetaan ukrainalaisia merenkulkijoita

Ukrainalaisia merenkulkijoita on yli 76 000. He muodostavat 4 prosenttia alan maailmanlaajuisesta työvoimasta ja heitä työskentelee myös Suomeen liikennöivillä aluksilla. Ukrainalaisten merenkulkijoiden on tehtävä työnsä kaukana kotoa, eivätkä he pääse auttamaan perheitään.

”Tilanne on hyvin samankaltainen kuin suomalaisilla merenkulkijoilla oli toisen maailmansodan aikaan. Päätimme, että *Merenkulkijat poikkeusoloissa* -näyttelyn lipputuloista ohjataan ensimmäisen kuukauden ajalta 10 prosenttia **Suomen Merimieskirkon** kotimaan satamissa tehtävään työhön ukrainalaisten merimiesten parissa”, kertoo museonjohtaja Anna Meronen. ⚓

Rauman merimuseo

www.rmm.fi
Puh. +358 50 411 4189, kupari@rmm.fi
Facebook: Rauman merimuseo
Instagram: Rauma_Maritime_Museum
Blogger: Painolastina
YouTube: Rauman merimuseo
Spotify: Ankkuripaikka–podcast
Twitter: KaskisukeltajaW

Nu är det brist på finska sjömän – och det utgör en risk för Finlands försörjningsberedskap

Bra arbetsförhållanden och arbetsvillkor samt en uppmuntrande lön är de bästa sätten att locka fler nya förmågor till sjöfarten.

Under coronapandemin sköttes Finlands import- och exporttransporter till sjöss i form av försörjningsberedskapstransporter. Frakt- och passagerarfartygen transporterade dagligvaror och industriråvaror till vårt land. Passagerartrafiken var mindre på grund av restriktionerna. Till följd av det var över hälften av de finska sjömännen permitterade när det var som värst. Många av dem sökte ersättande arbete i land under den långa permitteringen.

Nu har passagerartrafiken återigen kommit igång. På Åbolinjen började Viking Lines nya flaggskepp M/s Viking Glory trafikera. Östersjöns största passagerarfartyg fick finsk flagg och erbjuder arbete till hundratals finska sjömän.

Samtidigt råder det just nu brist på arbetskraft i finska rederier. Arbetstagare behövs till alla avdelningar på fartygen, från köket till maskinavdelningen. Finlands försörjningsberedskap är helt beroende av sjötransporter, varför Finland måste ha tillräckligt med egna finska sjömän. Så är det däremot inte.

Försörjningsberedskapscentralens rapport om sjöfartens försörjningsberedskap fram till 2030 lyfte redan 2019 fram att det finns för få finska sjömän: Rapporten lyfte fram oron att ”Dagens små personalmängder inom olika kritiska sjöfartsuppgifter och funktionernas mycket höga beroende av verksamhetsförutsättningarna för Finlands ekonomi utgör naturligtvis en risk för försörjningsberedskapen.”.

Först coronapandemin och därefter kriget i Ukraina har gjort att folk fått upp ögonen för hur beroende vi är av sjötransporter. Men har Finland tillräckligt med eget finskt tonnage och finska sjömän för att trygga landets försörjningsberedskapstransporter?

Antalet handelsfartyg under finsk flagg (fartyg upptagna i handelsfartygsregistret) har legat kvar på ungefär samma nivå, över 100 fartyg, under de senaste tio åren. Samtidigt har antalet finska sjömän minskat.

Den finska sjömanskåren måste bli större

Kriget i Ukraina påverkar den globala ekonomin och logistiken och människornas liv. På Svarta havet har Ryssland skärt av Ukrainas handelsfartygstrafik. Finland är också ett utomeuropeiskt land och helt beroende av sjöfarten. Vi måste förbereda oss på allvarliga krissituationer.

Den framlidne flottiljamiralen **Bo Österlund** publicerade en avhandling om försörjningsberedskapen hos Finlands sjöfart. Österlund bekymrade sig för Finlands handelsfartygsbestånd, som minskat under hela 2000-talet. Fartyg under finsk flagg transporterar numera bara drygt 30 procent av vår varutrafik.

En fjärdedel av alla fartyg under finsk flagg är också i utländsk ägo. Det ökar försörjningsberedskapsrisken. Österlund varnade för att fartygen som sköter Finlands sjötransporter skulle kunna flyttas för att trygga ägarländernas trafik i allvarliga störningssituationer. Fartygen kan sätta kurs mot sina egna hemländer och Finland blir utan varor.

Den finska sjötrafiken går i praktiken inte att ersätta med något annat. För att ersätta ett containerfartyg med plats för 1 500 containrar behöver man 20 tåg med 25 vagnar vardera – eller hela 940 långtradare.

Tonnaget under finsk flagg och den finska sjömanskåren måste stärkas för att vi ska kunna sköta våra transporter själva – oavsett vad som händer i världen.

Viking Lines M/s Viking Glory är Östersjöns största passagerar-bilfärja

Viking Lines nya passagerarfartyg M/s Viking Glory fick finsk flagg och erbjuder arbete åt hundratals sjömän. Tidningen Sjömannen var med på M/s Viking Glorys jungfrufärd den 1 mars 2022 från Åbo till Stockholm.

TEXT OCH BILD **SAANA LAMMINSIVU**

TITTA PÅ VIDEO
Viking Glorylta:
smu.fi > video

MERIMIESRADIO

Lyssna på personalens stämningar från M/s Viking Glorys jungfruresa.
Sjömansradion kan du lyssna på här:
www.soundcloud.com > Sjömansradio > M/S Viking Glorys jungfruresa

I soliga Åbo välkomnar hyttstäderskorna Jukka Kouri och Neea Solin de första passagerarna ombord på M/S Viking Glorys jungfrukryssning den 1 mars 2022 från Åbo till Stockholm.

Cateringvärd Henry lägger fram skumvin i Saltö-ståndet i saluhallen.

2 800 passagerare, över 900 hytter

Hyttstädarna/cateringvärdarna **Jukka Kouri** och **Neea Solin** tar emot de första passagerarna på fartyget. Hur förberedde ni fartyget före avgång?

– Fartyget kom till Finland från Kina för några veckor sedan. Vi har ställt saker och ting på plats här, organiserat skåpen och utrustat restaurangerna, berättar hyttstädare **Jukka Kouri**.

– Vi har gjort i ordning hytterna och sett till att allt finns där det ska och att hytterna är städade och redo att användas, fortsätter hans kollega **Neea Solin**.

M/s Viking Glory har plats för 2 800 passagerare och har över 900 hytter.

– Fartyget har en besättning på 200 man och har alltså plats för totalt 3 000 människor. Detta är ett stort fartyg, något större än M/s Viking Grace, berättar Kouri.

M/s Viking Glory är Östersjöns största passagerar-bilfärja sett till bruttodräktigheten, som är 63 813 ton. Glory är 222,55 meter lång och 35 meter bred och har en lastkapacitet på 1 500 meter.

Fartygsandan byggs upp

Det krävs en stor insats av besättningen för att iordningställa och utrusta det nya fartyget. I hamnen har man arbetat dygnet runt.

– Lastbilar transporterade enorma mängder varor till kajen. Fartyget har drygt 900 hytter, som vi bar täcken, kuddar, handdukar och andra tillbehör till, beskriver hyttstädarna arbetet.

Nu är M/s Viking Glory redo och de första passagerarna hälsas välkomna ombord i Åbo hamn. Neea Solin är med på en jungfrufärd för första gången. Hur känns det att åka mot Stockholm med ett nytt fartyg?

– Det känns spännande och roligt. Det är intressant att se hur allt kommer att fungera på fartyget, beskriver hon känslan.

Neea Solin har arbetat i två år och Jukka Kouri i 14 år till havs som hyttstädare. Detta är den andra jungfrufärden för Kouri.

– Jag var med och satte M/s Viking XPRS i trafik en gång i tiden, berättar han.

– Det är alltid spännande att åka iväg för första gången. Det kommer säkert att vara en hel del barnsjukdomar på det nya fartyget innan allt faller på plats och vi vet hur just det här fartyget fungerar.

– Alla fartyg är olika och det gäller att bygga upp en anda på fartyget. Det är det vi ska göra nu, beskriver Jukka.

Market – Östersjöns första saluhall

På tionde våningen på M/s Viking Glory ligger *Market*, som med sina olika stånd utgör en saluhall. Bland matstånden och -diskarna i Market hittar man mängder av godsaker, från inhemsk mat till internationella smaker och småsnacks. Fönster sträcker sig från golv till tak i Market, som är fräsch och rymlig.

Cateringspecialist **Evelina Huhta** presenterar saluhallen.

– I Market hittar man pizzarestaurang *Pizzaboden*, medan *Majas Kitchen* serverar traditionell husmanskost som kåldolmar och köttbullar. I *Bread and Greens* kan man köpa sallader och bröd, förklarar hon.

– I restaurang *Farled* hittar man smaker från hela världen med en nordisk touch, beskriver Evelina.

I Market finns också *Jungmans – Take Away,* där man kan köpa med sig något att äta när man är riktigt hungrig. Dessutom finns t.ex. *Saltö Bakery* och *Coffee & Tea* samt *Grynna Bar*, som serverar mocktails, cocktails m.m.

Evelina har arbetat i rederiet i tio år.

– Jag har arbetat på Viking Line ända sedan jag började arbeta till sjöss. Före Glory arbetade jag på M/s Amorella och innan det var jag även på andra fartyg, berättar hon.

»

Cateringspecialist Evelina Huhta och cateringvärd Henry.

Kockarna Joni Varjonen och Toni Huuhka förbereder restaurangen Farled för de första kunderna.

Det nya passagerarfartyget erbjuder arbete åt hundratals finska sjömän

Dagarna innan M/s Viking Glory ger sig iväg har varit riktigt hektiska. Alla nya varor har tagits ombord på fartyget.

– Vi har packat upp tusentals lådor med gafflar, knivar och skedar. De var alla individuellt förpackade. Men det har varit riktigt roligt att få vara med och etablera ett nytt fartyg. Vi är ett riktigt bra gäng med god laganda, säger Evelina glatt.

Viking Lines nya flaggskepp har på nytt erbjudit finska sjömän efterlängtat arbete. Evelina berättar att hon varit permitterad i flera månader på grund av coronapandemin. Detsamma gäller hennes kollega, cateringvärd **Henry**, som ställer i ordning smoothies i vitrinskåpet i Bread and Greens.

– Jag arbetade på M/s Mariella i 20 år tills det såldes och jag permitterades. Nu fick jag jobb på det här nya fartyget.

– Det var riktigt fint att få komma tillbaka till jobbet på ett nytt fartyg efter permitteringarna, säger han glatt och fortsätter:

– Det gynnar ju oss alla att vara tillbaka i arbete igen. Vi förbereder det här nya fartyget för trafik med glädje. Detta är ett fantastiskt fartyg – Östersjöns pärla. Det är också ett bra ställe att arbeta på med välplanerade arbetsutrymmen, säger han.

Farled – nordiska smaker

Kockarna **Joni Varjonen** och **Toni Huuhka** skalar som bäst potatis i restaurang Farled, som bjuder på nordiska smaker. Huuhka har arbetat i rederiet i 14 år.

– Det här är min första jungfrufärd, berättar han.

Varjonen har i sin tur arbetat på Viking Line i 19 år.

– Detta är min andra jungfrufärd, jag var med på M/s Viking Grace från början.

Varjonen var också med och hämtade hem M/s Viking Glory från Kina. Fartyget byggdes på Xiamen Shipbuilding Industry-varvet i Xiamen. Hur gick resan till Finland?

– Det sägs att det finns rätt mycket vatten i världen. Det blev ovanligt uppenbart under den sex veckor långa sjöresan, säger den slagfärdiga kocken.

Fartyget hade en besättning på 40 man på hemresan. På vägen tog man ombord ytterligare arbetskraft.

– I köket var vi tre kockar. Vi skötte allt under resan: beställde mat, lagade mat och diskade.

M/s Viking Glory åkte till Finland från Kina via Suezkanalen. Var det stopp i kanalen den här gången?

– Nej, det var det inte. *M/s Ever Green* åkte faktiskt framför oss och röjde vägen för oss, skrattar Varjonen.

I Finland åkte M/s Viking Glory till Åbo, där man mottogs med fyrverkerier. Efter festligheterna var det dags att utrusta fartyget.

– I Åbo hamn väntade hundratals lastpallar på att lastas av. Vi var många som lastade av alla skålar, koppar, köksredskap, backar, tallrikar och glas som behövdes i de

Kosmetolog Katarina Söderlund

olika restaurangerna. Det var ett stort arbete, intygar kockarna.

Nu är man på M/s Viking Glorys jungfrufärd och de första restaurangerna ska slå upp portarna om en timme. Så även Farled.

– Stämningen är förväntansfull. Vi vet ännu inte vad som kommer att sälja, men vi har förberett oss på allt. Farled har normalt sett en kock, men nu när vi öppnar är vi två, berättar Varjonen.

Farled erbjuder smaker från världen med en nordisk twist. Vad innebär det?

– Vi har allt från t.ex. teriyakilax till Biff Rydberg och egengjord kebab, beskriver de.

Så, vad tycker de då om det nya fartyget?

– Det här är ett riktigt fint fartyg, ett riktigt stort fartyg. Det största Sverigefartyget som någonsin funnits på sträckan Åbo till Stockholm.

– Glory erbjuder besättningen otroligt mycket arbete: både kockarna och personalen på olika avdelningar. På jungfrufärden är vi dubbelt så många på ekonomiavdelningen, alltså 50 personer. Normalt sett har vi ca 35 vakanser här, räknar Joni Varjonen och Toni Huuhka.

Nu finns det gott om arbete till sjöss. Alla som funderar på en sjömanskarriär bör spetsa öronen.

– Jag får allt medge att vi har en viss brist på arbetskraft för tillfället. Vi har t.ex. inte hittat tillräckligt många kockar, erkänner de.

– Man måste också komma ihåg att Viking Line även har andra fartyg i trafik, så vi kan inte ta alla anställda. Man måste fördela dem jämnt mellan de olika fartygen. M/s Viking Grace kör ju också den här linjen, och hon är också ett stort fartyg.

Archipelago Spa & Wellness

På M/s Viking Glory satsar man stort på tjänster inom hälsa och välmående. Fartygets spaparadis har två bubbelpooler, en relaxbassäng, en snögrotta och flera bastur, såsom en ångbastu och en panoramabastu med havsutsikt. M/s Viking Glory har också en yogasal och ett gym.

Spaet är praktfullt och många passagerare kikade in på de nya lokalerna genom dörren. Spaavdelningens disk är full med folk under hela jungfrufärden och kunderna tas emot mot bokning. Man får vara i spaet i två timmar.

Kosmetolog **Katarina Söderlund** hälsar som bäst nya kunder välkomna och lägger nya handdukar på hyllorna. Mitt i allt jäkt hinner hon kortfattat beskriva avdelningen.

– Vi är fyra som arbetar på spaavdelningen: en spaansvarig, två kosmetologer och en massör. Vid behov får vi även hjälp från restaurangsidan, berättar Katarina.

Vad tycker hon om spaet på Glory?

– Det är rätt stort, skulle jag säga. Bassängavdelningen har t.ex. två bubbelpooler, en panoramabastu (unisex) och en ångbastu samt en snögrotta med snö och is.

Det finns två behandlingsrum: det ena för en person och det andra för två. Hur mycket nyttjar passagerarna kosmetolog- och massörenstjänsterna?

»

Butikschef Kim Lindström

Butikschef Anna Lahti

Kobba bistro

– Väldigt mycket. Många bokar en behandling redan innan de reser, så vår bokningskalender är välfylld. Det är mycket populärt med olika behandlingar, berättar Katarina.

Katarina är utbildad kosmetolog, massör och fotvårdare.

– Jag började arbeta på spaavdelningen på Grace 2015. Jag har också arbetat på M/s Gabriella.

Katarina åker till arbetet på Glory från Korsnäs, som ligger ca 50 km från Vasa.

Shopping World

M/s Viking Glorys Shopping World, alltså shoppingvärld, är enorm och rymlig. Fartygets inredning är inspirerad av skärgården, så även taxfree-butikens.

– Man tog noga hänsyn till olika sinnen och miljön när man byggde butiken. Ljusen och färgerna – stämningen – kan variera i olika butiker under olika tider på dygnet, förklarar butikschef **Kim Lindström**.

– Man har använt mycket ljus och ljud när man byggt butiken. Även om man skulle gå igenom butiken flera gånger under kryssningen kan det kännas som att man går igenom en ny butik varje gång.

Enligt butikschef Kim Lindström har Glory också ett särdrag.

– Varje restaurang har en egen butik (shop-in-shop). Den stora taxfree-butiken har också byggts att ha en slags shop-in-shop-känsla.

När man kommer in i taxfreen möts man först av parfymavdelningen, som har en något mörkare, elegantare ton. Därefter kommer modeavdelningen, som är något ljusare. Sedan kommer alkoholavdelningen, tobaksavdelningen, godisavdelningen och leksaksavdelningen.

– M/s Viking Glorys – och taxfree-butikens – inredning har designats av den svenska arkitektbyrån **Koncept Stockholm**. Finska **Piantek Oy** ansvarade för att bygga butiken, berättar butikschef **Anna Lahti** snabbt mellan kunderna.

Vilken respons har passagerarna på den första kryssningen gett lokalerna?

– När folk kommer in i butiken är de bara ”wow”, detta är helt grymt! Vinkällaren har också fått mycket positiv respons, säger Lahti med ett leende.

Butiken på Glory har en stor bardisk.

– Disken ägs av *Patrón Tequila* och *Bacardi* och kallas för shopping host-bardisk. Vi anordnar olika provsmakningar och evenemang vid den.

Butiken är alltså inte bara en plats där man köper produkter, utan också ett ställe där man kan tillbringa tid.

– Exakt. Vi blandar drinkar och anordnar vinprovningar och ostprovningar. De olika evenemangen skräddarsys efter klientelet på fartyget, förklarar butikschef Anna Lahti.

Butiken har dessutom en konjaksdisk som byggts och sponsras av **Remy Martin**, där man kan provsmaka olika konjakssorter.

Vilka alkoholdrycker säljer idag på Sverigefartygen?

– Den mest sålda kategorin på alkoholsidan är viner, men whisky, rom och gin ökar i popularitet.

Kobba – guld och glitter i bistron och hisnande havsutsikt

Restaurang Kobba är som en bistro och är inredd med guld och glitter och runda former. Restaurangens tak har vågformade lampor och mörka spegelytor, som reflekterar ljuset på ett högtidligt sätt. Cateringspecialist **Albert Amper** presenterar som bäst inramningen för restaurangens kunder.

Cateringspecialist Nina Okko och trevligt atmosfär i Kobba bistro. Vid disken kan kunden njuta av en aperitiv.

– Detta är en ljuv, fint designad och speciell restaurang. Fönstren i restaurangsalen sträcker sig från golv till tak. Bistron är designad så att man ser sjölandskapet – och Östersjön – från varje stol, förklarar Amper.

– Bistrons stil och rätter följer den skandinaviska smakvärlden. Vi har frångått det gamla matkonceptet något på Glory, dvs. det är inte längre det traditionella med förrätt, huvudrätt och efterrätt, utan vi har antingen kalla eller varma rätter och så efterrätter. Man väljer antingen en stor eller liten portion, så enkelt är det.

Så snart man kommer in i Kobba möts man av en stor bar.

– Tanken är att man ska kunna sitta vid bardisken och avnjuta t.ex. en aperitif innan man sätter sig för att äta, tipsar Amper.

Fyren

I Kobba finns det också en särskild spiraltrappa, som leder ännu högre upp i fartyget. Vad finns upp för trapporna? Där ligger Glorys specialitet, Fyren. Den runda, roterande inglasade lokalen har ett stort bord med en enorm panoramautsikt över Östersjön. Fyren kan bokas för frukost eller middag för högst tolv personer. I kabinettet kan man också ordna ett elegant cocktailmingel för högst 30 personer.

Permitteringstiden kom till nytta: Heikkinen studerade till fartygskock

Längst ner för spiraltrappan dammsuger cateringbiträde **Marjo Heikkinen** från hotellavdelningen restaurang Kobba. Den vackra mörkgröna mattan är ny och luddar. Små svettpärlor dyker upp på Heikkinens panna när hon dammsuger mattan i bistron ihop med sin kollega. Det finns ingen tid att slösa, då Heikkinens telefon ringer och hon måste lämna en barnsäng till en hytt.

– Detta är min första jungfrufärd. Jag började arbeta på fartyg redan 1990 på *M/s Cinderella*, säger hon vid sidan om dammsugningen.

Heikkinen gick på semester i mars 2020. Hon skulle besöka sin dotter i Australien, men coronapandemin förändrade allt. Hon hade fått sitta i karantän på ett hotell i två veckor av sin semester, så den blev aldrig av, utan det fortsatte istället med permittering i april.

Heikkinen inspirerades av sina kollegor **Anne Vuorijärvi** och **Bettina Isberg** att börja studera. Hon påbörjade vuxenstudierna vid Södra Kymmenedalens yrkesinstitut (Ekami) hösten 2020.

– Coronatiden, dvs. 1,5 år, gick åt till studier. Efter utbildningen var jag färdigt ekonomibiträde och fartygskock, berättar Heikkinen.

Under studierna praktiserade hon på två fraktfartyg, *M/s Finnhawk* och *M/s Finnbreeze*.

– Jag övade också på portionsmat på *M/s Silja Serenade*. Praktikperioderna var väldigt givande och jag utnyttjade coronatiden väl, säger Heikkinen, mycket nöjd med sina studier.

Marjo Heikkinen åker till jobbet på M/s Viking Glory från Kotka. På Glory innefattar hennes arbete underhållsstädning under resan.

– För närvarande arbetar jag dagskiftet, men jag gör också nattskiftet emellanåt. I framtiden kommer jag att arbeta natt var femte arbetsvecka med att städa spaavdelningen och kommandobryggan.

Ekonomibiträdenas arbetsbeskrivning är mycket varierande.

– Vid behov tar vi även toalettpapper, handdukar m.m. till passagerarna.

M/s Viking Glory har ca 20 hyttstädare (cateringvärdar) plus ”hotellogistiker”.

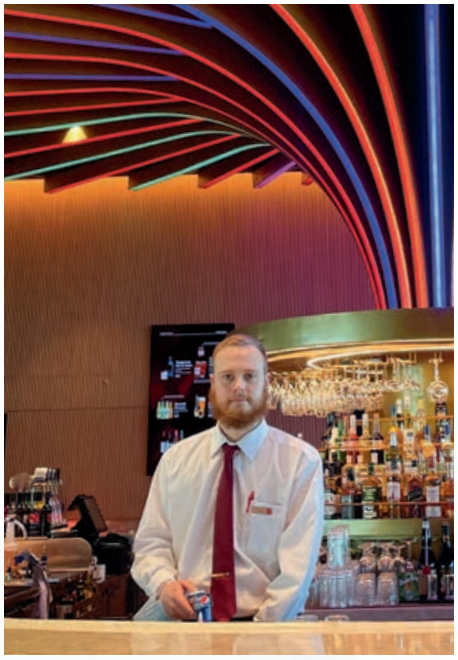
– Hyttvärdarna städar bort använda lakan och skräp från passagerarhytterna, städar personalhytterna inför byten, storstädar och utför andra specialarbeten, tar emot passagerare och tar eventuella extratillbehör till hytterna (kuddar, handdukar m.m.) samt övervakar kvaliteten på kajstädningen, beskriver Heikkinen arbetet på passagerar-bilfärjans hotellavdelning.

Vista Room lockar även till dagklubb

Vista Room är M/s Viking Glorys nattklubb, förutom att det inte är en traditionell nattklubb, utan en lokal som är öppen hela dagen och där man alltså kan tillbringa tid från morgon ända in till natten.

– Vista Room påminner utseendemässigt om en klubb, som de på övriga fartyg, men är kanske något lugnare än en traditionell nattklubb. Färgerna är lugna och fönstren ut mot havet är stora och når »

Cateringvärd Ilkka Kulmala



Barmästare Oskar Lindberg

I baren i Algoth's är det en lugn stämning, men gott om folk. Lönnkrogens värdinna Riikka Koivisto känner till berättelserna bakom drinkarna.

ända upp till taket, vilket släpper in ljus i fartyget.

– Alla är välkomna i Vista, det här är en familjevänlig plats, berättar barmästare **Oskar Lindberg.**.

– Vi ville bort från tanken att klubben är stängd på dagen och öppnar först vid åtta på kvällen. Vi ville bort från exakta klockslag då kunderna måste gå till en bestämd restaurang, berättar han.

– Vi utnyttjar alltså fartygets lokaler under hela kryssningen. Vista har öppet även på dagen, då de rymliga fönstren och stämningen passar bra för t.ex. familjer. Man kan alltså också ta en kaffe i Vista.

Inredningen i Vista påminner om ett vardagsrum och har mjuka färger.

– Fartygets inredning innehåller också mycket trä. Det är naturligt och ger ett trevligt, varmt intryck. De stora panoramafönstren släpper in ljus i klubben hela dagen, så i det avseendet kan man säga att Vista är en dagklubb istället för en traditionell nattklubb, skrattar Oskar.

Baktill i Vista finns det en lounge, där man t.ex. kan sjunga karaoke. Den har öppet lite längre än klubben.

Oskars kollega, cateringvärd **Ilkka Kulmala**, är nöjd med att M/s Viking Glory börjar trafikera och med sin nya arbetsplats.

– Jag bor i Åbo. Före Glory arbetade jag på M/s Viking Grace, som är ett kvällsfartyg. Där är det fullt ös så snart man lämnar Åbo hamn, då baren öppnar. Här på Glory är det något lugnare, eftersom fartyget åker från Åbo mot Stockholm på morgonen.

Men det är inte helt lugn på Glory heller. Ilkka berättar att han möttes av många bingospelare i Vista när han kom till jobbet på morgonen på jungfrufärden.

– Alla platser var fullsatta och det satt även bingospelare vid bardisken, säger han om det framgångsrika spelet.

När dagen gick över till kväll förvandlas Vista till nattklubb, och då blir det ett annat drag där. Innan det kan man ta en liten drink t.ex. på lönnkrogen Algoth's, som ligger i ett rum bakom Vista.

Algoth's – i spritkejsarens fotspår

Baren Algoth's intima och lugna stämning får passagerarna att slänga sig i soffan och blicka ut över havet. Tankarna flödar. Sinnet vilar. I bardisken, som är lika låg som ett vardagsrumsbord, kan man köpa och avnjuta drycker som om man plockade ner dem från sin egen bokhylla.

Akustiken i baren är lugn. Passagerarna verkar tycka om arrangemanget och på lönnkrogen sitter folk en lång stund och beundrar havsutsikten och njuter av barens håvor i lugn och ro.

– Algoth's specialiserar sig i enlighet med sitt namn på olika ädelbrännviner, berättar barmästare **Riikka Koivisto**, som är värdinna för lönnkrogen.

Har ädelbrännvinet sålt bra den första morgonavgången?

– Det har sålt riktigt bra. Jag har blandat klassiska drinkar, som jag har gett en lite twist med inhemskt ädelbrännvin. Det har funnits gott om kunder. Jag kan inte minnas en annan arbetsdag då jag pratat så här mycket – och halva dagen har inte ens gått, skrattar Koivisto.

I Algoth's är snacket med barmästaren en väsentlig del av konceptet. Vid bardisken sätter man sig som i Lyydias vilstol, varefter man kan diskutera t.ex. drinkar med barmästaren. Koivisto har en mjuk och lugn röst. Hon får aldrig slut på samtalsämnen, utan pratar ledigt med alla kunder.

– Jag pratar på så att det fradgar i munnen, jag är som tur är aldrig knäpptyst, skrattar hon.

– Det här jobbet är otroligt roligt, eftersom det dessutom finns en historia bakom varje dryck. Krogen är uppkallad efter spritkejsaren **Algoth Niska**, som det

Kocken Heidi Eerola

Kockarna i Mimmi's restaurang

finns enormt många berättelser om.

– Jag kan inte beskriva med ord hur underbart det är att få vara en del av ett sådant här arbete. Detta är helt annorlunda än mitt tidigare restaurangarbete, småler Koivisto.

Vid disken sitter det två kunder som diskuterar länge och avslappnat med Koivisto. Kunderna sitter gärna länge vid disken.

– Jag tog först en drink vid namn *Hevosen Potku*, som spetsats med ädelbrännvin, och avnjuter nu en öl, säger en kund med fru.

– *Hevosen potku* var förresten god, jag rekommenderar den till alla.

Lönnkrogen har även drinkar vid namn som *Kreivin aikaan* och *Pikaviesti*, som baseras på en berättelse från förbudstiden, då man skickade snabbmeddelanden. Enligt berättelsen får man ett snabbt resultat om man blandar starkare alkohol i en mousserande dryck.

– Det slår till i huvudet, det är därifrån benämningen snabbmeddelande härstammar, förklarar Koivisto.

Arbetet i Algoth's kräver sakkunskap.

– Jag studerar för närvarande till barmästare. Förra året gjorde jag en skoluppgift om Algoth Niska, om smuggling, berättar Koivisto.

– Vi har gått igenom drinkhistoria i skolan. Alla klassiska drinkar på listan har samma historia i grunden. De får bara en twist på Algoth's med inhemskt ädelbrännvin, förklarar Koivisto.

– Det som jag själv fått lära mig är att hitta de finska berättelserna bakom drinkarna.

Hur hamnade då Riikka Koivisto bakom disken på lönnkrogen på Glory?

– Jag föddes i Österbotten, gjorde en tur via Åland och M/s Viking Rosella och är nu på Glory.

The Buffet erbjuder också veganska alternativ

God och riklig mat är höjdpunkter på kryssningen till Sverige. Buffé hittar man i *The Buffet*, där kökspersonalen har fullt upp på fartygets första kryssning. Hur har arbetet kommit igång?

– Vi har fått allt att fungera riktigt bra, det har i alla fall inte hänt något som synts ut till kunderna, säger kocken **Heidi Eerola** från kallsidan då hon lägger rom på brickor.

Kunderna ger kockarna beröm för maten när de går förbi linjerna.

– Vi serverar två sorters fisk, två varmrätter, ett skaldjursbord och två efterrättsbord samt varm mat och vegetarisk mat, berättar kocken **Marjo Siro**.

– Folket som arbetar här är otroligt entusiastiska. Proviantutrymmena är bra. Allt fungerar smidigt.

Mimmi's – en avslappnad bistro utan bordsreservation

Bredvid buffén i samma lokal ligger restaurang *Mimmi's*. Restaurangen har uppkallats efter den kvinnliga yrkessjömannen Wilhemina "Mimmi" Widbom, som bl.a. rundade Kap Horn åtta gånger i början av 1900-talet.

Kocken **Emil Karlsson** arbetar som specialist, dvs. som ansvarig kock, i buffén och på Mimmi's.

– Det är tre kockar i buffén, och i köket på Mimmi's är vi två plus luckan, som sköter bongarna.

På Mimmi's beställer man direkt vid disken och behöver inte reservera bord. Stämningen är okomplicerad och avslappnad. I bistron kan man beställa t.ex. hamburgare, sallad eller färsk fisk.

– Det har varit mycket att göra. Efter den första sittningen föll allt på plats och nu kör vi för fullt, säger kocken Emil Karlsson med glimten i ögat.

Inför den andra sittningen är allt alltså under kontroll.

– Nu är det plattan i mattan, skrattar han. ⚓

Langh Ships M/s Laura, M/s Marjatta ja M/s Hjördis transporterar stål från Outokumpu i Torneå till nederländska Terneuzen

Langh Ships fartyg M/s Laura transporterar stålrullar från Outokumpus stålverk i Torneå till Outokumpus andra fabrik i nederländska Terneuzen. På resan tillbaka tar hon med sig stålskrot från t.ex. Dordrecht till Finland.

TEXT **SAANA LAMMINSIVU** BILD **M/S LAURAS BESÄTTNING**

Rederiet Langh Ships fartyg Laura transporterar stålrullar från Outokumpus fabrik i Torneå till nederländska Terneuzen. På vägen tillbaka tar hon med sig stålskrot till Finland. Skrotet tas ombord i Dordrecht, som ligger strax utanför Rotterdam.

– Vid vinterförhållanden tar sjöresan från Torneå till Rotterdam ca fem dagar. Om vi åker idag på tisdag är vi framme i Rotterdam på söndag, berättar befälhavare **Niklas Holmberg**.

Vid planeringen av fartygets tidtabell har man tagit hänsyn till eventuella förseningar eller t.ex. isförhållanden.

– Vi lyckades hålla tidtabellen ganska bra förra året. Isarna försenade alltså inte vår trafikering särskilt mycket.

Fartygsresan är en del av produktionsprocessen

Outokumpus stålverk i Torneå är Europas största produktionsanläggning för rostfritt stål. I Torneå tillverkar man årligen 1,6 miljoner ton rostfritt stål. Alla delar av förädlingskedjan sker på samma fabrik. Torneå har inga mellanlager för det färdiga stålet, utan fabrikens stålrullar körs direkt till ett fartyg som väntar i hamnen. Outokumpus logistik är alltså uppbyggd kring skeppning.

– I Torneå måste det hela tiden finnas ett fartyg i hamnen eftersom det inte finns några andra mellanlager för stålrullarna. Rullarna kommer bokstavligen ut heta från fabriken, så om det inte fanns ett fartyg i kajen som tar emot dem skulle man vara tvungen att stoppa produktionen – och det vore en total katastrof, förklarar befälhavare Niklas Holmberg fartygets betydelse för logistikkedjan.

Idag fungerar fartygen alltså som mobila mellanlager för fabrikerna.

– Torneårutten har sex linjefartyg och extrafartyg eftersom det alltid finns ett fartyg i Torneå hamn som produkterna från Outokumpu kan lastas direkt på.

Lyssna på Sjömansradio! Intervjun är på finska. Sjömansradion kan hittas på: ***smu.fi > Merimiesradio*** *eller* ***soundcloud.com uppslagsord: Merimiesradio***

Befälhavare Niklas Holmberg

M/s Laura avgår från Torneo.

Outokumpu tillverkar världens bästa rostfria stål

När stålrullarna har lastats på fartyget i Torneå sköter besättningen om luftfuktigheten och andra funktioner under sjöresan, så att rullarna är i rätt skick under resan och kan skickas för vidarebehandling i Terneuzen, där Outokumpu har sin vidarebehandlingsanläggning.

– I Terneuzen vidarebehandlas stålrullarna, varefter de fortsätter sin resa runt jorden.

Outokumpu är Europas största stålverk. Företaget äger också fabriker i bl.a. Amerika och Sverige och är enligt befälhavare Holmberg en betydande ståltillverkare även i globala mått mätt. Det finns även ståltillverkare på andra håll i världen, som t.ex. i Asien, men deras rostfria stål håller inte lika hög kvalitet.

– Världens bästa stålsorter kommer från Outokumpu. Det bästa rostfria stålet i världen tillverkas vid Outokumpus stålverk.

Järnskrot från Dordrecht på returresan till Torneå

Efter att rederiet Langh Ships fartyg Laura har lämnat av stålrullarna i nederländska Terneuzen fortsätter det resan till Dordrecht intill Rotterdam för att lasta ombord järnskrot. Det används i Torneå för att tillverka stål. Ståltillverkningen baseras alltså till stor del på järnåtervinning.

– Anledningen till att Outokumpus stålverk ligger i finska Torneå är att det finns en ferrokromgruva nära fabriken (gruvan i Elijärvi). Krom är ett av de viktigaste råämnena i rostfritt stål och något vi på sätt och vis får ”från vår egen gård”, förklarar Holmberg.

Det behövs även andra beståndsdelar för att tillverka stål, som t.ex. nickel, som man i sin tur får från t.ex. järnskrotet som kommer till Torneå med fartygen. Skrotet är alltså en viktig del av produktionsprocessen.

– Därför är det oerhört viktigt att fartygstrafiken till Torneå fungerar, konstaterar befälhavare Holmberg.

Langh Ships M/s Laura, M/s Marjatta och M/S Hjördis kör linjetrafik till Torneå

Rederiet Langh Ships tre fartyg M/s Marjatta, M/s Hjördis och M/s Laura trafikerar till Torneå. Förutom Langh kör även tre nederländska fartyg linjetrafik till Torneå. Dessutom kör mindre fartyg till fabriken.

– Vad jag kan minnas var det 25 fartygsbesök per vecka under de livligaste veckorna i Torneå hamn. Det är mycket med tanke på att besöken bara rör en enda fabrik. Fartygen som sköter Outokumpu-fabrikens transporter är de enda som kommer till Torneå hamn.

Laura är 120 meter lång och 18 meter bred. Med full last är hon 7,2 meter djup.

– Fartyget har tre lastrum och liknar en liten containerfeeder, säger befälhavare Holmberg.

Det är ett stabilt fartyg med goda isegenskaper.

– Vi kommer ganska långt på egen hand och utan hjälp av isbrytare. Varje år kommer det dock ett och samma ställe – hård isvinter eller inte – där det finns vallar. Där behöver alla hjälp av en isbrytare. En sådan plats är vid Kemi 1 och uppåt. Det är en korsning i farleden Kemi-Torneå där ingen någonsin kommer förbi utan isbrytarens hjälp.

Stålrullarna färdas i vaggor i Langh Ships fartyg.

– Stålrullarna läggs i en slags kassetter, som fästs på containerplatserna. De är vaggor och kassetter som är lika stora som botten på ett 40 fots container och som har rännor där stålrullarna läggs för att vila och binds fast. Varje kassett tar fyra stålrullar. En stålrulle väger ca 15 ton, men det finns också mycket tyngre och lättare rullar. ⚓

Båtsman Rain i arbete.

Lyssna på Sjömansradio! Intervjun är på finska. Sjömansradion kan hittas på:
smu.fi > Merimiesradio** eller **soundcloud.com** uppslagsord: **Merimiesradio

På fraktfartyg gäller det att ta initiativ och vara självständig

Båtsman Rain och överstyrman Michael trivs bra på rederiet Langh Ships M/s Laura. De anser att arbetet på ett fraktfartyg passar initiativrika och självständiga människor.

TEXT **SAANA LAMMINSIVU** BILD **LAURA FARTYGS BESÄTTNING**

Den gångna vintern snöade det mycket. Det innebar en hel del däckarbete för besättningen på fraktfartyget som transporterar stålrullar från Torneå.

– Vi höll karvlar och luckor rena så att man inte fick snö i nacken.

Däcksluckorna på M/s Laura drivs med ett hydraulsystem.

– Vi såg till att de fungerade och att det inte fanns någon snö eller is mellan dem. Vi såg också till att alla kunde röra sig säkert på fartyget, beskriver båtsman Rain och överstyrman Michael vinterarbetet.

Gott om is att hacka loss

M/s Laura har en fast besättning på nio man. Emellanåt finns det också praktikanter på fartyget. På däck arbetar en båtsman och två lättmatroser. Vintern på ett fraktfartyg är ingen lek, utan tungt sjömansarbete. Isen hackas loss för hand.

– På vintern försöker vi köra fartyget så lugnt som vi bara kan, men om vi har motvind kan det skvätta rätt så mycket vatten på däcket, som fryser till is.

– Då är det bara att greppa redskapen och börja knacka bort isen, berättar båtsman Rain.

Att hacka bort is kräver krafter och uthållighet. Ibland tar det flera timmar. Vilken typ av människa klarar arbetet på ett fraktfartyg?

– Man måste vara rätt så självständig. Man måste hålla ögonen öppna och se vad som händer runt omkring en. Man måste också kunna planera arbetet själv och inte

förvänta sig att någon ska komma och tala om vad man ska göra, säger båtsman Rain.

– Initiativförmåga uppskattas definitivt. Man måste kunna arbeta självständigt så att man inte alltid behöver ha någon som glor över axeln för att se vad man gör, betonar överstyrman Michael i sin tur.

Under en fyra veckor lång törn besöker man Nederländerna två gånger

Båtsman Rain och överstyrman Michael trivs bra med arbetet på fraktfartyget.

– Arbetet är varierande och även utmanande på sitt sätt. De långa ledigheterna efter törnarna är ett plus, konstaterar överstyrman Michael.

Båtsman Rain håller med.

– 1:1-skiftet är bra, för då kan man ge allt på jobbet och ta det lugnt hemma på ledigheten.

Törnen, alltså arbetsperioden, varar i fyra veckor, varefter man är ledig lika länge.

– M/s Laura är ett linjefartyg. Under en fyra veckor lång törn hinner vi åka till Nederländerna två gånger från Torneå.

Rain har arbetat som sjöman i över tio år och överstyrman Michael har seglat på heltid i sju–åtta år efter att ha utexaminerats från sjömansskolan.

Det är roligt att arbeta på sträckan Torneå–Nederländerna.

– Vi stannar vid hamnar även på den här linjen, men har inte en lika minutiös tidtabell som en del andra fartyg.

Stora snöhögar i Torneå, blommande tulpaner i Nederländerna

Under coronapandemin gick besättningen inte i land särskilt mycket – eller alls.

– Vi gick inte i land överhuvudtaget i Torneå under coronapandemin, berättar männen.

– Vi följde restriktionerna strikt på fartyget och skötte säkerheten och hygienen noga.

Då restriktionerna hävdes i slutet av februari fick fartygsarbetet efterlängtad variation.

– Förra veckoslutet var första gången på länge som vi kunde ta en tur i staden. Vi bowlade i Torneå.

Där är det fortfarande stora snödrivor, men i Nederländerna börjar det redan bli vår.

– Före coronapandemin gick vi i land i Nederländerna efter vakten. Det är ett fint land att t.ex. cykla i. En helt annan typ av plats än Torneå, jämför båtsman Rain.

– I Torneå finns det fortfarande stora snöhögar, men i Nederländerna blommar tulpanerna och det är grönt. Coronarestriktionerna hävs och vi går återigen mot en ljusare tid: våren kommer, säger han glatt. ⚓

Hamnen i Rotterdam är stor. Hamnområdet består av flera terminaler och fabriker.

Lotsplatsen för fartyg som transporterar stålrullar från Outokumpu ligger strax utanför Terneuzen. Från lotsplatsen seglar man 4–6 timmar längs kanalen innan man är framme vid Outokumpus raffinaderi.

– Hur lång tid resan tar beror på trafiken. I Rotterdam kan det vara mycket fartygstrafik och därför vägleder de lokala lotsarna fartyget till hamn.

Professor Hannu Piekkola från Vasa:

En egen finsk LNG-flotta vore en strategiskt vettig lösning

Strategiskt sett vore det smart att ha en egen LNG-flotta även i Finland. Med rörledningar kan man transportera vidare gasen från terminalerna. Naturgas och även syntetisk gas är framtiden.

TEXT **JUHANI ARO** BILD **GASUM LTD**

Rysslands krig i Ukraina har fått Finland och hela Europa att söka nya energilösningar. Europa, speciellt Tyskland, är beroende av naturgas från Ryssland. Gasen flödar till Europa längs rörledningar. Finland började också importera naturgas från Ryssland 1974. Sedan dess har vi fått naturgas utan avbrott eller störningar.

Finland har också fått gas från Baltikum längs den helt nya rörledningen Balticconnector. LNG-gas importeras också med särskilda tankfartyg. Användningen av naturgas har dock minskat kontinuerligt i vårt land. Den har minskat med ca 10 % de senaste tio åren, alltså ca 1 % per år. Experterna säger dock att naturgas vore ett bra alternativ för att påskynda den gröna omställningen. Det är trots allt den icke förnybara energiresurs som har lägst utsläpp.

”Vi är en fartygsbyggarnation”

Hannu Piekkola från Vasa universitet är professor i nationalekonomi och tycker det att bra att man fått igång en energidiskussion i Europa. Läget i Finland är bättre än generellt i Europa. Olkiluoto 3 har redan körts igång.

– Att sluta importera naturgas är inte en ödesfråga i Finland. Kanske startar man i en nödsituation ett reservsystem som

Arctias isbrytare Polaris tankar LNG i Torneå.

främst använder olja, men det vore inte i enlighet med EU:s policy. Piekkola menar att tilläggsanvändning av oljeenergi passar dåligt i den så kallade gröna omställningen.

– Naturgasledningar är framtiden. Det borde vi hålla fast vid. Syntetisk gas kan produceras med vindkraftverk.

– Strategiskt sett vore det smart att ha en egen LNG-flotta även i Finland. Med rörledningar kan man transportera vidare gasen från terminalerna. Naturgas och även syntetisk gas är framtiden. Utsläppen från naturgas är minimala jämfört med andra fossila energikällor, säger Piekkola.

Han antyder alltså även själv att man borde bygga en egen LNG-flotta i Finland. Det vore det bästa för försörjningsberedskapen. Men vore det inte tekniskt svårt att bygga ett sådant specialtankfartyg?

– Vi är en fartygsbyggarnation. Det skulle finnas potential, tror professor Piekkola.

Vad är LNG?

Förkortningen LNG betyder flytande naturgas och uppstår när naturgas kyls ner till under -163 grader. LNG är lättare att förpacka och transportera än naturgas. Det minskar enormt i volym, hela 600 gånger. Gasen behöver inte trycksättas, utan förblir flytande så länge temperaturen håller sig under -163 grader.

Det finns ca 500 specialbyggda gastankfartyg i världen. Finland har inte någon egen LNG-flotta, men har hyrt fartyg som man använder.

LNG-platser i Finland: Fredrikshamn, Björneborg, Borgå, Torneå

Finland har en egen produktionsanläggning för LNG i Sköldvik i Borgå. Den blev klar 2010 och producerar ca 20 000 ton flytande naturgas om året. Torneå och Björneborg har egna LNG-terminaler. De ingår dock inte i gasnätet. Från Torneå och Björneborg transporterar man LNG på land främst för industrins behov.

I Fredrikshamns hamn kommer det snart att finnas en 30 000 kubikmeter stor gasdepå. När den är helt klar i oktober i år kommer den att utgöra Finland anslutningspunkt till den globala gasmarknaden och samtidigt ett sätt att minska beroendet av rysk naturgas.

Gasdepån börjar fyllas på i sommar, då de första fartygen som transporterar LNG kommer till Fredrikshamn. Själv terminalen tas i bruk i oktober.

Flytande naturgas importeras med fartyg från Persiska viken och USA

Den flytande gasen som importeras till Fredrikshamn kan komma från USA eller Persiska viken. Den importeras t.ex. från Texas eller Bahrain med enorma fartyg till Europas och Östersjöns stora LNG-terminaler i Klaipeida, där man med hjälp av gasledningsnätet får gas även till Finland. Majoriteten av gasen som används i Finland importeras dock alltjämt från Ryssland.

De största producentländerna

De största producenterna av LNG är Qatar, Australien och Malaysia samt Bahrain. Numera producerar även USA mycket skiffergas för globala behov. Skiffergasen fraktas från Texas till Europa. Norge är Europas största producent. Enligt de senaste uppgifterna finns det över 500 LNG-tankfartyg på världens hav. LNG används huvudsakligen som bränsle inom sjötrafik och till viss del även inom tung trafik på land.

I Finland finns det för närvarande många fartyg som använder LNG: Viking Lines M/s Viking Grace och M/s Viking Glory, Wasalines M/s Aurora Botnia, Arctias LNG-isbrytare Polaris och sjöbevakningssektionens bevakningsfartyg Turva. Också ESL Shippings bulkfartyg M/s Haaga och M/s Viikki använder LNG. Fler LNG-fartyg kommer inom kort.

LNG är ett globalt bränsle som räcker till

Den senaste tiden har Rysslands anfallskrig i Ukraina väckt oro. Sanktionerna och motsanktionerna som kriget medfört kan orsaka allvarliga störningar i tillgången till gas.

Timo Vapalahti är energiombud vid Försörjningsberedskapscentralen och berättar hur Finland har förberett sig inför en sådan situation.

– Förutom LNG-ledningarna och Baltikums rörledning finns det en lag som ålägger bolag som använder gas att ha en gasdepå som räcker i tre månader. Det ger oss mer speltid. Nu befinner vi oss i mitten av mars och uppvärmningssäsongen går mot sitt slut, vilket innebär att gasen kan räcka längre.

– Om störningen pågår längre behöver vi ändå mer bränsle. Hittills har gasen flödat från Ryssland, men priset har stigit, säger Vapaalahti.

Finland övar också hela tiden inför svåra situationer, men LNG håller på att bli ännu viktigare såväl i Finland som i Europa. LNG är ett globalt bränsle som räcker till. ⚓

LNG har sina arbetssäkerhetsrisker

LIKSOM ALLA BRÄNSLEN har även LNG sina arbetssäkerhetsrisker. Om flytande gas t.ex. läcker ut i luften under transporten förångas den på ett ögonblick. Ångan blir till iskall gas, som kan orsaka allvarliga frostskador som liknar brännskador. Om den flytande gasen är dåligt isolerad eller om isoleringen är skadad kan det leda till en kraftig tryckökning. Dåligt isolerade rörledningar eller ventiler fryser dessutom och bör inte vidröras, åtminstone inte med bara händer.

Trots det är LNG en bra och säker produkt – om det hanteras och lagras rätt.

LÖNETABELLER 2022

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.3.2022

LÖNEGRUPP 1	**2 067,19**
Köks- och kallskänksbiträde	
Butiks- och lagerbiträde	
Nisse och utgivare	
Ekonomibiträde och städare	
Barnskötare	
Servitörspraktikant och barelev	
LÖNEGRUPP 2	**2 213,96**
Servitör och försäljare samt kassor	
Hyttstädare/-värdinnor	
Bastuvärdinna, överstädare , SPA-arbetstagare	
Konferenssekreterare och ADB-praktikant	
LÖNEGRUPP 3	**2 274,40**
Kockar och kallskänkor	
LÖNEGRUPP 4	**2 308,93**
Snabbköpsföreståndare/proviantlagerförvaltare	
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska	
Programvärdinna / -värd	
Ansvarig servitör	
Vinkassa, croupier, musiker	
Purserbiträde /ADB-kontorist	
LÖNEGRUPP 5	**2 412,77**
Hov- och barmästare	
Cafeteria föreståndare	
Chefskock och chefskallskänka	
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare	
Konferensvärdinna/ -värd	
Kryssningsvärdinna/ -värd	
LÖNEGRUPP 6	**2 590,44**
Städs- och hotellchef	
Butikschef	
Restaurangchef och purser	
Kökschef	
Chefsbar- och chefshovmästare	
LÖNEGRUPP 7	**2 771,94**
Intendent	
DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING	
Lättmatros och maskinvaktman	**2 144,89**
Matros och motorman	**2 222,60**
Ordningsman (förman +8%)	**2 291,66**
Reparatör och båtsman	**2 345,19**
Elektriker	**2 454,91**

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthanetring. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på **16,03 euro**/månad som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.3.2022

2. PASSAGERARFARTYG

Dagslön under arbetsförhållandet	1/30 garantilön
Övertid / timme	1/100 garantilönen
Beredskapsersättning / timme	1/260 garantilönen
Beredskapsersättning / dygn (då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)	1/475 garantilönen
Lasthanteringsersättning / timme	1/164 garantilönen
"Preorder"	1/475 garantilönen
Serveringsersättning	0,60 € / matgäst / dag
Betjäningsarvodets minimibelopp [1]	225,29 € / månad
Naturaförmånsersättning [2]	
- under semester	23,82 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,94 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,88 € / dag
- under arbets- och de lediga perioderna	11,91 € / dag
- under sjukdom	23,82 €/ dag
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord [2]	
- kostersättning	
- i Finland	32,48 € / dag
- utomlands	61,16 € / dag
- **logiersättning**	enligt räkning
Ersättning för smutsigt arbete	15,17 € / gång
Ersättning för praktikanthandledning	1/475 garantilönen
Taxikostnader	45,39 € maximalt
Musikers beklädnadsersättning	20,74 € / månad

[1] 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

[2] Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2022

Utrikesfartens handels-fartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.3.2022

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap		AT-tillägg
Båtsman, reparatör, svarvare	1 938,01	2 131,81
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 909,68	2 100,65
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 845,39	2 029,93
Lättmatros/maskinvaktman [1]	1 774,56	1 952,02
Lättmatros/maskinvaktman	1 747,46	1 922,21
Trimmare	1 742,86	
Jungman, elev	1 719,84	

Elektriker

			AT-tillägg
fartygets generatoreffekt	under 999	1 967,58	2 164,34
	1000–1499	1 997,69	2 197,46
	1500–4199	2 018,76	2 220,64
	över 4200	2 040,90	2 244,99

[1] Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi-avdelningen	Kock-stuert[1]	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 984,42	1 934,48	1 876,74
	4500–12999	2 016,99	1 954,66	1 888,44
	13000–29999	2 037,36	1 967,58	1 894,79
	30000–79999	2 073,66	1 994,51	1 909,86
	80000–159999	2 141,69	2 039,31	1 919,96
	över 160000	2 224,84	2 090,07	1 930,04
II Kock		1 801,48		
II Kock [2]		1 813,88		
Ekonomibiträde [x]		1 801,48		

[1] Obs! Punkt 21.6

[2] Lön erläggs endast på fartyg över 6000 dwt, vilka regelbundet befordrar passagerare och som har plats för minst 6 passagerare.

[x] Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.3.2022

Övertidsersättning

- vardag	1/102 månadslönen / övertidstimme
- helgdag	1/63 månadslönen / övertidstimme

Vederlagsersättning

- under arbetsförhållandet	1/164 månadslönen / vederlagstimme

Oceantillägg

- föreståndare för ekon.avd.	72,08 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	51,33 € / månad
- övriga	35,54 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg 66,32 € / månad Förhöjer grundlönen

Beklädnadsersättning 21,27 / månad Stuert, Musiker

Beredskapsersättning
däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning

- vardagar	1/320 månadslönen / timme
- heldagar	1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning 1/164 månadslönen/timme

Ersättning för smutsigt arbete 15,56 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant 1/475 månadslönen

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare	
- grundersättning	2,15 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,74 € / passagerare/dag
Tillfälliga matgäster	0,59 € / person/dag

Nattarbetsersättning 7,53 € / vakt
åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi [*]

- kostersättning	
- i Finland	32,48 € / dag
- utomlands	61,16 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

Då maskinrummet är obemannet erläggs åt skiftarbetare natt-arbetsersättning 00–04

Naturaförmånsersättning [*]

- under semester	23,82 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,94 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,88 € / dag
- under vederlagstid	23,82 € / dag
- under sjukdom	23,82 € / dag

(- då arbetstagaren inte vårdes på sjukhus)

Taxikostnader

Reseersättning	46,55 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	46,55 € / resa / (t.ex. högst)

[*] Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2022.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.3.2022

25.1.1.
Garantilön 1:1

Båtsman AT	2 279,29
Matros AT	2 180,47
Vaktman	2 052,80
Kockstuert	2 281,06

Garantilön 2:1
Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålles genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.

Eurobundna tillägg

Kockstuertens serveringstillägg	3,22 € / passagerare
Tillfälliga matgäster	0,63 € / gäst
Manskapets praktikanthandledartillägg	1/475 garantilönen / dag
Hyresbil (högst)	46,55 € / gång
Ersättning för tillredning av mat	7,71 € / dag
Ersättning för naturaförmåner under årssemestern*)	23,82 € / dag

*) Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2022

MEDDELANDE TILL SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMMAR

Servicefacket PAM meddelar att de **i månadsskiftet april-maj 2022** kommer att genomföra en medlems-rekryteringskampanj.

Om du får kampanjmaterial baserat på din yrkestitel kan du bortse från det.

Sjömans-Unionen, din egen fackförening, förhandlar om anställningsvilkoren och bevakar medlemmarnas intressen inom sjöfarten.

Sjömans-Unionens Ålands avdelning utmanar Unionens avdelningar att hjälpa ukrainarna

Sjömans-Unionens Ålands avdelning stödjer ukrainare i nöd genom Finlands Röda Kors. Ålandsavdelningen skänker två euro per medlem för att hjälpa de krigsdrabbade ukrainarna.

Ålands avdelningen utmanar andra fackförbund i Sjömans-Unionen att hjälpa de ukrainare som drabbats av kriget.

Sjömans-Unionen donerade 5 000 euro för att hjälpa ukrainarna

Sjömans-Unionen har stött ukrainare i nöd genom Finlands Röda Kors. Sjömans-Unionen skänkte en euro per medlem till FRK för att hjälpa ukrainarna, alltså totalt fem tusen euro.

HELLRE EN MAGER SÄMJA ÄN EN FET TVIST

TEXT **SANNALEENA KALLIO**

SJÖMANNEN: I nyheter om kollektivavtalsförhandlingarna nämner man ofta riksförlikningsmannen. Samtidigt talar man om strejkhot och förlikningsförslag. Vem eller vad är riksförlikningsmannen och vad gör han eller hon? Vad är riksförlikningsmannens roll vid kollektivavtalsförhandlingar?

JURISTEN: Riksförlikningsmannen är en myndighet som lyder under arbets- och näringsministeriet och som har till uppgift att sköta de uppgifter som fastställs i lagen om medling i arbetstvister (420/1962) och förordningen som utfärdats med stöd av den (394/2009). Riksförlikningsmannens byrå ligger i Helsingfors på Bulevarden 6A. I fackföreningskretsar talar man om att gå till Bulevarden och om det som händer där, när man avser riksförlikningsmannens förhandlingsbord. För närvarande innehas tjänsten av **Vuokko Piekkala**. Riksförlikningsmannen har assisterande förlikningsmän till hjälp. Exempelvis tvister inom sjöfarten har medlats framgångsrikt av **Jukka Ahtela**.

Enligt lagen ska riksförlikningsmannen leda *sörja för medlingen av arbetstvister* i hela landet och vid behov förordna någon av förlikningsmännen som har uppgiften som bisyssla att utföra en viss medlingsuppgift.

Med *arbetstvist* avses i de flesta fall en dispyt som rör tecknandet av ett nytt kollektivavtal eller kanske korrektare en förlängning av ett ”gammalt” kollektivavtal med en bestämd tid, dvs. avtalsperiod, och med visst ändrat innehåll samt storleken på löneförhöjningar och när de ska genomföras.

Parterna i en arbetstvist är skyldiga att delta i medlingen, men inte tvungna att nå en förlikning. Medlingsarbetet fortsätter dock tills en förlikning eller annan lösning nås oavsett om en arbetskonflikt hinner börja eller inte.

Startskottet till medlingen är ett skriftligt *strejkvarsel*, dvs. normalt sett en anmälan från den ena parten i arbetstvisten till motparten och till riksförlikningsmannen om avsikt att inleda en arbetskonflikt. Anmälan ska göras minst två veckor före arbetsinställelsens planerade starttidpunkt. Då får förlikningsmannen tid att vidta förlikningsåtgärder, dvs. diskutera med partnerna tillsammans och separat samt utarbeta ett förlikningsförslag eller vid behov flera.

En laglig arbetsstrid kan inledas tidigast den dag då *fredsplikten* inte längre förbinder parten i arbetstvisten, dvs. den dag då kollektivavtalets giltighet upphört och parterna är i *s.k. avtalslöst tillstånd*.

Arbets- och näringsministeriet har på förslag från riksförlikningsmannen *rätt att skjuta upp* arbetsstridens starttidpunkt med högst 14 dygn, om det anser att arbetsinställelsen i fråga på grund av sin omfattning eller arbetsområdets beskaffenhet berör samhällets livsviktiga funktioner eller avsevärt skadar allmänt intresse. Sådana är t.ex. omfattande strejker inom hälsovårdssektorn eller arbetsinställelse bland brandmän. Senareläggningen ger också mer tid till medlingen.

Utgångspunkten och underlaget för förlikningen, eller förlikningsförhandlingarna som sker under riksförlikningsmannens ledning, är de *senaste förslagen* på nytt kollektivavtal eller ändring av det från parterna som försöker nå ett kollektivavtal. Med andra ord fortsätter man vid förlikningsbordet med det som parterna med egna krafter nått fram till vid sina inbördes förhandlingar. Medlingen inleds med att parterna presenterar sina mål och förslag till förlikningsmannen. Även en kommande arbetsstrid diskuteras åtminstone i den mån att man enas om konfliktens omfattning, avsedda sätt att genomföra den och s.k. *strejkgränser* (bl.a. nödarbete). Dessutom diskuterar man medlingsförfarandena och bl.a. vad och hur man informerar media om medlingens fortskridande.

Under förlikningsförhandlingarna har alltså förlikningsmannen separata diskussioner med tvisteparterna för att utreda möjligheterna för en förlikning och ett nytt kollektivavtal, avtalets innehåll och parternas tröskelfrågor samt testar lösningsalternativ vid det gemensamma förhandlingsbordet. Målet som förlikningsman är att ta fram ett *förlikningsförslag*, dvs. ett förslag på en lösning som alla tvisteparter kan godkänna.

Förlikningsförslaget är ett av förlikningsmannen utarbetat skriftligt förslag på ett nytt kollektivavtal eller oftast ett förslag på förändringar i ett befintligt kollektivavtal, avtalsperiodens, dvs. fredspliktens, längd och aktuella lönejusteringar och deras struktur. Förslaget lämnas till parterna samtidigt och ett enkelt svar, *godkänns eller förkastas förslaget*, ska ges inom en tidsfrist som fastställs av förlikningsmannen.

Riksförlikningsmannens uppgiftsområde ska hållas åtskilt från *arbetsdomstolens* behörighet. Den omfattar tvister som handlar om bl.a. kollektivavtalets innehåll och tolkning av bestämmelser, avtalets giltighet och avgörande av den, om en viss handling eller ett visst förfarande varit i enlighet med kollektivavtalet och om inte, vilka är följderna av förseelsen eller försummelsen. I domstolen dryftar man alltså frågor som rör ett befintligt kollektivavtal, medan målet på Bulevarden är att få till stånd ett nytt kollektivavtal med löneförhöjningar och arbetsfred.

Frågor är välkomna: **sannaleena.kallio@smu.fi**

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

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. Tervetuloa!

SATAMA-ALA

Kevätkokous 5.5.2022, Tampere

Satama-alan hallituksen kokous pidetään torstaina 5.5.2022 klo 12.00–14.00. Osaston kokous pidetään samassa paikassa klo 14.00–16.00. Kokouspaikkana on Tampere Original Sokos Hotel Ilves, 5 krs. kabinetti (Hatanpään valtatie 1, 33100 Tampere). Tervetuloa!

ÅLAND/AHVENANMAA

Vårmöte 19.4.2022 kl 18.00, Mariehamn

Ålands avdelningen håller vårmöte **tisdagen den 19 april kl 18.00** på ABF kontor, Ålandsvägen 40, Mariehamn. **Om man vill delta digitalt på mötet,** så vänligen maila namn o medlemsnummer till: e.kivio@gmail.com. Välkomna!

ITÄKUSTI

Kevätkokous 24.5.2022, Kotka

Itäkustin osasto kevätkokous pidetään tiistaina 24.5.2022 klo 18.00, osoitteessa Puutarhakatu 12, Kotka. Kokouksen jälkeen on ruokailu ravintola Wanhassa Fiskarissa (Juha Vainion katu 2, 48100 Kotka). Tervetuloa!

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.osasto006@gmail.com. Tervetuloa!

Kesäteatteria Naantalissa to 9.6.2022 ja to 16.6.2022 klo 19.00

Lounais-Suomen osasto on lunastanut lippuja *Miestä näkyvissä* -näytökseen Naantalin Emma-teatteriin. Marja Kankaan romaaniin perustuvan kesäkomedian on ohjannut/dramatisoinut Satu Rasila. Rooleissa: Miska Kaukonen, Pia Piltz, Maarit Poussa, Linda Wiklund. **Esityspäivät ovat to 9.6.2022 ja to 16.6.2022 klo 19.00.** Hinta osaston jäsen 20 € ja avec 25 € sisältää lipun ja väliaikatarjoilun. Maksu tilille TSOP FI80 5542 4020 0093 83 viitettä 2532 käyttäen. Osallistujien nimet ja esityspäivä viimeistään 2.5. mennessä s-postiin: smu.osasto006@gmail.com. Lippujen jako esityspäivinä klo 18.30 Kailon saaren puoleisessa päädyssä.

IN MEMORIAM

Olavi Suni

s. 31.8.1944 Dragsvik
k. 11.12.2021 Loviisa

Maailman meriä neljällä vuosikymmenellä seilannut kokkistuertti lähti muille merille seilaamaan pitkällisen sairauden uuvuttamana.

Olkkia lämmöllä muistaen,
Taina,
Jouni, Jussa ja Mika perheineen,
sekä muut sukulaiset ja ystävät.

KULTAMERKIT / GULDMÄRKENA

Marko Vesala

Thomas Pilke

TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldström
PALVELUNUMERO: 0295 044 821
SÄHKÖPOSTI:
ville.kaldstrom(at)te-toimisto.fi
Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.
OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2, 20800 TURKU
Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.
toimistot.te-palvelut.fi/varsinais-suomi/merivalitys

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldström
TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821
E-POST:
ville.kaldstrom(at)te-byran.fi
Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.
ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO
Tidsbokning krävs för att uträtta personliga ärenden vid TE-byrån.
toimistot.te-palvelut.fi/sv/varsinais-suomi/merivalitys

>
JÄRJESTÖUUTISIA

Ada-apuri auttoi laittamaan luottamusmiesvaalimateriaalin postituskuntoon.

FACKLIGA NYHETER

Assistenten Ada hjälpte till med utskickande av förtroendemannavalmaterialet.

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

12.5.2022 | MARIEHAMN, ÅLAND

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 förtjänsttecken till sjöfarare.

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

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, anmälningsavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälpverksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsorera 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

EL
Posti Oy

Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2022

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

Kompletteringskurs för förtroendemän 26.–27.4.
Fortsättningskurs för förtroendemän I 16.–19.5.
Fortsättningskurs för förtroendemän II 12.–15.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän 18.–19.10.

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemän, från Sjömans-Unionens kontorer.

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
Arkisin klo 9.00–15.00

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

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTTÖMYYSKASSAN SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 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.kuljetusalantk.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-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
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalånggatan 43, 65100 Vasa