

MERIMIES

SJÖMANNEN

3/2019



M/s Nathalien miehistö
lapioi sepeliä:
”Hikistä, mutta tärkeää
merimiestyötä”

**Pienet suomalaiset rahtilaivat
kuljettavat tärkeitä teollisuuden ja
rakentamisen raaka-aineita**

**Merenkulun tukien
leikkaus toisi Suomeen
välittömästi yli 5 000
työtöntä merimiestä**

En försämring av sjöfartens stödet skulle
ge Finland över 5 000 arbetslösä sjöman



Saako merimies
olla vielä erimies?



Merimiesunionin Carita Ojala
haastaa työnantajat kehittämään
neuvottelukulttuuria

SAANA LAMMINSIVU



Juha Tausta pääsi merille
vasta käytyään rippikoululeirin

SEPPO KORHONEN

sisältö | innehåll

- 4 Merenkulun tuet herättivät keskustelua hallitusneuvottelujen alla
 - 8 Uusi ruotsalaisvarustamo vie Suomen metsäteollisuuden kuljetuksia
 - 9 Jäämeren radan rahoituksessa haisee kolonialismi ja pilaantunut lohi
 - 10 M/s Bore Bankin kyydissä kulkevat kontit, trailerit, paperirullat ja kemikaalisäiliöt Suomesta Saksaan
 - 16 Tommi Korpelan matka: Rahtilaivalta risteilyalukselle
 - 20 Prima Shippingin M/s Nathaliella lapioidaan sepelimursketta
 - 24 Laura Åman: ”Hymy huulille ja aurinkoinen ulosanti, oli mikä päivä tahansa”
 - 30 Herneitä ja viinaa – sitruunaa keripukkiin
 - 32 Merimieseläkekassan toimisto muutti Katajanokalle meren äärelle
-
- 38 Sjöfartstöden väckte diskussion under regeringsförhandlingarna
 - 42 M/s Bore Bank transporterar containrar, trailers, pappersrullar och kemikaliebehållare från Finland till Tyskland
 - 47 Nytt svenskt rederi tar Finlands skogsindustritransporter
 - 48 Besättningen på Prima Shippings M/s Nathalie skyfflar makadam
 - 52 Tommi Korpelas resa: Från fraktfartyg till kryssningsfartyg

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa Rederi Ab Nathalien M/s Nathalie-aluksen miehistö Inkoossa huhtikuussa 2019.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2019 | 3

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Simo Zitting | TOIMITTAJA • REDAKTÖR Saana Lamminsivu |

ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu | TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rant 6, 2. kerros, 00530 Helsinki, p. (09) 615 2020 • John Stenbergin 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 rant 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergin 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

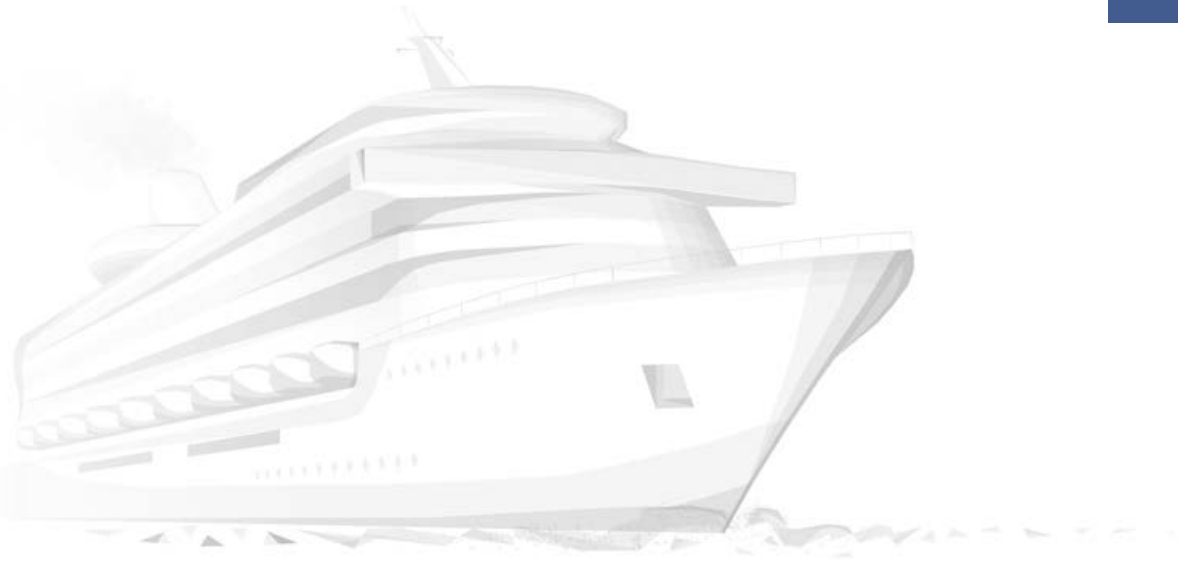
ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020
Lehti ilmestyy viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem gånger om året.

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2019 • TIDTABELLEN 2019

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
4	30.9.	18.10.
5	25.11.	13.12.

Kuva: Getty Images



Merimies-Unioni: kauppamerenkulun tukijärjestelmää pitää kehittää

Matkustaja-alustuen heikentäminen toisi Suomeen välittömästi yli 5 000 työttöntä merimiestä ja siirtäisi alukset Ruotsin tai Viron lipun alle

Suomi on käytännössä saari ja täysin riippuvainen merenkulusta. Vain oma kauppalaivasto voi turvata maamme huoltovarmuuskuljetukset kriisitilanteessa.

Suomalainen merimies maksaa palkastaan verot ja sosiaaliturvamaksut kuten muutkin palkansaajat. Nämä ennakot palautetaan tukena varustamoille. Vastaavia järjestelmiä käytetään myös muissa EU:n merenkulkuvaltioissa.

Mikäli tukea leikataan, varsinkin matkustaja-alusten osalta, suomalaiset varustamot siirtävät aluksensa joko Ruotsin tai Viron alusrekistereihin. Ruotsissa tuki on jo nyt laajempi kuin Suomessa, Virossa taas työvoimakustannukset ovat sellaisella tasolla, että virolaiset varustamot eivät tarvitse tukea selvitäkseen kansainvälisessä kilpailussa.

Alusten ulosliputtaminen toisi Suomeen välittömästi tuhansia työttömiä merimiehiä. Suomessa asuvien merenkulkijoiden työllistyminen Ruotsin lipun alla ei ole todennäköistä, koska he ovat Ruotsin tukijärjestelmän johdosta varustamoille kalliimpia työntekijöitä kuin Ruotsissa asuvat. Virolaisella palkkatasolla ei taas ole mahdollista tulla toimeen Suomessa.

Matkailu- ja ravintola-alan etujärjestön kuvitelmat siitä, että matkustaja-alusten lipunvaihto toisi Suomen ravintoloihin ja hotelleihin enemmän asiakkaita, ovat harhaa. Ulosliputetut alukset jatkaisivat liikennöintiä samoilla reiteillä uusilla ulkomaalaisilla miehistöillä. Seurauksena olisi vain suomalaisten merityöpaikkojen häviäminen.

Suomalaisen kauppamerenkulun tukijärjestelmiä on kehitettävä vastikään työnsä päättäneen valtiovarainministeriön virkamiesryhmän esittämällä tavalla siten, että ennakonpidätysten ja työnantajamaksujen palauttamista varustamoille nopeutetaan. Lisäksi Suomeen olisi luotava Ruotsin mallin mukaisesti järjestelmä, jossa varustamoiden alushankintojen rahoitukseen luodaan toimiva ja tehokas rahoitus- ja vakuusjärjestelmä.

Simo Zitting

Puheenjohtaja

simo.zitting@smu.fi

Merenkulun tukien tulevaisuus jäi kellumaan: Yritystuista karsitaan 100 miljoonaa euroa, yksityiskohdista päätös vasta syksyllä

TULEVA PÄÄMINISTERI Antti Rinne totesi hallitusohjelman julkistustilaisuudessa 3.6.2019 yritystukiin kohdistuvista 100 miljoonan euron leikkauksista seuraavasti:

”Se on kirjattu sillä tavalla, että haetaan kohdennettuja leikkauksia tai siirtoja yritystuista, joko siirtoja toiseen käyttöön tai sitten leikkauksia puhtaasti. Ja jos ei päästä yhteisymmärrykseen siitä, että ne kohdennettuna toteutetaan, niin se on juustohöylä kaikille yritystuille.



Suomen lipun alla Itämerellä seilaa yhdeksän matkustajialusta: Viking Linen M/s Amorella, M/s Gabriella, M/s Mariella, M/s Rosella ja M/s Viking Grace. Tallinkin M/s Baltic Princess ja M/s Silja Serenade sekä Eckerö Linen M/s Finlandia ja Wasalinen M/s Wasa Express.

Merenkulun tuet herättivät keskustelua hallitusneuvottelujen alla

Vuosikymmeniä kestänyt kiista matkustaja-alusten tuesta kiihtyi taas hallitusneuvottelujen alla. Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa vaati tuen lopettamista, Merimies-Unioni ja varustamot haluavat tukirahojen säilyvän vähintään ennallaan.

Tuen määrä oli vuonna 2017 matkustaja-alusten osalta 55 miljoonaa euroa ja lastialusten osalta yhteensä runsaat 34 miljoonaa euroa.

Merenkulun tuesta käytetään nimitystä ”matkustaja-alustuki”, mutta käytännössä se koskee kaikkia Suomen lipun alla seilaavia aluksia, myös rahtilaivoja. Mikäli tuki poistettaisiin, liipasimen alla eivät olisi vain matkustaja-alukset, vaan koko suomalainen tonnisto, eli myös rahtialukset. Hälyttävää olisi, jos kotimaahan ei enää tuotaisi tai vietäisi mitään tavaraa – edes elintarvikkeita tai öljyä tai teollisuuden raaka-aineita – Suomen lipun alla.

TEKSTI JUHA GRANATH

Suomen matkailu- ja ravintolapalveluiden etujärjestön **MaRa**:n toimitusjohtaja **Timo Lapin** mielestä varustamoille hyvitettävät merenkulun tuet vääristävät kilpailua Suomenlahdella ja Itämeren matkustajaliikenteessä.

– Tukea pitää muuttaa, että kilpailusta tulisi tasapuolista. Matkustaja-alukset ovat

vapaa-ajan viihde- ja kokouskeskuksia. Maissa olevilla matkailu- ja ravintola-alan yrityksillä ei ole mahdollisuutta kilpailla hinnoilla matkustaja-alusten kanssa, toimitusjohtaja Lappi sanoo.

Suomen lipun alla seilaavan **Eckerö Linen** työntekijät ovat seuranneet jo vuosia huolestuneina merenkulun tuista käytyä keskustelua.

– Merimiehille tuet ovat todella tärkeitä. Ilman niitä laivat liputettaisiin ulkomaille, ja suuri osa Suomen merimiehistä jäisi työttömiksi, Eckerö Linen Merimies-Unionin pääluottamusmies **Patrick Kuronen** pelkää.

Merimies-Unionin puheenjohtajan **Simo Zittingin** mukaan laivojen ulosliputus ei parantaisi maissa olevien matkailu- ja ravintola-alan yritysten markkinatilannetta Suomessa.

– Ulosliputetut alukset jatkaisivat liikennöintiä samoilla reiteillä uusilla ulkomalaisilla miehistöillä. Matkustaja-alustuen heikentäminen toisi Suomeen välittömästi yli 5 000 työttömää merimiestä, Simo Zitting sanoo.

Merenkulun järjestöjen yhteinen linja
Suomen Varustamot ry:n varatoimitusjohtaja **Hans Ahlström** kaivaa esiin Suomen kauppa-alusluettelon työhuoneessaan Helsingin Aleksanterinkadulla.

Ahlström nojautuu tuolissaan hieman taaksepäin ja sanoo:

Olemme päässeet takaisin vuoden 2008 huippulukuihin. Suomen lipun alla seilaa nyt 120 ulkomaan liikenteessä toimivaa alusta. Vuodesta 2010 kaikki uudet laivat on liputettu Suomen lipun alle, ja ➤



Kuva: Jukka-Pekka Flander

Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zitting.



Kuva: Juha Granath

Suomen Varustamot ry:n varatoimitusjohtaja Hans Ahlström.

Merenkulun tuesta käytetään nimitystä "matkustaja-alustuki", mutta käytännössä se koskee kaikkia Suomen lipun alla seilaavia aluksia, myös rahtilaivoja. Mikäli tuki poistettaisiin, liipasimen alla eivät olisi vain matkustaja-alukset, vaan koko suomalainen tonnisto, eli myös rahtialukset.



Kuva: Saana Lamminsivu

tänäkin vuonna on jo kolme laivaa saanut peräänsä Suomen lipun, Hans Ahlström sanoo.

Huoli merenkulun jatkuvuudesta on saanut Suomen Varustamot Ry:n ja Merimies-Unionin yhdessä allekirjoittamaan tulevaan hallitusohjelmaan esityksen merenkulun kansainvälisen kilpailukyyn vahvistamiseksi.

Merimies-Unionin ja Suomen Varustamot ry:n yhteinen linja koskee Suomen kauppalaivaston tulevaisuuden varmistamista. Tavoitteen saavuttamisen yksi edellytys on merenkulun tukien säilyminen vähintään nykyisellä tasolla.

– Jos tuet poistetaan, kaikki Suomen 120 kauppalaivaa liputetaan ulkomaille, Hans Ahlström sanoo tiukasti.

Merimies-Unionin puheenjohtaja Simo Zittingin mukaan Ahlströmin maalailema

uhkakuva olisi lähes kuolinisku suomalais-ten merimiesten ammattikunnalle.

– Suomessa asuva merenkulkija ei saa työtä Ruotsin lipun alla, koska hän on Ruotsin tukijärjestelmän johdosta varustamoille kalliimpi työntekijä kuin Ruotsissa asuva. Virolaisella palkkatasolla ei taas tule toimeen Suomessa, Simo Zitting sanoo.

Onko merenkulun tuki tukeaa?

Vaikka merenkulkijat usein puhuvat Suomesta saarena, niin juridisesti maamme on kiinni Euroopan Unionissa. EU:n tavoite on edistää jäsenmaidensa kauppalaivastojen kilpailukykyä mm. verohelpotuksin ja sekä hyväksymällä laivojen työvoimakustannuksille valtiontukia.

– Valtion tuet johtavat siihen, että kotimaan matkailua valuu Baltian maihin ja

Ruotsiin. Meidän kotimaan matkailun kehitys on ollut selvästi heikompa kuin muissa Pohjoismaissa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa:n toimitusjohtaja Timo Lappi sanoo.

Suomen Varustamot ry:n varatoimitusjohtaja Hans Ahlström ihmettelee Timo Lapin kantaa.

– Kun keskustelin hänen kanssaan asiasta, Lappi moitti meitä siitä, että laivamme vie ihmisiä pois Suomesta. Häneltä unohtui se, että laivamme myös tuovat väkeä Suomeen, Ahlström muistuttaa.

Taloustutkimus Oy:n, Helsingin Sata- **man ja Turun yliopiston** selvityksen mukaan ulkomaiset laivamatkustajat jättivät vuonna 2016 yli 900 miljoonaa euroa Suomeen. Luvuissa eivät ole mukana ulkomaisten risteilijöiden tuomat päiväturistit.

Merimies-Unioni haluaa tehdä vielä keran kaikille selväksi, että merenkulun tuki ei ole sananmukaisesti tukea vaan kyse on merimiesten itse rahoittamasta järjestelmästä.

– Suomessa merimies maksaa verot ja sosiaaliturvamaksut kuten muutkin palkan- saajat. Nämä ennakoitavat palautetaan tukena varustamoille. Vastaavaa järjestelmää käytetään myös muualla EU:ssa, Merimies- Unionin puheenjohtaja Simo Zitting painottaa.

Useassa EU-maassa, kuten Ruotsissa ja Tanskassa, varustamoiden työvoimakustannuksia alennetaan ns. nettopalkkamallilla. Siinä varustamot ilmoittavat työntekijöiden- sä ennakopidätykset Verohallinnolle, mutta eivät tilitä kyseisiä maksuja verottajalle.

Sekamalli Suomeen?

Valtionvarainministeriön työryhmän maa- liskuisen selvityksen mukaan Suomelle sopisi parhaiten ns. sekamalli, joka pohjautuu Suomen palautusjärjestelmään ja Ruotsin nettomalliin.

– Siinä merimiesten ennakopidätykset kyllä peritään ja ilmoitetaan verottajalle, mutta ei tilitetä. Rahat jäisivät varustamoil- le kuten Ruotsissa. Muut työnantajamak- sut palautettaisiin varustamoille kuukausit-

*Eckerö Linen M/s Finlandia seilaa
Helsingin ja Tallinnan välillä.*



Kuva: Saana Lamminsivu

tain eikä nykykäytännön mukaan 6–9 kuukauden viiveellä. Tätä mallia me tuemme, Hans Ahlström sanoo.

Toukokuun lopussa MaRa ja Panimoliitto saivat lisäpontta merenkulun tukien vastaiseen taisteluunsa, kun Viro ilmoitti laskevansa alkoholiveroaan 25 prosenttia. Laivayhtiö **Tallink** lupasi laskea alkoholijuomiensa hintoja heti uudistuksen tultua voimaan heinäkuun alussa.

Olisiko varustamotukien lopettaminen kansantaloudellisesti viisasta? Se aiheuttaisi laivojen ulosliputtamisen ja runsaasti työttömyyttä, MaRan toimitusjohtaja Timo Lappi.

– Maissa olevissa matkailu- ja ravintola-alan yrityksissä on runsaasti avoinna olevia työpaikkoja ammattilaisille, Timo Lappi vakuuttaa.

Matkailu- ja ravintola-alan työpaikat keskittyvät suuriin kaupunkeihin. Iso osa meri-

miehistä asuu laajasti ympäri maata pienillä haja-asutus- tai saaristopaikkakunnilla. Jos risteilyalusten työntekijät jäisivät työttömiksi, se olisi kova paikka varsinkin Ahvenanmaalle.

Huoltovarmuus säilytettävä

Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista yli 80 prosenttia tapahtuu meritse, ja tuki koskee kaikkia Suomen lipun alla seilaavia 120 alusta. Kyse ei ole vain matkustajalaivoista, vaan myös rahtialuksista.

Matkustaja-autolauttojen osuus Suomen kappaleavaraviennistä on 60 prosenttia ja tuonnista 50 prosenttia. Suomen lipun alla liikennöivät matkustaja-autolautat takaavat myös Suomen ulkomaankaupan Itämeren kautta, mikäli muu laivaliikenne hankaloituu tai estyy.

Huoltovarmuuskeskuksen varautumispäällikkö **Jukka Etelävuori** muistuttaa, että

matkustaja-alusten tuki johtuu kauppamerenkulun tukemisen tarpeesta, ei matkailun tarpeista.

– On tärkeää, että Suomen lipun alle on rekisteröity erityyppisiä aluksia. Jos esimerkiksi Itämeri ei olisi kriisitilanteen takia käytettävissä, Pohjanlahden kautta voitaisiin matkustaja-autolautoilla kuljettaa edes osa ulkomaankaupan volyymista, Jukka Etelävuori sanoo.

Merimiesten ammattikunnan alasajo ja kuljetusten siirtyminen vieraiden lippujen alle on Suomelle riski. Huoltovarmuuskeskuksen jouluisen raportin mukaan merimiesten määrää ja tonnistoa pitäisi kasvattaa merkittävästi, jotta Suomen huoltovarmuus säilyisi.

– Hallitusohjelman sisältöön huoltovarmuuskeskus ei ota kantaa, varautumispäällikkö Jukka Etelävuori sanoo. 

Hallitusohjelma: Yritystuista karsitaan 100 miljoonaa euroa, yksityiskohdista päätös vasta syksyllä

Maan hallitusohjelma julkistettiin 3.6.2019 Helsingissä. Hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus asettaa työryhmän laatimaan ehdotuksen yritystukia koskevista 100 miljoonan euron vähennyksistä vuoden 2023 tasolla syksyn budjettiriiheen mennessä. Mikäli vähennyksistä ei päästä yksimielisyyteen, alennetaan kaikkia yritystukia niiden kustannusten suhteessa. Tarkastelu pyritään tekemään myös verotukien osalta mahdollisimman tasaisesti ottaen huomioon toteutuksen tarkoituksenmukaisuus. Näin ollen tilanne merenkulun tukien osalta jäi edelleen avoimeksi.

Uusi ruotsalaisvarustamo vie Suomen metsäteollisuuden kuljetuksia

Kotimaan paperitehtaiden ja sahojen kuljetukset pitäisi kuljettaa suomalaisilla laivoilla

Pohjoiseen kaavaillut suurinvestoinnit tuovat työtä tehtaisiin, mutta merikuljetukset näyttävät menevän uudelle ruotsalaiselle suurvarustamolle Wallenius SOL-varustamolle. Varustamo perustettiin 12. huhtikuuta, eli samoihin aikoihin kun uutiset Kemin uudesta biotuotetehtaasta tulivat julki.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU

Tällä hetkellä muun muassa Godby Shippingin M/s Baltica ajaa SOL-konserniin kuuluvan TransProCon -yhtiön lasteja Pohjois-Suomesta Belgiaan. Tässä M/s Baltica toimii huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen hyväksi ja tuo Vuosaaren panssarivaunuja Puolustusvoimille helmikuussa 2017. Uusi ruotsalaisvarustamo uhkaa viedä työt suomalaisköylillä.



Kuva: Pekka Karppanen

Metsä Group ilmoitti huhtikuussa rakentavansa Kemin Pajusaaren 1,5 miljardin euron biotuotetehdään nykyisen sellutehtaan tilalle. Uusi biotuotetehdas maksaisi 1,5 miljardia euroa. Se tuottaisi 1,5 miljoonaa tonnia havu- ja lehtipuusellua sekä muita biotuotteita.

Merikuljetusten voitot ja verot menevät Ruotsiin

Ruotsalaiset Wallenius ja SOL eli Svenska Orient Linjen perustivat uuden varustamon (Wallenius SOL) kuljettamaan metsäteollisuuden tuotteita ja muuta lastia Itämerellä ja Pohjanmeren alueella. Ensimmäisiä asiakkaita ovat Stora Enso ja Metsä Board.

Tiedossa on jo nyt, että Wallenius SOL vie valitettavasti rahteja suomalaisilta varustamoilta. Pohjoisen suurtehtaiden investoinnit eivät hyödytä siis suomalaisia varustamoita, vaan tällä hetkellä eniten uutta ruotsalaista suurvarustamo. Voitot ja verot kuljetuksista menevät täten Ruotsiin. Suomalaiset varustamot ja merimiehet häviävät.

Wallenius SOL:n toimitusjohtaja **Ragnar Johanssonin** mukaan uudella varustamolla on jo nyt pitkät sopimukset Stora Enson ja Metsä Boardin kanssa, hän kertoo Navigator Magazinessa 23.4.2019. Johanssonin mukaan olemassa ollut tilanne vauhditti myös uuden varustamon perustamista.

Vaikka metsäyhtiöt ovat Johanssonin mukaan liittoutuneet kuljetuksissaan varustamon kanssa, ne eivät lähde sen omistajiksi.

Uudet päättäjät: Pohjoisen teollisuuden kuljetukset pitäisi hoitaa suomalaisilla laivoilla

Uuden eduskunnan ja päättäjien pitäisi olla nyt hereillä, että Suomeen tehtävien suurinvestointien pitäisi tuoda työtä kotimaisilla laivoille ja merenkulkijoille. Olisiko tehtyjä kuljetussopimuksia mahdollisuus uudelleentarkastella kotimaisuusaste ja huoltovarmuus sekä Suomen valtion tulot silmällä pitäen. Kotimaista merenkulkua tulisi tukea, ja merikuljetukset ovat olennainen osa tehdastoimintaa ja kuljetusketjua.

Ruotsalaisvarustamo aikoo laajentaa kuljetuksiaan Suomessa

Wallenius SOL liikennöi nyt viidellä aluksellaan Euroopan satamiin Kemistä, Oulusta, Pietarsaaresta ja Kaskisista. Varustamo aikoo laajentua uusiin satamiin Suomessa, kuten rannikon sahoihin. Metsä Group kaavailee uuden sahan rakentamista Raumalle ja Ruotsin Husumin-sellutehtaan uudistamista. Konserni arvioi, että Kemin ja Rauman investoinnit tuovat Suomeen noin 0,7 miljardia euroa lisää vientituloja.

Tuntuu suomalaisen varustajan ja työntekijän – merimiehen – kannalta vääryydeltä, jos näitä rahteja ei kuljeteta suomalaisilla laivoilla. Asiasta hyötyisi myös kotimaa Suomi, eikä Ruotsi, Suomeen maksettujen verojen muodossa. Suomalaiset varustajat saisivat töitä ja tuloja, voisivat laajentaa toimintaansa Suomessa.

Kemissä tuotettava sellu menee käytännössä kokonaan vientiin ulkomaille, mikä vaatii Ajoksen satamaan johtavan meriväylän syventämistä. Sellutuotanto myytäisiin pääasiassa eurooppalaisille ja aasialaisille asiakkaille. Pohjois-Suomeen on suunnitteilla lähivuosina myös muita teollisia suuryrityksiä esimerkiksi kaivannaisteollisuudessa, jota varten alueen infra vaatii panostamista. Merikuljetukset ovat kuljetusketjussa yksi tärkeimmistä osista, jota ei tule unohtaa ja antaa töitä ilman selvitystä ulkomaalaiseen hoitoon. 📌

Jäämeren radan rahoituksessa haisee kolonialismi ja pilaantunut lohi

Liikemies Peter Vesterbackan suunnitelmat rakentaa ja rahoittaa Jäämeren rata Rovaniemeltä Kirkkoniemeeseen pääosin suurvaltojen rahoituksen turvin nostaa esiin huolen Suomen infran ja maamme itsepäättäväisyyden tulevaisuudesta. Se, joka rahoittaa Jäämeren rataa, saa myös julkisesti sanomattoman käyttöoikeuden rahoittamaansa ja rakentamaansa rataan. Tämä ei ole Suomen turvallisuuden kannalta välttämättä hyvä asia.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT GETTY IMAGES

Mitä hyötyä Suomelle olisi siitä, että kiinalaiset tai norjalaiset saisivat kuljettaa maamme kautta tuotteitaan nopeammin Euroopan markkinoille ja sieltä pois. Ei kovin paljon mitään. Suomi toimisi vain renkinä suurvaltojen kuljetuksille. Kiinalaiset kuljettavat jo nyt rahtejaan omalla kalustollaan ja oletettavasti heikommilla työehdoilla Suomen satamiin. Kiinalaiset ovat kauppamiehiä. Se kenellä on rahaa, on myös valta. Kiinalaiset yritykset hallitsevat jo nyt maailmankauppaa. Kiinalla on suuria omistuksia Afrikassa, jossa maan esiintyminen vaikuttaa uskolonialismilta.

Suomi on viimeisiä periferioita, jonne Kiina ei ole saanut jalansijaan ja rakennettua Silkkiteieverkostoaan. Etelä-Euroopassa, muun muassa Italiassa, Kiina on ostanut maan satamia yksi kerrallaan itselleen, jonka myötä se on saanut tuotua markkinoille omia tuotteitaan oman reittiverkostonsa kautta. Karsijoina toimivat Italia ja Eurooppa.

Toimiiko liikemies Peter Vesterbacka Suomen edun rakentajana vai oman edun tavoittelijana tehdessään sopimuksia Jäämeren radan rakentamisesta ohi Suomen virkamiesten ja maan hallituksen? Mikä on hänen intressinsä avata Suomen maaperä enemmistöltään ulkomaalaisrahoituksen turvin rakennettavalle infralle? Jäämeren ratahankkeen ympärillä pyörii myös muita lobbareita ja rahamiehiä, jotka ovat tilinsä jo tehneet tavalliseen palkansaajaan näh-

den. Liikemies näkee Jäämeressä suuret mahdollisuudet, joihin hän pääsee iskemään nyt kiinni ja tekemään tiliä, kun toimii nopeasti. Kysymys kuuluu, voiko Suomi luovuttaa maaperäänsä – merkittävää infraa – yhden huppariin pukeutuneen liikemiehen toimien perusteella.

Vesterbackan liikkeen Jäämeren radan ympärillä ovat kuin liukkaalla kalalla, kun hän käänsi kelkkaansa ja allekirjoitti Jäämeren radan rahoituksesta nyt norjalaisten kanssa. Vaihtuuko punaisen hupparin väri nyt siniseen? Norja on Nato-maa, joten se avaa toisen ulottuvuuden rataan Kiinaan nähden. Esitykset siitä, että norjalaiset saisivat lohensa radan kautta nopeammin Eurooppaan ovat hatusta vetäistyjä juttuja. Ratakuljetuksen lopputulos olisi, että lohi haisisi ennen kuin se pääsisi Saksan markkinoille.

Kolmen miljardin investointi lohien-/kuningasravun kuljetusta varten on suuren luokan kalajuttu. Norjalla on suuri kauppalavasto, jolla maa saa kuljetettu kalansa Euroopan markkinoille meriteitse varsin sukkelaasti. Jos nyt ylikalastettua lohta on täysin turha pakata Pohjoisessa konttiin ja siitä edelleen kiskoille.

Myös puheet kiinalaisten turistien joukkokuljetuksista junalla Jäämeren rataa pitkin nostavat hymyn huulille: Toki Lapin turismi kaipaa sijoituksia, mutta vaikka Jäämeren rataa pitkin kuljetettaisiin miljoona kiinalaista, tästä huvijalusta muodostuva tuotto on pientä erilaisiin rahtikuljetuksista saataviin

tuottoihin verrattuna. Eli Jäämeren rata ja turismi on täysin sivuraiteen juttu.

Suomen pitää kehittää ratainfraansa, jolla voimme kuljettaa omia kuljetuksiamme. Suomi ei hyödy kuitenkaan suurvaltojen renkinä olemisesta. Ratahankkeita ja niiden rahoitusta tulee pohtia, mutta ei suurvaltojen ehdoilla. Päätöksiä ei pidä tehdä yhden liikemiehen takinkääntötempujen ja hätäilyn voimin.

Suomen kannattaa kehittää ja panostaa omaan kauppalavastoonsa ja kuljetuksiin, jolla menemme itse Jäämerelle. Siellä hoidamme omat kuljetuksemme omaa rataamme pitkin. Suomella on arktista osaamista ja kalustoa, jolle on kysyntää Koillisväylän jäiden vähentyessä tulevina vuosikymmeninä.

9.5.2019 julkistettu uutinen Yhdysvaltain kanssa suunnitelluista toimista uusien jäänmurtajien rakentamisesta ovat Suomen meriteollisuudelle ja -rakentamiselle hieno uutinen. Meillä on myös omaa jäänmurtokalustoa ja ennen kaikkea miehistöosaamista arktisissa jäissä seilaamisesta, jota tulee tarjota nyt maailman markkinoille merikuljetusten siirtyessä yhä enemmän kohti pohjoista.

Tällä hetkellä kaksi suomalaista monitoimimurtajaa on töitä vailla, joten nyt niitä voisi hyödyntää jälleen arktisilla alueilla. Suomalaiset toimivat työssään vastuullisesti ja huomioivat ja kunnioittavat alueen haavoittuvaa ekosysteemiä, mikä on kilpailuvalttimme ympäristöstä vähemmän huomioon ottaisiin ja saastuttaviin maihin nähden. 🌱



”Hyvä laiva ja linja olla töissä”

M/s Bore Bankin kyydissä kulkevat kontit, trailerit, paperirullat ja kemikaalisäiliöt Suomesta Saksaan

Kotkan Hietaseen Transfennicalle rahtia ajava M/s Bore Bank kuljettaa Suomesta kontteja, trailereita, paperirullia ja kemikaalitankkeja Itämeren yli Saksaan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

KATSO VIDEO
MERIMIES-UNIONIN
KOTISIVUILTA
smu.fi

Kotkan Hietasessa sataman ta-
kaosassa seisoo laiturissa samaan
aikaan kaksi **Transfennican** rah-
tauksessa olevaa laivaa: Suomen
lipun alla seilaava *M/s Bore Bank* ja Anti-
qua Barbudan lipun alla seilaava *Riedrich
Russ*-niminen alus. Hietasen satama on
keskittynyt ro-ro-lasteihin, minkä tähden
M/s Bore Bank liikennöi lähtökohtaisesti
Hietaseen, eikä Mussaloon. Hietasessa
on kaikkiaan kymmenen laituripaikkaa.

Finnsteven ahtaajat ajavat vauhdilla pa-
perirullia alusten ruumiin. *Bore Bankin*
kannelle nostetaan samaan aikaan kontte-
ja. Satamanosturin ajo on tarkkaa työtä ja
kontin on osuttava täsmälleen paikoilleen,
kun se nostetaan laivaan. Finnsteven ahtaajat **Jarkko Loukusa**, **Allan Pihl** ja **Valter Pynnönen** ovat laivan kannella varmistamassa, että nyt kyytiin tuleva kemikaali-

tankki kohdistuu paikoilleen. Se sijoitetaan
toisen kemikaalitankin päälle. Konttinos-
tusrakusilla on oltava silmät kuin kärpäsellä:
joka suuntaan, jotta hän pystyy näkemään
näkemättömän ja arvioimaan kontin sijoitus-
paikan laivan laidan yli.

Maissa maalataan merimatkan jälkeen

Matruusi **Jarno Tamminen** kävelee vastaan
korkeiden konttirivistöjen välistä ja suhah-
taa valtakuntaansa, maalivarastoon. Sieltä
hän nappaa työvälineet mukaansa ja lähtee
astelemaan kohti laivan keulaa. Aluksen ah-
terissa samaan aikaan maalaustöitä tekee
harjoittelija **Jere Kärkäinen**. Hän opiskelee
korjaajaksi, eli repariksi, Kotkassa *Etelä-Ky-
menlaakson ammattiopistossa (Ekami)*. Sa-
tamassa miehistö tekee töitä, joita merellä
ei ole mahdollista tehdä.

M/s Bore Bank on liikennöinyt ➤➤

Mistä juontaa nimi *M/s Bore Bank*?

ALUS ON RAKENNETTU

vuonna 1998 Kristiansundissa,
Norjassa. Alus luovutettiin **Rederi
Ab Engshipin** omistukseen ja sai
aluksi nimen *Serenaden*. Vuonna
2006 aluksen osti **Bore**. Kaupan
myötä *Serenaden* meni Kiinan
Nantongiin telakalle ja sieltä
lähdettyä vuonna 2007 sen
nimeksi oli muutettu *M/s Auto
Bank*. Alus aikarahdattiin **UECC**:lle
autokuljetukseen. UECC:n aikarah-
tauksen päätyttyä alus vietiin
Landskronan telakalle Ruotsiin,
jossa se konvertoitiin takaisin
alkuperäiseksi ro-roksi. Telakalta
alus lähti liikenteeseen 2017
uudella nimellä *M/s Bore Bank*.



Konepäällystöpiskelija Antti Lipponen on viihtynyt M/s Bore Bankilla harjoittelussa hyvin. Työharjoittelun pituus on kahdeksan viikkoa ja se päättyy 10. kesäkuuta. Hyvästä työilmapiiristä pitää huolta huumorintajuinen konepäällikkö Herkki Mikhelson.

Hietaseen nyt noin parin vuoden ajan. Sitä ennen se ajoi Hullin linjalla, sen jälkeen Pietariin ja nyt Rostockiin ja sieltä Lyypekiin. Suomessa seilataan Kotkaan.

”Hietanen on rauhallinen satama ja siellä alus ehtii olla yön yli laiturissa”, kapteeni **Tapio Kotro** viihtyy hyvin töissä Kotka-Saksa-reitillä.

Kotkassa ehtii käydä maissa vaikka pyöräilyllä, jos työt antavat myöten. M/s Bore Bankin seiniltä löytyy **MEPAn** ForMare-hyvinvointiohjelman mainoksia messin ilmoitustaululta ja konehuoneen seinältä, jotka muistuttavat merimiehiä kunnon ylläpitämisestä. Se ei ole merillä yhtä helppoa kuin maissa.

”Meistä pidetään täällä hyvää huolta”, Kotro viittaa tarjolla oleviin palveluihin.

Kotro toimii kipparina Bore Bankilla. Hän on työskennellyt myös Boren M/s Estradenilla ja M/s Bore Baylla.

”Kotkasta ajamme Saksaan aina täydessä laivassa. Rekkakuskeja kulkee tällä linjalla vähemmän Saksaan kuin Vuosaaresta, koska vietämme kaksi yötä merellä.”

Saksan päässä ajetaan Rostockiin ja Lyypekiin. Saksasta takaisin kohti Kotkaa tullaan aina täyttä vauhtia. Kotkan päässä lastausaika vaihtelee, mutta satamassa vietetään yksi yö.

Spliethoff osti Boren 2016

Spliethoff osti vuonna 2016 Bore-varustamon liiketoiminnot. Kaupasta on kulunut nyt muutama vuosi. M/s Bore Bankin miehistön mielestä yrityskauppa ei näy kovin paljon arjen työssä.

”Nettityhteydet laivalla paranivat sen jälkeen, kun siirryimme Spliethoffille”, kapteeni Kotro kehuu.

Kehujen jälkeen aluksen konehuoneessa konepäällikkö **Herkki Mikhelson** ja 1. kone-



Korjausmies Timo Laakso ja 2. konemestari Jhun Cortes kunnostavat separaattoria.

mestari **Ahti Seeberg** yrittävät saada nettityhteyttä päälle. Signaali ei tavoita raudan keskellä uinuvaa tietokonetta ja sivun laitus epäonnistuu. Yhteyttä odotellaan tovi, mutta sitten on siirryttävä muihin puuhiin ja kone jää jorraamaan. Kaikki ei mene aina kuin Strömsössä, miehistö tietää.

Separattorin korjausta konehuoneessa

Konehuoneessa ei ehditä nauttia aurinkoisesta kevätpäivästä, vaan nyt on taottava, kun laiva seisoo satamassa. Ollaan oikean merimiestyön ytimessä. Korjausmies **Timo Laakso** ja toinen konemestari **Jhun Cortes** korjaavat separaattoria. Työ ei näytä helpolta. **Laakso** ottaa kunnon lekan ja vetelee sillä iskuja ruuviavaimeen, jotta ne saadaan löystytettyä. Niitä ylhäällä vääntää samaan aikaan Cortes. Miehillä on kova kiire tehdä työtä, joten nyt ei ehdi jaaritella.

Myös konepäällikkö Mikhelson ja 1. konemestari Seeberg alkavat selvittää toista korjauskohdetta. Työtä oppimassa on harjoittelija **Antti Lipponen**, joka opiskelee merenkulun insinööriksi *Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa* (XAMK) Kotkassa.



Satamassa maalataan. Matruusi Jarno Tamminen hakee maalivarastosta työvälineet.

Merenkulun insinööri tarkoittaa käytännössä konemestaria ja konepäällikköä. Hamina kotoisin oleva Lipponen vaikuttaa olevan jo hyvin perillä monista merenkulun asioista.

"Tämä on neljäs laiva, jossa olen harjoittelussa. Toimin hetken aikaa tuuraajana *M/s Silja Serenadella*", Lipponen toteaa.

Tilava ja valoisa byssa

M/s Bore Bankin byssassa vastaan kävelee **Anna-Maija Haane**. Törninsä vasta aloittanut kokkistuertti pitää selvästi laivan käytännön komentokeskuksen langat käsissään. Heti alkajaiseksi hän tekee selväksi, että yhtään valokuvaa ei oteta tai kamera lentää aluksen laidan yli. Messissä kuuntelevaa kapteeni Kotroa hymyilyttää. Haane on suorasanaa kokki, kuten kokin kuuluakin olla.

"Byssan tilat ovat hyvät ja toimivat, kuten kuvasta näkyy. Tämä on vanha kunnon laivakeittiö, jossa on kaksi ihanaa, valoisaa ikkunaa merellepäin", Haane ihastelee auriongoitusta.

Aiemmin hän oli töissä vuonna 2011 liikenteessä aloittaneella *M/s Bore Songilla*



Elintarvikepakkausten sisällön selvitys vaatii työtä, koska tekstit ovat latviaksi.

Englannin kanaalissa Teesport–Zeebrugge-linjalla. *M/s Bore Song* liputettiin Suomen lipun alta Hollantiin vuonna 2017. Lippu vaihtui, mutta alus liikennöi edelleen samalla linjalla Englannin kanaalissa.

Harjoittelijoiden opastusta

Haanella on Hietasen satamassa *Bore* Bankin byssassa täysi hööki päällä, kun kello lähestyy päivällisaikaa. Työ rahtilaivan "emäntänä" tarkoittaa 12-tuntisia työpäiviä koko törnin, eli neljän viikon ajan. Kokkistuertille kuuluu keittiötöiden lisäksi myös rekkahyttien siivous. Puolikas, eli puolimatrusi, pitää huolta päivähuoneen järjestyksestä. Laivalla on opissa säännöllisesti harjoittelijoita. Haanella on pitkä kokemus merityöstä, joten hän osaa antaa tarkat ja selvät ohjeet, mitkä säännöt ovat aluksella.

"Täällä tehdään töitä, eikä silloin näperretä kännyköitä. Asia on syytä tehdä heti selväksi. Monet harjoitteluun saapuvat nuoret ovat ensimmäistä kertaa kodin ulkopuolella, eli tarvitsevat opastamista ihan käytännön asioissa", kokkistuertti tuumii.

"Kysyn heiltä, osaavatko he pestä pyykkinsä. Jos eivät, opastan. Näissä hommissa joutuu myös siivoamaan hyttinsä. Seuraavaan ei ole kiva tulla töihin, jos hytti on siivoamattomassa kunnossa."

Latvialainen firma toimittaa alukselle proviantin

Latvialainen provianttifirma alkoi toimittaa muonaa *M/s Bore* Bankille ja joillekin muille *Bore* aluksille tämän vuoden alussa. Alku oli hankalaa, mutta nyt sujuu jo paremmin, Haane kertoo.

Spliethoff osti Boren liiketoiminnot 2016

VUONNA 1921 perustettu hollantilainen perheyhtiö **Spliethoff** omistaa yli sata laivaa. Varustamo kuljettaa pääasiassa metsäteollisuuden tuotteita ja kontteja ympäri maailman sekä viestintä-, kaasua- ja öljyteollisuuden suuriin hankkeisiin liittyviä erikoiskuljetuksia. Tässä lienee syy, että Spliethoff kiinnostui myös Suomen metsäteollisuuden kuljetuksista ja osti vuonna 2002 **Suomen Metsäteollisuudelta Transfennica**-varustamon kaikkine laivalinjoineen. Transfennica ei omista laivoja, vaan sen käyttämät laivat ovat rahdattuja. Helsingissä kotipaikkaansa pitävä **Oy Transfennica Ab** on hollantilaisen Transfennican tytäryhtiö.

Vuonna 2016 Spliethoffin omistus suomalaisesta tonnistosta laajeni, kun konserni osti **Rettig Groupilta Bore**-varustamon. Kauppa piti sisälleen kaikki liiketoiminnot mukaan lukien *Bore* koko henkilökunnan, yhdeksän ro-ro-aluksen laivaston ja *Bore*-tavaramerkki siirtyivät Spliethoffille.

Borella seilaa Suomen lipun alla tällä hetkellä kuusi alusta: *M/s Estraden*, *M/s Seagard*, *M/s Norsky*, *M/s Norstream*, *M/s Bore Bank* ja *M/s Bore Bay*. Aluksia vuokrataan rahtiliikenteeseen Pohjanmerellä, Itämerellä, Välimerellä ja Karibianmerellä. Transfennican rahteja *Bore* Suomen lipun alla olevista laivoista ajavat *M/s Bore Bank* ja *M/s Seagard*.

Latvialaisen provianttifirman jälki näkyy laivakeittiössä esillä olevissa pakkauksissa: tuotteet ovat osittain latviasta, eli tekstit niissä lukevat latviaksi ja venäjäksi. ➤



Ahtaajat Jarkko Loukusa, Allan Pihl ja Valtteri Pynnönen varmistavat M/s Bore Bankin kannella, että kemikaalisäiliö saadaan lastattua kyytiin turvallisesti.

Hietasen satama ja Sunilan tehdas

KOTKAN HIETASEN SATAMA

toimi merkittävänä autotransitosatamana ja myös UECC ajoi liikennettä sinne. Venäjän satamalaajennusten myötä autotransito siirtyi suoraan maan omiin satamiin, kuten Koivisto-oon, joten nyt Kotkan Hietasen sataman autokentät seisovat tyhjillään.

Kotkan Hietasen satamassa on kuitenkin uutta vireää kuljetustoimintaa, kiitos Kotkan Sunilan tehdastointojen jatkumisen. 19. elokuuta 2009 Stora Enso ilmoitti sulkevasa tehtaan vuoden 2010 alussa, mutta 30. marraskuuta Stora Enso perui päätöksen ja ilmoitti, että tehdas käynnistetään uudelleen. Lopettamispäätöksen tultua työväki oli tyhjentänyt tehtaan tankit, mutta nyt tehdas käynnistettiin uudestaan maailmanennätysajassa.

Stora Enson Sunilan tehdas täytti viime vuoden (2018) toukokuussa 80 vuotta. Tänä päivänä Sunilan tehtaalla pyyhkii hyvin ja tuotantoennätykset ovat paukkuneet. Nykyisin Sunilan tehdasalueella työskentelee yhteensä noin 250 ihmistä. Tehdas on energiaomavarainen. Sunilassa valmistetaan erilaisia havusellulaatuja, mäntyöljyä, tärpättiä sekä ligniiniä. Ligniinin käytömahdollisuudet ovat lähes rajattomat ja tulevaisuudessa siitä voidaan tehdä esimerkiksi hiilikuitua, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi auto- ja lentokoneiteollisuudessa.

”Kyllä tässä on saanut opiskella, että mitä paketit pitävät sisällään.”

Onneksi aluksella on töissä eestiläisiä, jotka taitavat venäjää. Kun poosu **Serbit Sokoryev** käy kahvilla, Haane kantaa hänelle pesuainepakkauksen:

”Suomennapas, että mitä tässä lukee”, ja poosu tulkaa tuoteselosteen.

M/s Bore Bankilla on kaikkiaan 12 hengen miehistö, joista yhdeksän on EU-työntekijää, joilla on vakituiset työpaikat ja kolme

EI-EU-työntekijää, jotka ovat filippiiniläisiä. Kapteeni Kotron mukaan sama filippiiniläinen ei voi valitettavasti palata varustamoon esimerkiksi M/S Bore Bankiin takaisin toiselle törnille, koska laivan vuorottelu ei mahdollista sitä (kuusi töitä, kolme vapaata). Se on harmillista kaikille, sillä jos filippiiniläinen on hyvä työntekijä ja mukava työtoveri, niin hän joutuu vaihtamaan laivaa. Työntekijöille ja aluksen kunnolle parasta olisi, että miehistöllä olisi ”kotilaiva”.



Matruusi Jelos a-Visca

Manilasta kotoisin oleva Jelos A-Visca on ensimmäistä kertaa Itämerellä ja Bore Bankilla töissä. Nyt törniä on mennyt viisi kuukautta, vielä kaksi jäljellä. Sopimus on siis vajaa 7 kuukautta. Bore Bankilla ja suomalaisella laivalla hän on viihtynyt todella hyvin töissä. Työolosuhteet ovat hyvät ja lepoaikoja noudatetaan. Toista oli aiemmin, kun hän työskenteli ennen Suomen lipun alle tuloaan esimerkiksi Egyptin lipun alla seilaavassa laivassa, joka ajoi Välimerellä. Siellä aluksen miehistön puitteet, hytit ja työajat olivat toista luokkaa kuin Borella. Egyptin lipun jälkeen Jelos työskenteli kreikkalaisessa varustamossa MCCL:ssä. Itämerellä on hyvä seilata. Suomen talvi ja pimeys sekä kylmyys ovat kovia, mutta silti työ Itämerellä antoisaa. Jelos toivookin pääsevänsä Borella töihin myös tulevaisuudessa, koska varustamo on hyvä.

Akaalainen merimies:

Merenkulku vetää työntekijöitä myös Sisä-Suomesta



M/s Bore Bankin ahterissa maalitutia heiluttaa Kotkassa *Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa* (Ekami) korjaajaksi, eli ”repariksi” opiskeleva **Jere Kärkäinen**. Hän on ilmielävä esimerkki siitä, että merenkulkuun saa varmasti uusia tulevaisuuden tekijöitä myös Suomesta ja sisämaasta, kun tietoa ammatista levitetään ja merenkulkua markkinoidaan. On myös oltava työpaikkoja, joihin nuoret voivat valmistuttuaan työllistyä. Siinä yksinkertainen toimenpidelistä, jolla suomalaiselle merenkululla on omin osajin vahva tulevaisuus.

On olemassa nuoria, jotka tekevät mieluummin konkreettisia töitä kuin istuvat näyttöpäätteen edessä päivät pitkät. Merenkulku tarjoaa tähän hyvän mahdollisuuden, tietää myös akaalainen Jere Kärkäinen. Akaa sijaitsee Tampereelta vajaa 50 kilo-

metriä Hämeenlinnan suuntaan Lempäälän ja Viialan kupeessa. Se ei ole siis perinteisin merenkulkukaupunki. Kärkäisen tati on merimies. Myös Jerellä on merimiehen mieli.

”Olen seurannut lapsesta saakka merenkulkua”, nyt 18-vuotias Kärkäinen kertoo.

Akaalla toinenkin merimies

Akaalta hän tuntee yhden kaverin, joka lähti opiskelemaan Rauman merikouluun perämieheksi. Vajaan 20 000 asukkaan sisämaan pikkukaupungissa kaksi tiedossa olevaan merikoulujen opiskelijaa muuttaman vuoden sisällä on hyvä saldo. Niin tieto merimiehen työstä leviää kaverilta kaverille.

Kärkäinen on luonteeltaan rauhallinen, mikä sopii hyvin merimiehelle. Eipä siinä

paljon sanoja tarvita, kun maalia levitetään.

”Työ on mukavaa ja pääsee tekemään käsillään töitä”, hän vahvistaa.

Laivoilla korjaajille aina tarvetta

Korjaajan osaamisalaan sisältyy sekä matruusin että konemiehen koulutus. Kärkäinen on jäämässä valmistuttuaan merille, kun vain saa töitä joltakin alukselta. M/s Bore Bankissa hän on viihtynyt hyvin. Nyt on menossa nyt neljäs viikko harjoittelua. Aluksella on samaan aikaan myös toinen harjoittelija konepuolella, **Antti Lipponen**. Kärkäisen mielestä on tärkeää, että aluksiin otetaan harjoittelijoita. Muuten ei saa praktiikkaa, eikä töitä tulevaisuudessa. Harjoittelupaikan hankkiminen ei ole aina helppoa, vaan niitäkin saattaa joutua odottelemaan.

”Riippuu hieman vuodenajasta, miten *Harjoittelumyllyssä* on harjoittelupaikkoja saatavilla”, hän kertoo tilanteesta.

Bore Bankin miehistö on ottanut harjoittelijat vastaan hyvin ja rennosti.

”Tämä on kiva laiva”, Kärkäinen vahvistaa.

Kärkäinen kannustaa nuoria meritöihin

Tuleva akaalainen merimies opiskelee Kotkan merikoulussa nyt kolmatta vuottaan, joten koulusta valmistuminen ja töihin pääsy ovat pian ovella. Nuorta merimiestä ei pelota englantia mahdollisena ”käyttökieleenä” aluksella, vaan päinvastoin on hyvä, että sitä pääsee harjoittamaan ja opettelemaan.

Entä mitä terveisiä Kärkäinen lähettäisi merimiehen ammattia pohtivalle ikätovereilleen?

”Merille kannattaa ehdottomasti lähteä tutustumaan ja kokeilemaan, sitten näkee kiinnostaako ala”, hän rohkaisee nuoria merille myös sisämaasta. ⚓

Tommi Korpelan matka: Rahtilaivalta risteilyalukselle

Näyttelijä Tommi Korpela teki seitsemän viikon edestakaisen merimatkan rahtilaivan kapteenina Yhdysvaltain itärannikolta Italian eteläkärkeen. Matkalla mies koki laivalla vallitsevan hierarkian, tutustui filippiiniläismiehistöön ja ajatteli suuria. Vastikään Tommi Korpela hurmasi ja nauratti televisiossa miljoonayleisöä viihdetaitelija Gusuna M/S Romanticin Tukholman risteilyllä.

TEKSTI JUHA GRANATH



Tommi Korpela palkittiin huhtikuussa Moskovan elokuvajuhline parhaana näyttelijä. Korpela sai palkinnon roolistaan elokuvassa Tyhjiö.

Kuva: Juha Granath

Kauniina toukokuun päivänä Helsingin keskustassa sijaitsevan Lasipalatsin terassille saapuu tutun näköinen lippahattupäinen mies.

Jylhästä kaverista tulee heti mieleen Häiriötekijä-elokuvan kaksi Jussi-palkinnon arvoista mieshahmoa: naisten ihailema Lapin erämaita kolunnut Kuksamies sekä Stadissa sikaileva peruskarju Makkonen.

Lähemmin tarkasteluna mies muistuttaa myös TV1:n menestyssarja M/S Romanticin hurmurilaulajaa Gusua, toisaalta taas saksalaisen Deadweight-elokuvan alaku-

loista rahtilaivan kapteenia Ahti Ikosta.

Näitä kaikkia mielikuvia ja mieshahmoja yhdistää yksi ja sama mies, näyttelijä **Tommi Korpela**. Suomalaisen elokuvan miesten mies. Mies, joka osaa itkettää ja naurattaa.

– Näytellessä en aina tiedä, mikä on roolihahmoa tai mikä on minua itseään. Kaipa näissä kaikissa kavereissa on jokin osa minua, Tommi Korpela pyörittelee.

Kapteenina mukavuuslipun alla

Helsinkiläinen näyttelijä Tommi Korpela on helppo kuvitella suuren rahtilaivan kapteeniksi.

Miehen merikarhumainen olemus syntyy auktoriteettia tuovasta parimetrisestä varresta, karheista kasvoista ja hieman vinosta hymystä.

– Asuin lapsena Eirassa ja meri oli aina lähellä. Äitini isä vei minut pienestä pitäen kalastusreissuille, ja niiden myötä opin kunnioittamaan merta. Aikuisiällä olen sitten kiertänyt kalastellen niin Suomen vesiä kuin maailman meriä, Tommi Korpela kertoo.

Pisimmän merimatkinsa Korpela teki syksyllä 2015, kun mies astui mukavuusli-

Avomerellä oli maagisen kaunista mutta yksinäistä. Mieleen tuli suuria ajatuksia, Tommi Korpela muistelee kuvausmatkaansa Atlantilla ja Välimerellä.

Kuvassa Deadweight-elokuvan rahtilaivan kapteeni Ahti Ikonen (Tommi Korpela) laivan kannella.

pun alla seilaavaan Brugge-rahtilaivaan Yhdysvaltain itärannikolla Newarkin satamassa. Korpela oli kiinnitetty pääosaan laivan kapteeniksi saksalaiseen Deadweight-elokuvaan.

– Ohjaaja **Axel Koenzen** katsasti monta laivaa ja valitsi sitten normaalilla reitillä seilaavan konttilaivan. Yksi syy valintaan oli varmasti se, että laivan romanilainen kapteeni suhtautui elokuvaväkeen suotuisasti, Korpela muistelee.

Loka-marraskuussa kuvattu merimatka alkoi Newarkin satamasta ja jatkui itärannikkoa pitkin alas Georgian osavaltioon ja Savannahin satamaan. Sieltä matka kulki Marokon Marrakeshin ja Barcelonan kautta aina Italian eteläkärkeen ja takaisin Yhdysvaltoihin.

– Matkanteko oli alussa hidasta. Yhtiö halusi säästää löpöä, ja matka Jenkeistä Marokkoon kesti 12 päivää. Päivät kävivät välillä pitkiksi ja öisin kaikenlaiset kolinat ja sirinät häiritsivät unta. Parin viikon jälkeen kaikkeen tottui.

– Avomerellä oli maagisen kaunista mutta yksinäistä. Siellä mielen valtasi tunne, jonka koin vapauden ja suljetun tilan yhdistelmänä. Matka oli unohtumaton kokemus ja kunnioitukseni merimiehiä kohtaan kasvoi entisestään, Korpela muistelee.

Laivan kapteeni oli romanialainen, päällystö tuli Montenegrosta ja Serbiasta ja miehistö Filippiineiltä

Arjen rasismia

Ohjaaja Axel Koenzen luo pitkillä kamera-ajoin ja vähillä vuorosanoilla elokuvaan ahdistavan ja alakuloisen tunnelman. Laivalla vallitsee tiukka hierarkia: päällystö asuu ja elää omissa oloissaan yläkerroksissa, alhaalla asustaa laivan filippiiniläinen miehistö.

– Laivan kapteeni halusi viettää aikaa kanssani ja samalla näyttää valtaansa. Kun istunto venyi aamutunteihin asti, kapteeni



Kuva: Alexander Gheorghiu © Rohfilm & Bufo 2016



M/S Romanticilla naisia naurattaneen viihdetaitelija Gusun hahmo oli tuttu elävästä elämästä Silja Serenaden työntekijöille.

saattoi herättää keittiöhenkilökunnan tuomaan meille juustokuutioita. Teki useasti mieli sanoa, että hae itse kuutiosi, Korpela sanoo.

Matkan aika Korpela ystävystyi filippiiniläismiehistön kanssa. Aikaa vietettiin yhdessä ja iltaisin kaikui karaoke. Elokuvan liikuttavin kohta on, kun Korpelan esittämä kapteeni Ikonen suostuu miehistön pitkän maanittelun jälkeen laulamaan haikean balladin "A Horse without name".

Balladin edetessä kapteeni Ikonen silmät kostuvat koti-ikävästä, näyttelijä Korpela saa sen sijaan roskan silmäänsä filippiiniläismiehistön työsopimuksista.

– He sitoutuivat kohtuuttomiin jopa yhdeksän kuukauden pesteihin. Matkamme aikana kolmesta miehistön jäsenestä tuli

isä, mutta lapsiaan he pääsivät katsomaan ensimmäistä kertaa vasta puolen vuoden kuluttua. Se on rankkaa, Korpela muistelee.

Koko matkan aikana Korpela vietti vain yhden yön maissa, kun hän uusi viisuminen Maltalla. Toinen näyttelijän maissa käynti oli vierailu satamakapakkaan, jossa kapteeni Ikonen purki ahdistustaan ja sai humaltuneilta ahtaa jiltä turpaan.

– Se oli rankka kohta. Onneksi kotimaan kapakoissa on rauhallisempaa, mitä nyt silloin tällöin joitakin selkään taputtelijoita, Korpela hymähtää.

Romantiikka katosi rahtilaivalla

Näyttelijä Korpela kohtaa mukavuuslippulaivan karun arjen, kun elokuvassa yksi miehistön jäsen putoaa lastaus- ➤



Deadweight-elokuvaa kuvattiin myös Filippiinien meriakatemissa. Kuvassa Tommi Korpela meriakatemian upseerioppilaiden ja elokuvan kuvausryhmän jäsenten kanssa.

vaiheessa ruumamonttuun ja kuolee parin päivän kuluttua.

Kapteeni Ikonen on tehnyt virheen, kun hän on määrännyt laivan miehistön jäsenet auttamaan satamatyöläisiä laivan ahtauksessa.

Elokuvan onnettomuus johtaa tiukkaan jälkipyykkiin, jossa varustamo ja tavarankuljettajat ovat vastakkain ammattiliiton ja miehistön edustajien kanssa.

– Elokuvassa teen virheen, mutta tosielämässä laivalla näin, miten kiire, laivayhtiön jatkuvasti muuttuvat suunnitelmat ja menojen minimointi aiheuttivat vaaratilanteita. Nämä asiat puhuttivat miehistöä, mutta puheiksi ne jäivät, Tommi Korpela kertoo.

Lasipalatsin terassilla vissylasin ääressä Tommi Korpela tuumaa hieman haikeana, että parin kuukauden matka rahtilaivalla vei loputkin romantiikan rippeet merimiehen ammatista.

– Nuorempana tuli aina hiukan **Junnu Vainion** laulun ”albatrossimainen” olo, kun kaverit lähtivät merille. Sitä mietti pitkiä iltaja satamassa. Todellisuus olikin hieman erilainen, näyttelijä Korpela naurahtaa.

Romantiikka palasi risteilyllä

Kun ammattina on näyttelijä ja käsikirjoittaminenkin sujuu, niin rahtilaivan karusta todellisuudesta voi hetkessä siirtyä ruotsinlaivojen viihdemaailmaan. Tommi Korpela palasi laivalle viime kevään menestysarjassa M/S Romantic.

Atlantti vaihtui Itämereksi, rahtilaiva Brugge Silja Serenadiksi ja kapteeni Ahti Ikonen viihdetaiteilija Gusuksi. Miljoonayleisön TV1:ssä saavuttanut neliosainen sarja tarjosi naurua, itkua, myötähäpeää ja tietysti taattua Korpelaa.

– Laiva ympäristönä oli minulle ja käsikirjoittajakaverilleni **Jani Volaselle** tuttu. Nuoruuden risteilyhömöilyidemme lisäksi ammensimme aineistoa meidän ja Volasen perheen yhteisiltä risteilyiltä, Tommi Korpela kertoo.

Tommi Korpela ja Jani Volanen lähtivät siitä, että mikä naurattaa heitä, se naurattaa muitakin. Varustamo sen sijaan mietti tovin, minkälaisen kuvan kaksikon huumori antaa ruotsinlaivoista.

– Tylä ei saa olla, mutta kiusallinen ja häpeä saavat kulkea käsikkäin. Tarina syntyi sirpaleista: pienistä yksityiskohdista, ohikiihtävistä hetkistä ja omista muistoista. Us-

kon että varustamokin oli loppujen lopuksi tyytyväinen tulokseen, Korpela sanoo.

M/S Romanticin risteilyvieraiden kaksoisolennot voi nähdä risteilyllä kuin risteilyllä. Oluen himossa sukulaispoikansa unohtava eno, viinan kanssa säheltävät nuoret, naisten perään kuolaava saamaton panomies ja itsensä sekaisin juova pikkukaupungin virkamies.

– Ilmeisesti onnistuttiin, sillä laivan henkilökunta vakuutti, että jokainen roolihenkilö on tullut vuosien myötä tutuksi työpaikalla, Tommi Korpela hymähtää.

Itämeren tila huolestuttaa

Meri on Korpelalle läsnä muutenkin kuin työn kautta. Näyttelijää huolestuttaa Itämeren jatkuvasti huonontuva tila. Luontoa rakastava mies on parhaillaan mukana mm. *Hapeton Itämeri-* ja *Lääkkeetön Itämeri-*kampanjoissa

– Hämmästyin kun kuulin, kuinka paljon viemäreistä kulkee puhdistamattomia lääkettä Itämereen. Lääkkeetön Itämeri-kampanja kannustaa ihmisiä pudottamaan vanhat lääkkeensä apteekkiin vesisanpytyn sijasta.

– Kun kalastan Helsingin edustalla, näen isojen laivojen aiheuttamien pyörteiden muljaavan vesiluontoa kovalla kädellä. Siinä luonto kärsii työllisyyden ja bisneksen nimissä. Toivottavasti laivoihin saadaan uutta tekniikka nopeasti, Korpela pohtii.

Alkukesästä kapteeni Ahti Ikonen ja viihdetaiteilija Gusu saavat uuden kaverin, kun Tommi Korpela sonnustautuu papin kaapuun **Ulla Heikkilän** ohjaamassa elokuvassa *Eden*. Kokoillan elokuva kertoo vanhan ja nuoren papin kiistoista rippukoululeirillä.

– Maailmalla on nyt kova nuorisoelekovabuumi, johon suomalaisetkin elokuvan tekijät yrittävät päästä mukaan. Kesäkuu menee kuvauksissa ja loppukesä lomaillessa. Ikää on sen verran, että kesäteatterit eivät enää innosta, viisikymppinen Korpela vakuuttaa.

Syksyllä elokuvateattereihin tulevat Korpelan tähdittämänä maallikkosaarnaaja Maria Åkerblomin elämästä kertova *”Marjan lapset”* sekä Lapissa kuvattu tylöstä kaivospomosta kertova *”Viimeiset”* -elokuva. 🚢

Saako merimies olla vielä erimies?

Media on nostanut taas esiin hyvinkin toisistaan eroavia ajatuksia sukupuolineutraalista kielestä. **Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL)** on kylläkin suosittanut *mies*-päätteisten ammattinimikkeiden korvaamista sukupuolineutraaleilla vaihtoehdoilla.

Suomen kielessä on edelleen paljon mieheen liittyviä sanoja, joilla on perinteisesti viitattu yleensäkin ihmiseen: miesmuistiin, muina miehinä, yhtenä miehenä, olla mennyttä miestä jne. Niin kauan kuin tällaista käyttöä on, sanonnat kuvataan sellaisina myös virallisissa sanakirjoissa. Kieli kehittyä jatkuvasti ja sanonnatkin saattavat pikkuhiljaa muuttua. Tällä hetkellä näiden korvaaminen naisiin viittaavilla sanoilla tapahtuu kuitenkin vielä pieni pilke silmäkulmassa, kuten ”muina naisina” tai ”olla mennyttä naista”.

Kuitenkin aikana, jolloin virallisia nimikkeitä muutetaan hyvällä vauhdilla neutraalimpaan suuntaan, löytyy vielä ainakin yksi yleisnimitys, jota ei haluta vaihtaa, vaan josta päinvastoin ollaan sukupuoleen katsomatta ylpeitä. Kyseessä on mies-loppuinen sana, jota ei voi, eikä ole tarpeen vaihtaa; *merimies*. Se ei ole ammattinimike, vaan erilaisten merenkulun ammattien yleisnimitys. Mieleeni ei tule mitään muuta vastaavaa, pientä ammattiryhmää, jonka ympärille olisi muodostunut niin iso kulttuuri. Merimieheen pohjautuu myös monet eri käsitteet: Merimieskirkko, merimieskapakka, merimieslaulut, merimiespuku, merimiespaini, merimieslääkäri, merimiespihvi, merimiessäkki, merimiespassi ja lista senkun jatkuu.

Suomen Merimiesliitto muutti nimensä **Suomen Merimies-Unioniksi** vuonna 1935 ja on toiminut samalla perinteisellä nimellä

siitä asti. Merimies-Unionilla oli jäseninä naisia myös silloin ja sen jäsenistä nykyään jo peräti 42 prosenttia on naisia. Kuitenkaan en ole koskaan vielä kuullut, että kuukaan jäsenistön nainen olisi pahastunut nimestä. Päinvastoin, suuri, perinteinen nimi liitolla tuntuu tuovan jäsenistölle vahvuutta ja turvaa.

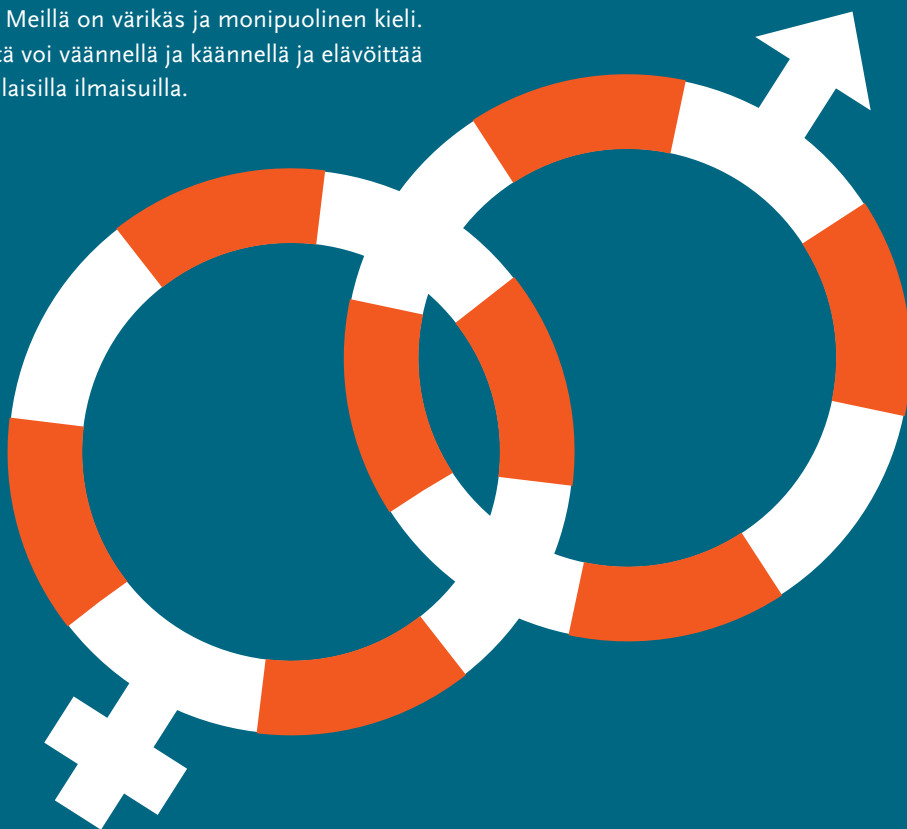
Ystävänä on partiossa, joka on hyvinkin kantaa ottamaton ja sukupuolineutraali järjestö. Hän ei silti koe solmivansa huiviaan mitenkään seksisiteisesti, vaikka hän joka kerta tekee merimiessolmun.

On muistettava, että on myös *nais*-päätteisiä sanoja, joita ei ole kenellekään tullut mieleen muuttaa. Esimerkiksi ”naistentanssit”. Ei ole miestentansseja, mutta en ole vielä kuullut kenenkään niitä vaativanakaan.

Meillä on värikäs ja monipuolinen kieli. Sitä voi väännellä ja käännettä ja elävöittää erilaisilla ilmaisuilla.

Asetus suosituksesta mies-päätteisten ammattinimikkeiden korvaamisesta sukupuolineutraaleilla vaihtoehdoilla on annettu *Euroopan Neuvostosta* jo vuonna 2007. Uudesta trendistä ei siis ole kysymys. Ja kuten sanottu, kyseessä on todellakin vain suositus. Ei siis ole vielä tarvetta lähteä merta edemmäs kalaan. Onneksi elämme aikaa, jolloin perinteitä ja juuria tutkitaan yhä enenevässä määrin ja niistä ollaan ylpeitä ja niitä kunnioitetaan. Merimieskin saa edelleen olla erimies, edustakoon hän mitä tahansa sukupuolta.

Susanna Mäntysaari
merimies





M/s Nathalien miehistö, vasemmalta: konepäällikkö Egon Randvere, kapteeni Peeter Heinmaa, harjoittelija Akseli Heinonen, puolimatuusi Satu Laakso ja perämies Johan Ruskeepää.



Prima Shippingin M/s Nathaliella lapioidaan sepelimursketta

”Hikistä merimiestyötä – mutta pidämme siitä”

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Inkoon satamassa sataa ripsauttaa hieman. Satoi tai paistoi, merimiesten on hoidettava lastaustyöt säässä kuin säässä. Rederi ab Nathalie (RABN) -varustamon M/s Nathalie on rahdattu Prima Shippingille. Nathalie on saapunut aamutuimaan Inkoon satamaan ja ottaa nyt lastia. Laivan ruumaan ajetaan sepelimursketta lastaussilta pitkin kuorma-autoilla. Sitä mukaa kun sepelikasan korkeus laivan ruumassa nousee yli laidan tason, kansimiehistön on tasattava kuormaa. Eipä varmasti löydy yhtä vaikeaa lapioitavaa tuotetta kuin kova, suuri sepelimurska, johon lapio ei tahdo iskeytyä kiinni kunnolla. Siihen kun lyö lapion terän, kipinät lentävät.

Graniittia Viroon, raakapuuta Suomeen

Puolimatrussi Satu Laakso seisoo kasan päällä ja lapioi sepeliä. Välillä hän kuopii sepeleitä alaspäin omillaan jaloillaan. Laiva ei voi lähteä matkaan ennen kuin kuorma on vakaa ja lasti tasan. On kavuttava laivan laidan yli ja katseella sihdattava, miltä lasti näyttää.

Lapiotöitä ruumassa tekevät harjoittelija Akseli Heinonen, perämies Johan Ruskeepää ja puolimatrussi Satu Laakso. Kuorma-autot käyvät kippaamassa välillä lisää sepeliä kyytiin ramppia pitkin. Kivimurske

ajetaan Inkoosta Tallinnaan, jossa omasta maaperästä ei löydy vastaavaa kivilajia. Suomalaista kovaa graniittimursketta käytetään rakentamisessa. Virosta Suomeenpäin tuodaan takaisin raakapuuta. M/s Nathalien kyytiin mahtuu kaikkiaan 1 200 tonnin lasti.

Vihdoin kuorma on valmis, täkkiporukan paidat ovat hiestä ja sateesta märkinä. On pakko hieman viilennellä ja löyhytellä. Kaikkia laivatöitä ei voi tehdä tänä päivänä – ja tuskin tulevaisuudessakaan – koneella, vaan merimiestyö vaatii lihasvoimaa ja sitkeän luonteen. Hienohelmalta pääsisi itku näin raskaassa työssä. Nathalien miehistö kyllä puuskuttaa, mutta muutoin lähinnä hymähtelee urakalle. Kyllä merimies on palkkansa ansainnut ja enemmänkin. Pieni merimieskunta hoitaa Suomen viennin ja tuonnin kuljetuksia, joista syntyvät myös Suomen valtiot verotulot, joilla rahoitetaan Suomen hyvinvointipalveluita, terveydenhoitoa, koulutusta ja vanhustenhoitoa.

Puolimatrussi Satu Laakso:

”Nyt olen löytänyt oman ammattini”

Satu Laakso valmistui vahtiperämieheksi Etelä-Kymenlaakson ammattiopistosta (Eka-mi). Merillä hän on työskennellyt vuodesta 2016. ➤



Kansimiehistö tomerana:
puolimatrausi Satu Laakso,
perämies Johan Ruskeepää
ja vahtikonemestarioppilas
Akseli Heinonen.



M/s Nathaliella kansiharjoittelussa oleva
vahtikonemestarioppilas Akseli Heinonen ja
puolimatrausi Satu Laakso pistävät
hösseliksi niin että kivet lentävät! Aikaa ei
ole hukattavaksi, kun aluksen on lähdettävä
jälleen matkaan.

Inkoossa lastaus on melko kiireellinen, lastausaika on periaatteessa kolme tuntia, ja ballastin pumppaamiseen menee neljä. Lisäksi kyytiin tulee nyt kahta lajia samaan ruumaan.

”Tämä on todella hyvä työ ja viihdyn ammatissa siitä huolimatta, että tässä joutuu vähän hikoilemaan.”

Merimiehen ammatti sopii mitä mainioimmin työtä pelkäämättömille ihmisille. Fyysinen kansimiehen työ ei katso sukupuolta, vaan naisella pysyy lapio ja maalisuuti kädessä siinä missä miehelläkin. Kaikki

eivät viihdy konttorissa, vaan haluavat ammatin, jossa on toimintaa. Laakso kertoo tehneensä ennen meriuraa kaikenlaisia töitä ja työskenteli muun muassa ravintolassa.

”Merille lähtöä en ole katunut, vaan nyt vaikuttaa siltä, että olen löytänyt oman alani.”

Laakso on työskennellyt rahtivarustamoissa. Ensin **Finnlinesilla** ja nyt Prima Shippingillä. Puolimatrausin mielestä työssä viihtyy hyvin, kun on mukavat työkaverit.

”Tämä on hyvä laiva ja täällä on filistä. Saamme ajaa jänniin satamiin ja tehdä paljon töitä, ei ehdi tylsistyä.”

Tulevaa vahtikonemestaria kiinnostavat isot koneet

Samaa mieltä on M/s Nathaliella ensimmäistä kansiharjoitteluaan tekevä vahtiko-

nemestarioppilas **Akseli Heinonen**. Heinonen on vasta 17-vuotias, mutta puheet ja otteet jo kuin merimiehellä. Heinonen on kotoisin hevospitäjä Ypäjältä. Miten hän päätyi sisämaasta Raumalle merikouluun?

”Tykkään koneista ja etenkin isoista koneista. Olen lapsuudestani lähtien värkkäillyt erilaisten vehkeiden kanssa ja kiinnostunut tekniikasta”, Heinonen kertoo.

On hämmäntävää havaita, kuinka paljon monet merille saapuneet nuoret tietävät jo alasta, eikä heillä ole työstä liian ruusuksia kuvitelmia. Kaikille merityö ei sovi. Se ilmenee viimeistään laivalla tehtävissä harjoitteluissa.

”On hyvä, että ne jotka eivät sovellu merityöhön karsiutuvat porukasta pois”, selvä ja suorasanainen Heinonen toteaa.

Heinonen opiskelee nyt toista vuotta Rau-



malla konepuolella. Hänen luokallaan on opintonsa keskeyttäneitä. Huomio ja panostus tulee laittaa niihin, jotka jatkavat opintojaan. Laivojen konepuolelle tarvitaan paljon osaajia tänä päivänä ja tulevaisuudessa. Jokainen tuleva työmies on aluksille kullannarvoinen. Ypäjällä sana merityöstä on kiirinyt eteenpäin suusta suuhun ja kiinnostusta alaa kohtaan löytyy.

”Meillä on Ypäjältä tällä hetkellä pari merimiestä nyt opiskelemaan merikouluissa”, Heinonen tietää.

Vartiovene 55 oli mielenkiintoinen työkokemus

Försti **Johan Ruskeepää** valmistui Kotkasta Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulusta (XAMK) perämieheksi vuonna 2018. Nyt

hän vastaa M/s Nathalien lastauksesta. Hän ei ole vain päällysmies, vaan lapioi kivimursketta siinä missä muukin kansimiehistö. Pienellä rahtialuksella kaikki tekevät kaikkea.

Ennen Prima Shippingin työtä Ruskeepää työskenteli kolmen vuoden ajan mielenkiintoisella aluksella, Vartiovene 55:lla. Tällä hetkellä Suomen merivoimien entinen sotalaiva toimii upeana risteilijänä Helsingissä ja tilauksia on ollut hyvin. Entisestä sotalaivasta löytyvät tänä päivänä po-realtaat ja hulpeat kokoustilat pitää yksityis- tai yritysjuhlia.

Kapteenille vuosi täyteen M/s Nathaliella

M/s Nathalien lastaus Inkoossa tapahtuu ripeästi. Alus on tullut aamuvarhaisella satamaan ja lähtee täydesä lastissa kohti Tallinnaa iltapäivästä. Hetki ennen kuin aluksen köydet irrotetaan, kapteeni **Peeter Heinmaa** katsahtaa kalenteriin ja huomaa, että hänelle on tullut juuri haastattelupäivänä, 26.4.2019, vuosi täyteen M/s Nathalien kipparina. Prima Shippingillä on ollut hänen mukaansa kiva työskennellä ja työ-kaverit aluksella mukavia.

”Suomen lipun alla olen työskennellyt 10 vuotta ja nyt vuoden tässä varustamossa”, hän kertoo.

Heinmaalla on työkokemusta erilaisista aluksista, sillä hän ajoi esimerkiksi **Rauma Catalla** hinaajia, jossa hän oli Rauman sataman syväystöissä. Sen lisäksi hän on tehnyt aikoinaan töitä myös Norjassa.

Pienen rahtialuksen kipparointi on Heinmaan mielestä tarkkaa työtä.

”Aluksessa ei ole keulapotkuria, niin tämän laivan ajo vaatii hyvää ajotaitoa. Lastissa merellä tämä on hyvä ajella, mutta painolastissa alus on kevyt ja haastavampi ajettava”, hän kuvailee ruorituntumaa.

Prima Shippingin M/s Nathaliella hän pääsee ajamaan erilaisia projektilasteja. Kivimurskeen ja raakapuun lisäksi aluksella kuljetaan esimerkiksi Virosta Suomeen lannoitteita ja muuta irtolastia. Alus pystyy kuljettamaan myös projektilasteja, joten pienestä rahtialuksesta on moneksi. 🍵

Laura Åman: ”Hymy huulille ja aurinkoinen ulosanti, oli mikä päivä tahansa”

Olen merimiehen tytär ja kasvanut Ahvenanmaalla, joten merimiehen työ oli minulle aika luonnollinen urapolku. Asuin nuorempana kuusi vuotta ulkomailla, jonka jälkeen palasin takaisin Suomeen. Hain Siljalle töihin – ja voilá, täällä ollaan!

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Ensimmäinen työni varustamossa oli Maarianhaminassa, jossa työskentelin matkamyyvälässä ja Maarianhaminan ja Långnäs terminaalissa vuosina 2004–2006.

Työt Turun linjalla *M/s Silja Europalla* alkoivat kesäkuussa 2011. Laiva vaihtui vuonna 2013 *M/s Baltic Princessiin*, jossa toimin tällä hetkellä purserin apulaisena. Vuosina 2015–2016 olin ”job rotationissa” Silja Serenadin infossa kuusi kuukautta.

Infossa neuvotaan, tiedotetaan ja ratkaistaan

Laivalle hain suoraan töihin infoon ja pää-

sin sinne. Alkuaikoina kävin tuuraamassa Silja Serenadin infossa ja tänne jäin. Yhden törnin tein myös Siljan Europan levykaupassa. Purserin apulainen on laivan ”info-täti”. Infossa tiedetään, autetaan, ratkaistaan, neuvotaan, tiedotetaan ja hoidetaan asiat kuntoon, siinä työemme kiteytetysti.

Matkustajilla on paljon vakiokysymyksiä, joita he kyselevät risteilyn aikana ja vuosien varrella olen kuullut asioita maan ja taivaan väliltä. Info on laivan sydän, jonne matkustajat saapuvat kysymyksineen ja avun tarpeessa. Helpoimmat neuvomiset ovat perinteisiä ”mistä löydän hyttini” ja haastavimmat työt koskevat laivalla tapah-

tuvia ikävämpiä tilanteita, joissa tilanteen hoito alkaa usein juuri infosta.

Asiakaspalvelu on työn A ja O

Purserin apulaisen työ on ennen kaikkea asiakkaiden kohtaamista. Olemme ensimmäisiä näkyvimpiä kasvoja matkustajan astuessa laivaan. Infon ”täti” tai ”setä” tuo laivalla turvallisuuden tunnetta: aluksella on henkilö, jolta voi pyytää neuvoja ja apua. Kohtaamme työssämme päivittäin satoja tai jopa tuhansia ihmisiä ja erilaisia persoonia kysymyksineen. Joskus on hiljaisia aikoja, vain muutama sata matkustajaa. Vilkkaina aikoina laiva on täynnä, eli sen kyydissä on 3 000 matkustajaa, joista monilla on jotakin kysyttävää matkansa aikana.

Kolme tuhatta ihmistä on suuri ihmisjoukko. Maissa yhden lounasravintolan asiakasmäärä voi olla päivässä 200 asiasta, joten tähän verrattuna laivalla voi risteillä kerralla tähän verrattuna 15 kertainen määrä matkustajia. Työmme vaatii kielitaitoa, stressinsietokykyä, kärsivällisyyttä, asiakaspalvelu- ja ongelmanratkaisutaitoja. Työ infossa on ihmisten kohtaamista ja tilanteiden hallintaa: asiat selvitetään ja laitetaan kuntoon. Oli matkustajamäärä mikä tahansa niin aina voi tulla yllätyksiä ja pitää olla valmis kaikkeen. Se tekee työstä mielenkiintoista ja haastavaa. Tärkeintä meille on, että asiakkaat lähtevät risteilyltämme tyytyväisinä kotiin.

Kaikki matkustajat ovat yksilöitä, joten minkäänlaista ”keskilinjaa” asiakaskunnas-

*Ikuimuistoinen
kysymys on
seilausurani*



*alkuajoilta. Eräs artisti
(joka oli esiintynyt jo monta
kertaa laivoilla) tuli keskellä
yötä infoon ja kysyi: "Is it the
wind or the waves that make
the boat rock?". Minulta kesti
hetken aikaa ymmärtää, että
hän oli herännyt ja huolissaan,
koska myrsky oli yltynt ja
alus oli alkanut keinumaa
hieman enemmän...*

tamme on vaikea määritellä. Turun linjaa kutsutaan "bilelinjaksi", joten viikonloput ovat vilkkaita ja niissä on alkoholilla osuutensa. Toki aluksellamme risteilee hyvin paljon myös muuta risteilyväkeä, ja viikkopäivinä järjestetään sekä lapsille että vanhuksille ohjelmaa. Kaikilla on omat odotukset kun saapuvat laivaan, ja yritämme parhaamme mukaan toteuttamaan ne. Monet asiakkaat ovatkin pääsääntöisesti palvelemme todella tyytyväisiä.

Pidänkin työssäni eniten siitä, että siinä tapaa erilaisia ihmisiä, joten työ ei ole tylsää. Vaihtelu virkistää. Selvää on, että asiakaspalvelutyössä joutuu ottamaan vastaan ja kohtaamaan myös negatiivista palautetta. Henkilökohtaiset "hyökkäykset" ovat tietysti tylsiä, mutta pitää muistaa ettei sitä ota henkilökohtaisesti. Onneksi huonoa palautetta ei saavu usein ja tässä työssä nahkan on oltava paksu.

Mitä kello on? Paljonko tuulee?

Info on laivan sielu tai sydän matkustajien suuntaan. Se asettaa ammattiimme myös odotuksia, eli normikäytäntö työssämme on "hymy huulille ja aurinkoinen ulosanti, oli millainen päivä tahansa." Eniten matkustajilta saapuu ehkä kysymyksiä kellonajoista, kun kellot vaihtavat aikaa Suomen ja Ruotsin välillä. Sen lisäksi meiltä tiedustel-

laan laivan ohjelmasta, aukioloajoista, tuulen nopeudesta, laivan nopeudesta, tuotevalikoimista, alkoholimyyntiajoista, nuuskanmyyntiajoista ynnä muista.

Työmme pitää sisällään neuvonnan lisäksi myös muita töitä. Niitä ovat rahanvaihto, hytinvaihdot, hytinavaimien uusimiset, löytötavarat, puhelut/sähköpostit, vahingonkorvaukset (tupakointimaksut, siivousmaksut jne.) ja jotain pientä myyntiä, kuten lehdet, hammasharjat, kortsut. Hoidamme myös alihankkijoiden hytinvaraukset, konsulentit, jonkin verran hyttilukituksia, tiedonvälitystä eri osastoille, kuulutukset ynnä muuta.

Info toimii myös henkilökunnan "keskipisteenä"

Asiakkaiden lisäksi info toimii myös henkilökunnan "keskipisteenä". Infotyössä pääseekin parhaiten tekemään töitä myös muiden osastojen kanssa. Yhteistyö sujuu mainiosti, ja työssämme oppii tuntemaan ihmisiä myös muilta osastoilta. Onneksi suurin osa laivaväen yhteistyöstä sujuu niin saumattomasti, että harvemmin esiintyy edes mitään ihmellisempiä ongelmia.

Info on olemassa asiakkaita varten ja olemme tehneet tätä työtä jo vuosikymmeniä. Infon työ on hyvin selkeää ja kehitetty jo niin pitkälle kuin mahdollista, joten en näe siinä sinällään suuria kehitystarpeita. Aina kun tietysti laivalle tulee uutta verta, niin uudet ideat ovat tervetulleita miten voisi toimia, mutta myös vanhoilla konkareilla on hyvät rutiinit, joita käytämme - ja näillähän niitä uusia ihmisiä opetetaan.

Ajatuksia kolmivuorotyöstä

Törni kestää viikon, jonka jälkeen on viikko vapaata. Työvuoromme on kymmenen tuntia päivässä joko yhtäjaksoisesti tai kahdesa 4–6 tunnin pätkässä. Työmme on kolmivuorotyötä. Sen viikon kun olet töissä ja teet samaa vuoroa koko ajan, niin saat hyvän työrytmin päälle. Jokaisessa vuorossa on hyvät ja huonot puolet, mutta kun ne vaihtuu viikottain, niihin on helppo tottua.

Olen joskus ollut toisessa työssä, jossa piti vaihtaa kolmea vuoroa muutaman päivän sisällä, ja se oli aivan kauheata nukku-

misen kannalta. Tämä viikko samaa työtä aikaa sopii paljon paremmin, vaikka yövuorosta rytmin kääntäminen normirytmiiin vaikennee iän myötä.

Mikä on työssä parasta, entä haastavinta?

Työssä parasta on vaihtelevuus ja vapaus. Kun olet vapailla, niin olet oikeasti vapailla eikä sinun tarvitse murehtia mitä laivalla tapahtuu, vaan tiedät että kollegat hoitavat kaiken. On aikaa omiin harrastuksiin, matkustamiseen ja omiin juttuihin, joka sitten korvaus siitä, että on myös toisaalta niin paljon poissa maista. Työympäristö on myös ihan kymppi ja työkaverit vielä parempia! Työssä tapaa paljon erilaisia ihmisiä sekä matkustajia että työkavereita.

Minulla ei vielä ole omaa perhettä, niin poissaoleminen maista ei haittaa, mutta veikkaan että se voi olla rankkaa siinä vaiheessa kun on oma perhe. Onneksi vapaiden järjestely on suhteellisen helppoa, mutta totta kai välillä osuu työviikko juuri silloin, kun on joku meno, pyhä tai perhejuhla.

Vapailla hoidan taloani, mökkiä, matkustan, tapaan ystäviäni, lenkkeilen luonossa, kudon sukkia, nautin hyvästä ruoasta ja viinistä.

Merimies-Unionin luottamusmieskoulutus

Minut valittiin osastoluottamusmieheksi viime vuoden toukokuussa, joten osallistuin ensimmäiselle luottamusmieskursseille vuoden 2018 lokakuussa. Mielestäni kaikki tieto ja apu tehtävän hoitoon on tottakai avuksi ja aion osallistua jatkossakin kursseille, jos vain pystyn. Kurssi oli antoisa ja opin todella paljon.

Kannustan myös muita ryhtymään luottamusmieheksi ja osallistumaan koulutukseen. Tehtävästä oppii paljon ja kursseilta saa tietoa. Kaikkea ei voi mitenkään muistaa ulkoa, mutta osaa sitten ainakin etsiä enemmän tietoa.

Ajatuksia merenkulusta: Vaikka kaiken maailman tunneleita rakennettaisiin (Helsinki-Tallinna), niin uskon että suomalaisen haluaa risteillä jatkossakin. 🌱



We want you!

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Voiko työnantaja palkata vapautuvaan tai uuteen toimeen kenet tahansa haluaa? Onko laissa tai työehtosopimuksessa rekrytointia koskevia rajoituksia? Miten työnantajan on ilmoitettava vapaana olevista työpaikoista?

LAKIMIES: Lähtökohtaisesti työnantajalla on oikeus palkata avoimeen toimeen kuka tahansa henkilö, jonka katsoo soveltuvan tehtävään, täyttää työtehtävän edellyttämät kriteerit ja on hakijoista paras. Työnantajan päätöksentekoa kuitenkin rajoittavat muun muassa työnantajan uudelleensijoittamisvelvollisuus työsuhteen päättämisen välttämiseksi, työnantajan takaisinottovelvollisuus, lisätyön tarjoamisvelvollisuus osa-aikaiselle työntekijälle ja yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolainsäädäntö. Monet näistä säännöistä kuvastavat työnantajan työsopimussuhteeseen perustuvaa lojaliteettivelvollisuutta työntekijöitään kohtaan.

Merityösopimuslain (MTSL, 756/2011) 2 luvun 5 §:n ja työsopimuslain (TSL, 55/2001) 2 luvun 6 §:n mukaan työnantajan on ilmoitettava vapautuvista työpaikoistaan yleisesti yrityksessä tai työpaikalla omaksutun käytännön mukaisesti varmistaakseen, että myös osa-aikaisilla ja määräaikaisilla työntekijöillä sekä työpaikalla työskentelevillä ulkopuolisella työvoimalla on samat mahdollisuudet hakeutua työpaikkoihin kuin vakituisilla ja kokoaikaisilla työntekijöillä. Määräyksen pääasiallinen tarkoitus on turvata työpaikan osa-aikaisten, määräaikaisten ja vuokratyösuhteessa työskentelevien työntekijöiden tasapuolinen kohtelu.

'Työpaikalla omaksutun käytännön' tarkoituksena on se, että työnantaja toimii työhönottoprosessissa ja työpaikkailmoittelussa aina samojen periaatteiden ja tapojen mukaisesti, jolla turvataan tiedon liikkuminen organisaation sisällä. Käytäntö ja sen olemassaolo ei kuitenkaan vaadi, että kaikki vapautuvat paikat on aina avattava hakuun. Se ei siis ole este työntekijöiden siirtymiseen organisaatiossa ylöspäin, uralla etenemiseen ja muutoin työssä kehittämiselle, vaan toimi voidaan edelleen täyttää suoraan joko organisaation sisältä tai ulkopuoleltakin, jos tehtävään on olemassa sovelias ja ansioitunut henkilö.

Työhönotossa ja rekrytoinnissa on otettava huomioon yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolainsäädännössä asetetut rajat. Yhdenvertaisuuslaki (1325/2014) kieltää syrjinnän esimerkiksi iän tai etnisen alkuperän eli kieltää eriarvoisen kohtelun näillä perusteilla. Tasa-arvolaki (609/1986) sisältää sukupuoleen liittyvän syrjinnän kiellon. Työnantajalla on myös yleinen velvollisuus edistää tasa-arvoa työpaikalla. Nk. positiivisen erityiskohtelun perusteella työnantaja voi rekrytoida työpaikalle, jossa toiselle sukupuolella on valta-asema, vähemmän edustettua sukupuolta suosien.

MTSL 8 luvun 3 §:n ja TSL 7 luvun 3 §:n mukaan työnantajalla ei ole perustetta työsopimuksen irtisanomiseen tuotannollis-taloudellisin perustein ainakaan silloin, kun työnantaja on joko ennen irtisanomista tai sen jälkeen ottanut uuden työntekijän samankaltaisiin tehtäviin. Mainittujen pykälien mukaan työsopimusta ei saa irtisanoa, jos työntekijä on sijoitettavissa tai koulutettavissa toisiin tehtäviin MTSL 8 luvun 4 §:ssä ja TSL 7 luvun 4 §:ssä säädetyllä tavalla. Kyse on siis työnantajan velvollisuudesta *sijoittaa työntekijä uudelleen ja tarvittavissa kouluttaa hänet toisiin tehtäviin*. Työnantajalla ei siis ole oikeutta irtisanoa työntekijää työstä, jota ei enää ole olemassa tai ei enää tarvita ja palkata uutta työntekijää uusiin tehtäviin, jos vanha työntekijä on sijoitettavissa (ja koulutettavissa) näihin uusiin tehtäviin.

MTSL 2 luvun 4 §:n ja TSL 2 luvun 5 §:n mukaan työnantajalla on, tarvittaessaan lisää työvoimaa, velvollisuus tarjota *osa-aikaiselle työntekijälleen lisätyötä* riippumatta työnantajan takaisinottovelvollisuudesta. Osa-aikaisella työntekijällä on siis etusija ja hänelle pitää tarjota mahdollisuus kokoaikaiseen työsopimukseen ennen uuden työntekijän palkkaamista.

MTSL 7 luvun 9 §:n ja TSL 6 luvun 6 §:n mukaan työnantajan on tarjottava työtä entiselle työntekijälle, joka on irtisanottu tuotannollis-taloudellisin perustein ja joka edelleen hakee työtä. Tätä lakiin perustuvaa *takaisinottovelvollisuutta* ja siihen liittyviä määräaikoja koskevia määräyksiä on myös työehtosopimuksissa. Esimerkiksi ulkomaanliikenteen irtisanomisen perusteita koskevan liitesopimuksen 9 §:n mukaan työnantajan on selvitettävä työvoimatoimistosta, onko entisiä työntekijöitä työttömänä, kun hän tarvitsee työvoimaa samankaltaisiin tehtäviin yhdeksän (9) kuukauden kuluessa irtisanomisajan päättymisestä.

Toisin sanoen työnantaja ei voi palkata työmarkkinoilta uutta työvoimaa ennen kuin työnantajan palveluksessa oleville osa-aikaisille on tarjottu lisätyötä ja kokoaikaistettu, irtisanomisuhan alla olevat tai jo irtisanotut, joiden irtisanomisaika on kulumassa, on uudelleensijoitettu ja koulutettu ja takaisinottovelvollisuuden piirissä oleville on tarjottu paluumahdollisuutta tarvittaessa koulutuksen kautta. Rekrytointimenettelyn aikana työnantajan on huolehdittava riittävän tehokkaasta ja kaikki työntekijät tavoittavasta työpaikkatiedottamisesta silloin, kun toimi on avoimessa haussa sekä noudatettava yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa työntekijöiden valinnassa.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Merimiesunionin Carita Ojala haastaa työnantajat kehittämään neuvottelukulttuuria

– ”työyhteisöllä pitää olla sananvaltaa itseään koskeviin asioihin”

TEKSTI MINNA HOTOKKA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Carita Ojala toivoo, että varustamoiden nykyjohto tunnistaisi ja tunnustaisi merenkulkualan erityispiirteet ja istuisi neuvottelupöytään avoimin mielin.

Työyhteisöllä pitää olla sananvaltaa itseään koskeviin asioihin, sanoo merimiesten etuja ajava asiantuntija **Carita Ojala**.

Sopimalla, ei sanellen. Tämä on Suomen Merimies-Unionin asiantuntijan Carita Ojalan johtotähti neuvottelupöydässä.

Ojala on hoitanut merenkulkualan työehto- ja riita-asioita 19 vuotta. Tehtävässään hän on nähnyt, kuinka työnantajien neuvotteluhallukkuus on vähentynyt. Taustalla on sekä johtajasukupolven vaihtuminen että laivayhtiöiden monikansallistuminen.

Ennen laivojen kapteenit saivat johtaa työyhteisöään itsenäisesti, mutta viime vuosina päätösvalta on lipunut varustamoille. Tästä seuraa Ojalan mukaan ongelmia.

Esimerkiksi rahtilaivan työntekijät viipy-

vät merillä 4–6 viikkoa putkeen. Jotta ihmiset tulisivat toistensa kanssa toimeen vuorokauden ympäri, heidän on voitava ratkaista työyhteisöään koskevat asiat keskenään.

– Jos työtä johdetaan maista sanelemalla, yhteisö ei toimi, Ojala kiteyttää.

Hän toivoo, että varustamoiden nykyjohto tunnistaisi ja tunnustaisi merenkulkualan erityispiirteet ja istuisi neuvottelupöytään avoimin mielin.

Avoimuus herättää luottamusta

Kevään työehtosopimusneuvotteluissa Merimies-Unioni sai läpi tavoitteensa työryhmästä, joka ryhtyy hahmottelemaan merenkululle omaa yhteistoimintamenetelyä. Ojala odottaa ratkaisun helpotta-

van neuvottelukulttuurin uudelleenrakentamista.

Onnistunut neuvottelu syntyy kokeneen neuvottelijan mukaan luottamuksesta ja vastapuolen aidosta kuuntelemisesta.

– Luottamus syntyy siitä, että valmistautaan neuvotteluun ja kerrotaan faktat. Jos avoimesti neuvotellaan, uskon, että sopimisen tahtoa ja taitoa löytyy.

Ojala muistuttaa, että keskustelemalla saavutettu lopputulos herättää työntekijöissä luottamusta työnantajaa kohtaan. Tästä hyötyy lopulta myös yritys.

– Sellaisen työnantajan, joka menee työpaikalle neuvottelemaan, on huomattavasti helpompi saada omat esityksensä läpi kuin sellaisen, joka menee ja kirjoittaa seinälle lapun, että nyt toimitaan näin. ⚓

Juha Tausta pääsi merille vasta käytyään rippikoululeirin

15-vuotias lähti Euroopan ja Välimeren liikenteeseen 60 vuotta sitten ja Etelä-Amerikan linjalle saakka. Työn oppi laivalla. Reissut opettivat myös, että miehistö tekee laivan.

TEKSTI SEPPÖ KORHONEN KUVAT SEPPÖ KORHONEN JA JUHA TAUSTAN KUVA-ALBUMI

Suomalaisen Kirjallisuuden Seura (SKS) aloitti maaliskuun alussa muistitiedon keruun merenkulkijoiden maailmasta. Seura odottaa saavansa elokuun loppuun mennessä useita tarinoita merenkulusta ja merenkulkijoiden elämästä. Keruu on avoin merimiehille, heidän perheenjäsenilleen, ystävilleen ja kaikille, joilla on tarinoita merenkulusta.

Tässä on yksi, yli 40 vuotta merillä, aluksi kaukomailla ja sitten kotimaisilla vesillä olleen hailuotolaisen **Juha Taustan** tarina, joka alkaa siitä, kun hän oli täyttänyt neljätoista.

– Isäni oli luotsina Hailuodossa. Minun piti päästä myös merille, mutta kun en siihen aikaan viisikymmenluvun lopulla ollut käynyt rippikoulua, en voinut lähteä, 75-vuotias ja yhä Hailuodossa asuva Tausta muistelee.

Pappi takoi katekismusta päähän

Saarella oli tuohon aikaan ankara pappi, jolta piti saada esteettömyystodistus maailman merille pääsemiseksi. Ja sehän vaati rippikoulun käyntiä, muuten ei vesille ollut asiaa. Opiskelu oli ankaraa, sillä katekismus oli opittava. Lestadiolainen pappi takoi katekismusta Taustan päähän, mutta laihoihin tuloksin. Herran sana ei iskostunut nuorukaisen mieleen.

– Kun täytin viisitoista, kävin lopulta rippikoululeirin Reisjärvellä ja sitten lähdin, Tausta kertoo kuusikymmentä vuotta sitten tekemästään irtiotosta. Hän ei ollut yksin, sillä moni muukin hailuotolainen nuori teki samoin.

– Hailuodosta lähti hirveän paljon nuoria miehiä merille, Tausta kertoo.

Juha Tausta lähti maailman merille Hailuodosta 60 vuotta sitten. Hän ei ollut yksin, sillä saaresta lähti paljon muitakin nuoria ansaitsemaan elantoaan laivoissa.



Messikalleksi Auraan

Tausta lähti ensimmäiseksi Euroopan ja Välimeren liikenteeseen. Tuohon aikaan viisikymmentäluvulla ei ollut merimieskouluja, vaan työ opittiin käytännössä laivalla. Juha Tausta aloitti ”opintonsa” turkulaisen **Meritoimi Oy:n SS Aurassa**, jonne hän meni aluksi messikalleksi ja sitten täkille jungmanniksi.

– Me ajoimme mm. massaa Toppilan sellutehtaalta Oulusta Englantiin ja Hollannista suolaa Mäntyluotoon, Tausta selvittää.

Sitten hän lähti pitemmälle reissulle, **Suomen Etelä-Amerikan linjalle (AL)** missä vierähti kaksi vuotta.

– Veimme Etelä-Amerikkaan mm. mas-

saa, rautaa ja perunaa. Paluumatkalla toimme laivan jäärუმassa lihaa, Tausta kertoo mm. Argentiinaan suuntautuneista matkoista.

Eräs ”aaellän” määränpää oli Buenos Aires, jossa vierähti lastin purku- ja lastaus- töissä kuukausi. Melkoinen aika, kun ajattelee, että nykyään koko puuhaan saattaa mennä enintään kolme päivää.

Vähäiseksi jäänyt espanjan opiskelu harmittaa

Toisella puolella maailmaa olisi ollut hyvää aikaa työn ohessa myös opiskella kieltä. Espanjankielisessä Argentiinassa Taustan kielitaito karttui sen verran, että espanjalla tuli toimeen.



SMU:n puheenjohtaja Reijo Anttila (vasemmalla) vieraili Hailuodon uudella Merisilta-lautalla 1980-luvulla. Työntekijöiden luottamusmies Juha Tausta toimi oppaana.



Nuori mies Juha Tausta laittaa työkaverinsa kanssa koksilaiva Hakunin lankonkia alas Randesin satamassa Tanskassa.



Raumanmeri Oy:n SS Hakuni lipuu koksilastissa jokea alas kohti merta Tanskan Randesista joskus 1960-luvulla. Juha Tausta oli Hakunilla neljä, viisi kuukautta.

– Se jäi vähän harmittamaan, kun en opiskellut enempää, mies tuumaa.

Nuori mies kuljetti myös koksia saatuaan pestin **Raumanmeri Oy:n SS Hakuniin**. Muistojen kuva-albumista löytyy pari kuvaa nuoresta Taustasta istumassa koksilla täytetyn laivan edessä Tanskan Randesissa. Yhdessä kuvassa laiva lipuu eräänä keväisenä päivänä Randesista jokea pitkin kohti merta.

– Kuva on otettu huhtikuussa, joka oli mukavaa aikaa. Kaiken kaikkiaan olin Hakunilla neljä, viisi kuukautta, Tausta muistelee.

Försti löi mustan silmän ja laivakoira hyppäsi kaulaan

Muistiedon kerääjä SKS kaipaa arkisen uurastuksen lisäksi tietoja mm. mieliinpainuneista tapauksista. Tausta muistaa heti pari. Toinen on ns. vähemmän mukava, joten kerrotaan se ensiksi.

Tälle sattumukselle voi myös jo nauraa. Tausta oli Rotterdamissa käynyt maissa

oluella, ja palatessaan takaisin laivaan häntä vastassa oli vihainen försti, joka oletti, että Tausta oli humalassa, vaikka näin ei ollut.

– Kun nousin laivaan, hän löi minulle mustan silmän, Tausta kertoo.

Se toinen, mukava tapaus, sattui Buenos Airesissa. Taustalle kaupattiin koiraa.

– En ostanut sitä, mutta myöhemmin löysin sen varastosta laivasta. Omistaja oli halunnut päästä siitä eroon vaikka ilmaiseksi, Juha Tausta kertoo.

Susikoiran pennusta tuli näin laivakoira ja naaraskoira ristittiin ”Ponkaksi”. Koira tottui merielämään nopeasti ja tuli miehistön kanssa hyvin toimeen. Sitten Taustan ja koiran tiet erkanivat muutamaksi vuodeksi, kunnes...

– Tapasin Ponkan yllättäen Helsingissä, missä se oli toisessa laivassa. Ja sehän tunsi minut ja hyppäsi iloisissaan kaulaani, Tausta muistelee mukavaa kohtaamista.

Miten argentiinalaiselle laivakoiralle sittemmin kävi, siitä ei ole mitään tietoa.

”Miehistö tekee laivan”

Taustalle merielämästä siellä jossain jäi kaiken kaikkiaan mukavat muistot – mustasta silmästä huolimatta.

– Ei ollut hierarkiaa, vaan kaikki olivat samanarvoisia. Tämä koskee myös palkkusta, sillä kaikille – sekä miehille että naisille – maksettiin samaa palkkaa. Porukka oli mukavaa, ja niinhän se on, että miehistö tekee laivan, Tausta sanoo.

Rahat eivät tunnetusti aina riittäneet, mutta se ei Taustan mukaan suuresti häntä haitannut.

– Sitä tiesi, että vaikka nousi pennittömänä laivaan, siellä oli tiedossa ilmainen ruoka joka päivä, ja tilikin tuli taas, hän naurahtaa.

Palkka-asiat sydäntä lähellä

Palkka-asiat ovat olleet Taustan sydäntä lähellä myös ay-toiminnassa, sillä hän oli kolmekymmentä vuotta luottamusmiehenä ja SMU:n valtuustossa 26 vuotta ja kuudessa edustajakokouksessa. SMU:n Pohjoisen osaston 002:n puheenjohtajanakin vierähti tovi, kunnes hän luovutti puheenjohtajan nuijan toiselle täytettyään 60 vuotta.

Oltuaan vielä jonkin aikaa **Sallyn** tankkilaivoilla Tausta palasi takaisin kotikonnuilleen Hailuotoon. Kesällä 1969 hän aloitti työt Hailuodon lautalla. Hänet valittiin muutaman vuoden kuluttua lautan työntekijöiden luottamusmieheksi.

Tausta ryhtyi laittamaan työsuhteasioita kuntoon, sillä työehtosopimusta ei tuohon aikaan vielä ollut. Tuli ”tessi” ja sitten tuli kymmenen, viisitoista vuotta myöhemmin työaikalaki, joka paransi tilannetta entisestään.

– Sen ansiosta palkat nousivat puolella, Tausta kertoo.

”Nuoruus meni laivassa”

Vuonna 2001 58-vuotiaana lautalta eläkkeelle jäänyt Juha Tausta kertoo joskus pohdineensa, miten se ”nuoruus menikään laivassa”. Olisihan sitä ehkä voinut tehdä muutakin.

– Työkaveri ihmetteli, mitä olisin voinut tehdä Hailuodossa muuta kuin olla perse auki, Juha Tausta muistelee hymyillen. ⚓



Herneitä ja viinaa – sitruunaa keripukkiin



Miltä mahtoi aikoinaan tuntua olla kolmatta viikkoa ilman tuulta ja syödä vihreäksi suolattua lihaa, puuroa, kuivattua kalaa? Millaista oli sammuttaa janoa lämpimällä oluella tai seisoneella vedellä, mihin on lorauttanut tilkan etikkaa?

TEKSTI MIKA TOLVANEN KUVAT GETTY IMAGES

Tidskrift i Sjöväsendet -lehden neljännessä numerossa vuodelta 1836 palataan Ruotsin laivaston ruokailutapoihin. Todetaan, että ruuan tulee olla terveellistä ja ravitsevaa. Sen tulisi myös olla mahdollisuuksien mukaan maissa syödyn ruuan kaltaista. Jo silloin on viisaasti todettu, että ruualla on merkittävä vaikutus miehistön terveyteen ja viihtyvyyteen.

Esimerkiksi kuningas Kaarle XI:n vuonna 1679 vahvistaman ohjesäännön mukaan kajuuttapersoonalle¹ kuuluu seuraavaa: Yk-

si kannullinen herneitä (1 kannu = 2,6 l), kolme kannullista ryynejä, 2 leiviskää kokin leipää (1 leiviskä = 8,5 kg), yksi tynnyrillinen kajuuttaolutta² (1 tynnyri = 126 l), kymmenen markkaa voita tai läskiä³ (1 markka = 212 g), yksi markka juustoa, yksi leiviskä vihreäsuolattua lihaa⁴, seitsemän markkaa Bernin kalaa, kahdeksan markkaa lohta, kymmenen markkaa silliä tai Bergenin turskaa. Tämän määrän piti riittää yhdeksi kuukaudeksi yhdelle kajuuttapersoonalle. Arvoltaan se oli noin yhdeksän taaleria ja 24 äyriä. Samassa ohjesäännössä miehistön

jäsenelle (gemen person) annettiin 2 kannua herneitä, 4 kannua ryynejä, 1 kannu jauhoja, 2 leiviskää leipää, 0,6 tynnyriä 3,5 % olutta kolmen ohuilla maltailla tehdyn tynnyrillisen jälkeen, 3 markkaa voita, 1 markkaa läskiä, 10 markkaa kuivattua lihaa, 3 markkaa silliä ja 4 markkaa silakkaa sekä 2 markkaa suolaa. Miehistön annos oli noin puolet kajuuttapersoonan vastaavasta, eli noin 5 taaleria ja 27 äyriä.

Viina mainitaan ensimmäistä kertaa *Tidskrift i Sjöväsendet* -lehdessä vasta vuoden 1742 ohjeistuksen yhteydessä yhdessä tu-

¹ "Kajutperson" ilmineerannee henkilöä, jolla oli oma kajuutta, eli esim. päällystöä, koska annos oli kalliimpi kuin gemen-persoonalla. Tämän jälkeen oli vain yksi ja sama ohjeistus kaikille julkaisun mukaan.

² Kajut öl = "ÖL. (bättre) ölsort avsedd att serveras i kajutan; jfr SKEPPS-ÖL. Gustaf II Adolf(1618) hos Hallenberg Hist. 4: 741." <<http://www.saob.se/artikel/?seek=kajut&pz=6>>. Parempaa olutta, jota tarjoillaan kajuutassa.

³ Fläsk-sanaa käytetään yleisesti ruotsin kielessä myös sianlihasta. Tässä yhteydessä voin kanssa tarkoittanee "voita tai vaihtoehtoisesti rasvaista sianlihaa".

⁴ Alkuperäistekstin `saltgrön kött` tarkoittanee suolattua lihaa, joka muuttuu vihertäväksi.

⁵ Ruotsin fatlag-sana on suomennettu tässä vatikunnaksi.



pakan kanssa. Vatikunnalle⁵, joka koostui seitsemästä henkilöstä, annettiin neljännes naulaa tupakkaa (1 naula = 0,425 kg) ja 1,5 korttelia paloviinaa (1 kortteli = 0,32 l). Näin siis päivittäin, silloin kun juoman tilalle annettiin tupakkaa ja viinaa. Samana vuonna 1742 huhtikuun 15. uudistettiin ohje, joka oli todennäköisesti tarkoitettu pidemmille matkoille. Siinä voi korvattiin öljyllä tilanteen mukaan. Lisäksi annettiin iltapuuro ja juomaksi mahdollisesti ranskalaisen viinin ja veden sekoitusta. Vuoden 1743 järjestyksessä mainitaan myös aamiaisryppy, kooltaan yksi jumpru (1 jumpru = 8 cl), joka nautitaan leivän kera. Sata-massa kuitenkin seitsemälle henkilölle tulee riittää viiden miehen ruuat.

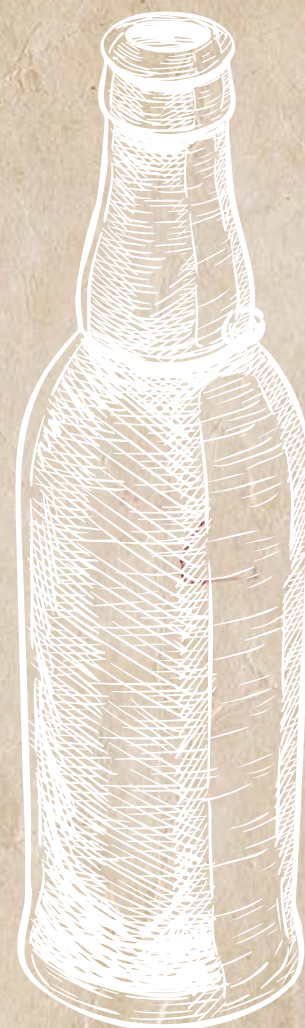
Muita ruokaohjesääntöön tulevia ruokia tai raaka-aineita 1750-luvulta lähtien olivat suola, öljy, naudanliha, pippuri, herne, vehnä jauho, sinappi, etikka/viinietikka, juusto, puuro, espanjalainen viini, sitruuna, yrtit, hapankaali (v. 1783), sillit, sokeri, rommi, punssi, puuterisokeri. Hapankaali ja sitruuna ovat tässä alleviivattuina, koska niillä oli

merkittävä vaikutus keripukin torjunnassa. Lisäksi on mahdollista, että ruuat vaihtelivat ylläkuvaillusta ja ohjesääntöjä pidettiin ohjeellisina. Tulkintani mukaan ohjeita ei noudatettu täysin orjallisesti, koska saatu vuosisuoritus ratkaisi muonituksen.

Huolenaihetta erityisesti nykynäkökulmasta herättää tietenkin juoman ja ruuan säilyvyys pitkällä reissuilla lämpimänä vuodenaikana. Etikkaa, olutta, viiniä ja viinaa pidettiin tarpeellisina juomina muun muassa miehistön terveyden kannalta, koska niitä juotiin sellaisenaan ja sekoitettiin veteen.

Mielestäni ei suotta puhuta siitä, että merimiehen työ on ollut vaativaa. ⚓

Mika Tolvanen on filosofian maisteri, joka kirjoittaa Itämereen liittyvistä ympäristöhistoriallisista ja muista merellisistä ilmiöistä.



Merimieseläkekassan toimisto muutti Katajanokalle meren äärelle

Merimieseläkekassan toimisto muutti maaliskuussa Helsingin Katajanokalle osoitteeseen **Kanavaranta 9**. Merimieseläkekassan omistuksessa vuodesta 2002 olleeseen arvokiinteistöön tehtiin laaja peruskorjaus. Hyvällä maulla ja merihenkisellä tyyllillä saneerattuja tiloja vuokrataan jatkossa myös yrityskäyttöön kokous- ja edustustiloiksi. Valmistuessaan Merimieseläkekassan uudet toimitilat ovat varmasti yhdet Helsingin kauneimmista.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MARINA PAULAHARJU JA SAANA LAMMINSIVU

Yksi Helsingin tunnetuimmista merimiljöistä ovat Katajanokalla ”Sipulikirkon” kupeessa sijaitsevat punatiiliset makasiinit. Niiden jatkona kasvot merelle seisoo vanha sinisävyinen arvokiinteistö, jossa on toiminut maaliskuusta 2019 alkaen Merimieseläkekassa.

Jugendtyylinen talo valmistui Katajanokalle 1906. Kiinteistö toimi alun perin tupakkatehtaan varasto- ja makasiinirakennuksena. Myöhemmin Kanavaranta 9:n tiloja muutettiin toimistotiloiksi. Merimieseläkekassa osti kiinteistön vuonna 2002 ja viime vuonna käynnistettiin koko kiinteistön peruskorjaus, joka valmistuu kokonaisuudessaan alkusyksystä 2019.

Kiinteistön entisöinnissä kunnioitetaan vanhaa ja yhdistetään uutta

Entisen tupakkatehtaan kiinteistön korjaustyö on toteutettu yhdessä museoviraston kanssa. Uusien tilojen pääarkkitehti on **Hanna Hilmla Innovarch Oy:stä** ja sisustusarkkitehtina **SIO Eva Kober Workspace Oy:stä**. Vanhan kiinteistön entisöinnissä on säilytetty osia alkuperäisestä rakennuksesta ja rakennettu erittäin hyvällä maulla

uutta. Kaunis merihenkinen ilmapiiri vallitsee Merimieseläkekassan tiloissa rakennuksen jokaisessa kerroksessa. Ylimmän kerroksen (kattohuone) remontin on tarkoitus valmistua syksyllä 2019 ja se tulee tarjoamaan hulppeat kokouspuitteet merinäköalalla Helsingin ylle.

Alimmassa sisäänkäyntikerroksessa sijaitsevat tyylikkäävät kokous- ja kahvitilat. Kiinteistön jokaisesta kokoushuoneesta löytyy usein it-tekniikka ja kokouslaitteet näyttöineen. Kiinteistön sisustus suunnitellusta vastannut *Workspace* kiinnittää erityisesti huomiota tulevaisuuden työympäristöjen kehittämiseen, mikä näkyy vahvasti Merimieseläkekassa toimitiloissa.

Kiinteistön tiloja vuokrataan kokous- ja yrityskäyttöön

Kanavaranta 9 tarjoaa tulevaisuudessa yhden parhaimmista puitteista pitää erilaisia kokouksia ja tilaisuuksia Helsingissä. Kiinteistöstä on vuokrattavissa suuria ja pienempiä kokoustiloja erilaisiin tarkoituksiin. Tyylikkyys vallitsee rakennuksen sisustuksessa kautta linjan. Huolella on mietitty ja hiottu toimitilojen pienemmätkin yksityiskohdat aina keittiö- ja wc-tilojen aaltomaisista kaakeleista lähtien.

Mainitsemisen arvoista on myös kiinteistön korjaustöiden yhteydessä asennettu upouusin it-tekniikka. Esimerkiksi kokoustilojen ovista löytyvät digitaaliset näytöt ja wc-tiloissa soi linnunlaulu. Ilmapiiri Merimieseläkekassa uusissa toimitiloissa on kaikkiaan mieltä rauhoittava ja vanhoja arvokkaita meriperinteitä kunnioittava.

Merimieseläkekassa palvelee

Toimisto on avoinna arkisin 9.00–15.00

Osoite:

Kanavaranta 9
00160 Helsinki

Eläkeneuvonta arkisin
9.00–11.00 ja 13.00–14.00

Merimieseläkekassa on perustettu 1956. Merimieseläkekassa on lakisääteistä työeläkevakuuttamista merenkulkijoille tarjoava työeläkelaitos. Eläkekassan toiminnasta säädetään merimieseläkelaislaissa.

Kiinteistötoimintaa eläkekassalla on ollut lähes kassan alusta lähtien. Muun muassa ensimmäinen asuinvuokratilo merenkulkijoille valmistui 1958 Helsingin Haagaan. Merimieseläkekassa osti 1960-luvun lopussa Uudenmaankadun ja Annankadun kulmaan valmistuneesta talosta toimitilat, jossa se toimi aina kevääseen 2019 saakka. Uudenmaankadulla sattuneen tulipalon johdosta tuli ajankohtaiseksi miettiä Merimieseläkekassalle uusi toimitiloja. Eläkekassan hallitus päätti korjata uuteen uskoon eläkekassan omistaman Katajanokanranta 9:n kiinteistön ja muuttaa kassan toimiston uuteen osoitteeseen.



Ohjeita merimiehelle työttömyyden kohdatessa

Varsinais-Suomen TE-toimisto on erikoistunut työttömäksi jäävien merimiesten neuvontaan

Varsinais-Suomen TE-toimiston asiantuntija **Ville Käldestromin** työ on neuvoa työttömäksi jääneitä merimiehiä ja yrittää auttaa heitä löytämään uusi työ. Käldestrom on toiminut tehtävässään nyt noin vuoden verran ja palvelee asiakkaita sekä suomeksi että ruotsiksi, joka on hänen äidinkieltensä.

Varsinais-Suomen TE-palvelut ovat keskittyneet Varsinais-Suomen alueen työttömien neuvontaan, mutta käytännössä Turun merityöväily palvelee työttömyyden kohdanneita merimiehiä koko Suomen alueelta. Turun lisäksi Ahvenanmaalla (AMS) toimii merimiesten työvoimapalvelut.

Huolella täytetty työnhakuprofiili edesauttaa työllistymistä

Työttömäksi jäädessä on tärkeää ottaa välittömästi yhteyttä TE-toimistoon. Asiantuntija Ville Käldestrom painottaa, että huolella te-järjestelmään täytetyt hakijan profilitiedot nopeuttavat ja helpottavat uuden työn löytämistä.

”Oletko työskennellyt esimerkiksi puolimatruusin vai matruusin työssä? Löytyvätkö sinulta yt-kirjat? Kaikki nämä tiedot ovat todella tärkeitä uuden työn etsimisessä, joten täytä tiedot huolella”, Käldestrom ohjeistaa.

”Jos olet puolestaan työtön vahtiperämies, niin ilmoita millaista työtä haet. Löytävätkö sinulta kotimaanlaivurin kirjat? Entä koneenhoitajankirjat? Myös öljykirjat

ovat tärkeitä ja erittäin hyvä mainita.”

Vaikka te-toimiston profiilin täyttäminen kestää hetken, siihen kannattaa panostaa. Hyvin täytetty hakemus nopeuttaa työn ja tekijän kohtaamista. Ville Käldestromille saa myös soittaa, niin hän opastaa tietojen täyttämisessä.

TE-toimisto toimii kontaktina eri tahojen välillä

Käldestrom toimii yhden ihmisen ”myllynä”, eli entisenä niin sanottuna merityöväilyksenä varustamoiden, oppilaitosten, liittojen ja työnhakijoiden välillä. Käldestrom vierailee ja pitää yhteyttä varustamoihin, jotta työt joihin tarvitaan tekijöitä tulevat työnhakijoiden tietoon. Erilaisten asiakasyhteyksien lisäksi hän kiertää myös messuilla, joista viimeisin oli Sjöfartens Dag Maarianhaminassa. Asiantuntija Ville Käldestrom kävi esittelemässä te-palveluita Merimies-Unionin luottamusmiesten täydennyskursseilla, jossa hänen viestinsä otettiin mielenkiinnolla vastaan. Näin Merimies-Unionin luottamusmiehet osaavat myös antaa alustavia ohjeita kuinka menetellä työttömyyden kohdatessa.

”Kaikkineen voi todeta, että merenkulussa työ ja tekijät kohtaavat melko hyvin ja työttömäksi jääneille löytyy uutta työtä. Laivoilla tapahtuva harjoittelu on myös hyvä väylä opiskelijoille löytää ammattiin valmistumisen jälkeen töitä, eli laivoilla luodaan jo yhteyksiä ja kontakteja varustamoihin.”

MERITYÖNVÄLITYKSEN YHTEYSTIEDOT

www.te-palvelut.fi



Asiantuntija
Ville Käldestrom
Varsinais-Suomen TE-palvelut
p. 0295 044 821
ville.kaldestrom@te-toimisto.fi

.....
Palvelumme
Verkossa 24/7 osoitteessa:
www.te-palvelut.fi

Henkilöasiakkaat
p. 0295 025 500
Yritys- ja työnantaja-asiakkaat
p. 0295 044 502

Twitter:
Varsinais-Suomen TE-palvelut
Facebook:
Varsinais-Suomen TE-palvelut

Vesibussin kesätyöntekijä: **Merimies-Unioni on Sinun ammattiliittosi**

Allekirjoita Merimies-Unionin ja Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi liittymishakemus heti työsuhteen ensimmäisenä päivänä! Jos jäisi työttömäksi, jäsenhakemuksen allekirjoituspäivällä ja sen Unioniin saapumispäivällä on merkitystä siihen, mistä alkaen alat kerryttää jäsenyys- ja työssäoloahtoa.

Vesibussin työntekijä:

On tärkeää, että liityt Merimies-Unioniin heti ensimmäisestä työpäivästäsi lähtien. Näin varmistat sen, että työsuhteesi ehdot ovat kunnossa, eli palkkasi maksetaan oikein ja saat tarvittaessa ammattiliitosta, eli Merimies-Unionista, apua työhösi liittyvissä kysymyksissä.

Mikäli et kuulu vielä liittoon, oikea liittymishetki on nyt. Liittymisellä turvaat avun mahdollisissa työssä kohtaamissasi ongelmatapauksissa. Merimies-Unioni on perustettu vuonna 1916 ja olemme hoitaneet merimiesten edunvalvontaa jo yli sadan vuoden ajan.

Miten liityn?

- 1.) Helpointa on lähettää sähköinen liittymislomake Merimies-Unionin kotisivujen kautta: **smu.fi > Liity jäseneksi**
www.smu.fi/jaseneksi/liity-jaseneksi
- 2.) Liittymislomakkeita voi kysyä Unionin luottamusmieheltä laivoilla.
- 3.) Liittymislomakkeita voi tilata Merimies-Unionin jäsenrekisteristä: jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse: (09) 615 2020

Opiskelijoille maksuton jäsenyys

Mikäli aloitat opiskelun esimerkiksi kesän päätyttyä, olet opintojesi aikana Merimies-Unionin jäsenmaksuista vapautettu, jos et saa ansiotuloja (eli palkkaa). Jäsenyytesi Merimies-Unionissa kuitenkin jatkuu ja olet samojen etujen piirissä kuin kaikki muutkin jäsenet. Saat kotiisi postissa esimerkiksi Merimies-lehden, josta voit seurata alan uutisia. Voit myös vuokrata käyttöösi liiton mökkejä ynnä muuta.

Ilmoita opintojesi alusta Merimies-Unionin jäsenrekisteriin, niin merkitsemme sinulle jäsenmaksuvapautuksen opintojesi ajalta. Huomaathan, että jäsenmaksu kuuluu maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta riippumatta siitä tehdäänkö työ merellä vai maissa.

Suomen rannikoilla ja sisävesillä liikennöivät vesibussit tarjoavat kesätyötä monille aiemmin seilanneille ja aivan uusille merimiehille. Merimies-Unioni neuvottelee heidän työehtosopimuksensa ja palkkansa. Ammattiliittona Merimies-Unioni myös valvoo työehtosopimuksen noudattamista.

Paljonko palkkaa?

Tiedätkö, paljonko sinun kuuluu saada palkkaa? Peruspalkan lisäksi merityössä saattaa kertyä erityisiä lisiä, minkä tähden palkkakuitista on tärkeä tarkistaa, että sinulle on maksettu kaikki mitä kuuluukin.

Työehtosopimus

Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi (tes) työnantajan kanssa, jossa määritellään muun muassa palkkasi vähimmäistaso, työajat, vuosiloma ja muita työsuhteesi ehtoja. Vesillä tehtävä työ on usein vuorotyötä, joten työ- ja lepoaikojen noudattaminen on tärkeää.

Jos työskentelet rannikko- ja sisävesiliikenteessä matkustaja-aluksella, kuten esimerkiksi vesibussilla, työssäsi noudatetaan kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimusta.

Oikeusapua puhelimitse

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

MERIMIES-UNIONIN jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

Puhelinneuvonta

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies-Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa yhdistyksesi numero, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

Palvelun laajuus ja rajaukset

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta ilman perehtymistä asiakirjoihin tai sähköposteihin. Neuvonta ei koske asiakirjojen laatimista.

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin,

perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoi-
tuksiin jne. liittyvissä asioissa.

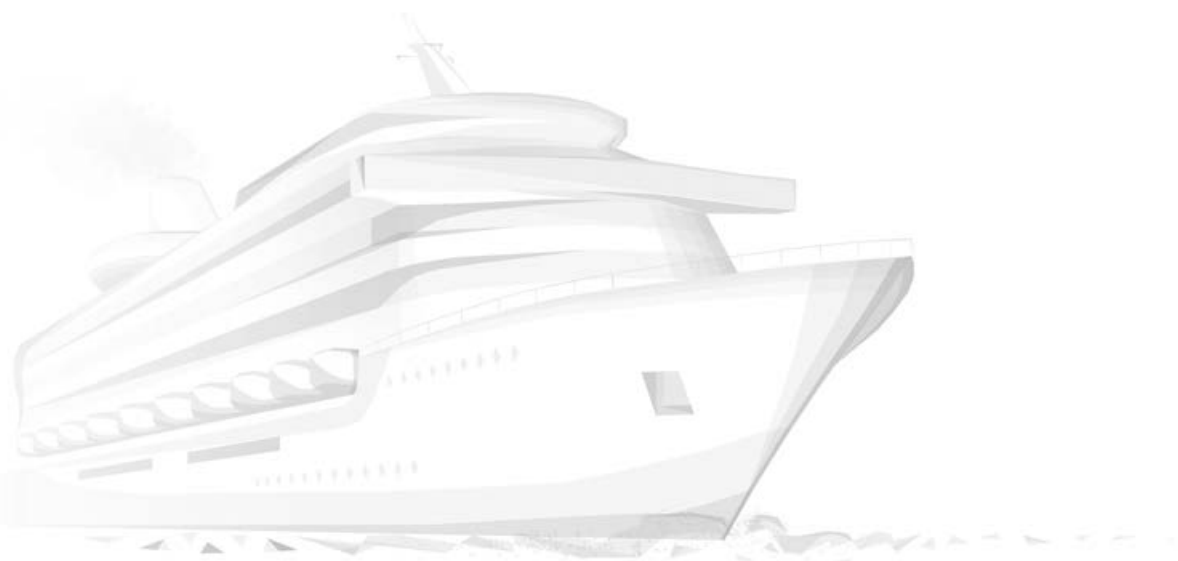
Neuvonnan piiriin eivät kuulu työsuhteeseen, työtehtäviin, elinkeino-, sijoitus- ja ansiotointaan eikä luottamustehtäviin liittyvät kysymykset. Neuvonta ei myöskään koske asioita, joista olet antanut toimeksiannon muulle asiamiehelle, eikä itse hoitamaasi asiaa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske hakemuksia ja ilmoituksia työttömyysturva-, vakuutus-, taikka eläke- ja muissa sosiaaliturva-asioissa.

Jos asiaasi ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, sinulla on mahdollisuus sopia Eversheds Asianajotoimiston kanssa toimeksiannosta. Näiden toimeksiantojen kustannukset eivät kuulu jäsenedun piiriin.

eversheds.fi



Bild: Getty Images



Sjömans-Unionen: handelssjöfartens stödsystem måste utvecklas

En försämring av passagerarfartygsstödet skulle ge Finland över 5 000 arbetslösa sjömän i en handvändning och få fartygen att byta till svensk eller estnisk flagg

Finland är i praktiken en ö och helt beroende av sjöfarten. Bara en egen handelsflotta kan trygga landets försörjningsberedskapstransporter i en krissituation.

Den finska sjömannen betalar skatt och socialskyddsavgifter på sin lön precis som andra löntagare. Dessa förskott återförs i form av stöd till rederierna. Liknande system används även i andra sjöfartsstater i EU.

Om stödet minskas, speciellt för passagerarfartyg, kommer finska rederier att flytta sina fartyg till det svenska eller estniska fartygsregistret. I Sverige är stödet redan mer omfattande än i Finland, och i Estland ligger arbetskraftskostnaderna på en sådan nivå att de estniska rederierna inte behöver något stöd för att klara sig i den internationella konkurrensen.

En utflaggning av fartygen skulle ge Finland tusentals arbetslösa sjömän i en handvändning. Det är inte troligt att sjöfarare som bor i Finland skulle få jobb under svensk flagg, eftersom de med anledning av det svenska stödsystemet är dyrare för rederiet än anställda som bor i Sverige. Den estniska lönenivån är i sin tur för låg för att klara sig på i Finland.

Den uppfattning som turism- och restaurangbranschens intresseorganisation har att ett flaggbyte för passagerarfartyg skulle ge finska restauranger och hotell fler kunder är felaktig. De utflaggade fartygen skulle fortsätta att trafikera samma rutter med ny utländsk besättning. Följden skulle bara vara en förlust av finska sjöarbetsplatser.

Stödsystemen för den finska handelssjöfarten måste utvecklas på det sätt som finansministeriets tjänstemannaarbetsgrupp, som nyligen avslutade sitt arbete, föreslår så att återföringen av förskottsinnehållningar och arbetsgivaravgifter till rederierna påskynas. Dessutom borde ett system skapas för Finland i enlighet med den svenska modellen, där ett fungerande och effektivt finansierings- och säkerhetssystem skapas för att finansiera rederiernas fartygsinköp.

Simo Zitting

Ordförande

simo.zitting@smu.fi

Framtiden för sjöfartens stöd förblir oklar

BLIVANDE STATSMINISTER Antti Rinne konstaterade följande om nedskärningarna för 100 miljoner euro i företagsstöden vid offentliggörandet av regeringsprogrammet 3.6.2019:

”Det har skrivits in på så sätt att man söker riktade nedskärningar eller överföringar av företagsstöden; antingen överföringar för annat bruk eller rena nedskärningar. Och om man inte kan enas om att de ges riktat kommer alla företagsstöd att minskas.”



Nio passagerarfartyg seglar under finsk flagg på Östersjön: Viking Lines M/s Amorella, M/s Gabriella, M/s Mariella, M/s Rosella och M/s Viking Grace, Tallinks M/s Baltic Princess och M/s Silja Serenade samt Eckerö Lines M/s Finlandia och Wasalines M/s Wasa Express.

Sjöfartstöden väckte diskussion under regeringsförhandlingarna

Den flera årtionden långa konflikten om passagerarfartygsstödet blossade återigen upp under regeringsförhandlingarna. Motståndarna kräver att det läggs ner, medan Sjömans-Unionen och rederierna vill att stödpengarna behålls på åtminstone samma nivå som idag.

2017 uppgick stödet till 55 miljoner euro för passagerarfartyg och totalt drygt 34 miljoner euro för lastfartyg.

Sjöfartstödet kallas ”passagerarfartygsstödet”, men i praktiken omfattar det alla fartyg under finsk flagg, även fraktfartyg. Om stödet togs bort skulle det inte bara drabba passagerarfartygen, utan hela det finska tonnage, dvs. även fraktfartygen. Det vore alarmerande om det inte längre importerades eller exporterades några varor till och från Finland – inte ens livsmedel eller olja eller industriråvara – under finsk flagg.

TEXT JUHA GRANATH

Enligt **Timo Lappi**, VD för turism- och restaurangbranschens intresseorganisation **MaRa**, förvränger sjöfartstöden som krediteras rederierna konkurrensen i Finska viken och i passagerartrafiken på Östersjön.

– Stödet måste göras om så att konkurrensen blir rättvis. Passagerarfartyg är fritidsunderhållnings- och mötescenter. Tu-

rism- och restaurangföretag i land har ingen möjlighet att konkurrera prismässigt med passagerarfartygen, säger VD Lappi.

Personalen på **Eckerö Line**, som seglar under finsk flagg, har i flera år bekymrat följt diskussionen om sjöfartstöden.

– För sjömännen är stöden mycket viktiga. Utan dem skulle fartygen flaggas ut till utlandet och en stor del av de finska sjö-

männen skulle bli arbetslösa, säger **Patrick Kuronen**, Sjömans-Unionens huvudförtroendeman på Eckerö Line.

Enligt Sjömans-Unionens ordförande **Simo Zitting** skulle en utflaggning av fartygen inte förbättra marknadsläget för turism- och restaurangföretag i land i Finland.

– De utflaggade fartygen skulle fortsätta att trafikera samma rutter med ny utländsk besättning. En försämring av passagerarfartygsstödet skulle ge Finland över 5 000 arbetslösa sjömän i en handvändning, säger Simo Zitting.

Gemensam linje i sjöfartsorganisationerna

Rederierna i Finland rf:s vice VD **Hans Ahlström** gräver fram Finlands handelsfartygsförteckning i sitt arbetsrum på Alexandersgatan i Helsingfors.

Ahlström lutar sig bakåt något i sin stol och säger:

Vi är tillbaka i 2008 års toppsiffror. Nu seglar 120 fartyg i utrikesfart under finsk flagg. Sedan 2010 har alla nya fartyg flaggats in under finsk flagg och även i år har tre fartyg redan fått den finska flaggan i aktern, säger Hans Ahlström. ➤



Sjömans-Unionens ordförande
Simo Zitting



Rederierna i Finland rf:s vice VD
Hans Ahlström



Sjöfartsstödet kallas "passagerarfartygsstödet", men i praktiken omfattar det alla fartyg under finsk flagg, även fraktfartyg. Om stödet togs bort skulle det inte bara drabba passagerarfartygen, utan hela det finska tonnage, dvs. även fraktfartygen.

övriga nordiska länder, säger Timo Lappi, VD för Turism- och restaurangförbundet MaRa.

Rederierna i Finland rf:s vice VD Hans Ahlström förvånas över Timo Lappis ståndpunkt.

– När jag talade med honom om saken förebrådde Lappi oss för att våra fartyg för människor bort ifrån Finland. Han glömde att fartygen också tar med sig folk till Finland, påminner Ahlström.

Enligt en utredning som gjordes av **Taloustutkimus Oy, Helsingfors hamn och Åbo universitet** lämnade utländska fartygspassagerare över 900 miljoner euro i Finland år 2016. Det inkluderar inte dagsturisterna från utländska kryssningsfartyg.

Sjömans-Unionen vill en gång för alla göra det klart att sjöfartsstödet inte är ett stöd i bokstavlig mening, utan att det handlar om ett system som finansieras av sjömännen själva.

– I Finland betalar sjömannen skatter och socialskyddsavgifter precis som andra löntagare. Dessa förskott återförs till rederierna i form av stöd. Motsvarande system används även i övriga EU, betonar Sjömans-Unionens ordförande Simo Zitting.

I flera EU-länder, som i Sverige och Danmark, minskas rederiernas arbetskraftskostnader genom en s.k. nettolönsmodell. I den anmäler rederierna personalens förskottsinnehållningar till skatteförvaltningen, men redovisar dem inte till skattemyndigheten.

Blandmodell i Finland?

Enligt en utredning som gjordes i mars av finansministeriets arbetsgrupp skulle det

Oron för sjöfartens framtid har fått Rederierna i Finland rf och Sjömans-Unionen att tillsammans skriva under ett förslag till det kommande regeringsprogrammet om att stärka sjöfartens internationella konkurrenskraft.

Sjömans-Unionens och Rederierna i Finland rf:s gemensamma linje rör tryggheten av den finska handelsflottans framtid. En förutsättning för att nå målet är att sjöfartsstöden ligger kvar åtminstone på dagens nivå.

– Om stöden tas bort flaggas alla Finlands 120 handelsfartyg ut till utlandet, säger Hans Ahlström.

Enligt Sjömans-Unionens ordförande Simo Zitting vore den hotbild som Ahlström målar upp i det närmaste en dödsstöt för den finska sjömansyrkeskåren.

– Sjömän som bor i Finland får inte arbete under svensk flagg, eftersom de på grund av det svenska stödsystemet är dyrare för rederiet än sjömän som bor i Sverige. Den estniska lönenivån är i sin tur för låg för att klara sig på i Finland, säger Simo Zitting.

Är sjöfartsstödet ett stöd?

Även om sjöfarare ofta talar om Finland som en ö sitter vårt land juridiskt sett fast i Europeiska Unionen. EU:s mål är att främja konkurrenskraften för handelsflottorna i sina medlemsländer genom bl.a. skattelättnader och genom att godkänna statliga stöd för fartygens arbetskraftskostnader.

– De statliga stöden gör att den inhemska turismen rinner över i de baltiska länderna och Sverige. Utvecklingen av vår inhemska turism har varit klart svagare än i



Eckerö Lines M/s Finlandia seglar mellan Helsingfors och Tallinn.

bästa för Finland vara en s.k. blandmodell, som grundar sig på det finska återförings-systemet och den svenska nettomodellen.

– Där skulle sjömännens förskottsinnehållningar visserligen uppbäras och anmälas till skattemyndigheten, men de skulle inte redovisas. Pengarna skulle bli kvar hos rederierna, som i Sverige. Övriga arbetsgivaravgifter skulle återföras till rederierna på månadsbasis, dvs. inte enligt dagens praxis med 6–9 månaders fördröjning. Den modellen stöder vi, säger Hans Ahlström.

I slutet av maj fick MaRa och Bryggeriförbundet nytt bränsle till sin kamp mot sjöfartsstöden, då Estland meddelade att de sänker sin alkoholskatt med 25 procent. Fartygsbolaget **Tallink** lovade att sänka priserna på sina alkoholdrycker så snart reformen träder i kraft i början av juli.

Vore det nationalekonomiskt klokt att lägga ner rederistöden? Det skulle leda till utflaggning av fartygen och många arbetslösa, Timo Lappi, VD för MaRa?

– Turism- och restaurangföretagen i

land har mängder av lediga jobb för yrkesmän, intygar Timo Lappi.

Turism- och restaurangbranschens arbetsplatser är koncentrerade till stora städer. Många av sjömännen bor utspridd över landet i små glesbygder eller skärgårdsorter. Om personalen på kryssningsfartyg blev arbetslösa skulle det vara ett hårt slag mot framför allt Åland.

Försörjningsberedskapen måste bevaras

Över 80 procent av de finska utrikeshandelns transporter sker till havs, och stödet omfattar alla 120 fartyg under finsk flagg. Det handlar inte bara om passagerarfartyg, utan även om fraktfartyg.

Passagerarbilfärjornas andel av den finska styckegodsexporten är 60 procent och av importen 50 procent. Passagerarbilfärjor under finsk flagg tryggar också Finlands utrikeshandel över Östersjön ifall den övriga fartygstrafiken försvåras eller förhindras.

Försörjningsberedskapscentralens beredskapschef **Jukka Etelävuori** påminner

att passagerarfartygsstödet baseras på ett behov av att stödja handelssjöfarten, inte på ett behov av turism.

– Det är viktigt att olika typer av fartyg finns registrerade under finsk flagg. Om till exempel Östersjön inte var tillgänglig på grund av en krissituation skulle man kunna transportera åtminstone en del av utrikeshandelsvolymen på passagerarbilfärjor via Bottniska viken.

En avveckling av sjömansyrkeskåren och en överföring av transporterna till främmande flagg är en risk för Finland. Enligt en rapport från Försörjningsberedskapscentralen i december borde antalet sjömän och tonnaget utökas betydligt för att Finlands försörjningsberedskap ska bevaras.

– Försörjningsberedskapscentralen tar inte ställning till innehållet i regeringsprogrammet, säger beredskapschef Jukka Etelävuori. [↓](#)

Regeringsprogrammet: Nedskärningar för 100 miljoner euro i företagsstöden, beslut om detaljerna kommer först till hösten

Landets regeringsprogram offentliggjordes 3.6.2019 i Helsingfors. I regeringsprogrammet har det skrivits in att regeringen ska tillsätta en arbetsgrupp som före höstens budgetria ska utarbeta ett förslag om att minska företagsstöden med 100 miljoner euro fram till 2023. Om inget samförstånd nås kring minskningarna sänks alla företagsstöd i förhållande till deras kostnader. En så jämn granskning som möjligt ska också göras av skattstödet med beaktande av genomförandets ändamålsenlighet. Därmed är läget fortfarande öppet vad gäller stöden till sjöfarten.



TRANSFENN

”Bra fartyg och linje att arbeta på”

M/s Bore Bank transporterar containrar, trailers, pappersrullar och kemikaliebehållare från Finland till Tyskland

M/s Bore Bank kör frakt till Hietanen i Kotka åt Transfennica och transporterar containrar, trailers, pappersrullar och kemikaliebehållare över Östersjön till Tyskland.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

TITTA PÅ VIDEO FRÅN
SJÖMANS-UNIONENS
HEMSIDOR
smu.fi



Längst bak i hamnen i Hietanen i Kotka står två fartyg som befraktas av **Transfennica**: *M/s Bore Bank*, som seglar under finsk flagg, och fartyget *Riedrich Russ*, som seglar under antiguansk och barbudansk flagg. Hamnen i Hietanen fokuserar på ro-ro-laster, vilket är anledningen till att *M/s Bore Bank* trafikerar till Hietanen och inte till Mussalo. I Hietanen finns det totalt tio kajplatser.

Finnsteves stuvare kör med hög fart in pappersrullar i fartygets lastrum. Samtidigt lyfts containrar upp på *Bore Banks* däck. Att köra hamnkranen är ett noggrant arbete och containern måste hamna exakt rätt när den lyfts upp på fartyget. Finnsteves stuvare **Jarkko Loukusa**, **Allan Pihl** och **Valtteri Pynnönen** står på däck för att se till att kemikalietanken som lastas på hamnar rätt. Den ställs ovanpå en annan kemikalietank. Containerkranföraren måste ha ögon som en fluga: åt alla håll så att han kan se det osebara och gissa var containern ska hamna ovanför fartygets kant.

I land målar man efter havsresan

Matros **Jarno Tamminen** går emot oss mel-

lan höga rader av containrar och rusar iväg mot sitt kungadöme, färgförrådet. Där tar han med sig redskap och går mot fartygets för. I fartygets akter håller praktikanten **Jere Kärkäinen** samtidigt på med måleriarbete. Han studerar till reparatör på *Södra Kymmenedals yrkesinstitut* i Kotka. I hamnen arbetar besättningen med sådant som inte går att göra till sjöss.

M/s Bore Bank har trafikerat till Hietanen i ett par års tid nu. Dessförinnan körde det Hull-linjen, därefter till S:t Petersburg och nu till Rostock och vidare till Lübeck. I Finland seglar man till Kotka.

”Hietanen är en lugn hamn där fartyget hinner ligga vid kaj över natten”, säger kapten **Tapio Kotro**, som trivs på jobbet på Kotka-Tyskland-rutten.

I Kotka hinner man gå i land för t.ex. en cykeltur, om arbetet tillåter. På *M/s Bore Bank* väggas sitter det reklam för **SSB:s** arbetshälsoprogram *ForMare* på mässens anslagstavla och på väggen i maskinrummet för att påminna sjömännen om att ta hand om sin hälsa. Det är inte lika lätt till havs som i land.

”De tar god hand om oss här”, säger



Finnsteves stuvare Jarkko Loukusa, Allan Pihl och Valtteri Pynnönen står på däck för att se till att kemikalietanken som lastas på hamnar rätt.

Kotro med hänvisning till de tjänster som står till buds.

Kotro är skeppare på *Bore Bank*. Han har även arbetat på Borens *M/s Estraden* och *M/s Bore Bay*.

”Från Kotka kör vi till Tyskland med full last. Färre lastbilschaufförer åker till Tyskland på den här linjen än från ➤



*Förste maskinmästare
Ahti Seeberg i
maskinrummet.*

Nordsjö, eftersom vi tillbringar två nätter till sjöss.”

I Tyskland åker vi till Rostock och Lübeck. Från Tyskland kör vi alltid full fart hem till Kotka. Lastningstiden varierar i Kotka, men vi tillbringar en natt i land.

Spliethoff köpte Bore 2016

2016 köpte Spliethoff affärsverksamheten i rederiet Bore. Nu har det gått några år sedan affären. Enligt besättningen på M/s Bore Bank syns inte företagsaffären särskilt mycket i det dagliga arbetet.

”Internetanslutningen på fartyget förbättrades efter att vi gick över till Spliethoff”, berömmar kapten Kotro.

Efter berömmet försöker maskinchef **Herkki Mihkelson** och förste maskinmästare **Ahti Seeberg** i maskinrummet att starta internetanslutningen. Signalen når inte datorn mitt i fartyget och sidan går inte att ladda. De väntar en stund, men måste

sedan fortsätta med annat och lämnar datorn igång. Det går inte alltid som på Strömsö, det vet besättningen.

Reparation av separatorn i maskinrummet

I maskinrummet hinner man inte njuta av den soliga vårdagen, utan det gäller att smida medan fartyget är i hamn. Nu är det riktigt sjömansarbete som gäller. Reparator **Timo Laakso** och andre maskinmästare **Jhun Cortes** reparerar separatorn. Arbetet ser inte lätt ut. Laakso tar en rejäl slägga och slår på en skruvnyckel för att lossa skruvarna. Samtidigt vrider Cortes ovanifrån. Arbetet brådskar, så nu finns det ingen tid att prata.

Maskinchef Mihkelson och förste maskinmästare Seeberg tar itu med en annan sak som behöver repareras. Praktikanten **Antti Lipponen** studerar till sjöfartsingenjör på *Sydöstra Finlands yrkeshögskola*

(XAMK) i Kotka och är med för att lära sig arbetet. Sjöfartsingenjör innebär i praktiken maskinmästare och maskinchef. Fredrikshamnsbon Lipponen verkar redan ha koll på en hel del sjöfartsfrågor.

”Detta är det fjärde fartyget som jag praktiserar på. Jag vikarierade ett tag på M/s *Silja Serenade*”, konstaterar Lipponen.

Rymlig och ljus kabyss

Kocksteward **Anna-Maija Haane** har precis påbörjat sin törn och kommer emot oss i M/s Bore Banks kabyss. Hon vet helt klart vad som gäller i fartygets kommandocentral. Hon gör direkt klart för oss att vi inte får ta några foton, för då flyger kameran överbord. Kapten Kotro lyssnar i mässen och ler. Haane är en rättfram kock, precis som en kock ska vara.

”Utrymmena i kabyssen är bra och funktionella, som man ser på bilden. Detta är ett gammalt rejält fartygskök med två underbara, ljusa fönster mot havet”, säger Haane och njuter av solskenet.

Tidigare arbetade hon på Engelska kanalen på Teesport- Zeebrugge-linjen på M/s *Bore Song*, som började trafikera 2011. M/s Bore Song flaggades ut från finsk flagg till Holland 2017. Fartyget bytte flagg, men trafikerar alltjämt på samma linje i Engelska kanalen.

Handledning av praktikanter

Haane har fullt upp i Bore Banks kabyss i hamnen i Hietanen när klockan närmar sig middagstid. Arbetet som ”husmor” på ett fraktfartyg innebär 12-timmarsdagar under hela törnen, dvs. fyra veckor. Förutom köksarbetet ska en kocksteward även städa lastbilschaufförernas hytter. Lättmatrosen ser till att dagrummet är i ordning. Fartyget har regelbundet praktikanter i lära. Haane har lång erfarenhet av arbetet till havs och kan



Matruusi Jelos A-Visca och andra officer Anthony Ian A. Tomolac.

därför förklara noggrant och tydligt vilka reglerna är på fartyget.

"Här arbetar vi, och då pillar man inte på mobilen. Det finns skäl till att klagöra det direkt. För många ungdomar som kommer till praktiken är det första gången som de är hemifrån, så därför behöver de instrueras i rent praktiska saker", funderar kockstewarden.

"Jag frågar dem om de kan tvätta sina kläder. Om det inte kan de visar jag hur man gör. I det här arbetet måste man också städa sin egen hytt. Det är inte roligt för nästa person att komma till jobbet om hytten är ostädad."

Ett lettiskt företag levererar proviant till fartyget

Ett lettiskt proviantföretag började leverera proviant till M/s Bore Bank och en del andra Bore-fartyg i början av året. Början var svår, men nu fungerar det bättre, berättar Haane.

Spåren av det lettiska proviantföretaget syns på förpackningarna i fartygsköket: produkterna är delvis lettiska, dvs. texterna på dem är lettiska och ryska.

"Nog har man fått lära sig var paketen innehåller."

Som tur är finns det estländare på fartyget som kan ryska. När båtsman **Serbit**

Sokoryev kommer för en kaffe räcker Haane över en förpackning med tvättmedel:

"Översätt till finska vad som står där", säger hon och båtsman tolkar produktinformationsbladet.

M/s Bore Bank har en totalt tolv man stark besättning, varav nio är EU-arbetare med fast anställning och tre är filippinska icke-EU-arbetare. Enligt kapten Kotro kan samma filippinare dessvärre inte återvända till rederiet för en andra törn på t.ex. M/s Bore Bank, eftersom alterneringen på fartyget inte gör det möjligt (sex arbeten, tre le-

Spliethoff köpte affärsverksamheten i Bore 2016

DET HOLLÄNSKA familjeföretaget **Spliethoff** grundades 1921 och äger över 100 fartyg. Rederiet transporterar huvudsakligen skogsindustriprodukter och -containrar runt om i världen samt specialtransporter för projekt inom kommunikations-, gas- och oljeindustrin. Det torde vara anledningen till att Spliethoff blev intresserad av transporter åt den finska skogsindustrin och 2002 köpte rederiet **Transfennica** och alla dess fartygslinjer av **Finlands skogsindustri**. Transfennica äger inga fartyg, utan de fartyg som de använder är befraktade. **Oy Transfennica Ab** har sitt huvudkontor i Helsingfors och är dotterbolag till holländska Transfennica.

2016 utökade Spliethoff sitt ägarskap i det finska tonnage, då koncernen köpte rederiet **Bore** av **Rettig Group**. Affären omfattade hela affärsverksamheten inklusive Bores hela personal, en flotta med nio ro-ro-fartyg samt varumärket Bore, som övergick till Spliethoff.

För närvarande seglar sex fartyg under finsk flagg hos Bore: *M/s Estraden*, *M/s Seagard*, *M/s Norsky*, *M/s Norstream*, *M/s Bore Bank* och *M/s Bore Bay*. Fartygen hyrs ut för fraktrafik i Nordsjön, Östersjön, Medelhavet och Karibiska havet. Av Bores fartyg under finsk flagg kör *M/s Bore Bank* och *M/s Seagard* frakt åt Transfennica.

digheter). Det är förargligt för alla när en filippinare som är en bra arbetare och trevlig arbetskamrat måste byta fartyg. Det bästa för arbetstagarna och för fartygets skick vore om besättningen hade ett "hemmafartyg".



Sjöman från Ackas

Sjöfarten lockar folk även från Inre Finland



M/s Bore Banks akter viftar **Jere Kärkäinen** med penseln. Jere studerar till reparatör på **Södra Kymmenedalens yrkesinstitut i Kotka**. Han är ett livs levande exempel på att sjöfarten utan tvekan får nya framtidsförmågor även från Finland och inlandet om man sprider information om yrket och marknadsför sjöfarten. Det måste också finnas arbetsplatser som de unga kan få när de är klara med utbildningen. Det är ett enkelt sätt att trygga en stark framtid för den finska sjöfarten med egna förmågor.

Det finns unga som hellre utför ett konkret arbete än att sitta vid en skärm hela dagarna. Sjöfarten erbjuder goda möjlighe-

ter till det – det vet Jere Kärkäinen. Ackas ligger knappt 50 kilometer från Tammerfors i riktning mot Tavastehus nära Lembois och Viiala. Det är alltså ingen traditionell sjöfartsstad. Kärkäinens faster är också sjöman. Jere har en sjömans sinne.

”Jag har följt sjöfarten sedan jag var liten”, säger nu 18-åriga Kärkäinen.

Ytterligare en sjöman från Ackas

Han känner till en annan kille från Ackas som också åkte till sjömansskolan i Raumo för att studera till styrman. Två studerande på sjömansskolan från en liten stad i inlandet med knappt 20 000 invånare inom några år är ett bra saldo. Så sprids kunska-

pen om sjömansarbetet från en person till en annan.

Kärkäinen har ett lugnt lynne, vilket passar bra för en sjöman. Inte behövs det några ord när man målar.

”Arbetet är kul och man får arbeta med händerna”, bekräftar han.

Specialistområdet som reparatör inkluderar utbildning till både matros och maskinman. Kärkäinen tänker bli kvar till havs när han är klar med utbildningen, bara han får jobb på något fartyg. Han har trivts bra på M/s Bore Bank. Nu är han inne på sin fjärde praktikvecka. Fartyget har också en annan praktikant på maskinsidan, **Antti Lipponen**. Kärkäinen tycker att det är viktigt att man tar med praktikanter på fartygen. Annars får man ingen praktik och inget arbete i framtiden. Det är inte alltid lätt att skaffa en praktikplats, utan ibland kan man få vänta på dem.

”Det beror lite på årstiden, hur många praktikplatser det finns i *Praktikkvarnen*”, förklarar han.

Besättningen på Bore Bank har tagit emot praktikanterna väl och på ett avspänt sätt.

”Det här är ett trevligt fartyg”, säger Kärkäinen.

Den framtida sjömannen från Ackas studerar nu sitt tredje år på sjömansskolan i Kotka och är snart färdig med studierna och redo att börja arbeta. Den unge sjömannen är inte rädd för att eventuellt ha engelska som arbetsspråk på fartyget, utan tycker tvärtom att det är bra att han får träna på det och lära sig mer.

Vad skulle Kärkäinen vilja hälsa till andra i sin ålder som funderar på sjömansyrket?

”Man bör absolut ge sig ut till havs för att prova på det – då ser man om det är intressant”, uppmanar han unga även från inlandet. ⚓

Nytt svenskt rederi tar Finlands skogsindustritransporter

Transporter från inhemska pappersbruk och sågverk borde skötas med finska fartyg

Stora investeringar planerade för norra Finland skapar arbete på fabrikerna, men sjötransporterna ser ut att gå till det nya svenska storrederiet Wallenius SOL. Rederiet grundades den 12 april, dvs. ungefär samtidigt som nyheterna om Kemis nya bioproduktfabrik offentliggjordes.

TEXT SAANA LAMMINSIVU

I april meddelade *Metsä Group* att de skulle bygga en bioproduktfabrik för 1,5 miljarder euro i Pajusaari i Kemi för att ersätta den nuvarande massafabriken. Den nya bioproduktfabriken skulle kosta 1,5 miljarder euro och producera 1,5 miljoner ton barrträds- och lövträds massa samt andra bioprodukter.

Vinsterna och skatterna från sjötransporter går till Sverige

Svenska Wallenius och SOL, eller Svenska Orient Linjen, grundade ett nytt rederi (Wallenius SOL) som ska transportera skogsindustriprodukter och annan last inom Östersjö- och Nordsjöområdet. Några av de första kunderna är Stora Enso och Metsä Board.

Man vet redan nu att Wallenius SOL dessvärre kommer att ta frakter från finska rederier. Storfabriksinvesteringarna i norr gynnar alltså inte finska rederier, utan främjar för närvarande mest det nya svenska storrederiet. Vinsterna och skatterna från transporterna går därmed till Sverige. Finska rederier och sjömän förlorar.

Enligt Wallenius SOL:s VD **Ragnar Johansson** har det nya rederiet redan nu långsiktiga avtal med Stora Enso och Metsä Board, vilket han berättar om i *Navigator Magazine* den 23 april 2019. Enligt Johansson påskyndade den dåvarande situationen också grundandet av det nya rederiet. Även om skogsbolagen enligt Johansson har allierat sig med rederiet kring transporterna blir de inte ägare av det.

Nya beslutsfattare:

Industritransporter i norr borde skötas med finska fartyg

Den nya riksdagen och beslutsfattarna borde nu öppna ögonen och se att de stora investeringarna i Finland borde skapa arbete på finska fartyg och åt finska sjöfarare. Skulle man kunna granska de tecknade transportavtalen på nytt med beaktande av den inhemska andelen och försörjningsberedskapen samt intäkter till finska staten? Man borde stöda den inhemska sjöfarten. Sjötransporter är en väsentlig del av fabriksverksamheten och transportkedjan.

Det svenska rederiet tänker utöka sina transporter i Finland

Wallenius SOL trafikerar nu med sina fem fartyg till europeiska hamnar från Kemi, Uleåborg, Jakobstad och Kaskö. Rederiet tänker expandera till nya hamnar i Finland, som till sågverk längs kusten. Metsä Group planerar att bygga en ny såg i Raumo och förnya sin massafabrik i Husum i Sverige. Koncernen uppskattar att investeringarna i Kemi och Raumo kommer att ge Finland ca 0,7 miljarder euro mer i exportintäkter.

Det känns orättvist för den finska redaren och arbetstagaren – alltså sjömannen – om dessa frakter inte transporteras med finska fartyg. Det skulle även gynna Finland, inte Sverige, i form av inbetalda skatter. Finska redare skulle få arbete och intäkter och skulle kunna expandera sin verksamhet i Finland.

Massan som produceras i Kemi går i praktisk taget helt på export till utlandet, vilket kräver att havsleden till Ajos hamn fördjupas. Massan som produceras skulle säljas huvudsakligen till europeiska och asiatiska kunder. De närmaste åren planeras även andra industriella storprojekt i norra Finland inom t.ex. mineralutvinningsindustrin, vilket innebär att man måste satsa på infrastrukturen i regionen. Sjötransporterna är en av de viktigaste delarna i transportkedjan, vilket inte får glömmas bort, och ger utan någon förklaring arbete till utländska parter. 📍

För närvarande kör bland annat Godby Shippings M/s Baltica laster åt SOL-koncernens bolag TransProCon från norra Finland till Belgien. Här agerar M/s Baltica till förmån för försörjningsberedskapen och försvaret och transporterade pansarvagnar till Nordsjö åt försvaret i februari 2017. Det nya svenska rederiet hotar att ta arbete från finländska fartyg.



Bild: Pekka Karpanen

*Lättmatros Satu Laakso och
praktikant Akseli Heinonen i
Ingå hamn.*





Besättningen på Prima Shippings M/s Nathalie skyfflar makadam

”Det är ett svettigt sjömansarbete – men vi tycker om det”

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Ingå hamn regnar det lite. Oavsett om solen skiner eller om det regnar så måste sjömännen sköta lastningen. **Rederi** **ab Nathalies (RABN)** M/s Nathalie har befraktats till **Prima Shipping**. Nathalie har anlänt i Ingå hamn under den bistra morgonen och tar nu ombord last. Fartyget befraktas av Prima Shipping.

Makadam körs in längs lastbryggan i fartygets lastrum med lastbilar. I takt med att makadamhögen växer över lastrummets kant måste däckbesättningen jämna ut lasten. Det finns nog ingen produkt som är så svår att skyffla som hårt, stort makadam, som skyffeln inte tycks få tag i ordentligt. Slår man i spadens spets i det så flyger det gnistor.

Granit till Estland, råvirke till Finland

Lättmatros **Satu Laakso** står på däck och skyfflar makadam. Ibland skrapar hon ner makadam på sina fötter. Fartyget kan inte åka innan lasten är stabil. Man måste klättra över fartygskanten och skanna av hur lasten ser ut.

Praktikant **Akseli Heinonen**, styrman **Johan Ruskeepää** och lättmatros **Satu Laakso** skyfflar i lastrummet. Lastbilarna tippar emellanåt av mer makadam längs rampen.

Stenkrossen körs från Ingå till Tallinn, där de inte har motsvarande stensorter i mar-ken. Finsk hård krossad granit används vid byggarbeten. Från Estland tar man med sig råvirke tillbaka till Finland. M/s Nathalie rymmer totalt 1 200 ton last.

Äntligen är lasten klar och däckpersona-lens tröjor är blöta av svett och regn. De måste svalka av sig och fläktas sig lite. Allt fartygsarbete kan idag – och inte heller i framtiden – göras med maskiner, utan sjö-mansarbetet kräver muskelkraft och uthål-lighet. En känsligare person skulle brista ut i gråt av ett sådant arbete. Besättningen på Nathalie stånkar visserligen, men ler främst åt arbetet. Nog har en sjöman förtjänat sin lön, och mer därtill. En liten sjömanskår sköter Finlands export- och importtranspor-ter, som också genererar skatteinkomster åt den finska staten, vilket i sin tur finansierar välfärdstjänsterna, hälsovården, utbildning-en och äldreården i Finland.

Lättmatros Satu Laakso:

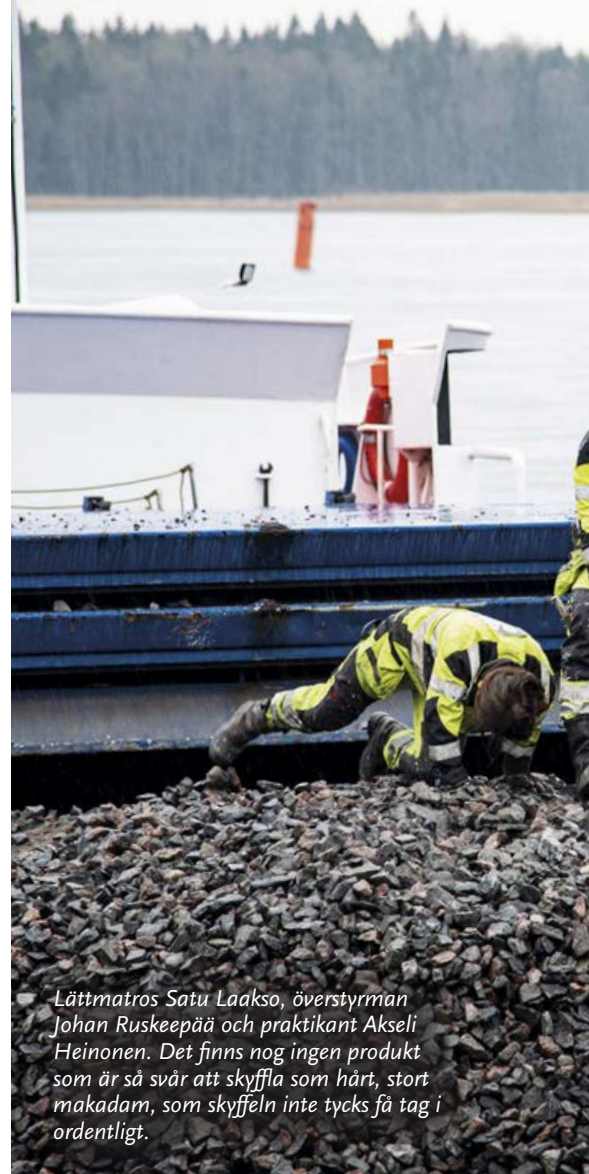
”Nu har jag hittat mitt yrke”

Satu Laakso studerade till vaktstyrman på *Södra Kymmenedalens yrkesinstitut (Ekami)*. Hon har arbetat till sjöss sedan 2016.

”Detta är ett riktigt bra arbete och >>



I takt med att makadamhögen växer över lastrummets kant måste däckbesättningen jämna ut lasten.



Lättmatros Satu Laakso, överstyrman Johan Ruskeepää och praktikant Akseli Heinonen. Det finns nog ingen produkt som är så svår att skyffla som hårt, stort makadam, som skyffeln inte tycks få tag i ordentligt.



Peeter Heinmaa upptäcker att han på intervjudagen, 26.4.2019, varit skeppare på M/s Nathalie i prick ett år.

Lastningen i Ingå brådskar något, då lastningstiden i princip är tre timmar och det tar fyra timmar att pumpa ballast. Dessutom ska man nu ha två sorter i samma lastrum.



jag trivs med yrket trots att man ibland får svettas.”

Sjömansyrket är perfekt för sådana som inte är rädda att ta i. Det fysiska däckmansarbetet ser inte till kön, utan kvinnor kan hålla i spadar och penslar lika bra som män. Alla trivs inte på kontor, utan vill ha ett yrke där det händer något. Laakso berättar

att hon haft alla slags arbeten innan hon gick till sjöss och att hon arbetat bland annat i en restaurang.

”Jag har inte ångrat att jag gick till sjöss, utan nu känns det som om jag hittat min bransch.”

Laakso har arbetat i fraktrederier. Först på *Finnlines* och nu på *Prima Shipping*. Hon säger att man trivs bra när man har bra arbetskamrater.

”Det här är ett bra fartyg med bra stämning. Vi får åka till spännande hamnar och arbeta mycket, så det hinner inte bli tråkigt.”

Den framtida vaktmaskinmästaren är intresserad av stora maskiner

Det tycker även vaktmaskinmästareleven **Akseli Heinonen**, som gör sin första däckpraktik på M/s *Nathalie*. Heinonen är bara 17 år, men talar och arbetar redan som en

sjöman. Heinonen kommer från hästsocknen Ypäjä. Hur hamnade han från inlandet på sjömansskolan i Raumo?

”Jag tycker om maskiner och framför allt stora maskiner. Jag har ända sedan jag var liten grejat med olika apparater och varit intresserad av teknik”, berättar Heinonen.

Det är förbryllande att se hur mycket många unga som kommer till sjöss redan vet om branschen, och de har inga alltför rosenskimrande bilder av arbetet. Sjöarbetet passar inte alla. Det visar sig senast vid praktiken på fartyget.

”Det är bra att de som inte är lämpliga för sjöarbete gallras bort”, konstaterar tydliga och rättframma Heinonen.

Heinonen studerar nu sitt andra år i Raumo på maskinsidan. I hans klass finns det några som avbrutit studierna. Uppmärksamheten och satsningen bör riktas mot dem som fortsätter sina studier, som



Finlands flagga och överstyrman Johan Ruskeepää.



Heinonen. På maskinsidan behövs det många förmågor idag och i framtiden. Varje blivande sjöman är guld värd för fartygen. I Ypäjä har informationen om sjöarbete spridits från mun till mun och det finns ett intresse för branschen.

”Vi har just nu ett par sjömän från Ypäjä i sjömansskolan”, säger Heinonen.

Patrullbåten Vartiovene 55 var en intressant arbetserfarenhet

Överstyrman **Johan Ruskeepää** utexaminerades som styrman från *Sydöstra Finlands yrkeshögskola (XAMK)* i Kotka 2018. Nu ansvarar han för lastningen på M/s Nathalie. Han är inte bara förman, utan skyfflar även makadam som vilken annan däcksmän som helst. På ett litet fraktfartyg gör alla allt.

Innan han kom till Prima Shipping arbetade Ruskeepää tre år på ett intressant far-

tyg, nämligen patrullbåten *Vartiovene 55*. För närvarande fungerar Finska Marinens tidigare örlogsfartyg som ett fantastiskt kryssningsfartyg i Helsingfors och har haft många beställningar. Det före detta örlogsfartyget har idag bubblpooler och fantastiska mötesrum att hålla privat- eller företagsfester i.

Kaptenens första år på M/s Nathalie

Lastningen av M/s Nathalie går snabbt i Ingå. Fartyget anlände tidigt på morgonen och åker med full last mot Tallinn på eftermiddagen. En stund innan fartyget kastar loss tittar kapten **Peeter Heinmaa** i kalendern och upptäcker att han på intervjudagen, 26.4.2019, varit skeppare på M/s Nathalie i prick ett år. Han tycker att det har varit roligt att arbeta på Prima Shipping och att arbetskamraterna är trevliga.

”Jag har arbetat under finsk flagg i tio år

och nu ett år i det här rederiet”, berättar han.

Heinmaa har arbetserfarenhet från olika fartyg, då han t.ex. körde bogserbåtar i **Rauma Cata**, där han arbetade i Raumo hamns djupgående. Dessutom har han en gång i tiden arbetat i Norge.

Heinmaan säger att arbetet som skeppare på ett litet fraktfartyg är noggrant.

”Fartyget har ingen förpropeller, så det krävs goda köregenskaper för att köra det här fartyget. Med last är det lätt att köra till havs, men med ballast väger det mindre och är svårare att köra”, beskriver han arbetet vid rodet.

På Prima Shipping M/s Nathalie får han köra olika projektlast. Förutom stenkross och råvirke transporterar man t.ex. gödningsmedel och annan bulk från Estland till Finland med fartyget. Fartyget kan också transportera projektlast och kan därför användas till mycket. ⚓

Tommi Korpelas resa: Från fraktfartyg till kryssningsfartyg

Skådespelaren Tommi Korpela åkte på en sju veckor lång tur-och-returresa till havs som kapten på ett fraktfartyg från USA:s ostkust till södra spetsen av Italien. På resan fick han uppleva hierarkin på fartyget, lära känna den filippinska besättningen och tänkte stora tankar. Nyligen charmade och roade Tommi Korpela en miljonpublik på tv som underhållningsartisten Gusu på M/S Romantics kryssning till Stockholm.

TEXT OCH BILD JUHA GRANATH



I april vann Tommi Korpela pris som bästa skådespelare på filmfestivalen i Moskva. Korpela fick priset för sin roll i filmen Tyhjiö.

En vacker majdag kommer en kepsklädd välbekant man till Glaspalatsets terrass i centrala Helsingfors.

Den barska mannen får mig med en gång att tänka på två Jussi-belönta manliga figurer från filmen Häiriötekijä: kvinnornas favorit, den djuriska mannen som finkammade den lappländska vildmarken, och Makkonen, som svinar runt i huvudstaden.

Tittar man närmare påminner han också om charmörsångaren Gusu i TV1:s succéserie *M/S Romantic*, och även om den nedstämde fraktfartygskaptenen Ahti Ikonen i filmen *Deadweight*.

Alla dessa bilder och mansfigurer är en och samma man, nämligen skådespelaren **Tommi Korpela**. Männens man inom finsk film. En man som kan locka fram både gråt och skratt.

– När jag spelar vet jag inte alltid vad som är rollfiguren och vad som är jag. Alla dessa figurer har väl något av mig i sig, säger Tommi Korpela.

Kapten under bekvämlighetsflagg

Helsingforsskådespelaren Tommi Korpela är lätt att föreställa sig som kapten på ett stort fraktfartyg. Hans sjöbjörnsliknande väsen beror på hans auktoritetsväckande två meter långa figur, grova ansikte och något sneda leende.

– Som barn bodde jag i Eira och hade alltid nära till havet. Min morfar tog med mig på fiskeresor ända sedan jag var liten, vilket lärde mig att respektera havet. I vuxen ålder har jag sedan åkt runt i såväl Finland som på världens hav för att fiska, berättar Tommi Korpela.

Sin längsta sjöresa gjorde Korpela hös-

ten 2015, då han klev ombord på det bekvämlighetsflaggade fraktfartyget Brugge i Newarks hamn på USA:s ostkust. Korpela hade fått huvudrollen som fartygets kapten i den tyska filmen *Deadweight*.

– Regissör **Axel Koenzen** inspekterade många fartyg och valde sedan ett containerfartyg som seglar en normal rutt. En av orsakerna var säkert att fartygets rumänska kapten ställde sig gynnsam till filmen, minns Korpela.

Sjöresan spelades in i oktober-november och började i Newarks hamn. Den fortsatte sedan längst ostkusten mot delstaten Georgia och hamnen i Savannah. Därifrån gick resan via Marrakesh i Marocko och Barcelona till södra spetsen av Italien och tillbaka till USA.

– I början gick resan långsamt. Bolaget ville spara bränsle och resan från USA till Marocko tog tolv dagar. Dagarna blev emellanåt långa och på nätterna stördes sömnen av allt möjligt skrammel och surr. Efter ett par veckor hade alla vant sig.

– Det var magiskt vackert, men ensamt på det öppna havet. Då kom en känsla över mig som jag upplevde som en kombination av frihet och instängdhet. Resan var en oförglömlig upplevelse och min respekt för sjömän växte ännu mer, minns Korpela.

Fartygets kapten var rumänsk, befälet kom från Montenegro och Serbien och besättningen från Filippinerna.

Vardagsrasism

Regissör Axel Koenzen använde långa kameratagningar och få dialoger för att skapa en tryckande och nedslagen stämning i fil-

men. Det råder en strikt hierarki på fartyget: befälet bor och lever för sig själv på övervåningen, medan fartygets filippinska besättning bor på nedervåningen.

– Fartygets kapten ville tillbringa tid med mig och samtidigt visa sin makt. När sessionen sträckte sig in på morgontimmarna kunde kaptenen väcka kökspersonalen och be dem hämta osttärningar till oss. Jag kände ofta för att säga till honom att hämta sina egna tärningar, säger Korpela.

Under resans gång blev Korpela vän med den filippinska besättningen. De tillbringade tid tillsammans och sjöng karaoke om kvällarna. Den mest rörande scenen i filmen är när Korpelas kapten Ikonen efter långt lirkande av besättningen går med på att sjunga den vemodiga balladen "A Horse without name".

I takt med balladen blir kapten Ikonens ögon fuktiga av hemlängtan, medan skådespelare Korpelas ögon istället tårades av den filippinska besättningens arbetsavtal.

– De förband sig till orimliga värvningar på upp till nio månader. Under resan blev tre av besättningsmedlemmarna pappa, men de fick inte se sina barn förrän ett halvår senare. Det är tufft, minns Korpela.

Under hela resan tillbringade Korpela bara en natt i land, när han förnyade sitt visum på Malta. Skådespelarens andra besök i land var ett besök på en hamnkrog, där kapten Ikonen släppte ut sin ångest och fick på truten av en full stuvare.

– Det var en tuff scen. Som tur är så är det lugnare på finska krogar, även om det emellanåt finns en del ryggdunkare, ler Korpela.

Romantiken försvann på fraktfartyget

Skådespelare Korpela möter en karg vardag på bekvämlighetsflaggfartyget, då en besättningsmedlem i filmen faller ner i lastrummet vid en lastning och dör ett par dagar senare.

Kapten Ikonen har gjort fel då han beordrade fartygets besättningsmedlemmar att hjälpa hamnarbetarna stuva fartyget.

Olyckan i filmen får tuffa konsekvenser, då rederiet och godstransportörerna står mot fackförbundet och besättningsrepresentanterna.

– Jag gör ett misstag i filmen, men i verkligheten såg jag hur stress, ständigt ändrade planer hos fartygsbolaget och minimala utgifter orsakade farliga situationer på fartyget. Besättningen pratade om det, men det stannade vid prat, berättar Tommi Korpela.

Med ett glas whisky på Glaspalatsets terrass funderar Tommi Korpela något vemodigt på att den två månader långa resan på fraktfartyget förstörde även den sista romantiken kring sjömansyrket.

– I yngre ålder kändes det alltid lite som i **Junnu Vainios** låt "Albatrossi", när en kompis gick till sjöss. Man såg framför sig långa kvällar i världens metropoler och kärlek i varje hamn. Verkligheten var visst lite annorlunda, skrattar skådespelare Korpela.

Romantiken kom tillbaka på kryssningen

När man är skådespelare till yrket och även bra på att skriva manus kan man på ett ögonblick förflyttas från den karga verkligheten på ett fraktfartyg till underhållningsvärlden på Sverigebåtarna. Tommi Korpela återvände till ett fartyg i vårens succéserie M/S Romantic.

Atlanten byttes ut till Östersjön, fraktfartyget Brugge till Silja Serenade och Kapten Ahti Ikonen till underhållningsartist Gusu. TV1-serien i fyra delar har fått en miljonpublik och bjuder på skratt, tårar, sekundärskam och naturligtvis garanterad Korpela.

– Fartyget som miljö är bekant för mig och min manuskollega **Jani Volanen**. Förutom våra kryssningsgalenskaper i ungdomen hämtade vi material från våra och familjen Volanens gemensamma kryssningar, berättar Tommi Korpela.

Tommi Korpela och Jani Volanen utgick ifrån att det som får dem att skratta även får andra att skratta. Rederiet funderade däremot ett tag på vilken slags bild duons humor skulle ge av Sverigebåtarna.

– Det får inte vara burdust, men pinsamhet och skam får gå hand i hand. Berättelsen föddes ur fragment: små detaljer, snabbt flyende ögonblick och egna minnen. Jag tror att rederiet till syvende och sist är nöjda med resultatet, säger Korpela.

Man kan hitta dubbelgångare till M/S

Romantics kryssningsgäster på alla kryssningar. En morbror som i ölruket glömmer bort sin unge släkting, ungdomar som gör bort sig efter lite vin, en hjälplös pilsk man som dreglar efter kvinnor och en tjänsteman från en småstad som dricker sig helt gaggig.

– Uppenbarligen lyckades man, för fartygets personal intygade att de sett alla rollpersoner på arbetet genom åren, ler Tommi Korpela.

Östersjöns tillstånd oroar

Havet är närvarande för Korpela på andra sätt också än bara genom arbetet. Han oroar sig för Östersjöns ständigt försämrade tillstånd. Den naturälskande mannen deltar som bäst bl.a. i kampanjerna *Hapeton Itämeri* (Ett syrefritt Östersjön) och *Läakkeetön Itämeri* (Ett läkemedelsfritt Östersjön).

– Jag blev förvånad då jag hörde hur mycket läkemedelsrester som hamnar i Östersjön från avloppen. Kampanjen *Läakkeetön Itämeri* uppmanar folk att lämna in sina gamla läkemedel till apoteken istället för att spola ner dem i toan.

– När jag fiskar utanför Helsingfors ser jag hur virvlarna från de stora fartygen rör om kraftigt i vattennaturen. Där lider naturen i sysselsättningens och pengarnas namn. Förhoppningsvis får fartygen snart ny teknik, funderar Korpela.

I början av sommaren får kapten Ahti Ikonen och underhållningsartist Gusu en ny kamrat, när Tommi Korpela tar på sig prästkappan i filmen Eden, som regisseras av **Ulla Heikkilä**. Filmerna berättar om dispyterna mellan en gammal och en ung präst på ett skriftskoleläger.

– Just nu pågår det en global ungdomsfilmsboom, vilket finska filmskapare också försöker komma med i. I juni filmar jag och på sensommaren har jag semester. Jag är såpass gammal att jag inte längre känner för sommarateater, intyggar 50-åriga Korpela.

På hösten kommer ett par filmer med Korpela ut på bio: "Marjan lapset", som berättar om lekmanapredikanten Maria Åkerbloms liv, och "Viimeiset", som är inspelat i Lappland och som berättar om en tvär gruvchef. ⚓

Sjömanspensionskassans kontor flyttade till Skatudden vid havet

I mars flyttade Sjömanspensionskassans kontor till **Kanalkajen 9** i Skatudden i Helsingfors. Värdefastigheten har ägts av Sjömanspensionskassan sedan 2002 och har genomgått en omfattande renovering. Lokalerna har upprustats med god smak och i sann sjömansanda och hyrs i fortsättningen även ut till företag som mötes- och representationslokaler. När de är klara kommer Sjömanspensionskassans nya lokaler med all säkerhet att bli några av Helsingfors vackraste.

TEXT SAANA LAMMINSIVU

En av Helsingfors mest kända havsmiljöer är de röda tegelmagasinen vid "lökkyrkan" i Skatudden. Som deras ansikte mot havet står en gammal ljusblå värdefastighet, där Sjömanspensionskassan funnits sedan mars 2019.

Huset i jugendstil stod klart 1906 i Skatudden. Fastigheten fungerade till en början som lager- och magasinbyggnad åt en tobaksfabrik. Senare gjordes lokalerna i Kanalkajen 9 om till kontorslokaler. Sjömanspensionskassan köpte fastigheten 2002 och förra året inleddes en renovering av hela byggnaden, som slutförs i början av hösten 2019.

Respekt för det gamla och in med nytt vid renoveringen

Reparationerna av den förra tobaksfabriksfastigheten genomförs i samarbete med Museiverket. Huvudarkitekt för de nya lokalerna är **Hanna Hilmola** från **Innovarch Oy** och inredningsarkitekt är **SIO Eva Kober** från **Workspace Oy**. Vid upprustningen av den gamla fastigheten har man bevarat delar av den ursprungliga byggnaden och byggt nytt med mycket god smak. Sjömanspensionskassans lokaler har en genomgå-

ende vacker maritim atmosfär på alla våningar. Renoveringen av den översta våningen (takrummet) är tänkt att bli klar hösten 2019 och kommer att bjuda på en fantastisk mötesinramning med havsutsikt över Helsingfors.

På det nedersta planet, entréplanet, finns det stilfulla mötes- och kaffelokaler. Varje mötesrum i fastigheten har den senaste it-tekniken och konferensutrustning inklusive skärmar. *Workspace* ansvarar för fastighetens inredningsplanering och lägger särskild vikt vid att utveckla framtidens arbetsmiljö, vilket syns starkt i Sjömanspensionskassans lokaler.

Fastighetens lokaler hyrs ut för mötes- och företagsbruk

Kanalkajen 9 kommer i fortsättningen att erbjuda en av de bästa inramningarna för olika möten och evenemang i Helsingfors. Stora och mindre möteslokaler för olika ändamål kan hyras i fastigheten. All inredning i fastigheten är mycket stilfull. Även de minsta detaljerna är väl genomtänkta och finslipade, som det vågliknande kaklet i köket och toaletterna.

Värt att nämna är också den sprillans nya it-tekniken som installerades i sam-

band med renoveringen. Möteslokalernas dörrar har t.ex. digitala skärmar och i toaletterna hör man ljudet av fågelsång. Atmosfären i Sjömanspensionskassans nya lokaler är lugnande och hedrar de gamla värdefulla havstraditionerna. 

Sjömanspensionskassan betjänar

Kontoret har öppet vardagar kl. 9.00–15.00.

Adress:

Kanalkajen 9
00160 Helsingfors

Pensionsrådgivning på vardagar

9.00–11.00 och 13.00–14.00

Sjömanspensionskassan grundades 1956.

Sjömanspensionskassan är en arbetspensionsanstalt som erbjuder sjöfarare lagstadgad arbetspensionsförsäkring. Pensionskassans verksamhet regleras i sjömanspensionslagen.

Pensionskassan har bedrivit fastighetsverksamhet nästan sedan kassan grundades. Bland annat stod det första bostadshyreshuset för sjöfarare klart 1958 i Haga i Helsingfors. I slutet av 1960-talet köpte Sjömanspensionskassan lokaler i ett nybyggt hus i hörnet av Nylandsgatan och Annegatan, där den var verksam fram till slutet av våren 2019. På grund av en brand på Nylandsgatan blev det aktuellt att fundera på nya lokaler åt Sjömanspensionskassan. Pensionskassans styrelse beslutade att renovera pensionskassans fastighet på Skatuddsstranden 9 och flytta kassans kontor till den nya adressen.

Anvisningar för sjömän vid arbetslöshet

Egentliga Finlands TE-byrå specialiserar sig på rådgivning av arbetslösa sjömän

Ville Källdström vid Egentliga Finlands TE-byrå har till uppgift att rådgiva arbetslösa sjömän och hjälpa dem hitta nytt jobb. Källdström har haft denna tjänst i ungefär ett år och betjänar kunder både på finska och svenska, som är hans modersmål.

Egentliga Finlands TE-byrå specialiserar sig på rådgivning av arbetslösa i Egentliga Finlands region, men i praktiken betjänar sjöarbetsförmedlingen i Åbo arbetslösa sjömän i hela Finland. Förutom Åbo finns det även arbetskraftstjänster för sjömän på Åland (AMS).

En noggrant ifyllt arbetssökarprofil gör det lättare att få sysselsättning

När man blir arbetslös är det viktigt att omedelbart kontakta TE-byrån. Sakkunnig Ville Källdström betonar att en noggrant ifyllt ansökarprofil i TE-byråns system gör att det går snabbare och lättare att hitta ett nytt jobb.

”Har du till exempel arbetat som lättmatros eller matros? Har du at-behörighet? All sådan information är väldigt viktig när man letar nytt jobb, så fyll i uppgifterna noggrant”, säger Källdström.

”Om du däremot är arbetslös vaktstyrman ska du meddela vilken typ av arbete du söker. Har du behörighet som inrikesskeppare? Eller maskinskötare? Behörighet att arbeta på oljetanker är också mycket viktig och väldigt bra att nämna.”

Att producera en bra ansökningsprofil via te-tjänsternas nätsida tar tid, men det är relevant för arbetssökningen. En väl ifyllt ansökan gör att det går snabbare att matcha ett jobb med en sökande. Man kan även ringa Ville Källdström, så hjälper han till att fylla i uppgifterna.

TE-byrån fungerar som kontakt mellan olika parter

Källdström fungerar som ”kvarn” för en människa, dvs. som en före detta så kallad sjöarbetsförmedling mellan rederier, läroanstalter, förbund och arbetssökande. Källdström besöker och håller kontakten med rederier så att arbetssökandena snabbt får veta om lediga tjänster. Förutom olika kundkontakter besöker han också mässor, varav den senaste var Sjöfartens Dag i Mariehamn. Sakkunnig Ville Källdström presenterade TE-byråns tjänster på Sjömans-Unionens kompletteringskurs för förtroendemän, där hans budskap togs emot med intresse. På så sätt kan även Sjömans-Unionens förtroendemän ge grundläggande anvisningar om vad man ska göra om man blir arbetslös.

”Allt som allt kan man konstatera att arbete och arbetstagare hittar varandra ganska väl inom sjöfarten och att en arbetslös sjöman hittar ett nytt jobb. Praktik på fartyg är också en bra väg för studerande att hitta arbete när de är färdiga med studierna, dvs. de skapar förbindelser och kontakter med rederierna redan på fartygen.”

SJÖARBETSFÖRMEDLINGENS KONTAKTUPPGIFTER

www.te-tjanster.fi



Sakkunnig
Ville Källdström
Egentliga Finlands TE-tjänster
Tfn 0295 044 821
ville.kalldstrom@te-byran.fi

.....

Vi betjänar 24/7 på nätet på:
www.te-tjanster.fi

Privatkunder
tfn 0295 025 510
(svenskspråkig rådgivning)
Arbetsgivar – och
företagskunder: 0295 020 501
(svenskspråkig rådgivning)

Twitter:
Varsinais-Suomen TE-palvelut
Facebook:
Varsinais-Suomen TE-palvelut



We want you!

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Kan arbetsgivaren anställa vem som helst till en tjänst som blir ledig eller en helt ny tjänst? Finns det några begränsningar i lagen eller kollektivavtalet gällande rekrytering? Hur ska arbetsgivaren informera om lediga tjänster?

JURISTEN: Arbetsgivaren har i princip rätt att tillsätta en ledig tjänst med vem som helst som den anser vara lämplig för uppgiften, uppfyller kriterierna för arbetsuppgiften och är den bästa av sökandena. Arbetsgivarens *beslut begränsas* dock av bland annat arbetsgivarens omplaceringsskyldighet för att undvika avslutande av ett arbetsförhållande, arbetsgivarens återanställningsskyldighet, skyldigheten att erbjuda deltidsanställda arbetstagare extraarbete och diskriminerings- och jämställdhetslagstiftningen. Många av dessa bestämmelser återspeglar arbetsgivarens lojalitetsskyldighet gentemot sina arbetstagare baserat på arbetsavtalsförhållandet.

Enligt 2 kap. 5 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) och 2 kap. 6 § i arbetsavtalslagen (55/2001) ska arbetsgivaren enligt vedertagen praxis i företaget eller på arbetsplatsen *informera allmänt om platser som blir lediga* för att säkerställa att även deltidsanställda och visstidsanställda samt utomstående arbetskraft som arbetar på arbetsplatsen har samma möjligheter att söka sig till dessa platser som ordinarie arbetstagare eller heltidsanställda. Det huvudsakliga syftet med bestämmelsen är att trygga ett jämlikt bemötande av arbetsplatsens deltidsanställda, visstidsanställda och inhyrda arbetstagare.

Syftet med 'vedertagen praxis på arbetsplatsen' är att se till att arbetsgivaren alltid följer samma principer och förfaranden vid anställningsprocesser och information om lediga platser som används för att trygga informationsgången inom organisationen. Praxisen och dess existens kräver dock inte att alla platser som blir lediga alltid ska öppnas upp för ansökan. Den är alltså inget hinder för arbetstagare att klättra uppåt i organisationen, avancera i karriären och i övrigt utvecklas i arbetet, utan tjänsten kan alltså tillsättas direkt inom organisationen eller från utsidan, om det finns en lämplig och välmeriterad person för tjänsten.

Vid anställning och rekrytering ska gränserna i diskriminerings- och jämställdhetslagstiftningen beaktas. *Diskrimineringslagen* (1325/2014) förbjuder diskriminering på grund av t.ex. ålder eller etniskt ursprung, dvs. förbjuder särbehandling på grund av dessa. *Jämställdhetslagen* (609/1986) innehåller ett förbud mot diskriminering på grund av kön. Arbetsgivaren har också en allmän skyldighet att främja jämställdheten på arbetsplatsen. Arbetsgivaren kan baserat på s.k. positiv särbehandling gynna det mindre representerade könet vid rekrytering till en arbetsplats där det andra könet har en maktposition.

Enligt 8 kap. 3 § i lagen om sjöarbetsavtal och 7 kap. 3 § i arbetsavtalslagen har arbetsgivaren ingen grund att säga upp ett arbetsavtal av ekonomiska orsaker eller produktionsorsaker om arbetsgivaren antingen före eller efter uppsägningen har anställt en ny arbetstagare för liknande uppgifter. Enligt nämnda paragrafer får ett arbetsavtal inte sägas upp om arbetstagaren kan placeras i eller omskolas för andra uppgifter på det sätt som anges i 8 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal och 7 kap. 4 § i arbetsavtalslagen. Det handlar alltså om arbetsgivarens skyldighet att *omplacera arbetstagaren och vid behov omskola honom eller henne för andra uppgifter*. Arbetsgivaren har alltså inte rätt att säga upp en arbetstagare från ett arbete som inte längre finns eller som inte längre behövs och anställa en ny arbetstagare till nya uppgifter om den gamla arbetstagaren kan placeras i (och omskolas för) dessa nya uppgifter.

Enligt 2 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal och 2 kap. 5 § i arbetsavtalslagen ska arbetsgivaren vid behov av mer arbetskraft erbjuda *sina deltidsanställda extraarbeten* oberoende av arbetsgivarens återanställningsskyldighet. En deltidsanställd har alltså förtur och ska erbjudas möjlighet till en heltidsanställning innan en ny arbetstagare anställs.

Enligt 7 kap. 9 § i lagen om sjöarbetsavtal och 6 kap. 6 § i arbetsavtalslagen ska arbetsgivaren erbjuda arbete till en tidigare arbetstagare som har sagts upp av ekonomiska orsaker eller produktionsorsaker och som fortfarande söker arbete. Denna lagstadgade *återanställningsskyldighet* och därtill hörande bestämmelser om tidsfrister finns också i kollektivavtalet. Exempelvis enligt 9 § i bilageavtalet rörande grunderna för uppsägning i utrikesfart ska arbetsgivaren hos arbetskraftsbyrån undersöka om det fortfarande finns arbetslösa tidigare arbetstagare då arbetsgivaren behöver arbetskraft för liknande uppgifter inom nio (9) månader efter att uppsägningstiden löpte ut.

Arbetsgivaren kan med andra ord inte anställa ny arbetskraft från arbetsmarknaden innan deltidsanställda i arbetsgivarens tjänst har erbjudits extraarbete och fått en heltidsanställning, arbetstagare som hotas av uppsägning eller som redan sagts upp och vars uppsägningstid håller på att löpa ut har omplacerats och utbildats och arbetstagare som omfattas av återanställningsskyldigheten har erbjudits möjlighet att komma tillbaka vid behov via utbildning. Under rekryteringen ska arbetsgivaren trygga tillräckligt effektiv arbetsplatsinformation som når alla arbetstagare då en tjänst är öppen för ansökan samt ska iaktta likabehandling och jämställdhet vid valet av arbetstagare.

Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Sjömans-Unionens Carita Ojala utmanar arbetsgivarna att utveckla förhandlingskulturen

– ”arbetsgemenskapen måste ha något att säga till om i frågor som rör den själv”

TEXT MINNA HOTOKKA BILD SAANA LAMMINSIVU



Carita Ojala vill att rederiernas nuvarande ledning identifierar och erkänner sjöfartsbranschens särdrag och sätter sig vid förhandlingsbordet med ett öppet sinne.

Arbetsgemenskapen måste ha något att säga till om i frågor som rör den själv, säger sakkunnig **Carita Ojala**, som bevakar sjömännens intressen.

Genom komma överens, inte genom diktering. Det är Finlands Sjömans-Unions sakkunnig Carita Ojals ledstjärna vid förhandlingsbordet.

Ojala har skött kollektivavtals- och kon-

fliktärenden inom sjöfartsbranschen i 19 år. I sitt jobb har hon sett hur arbetsgivarnas förhandlingsvilja har minskat. Det beror både på generationsväxlingen inom ledarskap och fartygsbolagens multinationalisering.

Förr fick fartygens kaptener själva leda sin arbetsgemenskap, men de senaste åren har beslutandemakten förskjutits till rederierna. Det leder enligt Ojala till problem.

Arbetstagarna på t.ex. ett fraktfartyg är till havs i 4–6 veckor på raken. För att folk ska kunna komma överens dygnet runt måste de kunna lösa frågor som rör deras arbetsgemenskap sinsemellan.

– Om arbetet dikteras från land fungerar inte gemenskapen, sammanfattar Ojala.

Hon vill att rederiernas nuvarande ledning identifierar och erkänner sjöfartsbranschens särdrag och sätter sig vid förhandlingsbordet med ett öppet sinne.

Öppenhet väcker förtroende

I vårens kollektivavtalsförhandlingar fick Sjömans-Unionen igenom sitt mål om en arbetsgrupp som skissar upp ett eget samarbetsförfarande för sjöfarten. Ojala förväntar sig att denna lösning underlättar återuppbyggnaden av förhandlingskulturen.

En lyckad förhandling bygger enligt den erfarna förhandlaren på förtroende och på ett genuint intresse från motparten.

– Förtroende uppstår när man förbereder sig inför förhandlingen och berättar fakta. Om man förhandlar öppet tror jag att man kan hitta en vilja och förmåga att komma överens.

Ojala påminner att ett slutresultat som uppnåtts genom diskussioner gör att arbetstagarna känner förtroende gentemot arbetsgivaren. I sista hand gynnar det även företaget.

– En arbetsgivare som åker till arbetsplatsen för att förhandla har mycket lättare att få igenom sina förslag än en som går dit och sätter upp en lapp på väggen där det står hur saker och ting ska göras. 🇫🇮

Juha Tausta hamnade till sjöss först efter skriftskollägre

15-åringen begav sig till Europa och Medelhavet för 60 år sedan och ända till Finland-Sydamerika Linjen. Arbetet lärde han sig på fartyget. Resorna lärde honom också att det är besättningen som gör fartyget.

TEXT SEPPÖ KORHONEN BILDER SEPPÖ KORHONEN OCH JUHA TAUSTAS FOTOALBUM

Finska Litteratursällskapet (SKS) har sedan början av mars samlat in minnen från sjöfararnas värld. Sällskapet förväntar sig att fram till slutet av augusti få in flera berättelser om sjöfarten och sjöfararnas liv. Insamlingen är öppen för sjömän, deras familjemedlemmar, vänner och alla som har berättelser om sjöfarten.

Här är berättelsen om Karlöbon **Juha Tausta**, som tillbringat över 40 år till sjöss, först i fjärran länder och sedan i inhemska vatten. Berättelsen börjar när han fyllt 14 år.

– Min pappa var lots på Karlö. Jag ville också till sjöss, men eftersom jag inte gått i skriftskola på den tiden i slutet av 50-talet kunde jag inte åka, minns 75-åriga Tausta, som fortfarande bor på Karlö.

Prästen bankade in katekesen i skallen

På ön fanns det på den tiden en sträng präst som man var tvungen att få ett hinderlöshetsintyg av för att kunna gå till sjöss. Och det krävde ju att man gick i skriftskola, annars hade man inget på vattnet att göra. Studierna var stränga, för man var tvungen att lära sig katekesen. Den laestadianska prästen bankade in katekesen i Taustas skalle, men med klen resultat. Herrens ord fastnade inte hos den unge mannen.

– När jag fyllde 15 år gick jag slutligen på skriftskolläger i Reisjärvi och sedan stack jag, berättar Tausta om hur han bröt sig loss för 60 år sedan. Han var inte ensam, då många andra från Karlö gjorde samma sak.



Arbetet på fackavdelningen och bevakningen av anställningsförmåner låg nära Juha Taustas hjärta. Från FSU:s Norra avdelning 002 fick han en vimpel som minne då han överlämnade ordförandeskapet till sin efterträdare.

– Väldigt många unga män från Karlö gick till sjöss, berättar Tausta.

Mässkalle i Aura

Tausta åkte först till Europa och Medelhavet. På den tiden, på 50-talet, fanns det inga sjömansskolor, utan man lärde sig arbetet i praktiken på fartyget. Juha Tausta inledde sina "studier" på Åborederiet **Meritoimi Oy**s fartyg **SS Aura**, där han till en början blev mässkalle och sedan jungman.

– Vi körde bl.a. massa från Toppilas massafabrik från Uleåborg till England och salt från Holland till Tallholmen, förklarar Tausta.

Därefter åkte han på en längre resa, på **Finland-Sydamerika Linjen (AL)** där han var i två år.

– Vi transporterade bl.a. massa, järn och potatis till Sydamerika. På vägen tillbaka hade vi med oss kött i fartygets kylastrum, berättar Tausta om resorna till bl.a. Argentina.



FSU:s ordförande Reijo Anttila (till vänster) besökte Karlö på den nya färjan Merisilta på 1980-talet. Arbetstagarnas förtroendeman Juha Tausta var guide.



Unge Juha Tausta faller tillsammans med en arbetskamrat ner landgången på koksartyget Hakuni i Randers hamn i Danmark.

En av destinationerna var Buenos Aires, där det tog en månad att lossa och lasta fartyget. Det är rätt så lång tid med tanke på att det numera tar högst tre dagar att göra samma sak.

De dåliga spanskakunskaperna förargar

På andra sidan jordklotet hade det varit ett bra tillfälle att lära sig språk vid sidan av arbetet. I spanskspråkiga Argentina lärde sig Tausta såpass mycket att han klarade sig på spanska.

– Det förargar mig något att jag inte lärde mig mer, funderar han.

Unge Tausta transporterade också koks efter att ha tagit värvning på **Raumanmeri Oy**:s fartyg *SS Hakuni*. Minnenas fotoalbum innehåller ett par bilder på unge Tausta sittandes framför ett koksfullt fartyg i Randers i Danmark. På en bild glider fartyget en solig vårdag fram på älven från Randers ut mot havet.

– Bilden togs i april, som var en härlig

tid. Allt som allt var jag på Hakuni i fyra, fem månader, minns Tausta.

Överstyrmannen gav en blåtira och skeppshunden hoppade upp i famnen

Minnesinsamlaren SKS vill förutom vardagliga knog även höra om bl.a. händelser som etsat sig fast i minnet. Tausta kommer på ett par med en gång. Den ena är så att säga mindre trevlig, så vi tar den först.

Nu kan man till och med skratta åt den. Tausta hade varit i land i Rotterdam och tagit några öl. När han kom tillbaka till fartyget möttes han av en arg överstyrmann som antog att Tausta var berusad, trots att så inte var fallet.

– När jag klev ombord gav han mig en blåtira, berättar Tausta.

Den andra, trevliga händelsen, inträffade i Buenos Aires. Tausta blev erbjuden att köpa en hund.

– Jag köpte den inte, men senare hittade jag den i förrådet på fartyget. Ägaren ville bli av med den, till och med gratis, berättar Juha Tausta.

Schäfervalpen blev därmed skeppshund och döptes till "Ponkka". Hon vande sig snabbt vid livet till sjöss och kom väl överens med besättningen. Sedan skildes Taustas och hundens väg åt i några år, tills...

– Jag träffade oväntat på Ponkka i Helsingfors, där hon var på ett annat fartyg. Hon kände ju igen mig och hoppade glatt upp i min famn, minns Tausta det trevliga mötet.

Vad som hände sedan med den argentinska skeppshunden vet han inget om.

"Besättningen som gör fartyget"

Av livet till havs är det framför allt de trevliga minnena som lever kvar hos Tausta – trots blåtiran.

– Det fanns ingen hierarki, utan alla var lika mycket värda. Det gäller också lönen, för alla – såväl män som kvinnor – fick samma lön. Folket var trevligt, och det är ju så att besättningen gör fartyget, säger Tausta.

Som alla vet räckte pengarna inte alltid till, men det gjorde inte så mycket enligt Tausta.

– Man visste att även om man klev på fartyget utan en spänn så fick man gratis mat varje dag. Och sen kom ju lönen igen, säger han med ett skratt.

Lönefrågor låg nära hjärtat

Lönefrågor har legat nära Taustas hjärta även inom fackföreningsrörelsen, då han var förtroendeman i 30 år och satt i FSU:s fullmäktige i 25 år och i kongressen i sex år. Han var även ordförande i FSU:s Norra avdelning 002 ett tag, tills han överlämnade ordförandeklubban till någon annan efter att ha fyllt 60 år.

Efter att ha spenderat en tid på **Sallys** tankfartyg återvände Tausta till sina hemtrakter på Karlö. Sommaren 1969 började han arbeta på Karlöfärjan. Efter några år valdes han till förtroendeman för färjans arbetstagare.

Tausta satte igång med att få ordning på anställningsfrågorna, för på den tiden fanns det ännu inget kollektivavtal. Sedan kom kollektivavtalet, och tio, femton år senare kom arbetstidslagen, som förbättrade situationen ytterligare.

– Det gjorde att lönerna steg med hälften, berättar Tausta.

"Tillbringade ungdomen på fartyget"

Juha Tausta gick i pension 2001 vid 58 års ålder och berättar att han ibland funderar på hur han "tillbringade sin ungdom på fartyget". Nog hade han kanske kunna göra något annat.

– En arbetskamrat undrade vad jag hade kunnat göra på Karlö mer än att vara utfattig, minns Juha Tausta med ett leende. ♪

Laura Åman:

”Ett leende på läpparna och ett soligt bemötande, oavsett hur dagen är”

Jag är dotter till en sjöman och växte upp på Åland, så sjömansarbetet var en ganska naturlig karriärsteg för mig. Som ung bodde jag utomlands i sex år, varefter jag återvände till Finland. Jag sökte jobb på Silja – och voilà, här är jag än idag!

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



Mitt första arbete i rederiet var i Mariehamn, där jag arbetade i en resebutik och på Mariehamns och Långnäs terminaler mellan 2004 och 2006.

Jag började på Åbo-linjen på *M/s Silja Europa* i juni 2011. 2013 bytte jag till *M/s Baltic Princess*, där jag för närvarande jobbar som purserbiträdde. Mellan 2015 och 2016 var jag på ”job rotation” i informationsdisken på Silja Serenade i sex månader.

I informationsdisken ger man råd och information och löser problem

Jag sökte jobb direkt i informationsdisken på fartyget och fick det. I början vikarierade jag i informationsdisken på Silja Serenade, och här blev jag kvar. Jag gjorde också en

törn i skivaffären på Silja Europa. Purserbiträdets är fartygets ”infotant”. I informationsdisken erbjuder man kunskap, hjälp, problemlösning, råd, information och sköter allt möjligt – det är en sammanfattning av vad vi gör.

Passagerarna har många standardfrågor som de ställer under kryssningen, och genom åren har jag hört allt mellan himmel och jord. Informationsdisken är fartygets hjärta dit passagerarna kommer med sina frågor och när de behöver hjälp. Enklast att besvara är traditionella frågor som ”Var hittar jag min hytt”, och tuffast är när det händer tråkiga saker på fartyget där just informationsdisken är den första som får hantera situationen.

Kundservice är A och O

Arbetet som purserbiträdde handlar framför allt om att möta kunder. Vi är de första ansiktena som passagerarna ser när de kliver ombord. ”Infotanten” eller ”farbror” erbjuder en trygghetskänsla på fartyget: det finns någon på fartyget som man kan be om råd och hjälp. I vårt arbete träffar vi dagligen på hundratals eller till och med tusentals människor och olika personligheter med deras frågor. Ibland är det lugnt, bara några hundra passagerare. I livliga tider är fartyget fullt, dvs. det har 3 000 passagerare, varav många har något att fråga om under resans gång.

Tretusen människor är mycket. I land kan en lunchrestaurang ha 200 kunder om

dagen – jämfört med det kan fartyget alltså ha 15 gånger så många passagerare. Vårt arbete kräver språkkunskaper, stresstålighet, tålmod och serviceanda och problemlösningsförmåga. Arbetet i informationsdisken handlar om att möta människor och hantera situationer: vi reder ut saker och ställer dem i ordning. Oavsett hur många passagerare vi har kan det alltid komma överraskningar och man måste vara beredd på allt. Det gör arbetet intressant och utmanande. Viktigast för oss är att kunderna är nöjda när de lämnar vår kryssning.

Sjömans-Unionens förtroendemannautbildning

Jag valdes till avdelningsförtroendeman i maj förra året och deltog i min första förtroendemannakurs i oktober 2018. Jag tycker så klart att all information och hjälp med hur jag ska sköta min uppgift är till hjälp och tänker delta i kurser även i fortsättningen, om jag bara kan. Kursen var givande och jag lärde mig jättemycket.

Jag uppmanar även andra att bli förtroendeman och delta i utbildningen. Man lär sig mycket om uppgiften och får mycket information på kurserna. Man kan inte komma ihåg allt utantill, men då vet man i alla fall hur man söker mer information.

Tankar om sjöfarten: Även om man skulle bygga all världens tunnlar (Helsingfors–Tallinn) så tror jag att finländarna vill åka på kryssning även i fortsättningen. 🍷

Sommarjobbare på vattenbussen:

Sjömans-Unionen är ditt fackförbund

Skriv under medlemsansökan till Sjömans-Unionen och Transportbranschens Arbetslöshetskassa redan första anställningsdagen! Om du blir arbetslös har datumet då du skrev under medlemsansökan och datumet då den ankom Unionen betydelse för när du börjar ackumulera medlemskaps- och arbetsvillkor.

Anställd på vattenbussen:

Det är viktigt att du ansluter dig till Sjömans-Unionen redan första arbetsdagen.

På så sätt ser du till att dina anställningsvillkor uppfylls, dvs. att din lön betalas ut rätt. Vid behov får du dessutom hjälp av fackförbundet, dvs. Sjömans-Unionen, i frågor som rör ditt arbete.

Om du inte är med i facket bör du ansluta dig nu. Genom att ansluta dig tryggar du hjälp vid eventuella problem på jobbet. Sjömans-Unionen grundades 1916 och har bevakat sjömännens intressen i över 100 år.

Hur ansluter jag mig?

- 1.) Lättast är att skicka in en elektronisk anslutningsblankett via Sjömans-Unionens webbsida: **smu.fi > På svenska > Bli medlem**
www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/liity-jaseneksi/
- 2.) Du kan be Unionens förtroendemän på fartygen om en anslutningsblankett.
- 3.) Du kan beställa en anslutningsblankett från Sjömans-Unionens medlemsregister på jasenrekisteri@smu.fi eller per telefon på (09) 615 2020.

Kostnadsfritt medlemskap för studerande

Om du börjar studera t.ex. efter sommaren är du under studietiden befriad från Sjömans-Unionens medlemsavgift om du inte har någon förvärvsinkomst (dvs. lön). Du är dock fortfarande medlem i Sjömans-Unionen och har rätt till samma förmåner som alla andra medlemmar. Du får hemskickat t.ex. tidningen Sjömannen, där du kan följa nyheterna i branschen. Du kan också hyra förbundets stugor och mycket mer.

Informera Sjömans-Unionens medlemsregister om när du påbörjar dina studier, så antecknar vi att du är befriad från medlemsavgift under dina studier. Om du jobba inte alls vid studier, observera att medlemsavgift ska betalas för all skattepliktig förvärvsinkomst oavsett om arbetet utförs till havs eller i land.

Vattenbussarna längs den finska kusten och på finska insjöar erbjuder sommarjobb åt många erfarna och helt nya sjömän. Sjömans-Unionen förhandlar deras kollektivavtal och lön. Som fackförbund ser Sjömans-Unionen också till att kollektivavtalet följs.

Hur stor lön?

Vet du hur mycket du ska ha i lön? Förutom grundlönen kan man få olika tillägg vid arbete till havs. Därför är det viktigt att du kontrollerar löneavin för att se till att du fått allt som du ska få.

Kollektivavtal

Sjömans-Unionen förhandlar ditt kollektivavtal med arbetsgivaren. Kollektivavtalet fastställer bland annat miniminivån på din lön, arbetstider, semester och andra anställningsvillkor. Arbete till havs består ofta av skiftarbete och därför är det viktigt att man följer arbets- och vilotiderna.

Om du arbetar i kust- och insjötrafik på ett passagerarfartyg, som t.ex. på en vattenbuss, tillämpas inrikesfartens passagerarfartygsavtal på ditt arbete.

Ilmoitukset/ Annonser

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos M/s Finnmaidin miehistölle muistamisesta jäädessäni eläkkeelle. Kiitän myös muita seilauskavereita työurani varrelta. **Heikki "Hese" Suomalainen**

Kiitokset kaikille M/s *Talin* kavereille muistamisesta jäädessäni viettämään korvaavaa lepoaikaa.

(Och samma på engelska.) **Vesku Vaittinen**

Sydämellinen Kiitos M/s Serenaden henkilökunnalle muistamisesta päästessäni vihdoinkin eläkkeelle. Voimia ja jaksamista Teille! I 'll Keep on Rockin '! **Pekka Ahmakari**

KULTAMERKIT

Arja Mäkinen
Tarja Järvenpää

WINNOVA MERENKULKU RAUMA järjestää syksyllä kurssimuotoisena matruusin ja konemiehen koulutuksia.

Koulutukset pystyy suorittamaan työn ohessa ja ne ovat maksuttomia, myös asuminen pyritään järjestämään.

LISÄTIEDOT:

Harry Rostedt
Opettaja NTM
Logistiikka / Merenkulku
p. +358 44 455 8055
harry.rostedt@winnova.fi

LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY WINNOVA

Käynti- ja postiosoite:
Suojantie 2, 26100 RAUMA

WWW.WINNOVA.FI/MERENKULKU

WINNOVA
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

MERIMIES-UNIONIIN kannattaa kuulua, mutta jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse.

Vapautusta jäsenmaksusta pitää hakea muun muassa silloin, kun opiskelee, on sairaana, jää äitiyslomalle tai hoitovaalle taikka suorittaa varusmiespalvelusta.

Jäsenmaksusta vapautuu Kelan maksamien etuuskausien ajaksi, kunhan ilmoittaa asiasta Merimies-Uniönin jäsenrekisteriin.

Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

DU KAN BLI befriad från medlemsavgiften ifall dina förvärvsinkomster av någon godtagbar orsak skulle avbrytas. Sådana orsaker kan vara militärtjänst, familjeledigheter, Fpa:s sjukdagpeng och/eller arbetsmarknadsunderstöd, olycksfall, studier inom sjöfartsbranschen och studieledighet.

Befrielsen från medlemsavgiften kommer inte automatiskt. Du ska alltid **meddela Sjömans-Unionen**, då du är borta från arbetslivet pga. någon godtagbar orsak. På detta sätt fortsätter ditt medlemskap utan avbrott.

Taukoa maksamiseen haetaan sähköisen jäsenpalvelun kautta www.smu.fi; sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse puh. 09 615 2020.

Viisitoistavuotiasta Rauman merimuseota juhliterä yleisötapahtuman

Rauman merimuseo viettää 15-vuotisjuhlaansa alkaneena vuonna. Tätä juhliterä tapahtumilla pitkin vuotta sekä tuttujen että uudempien yhteistyökumppanien kanssa.

Päätapahtuma Ilta skanssissa 9.8.2019

Juhlavuoden päätapahtuma *Ilta skanssissa* vietetään 9.8.2019 Parpansalin tapahtumateltassa Raumalla. *Ilta skanssissa* tuo yhteen merellisen musiikin, lauluyhtye kilpailun sekä rouhean ja herkullisen merimiesten menun. Illan päättää merellisten iltojen klassikko: yhteislaulu haitarin säestyksellä. Illan tarkoitus on tuoda yleisölle nautittavaksi sitä merenkulun monimuotoista perinnettä, jota merimuseokin 15-vuotisen toimintansa aikana on tuonut esiin. Juhlavuoden tapahtumista tiedotetaan tarkemmin vuoden mittaan merimuseon verkkosivuilla ja Facebookissa.

Juhlavuoden hanke kutsuu

järjestämään omannäköisiä tapahtumia

Merimuseo käynnistää tammikuusta lokakuuhun 2019 kestävä tapahtumatuotannon hankkeen ”Kaikkien merikaupunki” osana juhluvuottaan. Hankkeen myötä kuka tahansa yksityishenkilö tai yhteisö voi ehdottaa tapahtumaa, jonka haluaisi järjestää Raumalla. Hankkeen teemanä on Rauman kanaali ja kaupungin yhteys merelle. Tapahtumaideoiden tulee olla enintään yhden päivän kestoisia ja sopia annettuun teemaan. Hankeraati valitsee ehdotetuista tapahtumaideoista parhaimmat, joiden toteutukseen annetaan rahoitusta sekä ammattituottajan työpanos.

Tapahtumahaku toteutetaan kahdessa osassa. Ensimmäinen vaihe toteutettiin keväällä. Toinen haku aukeaa 1.7. ja päättyy 15.8. Toisen vaiheen tapahtumat toteutetaan syys-lokakuussa 2019. Hakulomakkeen voi täyttää merimuseon verkkosivuilla löytyvän linkin kautta. Kaikkien merikaupunki -hankkeen rahoituksen on myöntänyt Museovirasto Ideariihi-erityisavustuksestaan. Hankkeen tavoitteena on antaa mahdollisuus vaikuttaa kaupunkikulttuuriin erityisesti niille tahoille, jotka eivät siihen tavallisesti pysty vaikuttamaan. Samalla merimuseo saa tilaisuuden oppia lisää omasta yhteisöstään ja sen käsityksistä merellisestä perinnöstä nykypäivänä.

Merimuseo oli raumalaisen merellisen yhteisön voimainkoitos

Vaikka merimuseo on toimintavuosiltaan vasta teini-iässä, keskustelu merenkulkuun erikoistuneen museon perustamisesta merikaupunkiin alkoi jo 1800-luvun lopulla. Vuonna 1984 perustettiin Rauman Merimuseoyhdistys (nykyisin *Rauman Merihistoriallinen Seura ry*) siivittämään pitkällistä projektia. Merimuseon ovet avattiin yleisölle kesäkuussa 2004. Museo rakennettiin suurilta osin talkoovoimin ja pitkän matkan varrella riitti niin myrskyä kuin tyventäkin.

Museota ylläpitää vuonna 1999 perustettu *Raumanmeren Merimuseosäätiö*. Sen toiminnan tarkoituksena on tukea ja edistää merenkulun ja laivanrakennuksen historiaan liittyvää tutkimustyötä sekä meriperinteen tallennusta ja pitää vireillä yleisön mielenkiintoa merenkulun perinteisiin.

Facebook: ”Rauman merimuseo” ja ”Kaskisukeltaja Wikholm”

Twitter: KaskisukeltajaW

Instagram: Rauma_Maritime_Museum



Kuva: Rauman merimuseo, Olavi Raiton kuvat.



Posti Green

Merieläkeläisyhdistykset

Helsingin Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
00670 Helsinki
Puhelin 050 441 6081
Sähköposti:
tapio.nurminen@saunalahti.fi

Kymenlaakson Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Tuula Valjus
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka
Puhelin 050 561 4771
Sähköposti: tuula.valjus@gmail.com

Turun Seudun Merimieseläkeläiset ry

Puheenjohtaja Pekka Teräväinen
Rostockinkatu 2D, 20250 Turku
Puhelin 0400 432 668
Sähköposti: pekka.teravainen@pp.inet.fi

Vaasan Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Sirpa Kaikkonen
Hämeenlinnankatu 6 F48, 65350 Vaasa
Puhelin 0500 955475
Sähköposti:
sirpa.kaikkonen4@luukku.com

Oulun Seudun Merieläkeläiset ry

Puheenjohtaja Timo Haipus
Vihiluoto 5, 90440 Kempele
Puhelin 0400 665941
Sähköposti: tipe@merimieskuvia.fi

Helsingfors Nejdens

Sjöpensionärer r.f
Ordförande Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
00670 Helsinki
Tel 050 441 6081
E-post: tapio.nurminen@saunalahti.fi

Kymmenedalens Sjöpensionärer r.f

Ordförande Tuula Valjus
Ruukinkatu 3 B 23, 48100 Kotka
Tel. 050 561 4771
E-post: tuula.valjus@gmail.com

Åbo Nejdens Sjömanspensionärer r.f.

Ordförande Pekka Teräväinen
Rostockinkatu 2D, 20250 Åbo
Tel. 0400 432 668
E-post: pekka.teravainen@pp.inet.fi

Vasa Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Sirpa Kaikkonen
Hämeenlinnankatu 6 F 48,
65350 Vaasa
Tel. 0500 955475
E-post: sirpa.kaikkonen4@luukku.com

Uleåborgs Nejdens Sjöpensionärer r.f.

Ordförande Timo Haipus
Vihiluoto 5, 90440 Kempele
Tel. 0400 665941
E-post: tipe@merimieskuvia.net

Merieläkeläisyhdistysten

**Keskusliitto ry –
Sjöpensionärsföreningarnas
Centralförbund r.f.**

www.merielakelaiset.fi
Puheenjohtaja/Ordförande
Tapio Nurminen
Kuusmiehenpolku 4 C 6,
Helsinki 00670
Puhelin/Telefon 050 441 6081
Sähköposti/E-post:
tapio.nurminen@saunalahti.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenselä 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.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Simo Zitting
(09) 615 20 250 / 0400 813 079

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

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

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

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
Ilpo Minkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Heikki Karla
050 435 6094

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

Toimittaja/journalist
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

Kirjanpitiäjä / Bokförare
Tuula Ylhävuori
(09) 615 20 220

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

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

Toimistotyöntekijä, Turku /
Kontorsbiträde, Åbo
Salme Kumpula
(02) 233 7416

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADDRESS
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00