

MERIMIES

5/2022

SJÖMANNEN



Kuulumisia Godby
Shippingin M/s Mistralilta:

**Rahtilaivan kokki
Kai Mattilan arki elää
laivan ja reitin mukaan**

Bore-varustamon M/s Bore Way saapui Suomen lipun alle

**Sami Wessman ja Matti Lahti
ovat aluksen "harvinaiset"
suomalaiset merimiehet**



Suomen tuonti ja vienti
– kansalaisten ruokahuolto – on
täysin merikuljetusten varassa

4

SAANA LAMMINSIVU



Bore-varustamon M/s Bore Way
saapui Suomen lipun alle

SAANA LAMMINSIVU



Föri – Ttoispuoljokke, ja takas

28

ILKKA HEINO

sisältö | innehåll

- 8 Kuulumisia M/s Bore Way:lta:
Suezin kanavalla värikästä kaupustelua
 - 12 WINNOVA hakee merenkulkualan yksikköön
konepuolen opettajaa ja laivasähköalan opettajaa
 - 14 PERÄMERI – 500 vuotta meritietä pohjoiseen
–kirja ilmestyi
 - 18 Rahtilaivan kokin arki elää laivan ja reitin mukaan
 - 23 Merimies kysyy, lakimies vastaa
 - 24 Käyttövoimana LNG – kuulumisia Porin Tahkoluodosta
 - 30 Aimo Myrään joulupakina
-
- 38 M/s Bore Way är rederiet Bores miljövänliga,
finska flaggskepp
 - 44 Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter
är beroende av finsk flagg och sjöfartsstöd
 - 46 Fraktfartygs kockens vardag följer fartyget och rutten
 - 52 Sjömans-Unionen och JHL stärker sin
förhandlingsstyrka genom förhandlingsorganisationen
Satamien ja vesiväylien unioni

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU

Kannen kuvassa Sami Wessman ja Matti Lahti M/s Bore Way -alukselta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2022

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Silva Kärpänoja / Rohkea Ruusu

TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki,

p. (09) 615 2020 • John Stenbergs strand 6, 2:a våningen, 00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020 | PAINO Grano Oy, ISSN 0355-872X

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
• POST- OCH BESÖKSADRESS

John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHE • 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 2023 • TIDTABELLEN 2023

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
1	30.1.	24.2.
2	20.3.	21.4.
3	22.5.	16.6.
4	18.9.	13.10.
5	20.11.	15.12.

Työntekijöiden oikeudet ovat oleellinen osa ihmisoikeuksia

Joulukuun Merimies-lehden ilmestyessä jalkapallon MM-kisat Qatarissa ovat loppusuoralla. Jalkapallo yhdistää kansat, mutta tämänkertaiset kisajärjestelyt ovat nostaneet ruostosi esiin työntekijöiden riiston ja piittaamattomuuden heidän työturvallisuudestaan. MM-kisojen rakennustyömailla on kuollut tuhansia siirtotyöläisiä, *The Guardian* -lehden mukaan jopa 6 500 ihmistä.

Menetettyä ihmishenkiä raha ei tuo takaisin. Europarlamentaarikot vaativat kuitenkin korvauksia siirtotyöläisten perheille. Kansainvälisen työjärjestön ILO:n mukaan Qatarin hallitus on maksanut 320 miljoonan Yhdysvaltain dollarin edestä korvauksia palkkaväärinkäytösten uhreille työntekijöiden tuki- ja vakuutusrahaston kautta. Europarlamentaarikkojen mukaan erittäin suuri määrä työntekijöitä ja heidän perheitään on jäänyt kuitenkin korvausten ulkopuolelle. Europarlamentin mukaan rahasto pitäisi laajentaa kattamaan kaikki uhrin vuoden 2022 MM-kisoihin liittyvien töiden aloittamisesta lähtien, mukaan lukien kaikki MM-kisojen valmisteluun liittyvät kuolemantapaukset ja muut työntekijöiden ihmisoikeusloukkaukset.

Työntekijöiden kuolemat ovat räikein jäävuorenhuippu Qatarissa esiintyvissä epäkohdista. Qatarissa ja muissa Arabian niemimaan valtioissa on käytössä kafala-järjestelmä, joka sallii työnantajan tiukan, jopa mielivaltaisen kontrollin työntekijästään. Työnantaja voi ottaa maahan saapuneen työntekijän passin pois, estää tämän maasta poistumisen tai halun vaihtaa työpaikkaa. Ihminen on käytännössä työnantajan omaisuutta, orja. Ilmi on käynyt, että siirtotyöläiset ovat jääneet myös ilman palkkojaan. Amnesty International ja muut ihmisoikeusjärjestöt vaativat jo keväällä kisajärjestäjä FIFA:ta 440 miljoonan dollarin korvauksia siirtotyöläisille, joiden on kerrottu joutuneen väärinkäytösten kohteeksi.

Orjamaisia työolosuhteita esiintyy myös maailman merillä. Itämeri ei valitettavasti ole poikkeus. Tähän purjehtii ulkomaisia aluksia, joilla esiintyy ala-arvoisia työ- ja elinolosuhteita: miehistöillä ei ole riittävästi ruokaa ja juomavettä, kelvollisia työvaatteita sekä -välineitä ja väsymys pirstaleisten lepoaikojen takia on jatkuvaa. Kuu-

leman mukaan ei ole kauaakaan, kun Perämerellä purjehti Atlantin takaa tullut ulkomaalainen alus, jonka miehistön muonavarastot olivat tyhjiä. Suomalaisesta aluksesta annettiin miehistölle ruokaa hätäapuna. Uutinen on hyvin huolestuttava ja herättää kysymyksen, millaisissa epäinhimillisissä olosuhteissa työskennellään ulkomalaisilla aluksilla, joilla kuljetetaan Suomesta suomalaista tavaraa. Tiesivätkö lastinomistajat niistä tehdessään rahtaus sopimuksen edulliseen hintaan?

Laiva on kaukana merellä liikkuva suljettu laitos, jolla toimii pieni ja tiivis yhteisö. Apua tarvitsevan merimiehen saattaa olla vaikeaa saada yhteyttä maihin ja ulkopuoliseen maailmaan ongelman kohdatessa. Merellä netti- ja puhelinyhteydet toimivat vain hyvin rajoitetusti, jos ollenkaan. Pandemian aikana satamat rajoittivat merenkulkijoiden pääsyä maihin, mikä johti muun muassa siihen, että sairaat tai loukkaantuneet merimiehet eivät saaneet asianmukaista lääkärinhoitoa tai päässeet sairaalaan. Jos miehistövaihtoja ei voida tai haluta toteuttaa esimerkiksi lentoliikenneyhteyksien puuttumisen tai kalleuden takia, voi työrupeaman päättymisen siirtyä hamaan tulevaisuuteen. Aluksesta tulee miehistölle vankila, josta poispääsy on työnantajan armon vallassa. Qatarin jalkapallokisoista kuullut uutiset ovat järkyttäviä - yhtä hirvittäviä ihmiskohtaloita esiintyy ikävä kyllä myös merenkulussa, mutta pienemmässä mitakaavassa.

Keino muuttaa maailmaa ovat hyvät ja oikeudenmukaiset työehdot ja työolosuhteet, joilla pidetään huolta työntekijöistä ja heidän oikeuksistaan. Kansainvälisissä sopimuksissa ja kansallisessa lainsäädännössä määrätään työrupeamien enimmäispituuksista, hytin sisustuksesta ja työnantajan velvollisuudesta ottaa vakuutus niitä tilanteita varten, joissa työnantaja ei voi syystä tai toisesta huolehtia merenkulkijan kotimatka. Työehtosopimuksella määritellään, milloin ja minkälaisesta ruokaa ja minkä verran lepoa merimiehen on saatava työjaksonsa aikana. Ensi huhtikuussa 2023 järjestetään jälleen eduskuntavaalit. Äänestä ensi kevään eduskuntavaaleissa, jotta merenkulkijoiden ääni tulee kuulluksi Suomen tärkeimmässä lainsäädäntöelimestä; Suomen eduskunnasta.

Suomalaiset merimiehet ja varustamot rahoittavat merenkulun työvoimakustannustuen itse

Haluaako Kokoomus upottaa suomalaisen merenkulun? 5 000 suomalaista merimiestä joutuu kortistoon ja suomalaiset matkustaja- ja ropax-laivat ulosliputetaan, jos Kokoomuksen esittämät merenkulun menoleikkaukset toteutuvat.

Suomen tuonti ja vienti – kansalaisten ruokahuolto – on täysin merikuljetusten varassa. Hälyttävää olisi, jos kotimaahan ei enää tuotaisi tai vietäisi mitään tavaraa – edes elintarvikkeita, lääkkeitä tai öljyä tai teollisuuden raaka-aineita – Suomen lipun alla.

Suomalaiset matkustaja- ja ropax-laivat kuljettavat yli 60 prosenttia Suomen joka-

päiväisistä päivittäistavarakuljetuksista. Näillä matkustaja-aluksilla työskentelee suuri osa suomalaisista 5 000 merimiehistä, jotka turvaavat Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta.

Kokoomus nimittää 29.11.2022 julkaisemassaan vaihtoehtobudjetissa suomalaisia matkustaja-alus- ja ropax-liikennettä halventavasti *viihdemerenkuluksi* ja esittää – 77,2 miljoonan euron menoleikkauksia miehistötukeen ja valtion osuuteen Merimieseläkekassan menoista – 10 miljoonaa euroa, vaikka Suomen lipun alla purjehtivat matkustaja- ja ropax-alukset sekä niiden miehistöt kuljettavat joka päivä Suomeen yli puolet kaupoista ostamistamme päivittäistavaroista.

– Haluaako Kokoomus vaarantaa Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden toiminnan ja laittaa jäljellä olevat 5 000 suomalaista merimiestä kortistoon, kun suomalaiset matkustaja-alukset ja ropax-laivat ulosliputetaan Kokoomuksen menoleikkausten seurauksena, Merimies-Uniönin puheenjohtaja **Kenneth Bondas** pitää Kokoomuksen esitystä totaalisen suomalaisen merenkulun halventamisena, vaikka suomalaiset merimiehet ovat koko koronapandemian ajan turvanneet Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta ja kuljettaneet maahamme tavaraa.

Matkustaja-alusten miehistötuki ei ole tuki, vaan se on palautusjärjestelmä

Suomalaiset merimiehet ja varustamot rahoittavat merenkulun työvoimakustannustuen itse

Miehistökustannusten palautusjärjestelmä Suomessa Merenkulun miehistötuki on terminä harhaanjohtava, lainsäädäntöön elämään jäänyt nimitys, merenkulun työvoimakustannusten palautusjärjestelmästä. Käytännössä suomalaiset merimiehet ja varustamot rahoittavat merenkulun työvoimakustannustuen itse:

Yksinkertaisesti on kyse siitä, että varustamo tarjoaa aluksellaan työpaikan, josta merimiehet saavat palkan ja maksavat siitä verot sekä eläketurvamaksut kuten muutkin palkansaajat.

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





LUE DIGINÄ: Merimiesuutiset >
Suomalaiset merimiehet ja
varustamot rahoittavat merenkulun
työvoimakustannustuen itse



Suomessa varustamo tilittää maksut eteenpäin valtiolle. Valtio palauttaa varustamoille takaisin:

- verot
- työnantajan osuuden merimieseläkevakuutusmaksuista ja
- tapaturmavakuutusmaksuista.

Itämeren turvallisuustilanne heikentynyt: suomalaiset laivat sekä miehistöt tärkeämpiä kuin milloinkaan

Suomalaiset merimiehet ovat merenkulun ammattilaisia, joilla on alan ammatillinen tai ammattikorkeakoulutus – ja taito sekä pätevyys purjehtia vaativissakin talvimerenkulun olosuhteissa. Nämä merimiehet turvaavat toisin sanoen myös Suomen meri-

kuljetusten huoltovarmuutta, mikä ei ole itsestäänselvyys Itämeren turvallisuustilanteen käytyä yhä vaarallisemmaksi Ukrainan sodan seurauksena. Suomen lipun alla liikennöivät matkustaja- ja ropax-laivat takaavat rahtilaivojen rinnalla Suomen ulkomaankaupan Itämeren kautta, mikäli muu laivaliikenne hankaloituu tai estyy.

Suomi ei voi laskea merikuljetuksiaan ulkomaalaisten alusten ja ulkomaalaisten miehistön varaan. Mikäli tilanne Itämerellä eskaloituu, ulkomaan lipun alla purjehtivat alukset ja niiden miehistöt lähtevät pois 100 prosentin varmuudella Itämereltä. Näimme jo, mitä tapahtui merikuljetuksille Mustallamerellä, kun koko maailman viljakuljetukset tyrehtyivät meriliikenteen pysähtyessä.

Suomi ei voi laskea merikuljetuksiaan ulkomaalaisten alusten ja ulkomaalaisten miehistön varaan

Mitä, jos vastaava tilanne tapahtuisi Itämerellä? **Suomen valtiolla on mahdollisuus ottaa hallintaansa poikkeusoloissa ainoastaan Suomen lipun alla purjehtivat alukset**, muttei ulkomaan lipun alla olevia aluksia. Suomen valtiolla ei ole siis minkäänlaista mahdollisuutta määrätä sotatilassa ulkomaisia aluksia ajamaan satamiinsa ja pyytää heitä kuljettamaan maahamme tavaraa.

Ainoa keino turvata Suomen merikuljetukset on pitää matkustaja-/ropax-alukset Suomen lipun alla ja niissä suomalaiset miehistöt, jotka kuljettavat tavarat Suomeen myös poikkeusolosuhteissa. Mikäli merenkulun tuet poistettaisiin, todennäköistä olisi, että koko suomalainen tonnisto – ei vain matkustaja-alukset, vaan myös esimerkiksi ropax-alukset – ulosliputettaisiin, jolloin lähestulkoon kaikki suomalaiset merityöpaikat katoaisivat.

Suomella ei ole varaa menettää tonnistoaan ja merenkulkijoitaan. Päinvastoin, heitä on saatava lisää, sillä suomalaisista merimiehistä on tällä hetkellä huutava pula.

Huoltovarmuuskeskus: on tärkeää, että Suomen lipun alle on rekisteröity erityyppisiä aluksia

Huoltovarmuuskeskuksen varautumispäällikkö **Jukka Etelävuori** on korostanut, että matkustaja-alusten tuki johtuu kauppamerenkulun tukemisen tarpeesta, eikä 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, toteaa Huoltovarmuuskeskuksen varautumispäällikkö **Jukka Etelävuori**. 





M/S BORE WAY

on Bore-varustamon ympäristöystävällinen, suomalainen lippulaiva

UPM – Raumalaista paperia matkalla maailmalle, lukee Rauman satamassa seisovan rekan kyljessä. Satamassa parhaillaan lastattavana on uutuuttaan hohtava alus: Bore-varustamon M/s Bore Way. Ympäristöystävällinen ja moderni alus saapui Suomen lipun alle ja aloitti kesällä 2022 liikenteessä.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Kuuntele juttu
Merimiesradiosta
tai lue diginä
Merimiesuutiset

Paperirullia Raumalta Rostockiin

Bore-varustamon uusi lippulaiva kuljettaa paperirullia Raumalta Saksan Rostockiin. Rauman satamasta metsäteollisuuden tuotteita ulkomaille kuljettavat myös muut alukset, mutta ne purjehtivat pääosin ulkomaan lippujen alla. Suomen lipun alla purjehtiva M/s Bore Way on Rauman satamassa harvinainen näky.

Raumalla aloitti syksyllä toimintansa myös Metsä Fibren (Metsä Group) Euroopan suurin mäntysaha. Suomen teollisuuden tuotteiden kuljetusten pitäisi ehdottomasti tapahtua Raumalta ja muista länsirannikon satamista maailmalle suomalaisilla aluksilla, sillä logistiikka ja laivaukset ovat osa tuotanto- ja kuljetusketjua, jonka tulee olla kotimaista tehtaiden lailla.

M/s Bore Way on monikäyttöinen ja moderni laiva

Tuoreessa maalissa oleva M/s Bore Way on virtaviivainen ja toiminnoiltaan erittäin moderni laiva. Alus rakennettiin Wuhu Shipyardin telakalla, Kiinassa.

– Aluksen kaikki toiminnot käytiin erittäin tarkkaan läpi ja laitettiin viimeisen päälle kuntoon ennen kuin alus luovutettiin telakalta. Työ kannatti, sillä laiva on toiminut erittäin hyvin, M/s Bore Wayn päällikkö **Martin Raba** on uuteen alukseen tyytyväinen.

Rauman satama on tuttu päällikkö Martin Raballe jo entuudestaan, sillä hän on työskennellyt siellä aiemmin kahdella toisella aluksella. Juhlavaa oli luonnollisesti päästä työskentelemään Boren uudisrakennukseen.

M/s Bore Wayn päällikkö Martin Raba oli myös hakemasta alusta Aasiasta. Uudisrakennuksen kyydissä Kiinasta Suomeen tuotiin graniittia.

Kiinasta, Wuhu Shipyardin telakalta alus ajoi ensin Sri Lankaan.

– Siellä aluksen ensimmäinen päällikkö jäi pois, josta eteenpäin ajoin aluksen Eurooppaan, Raba kertoo.

Matka Intian valtameren yli Suezille sujui rauhallisesti.

– Aloitin meriurani aikanaan Spliethoffin valtameriliikenteessä olevilla aluksilla, joten

*M/s Bore Way:n
päällikkö
Martin Raba ajoi
aluksen Sri Lankasta
koti-Suomeen.*



oli nostalgista päästä jälleen purjehtimaan Euroopan ulkopuolelle, Raba tuumii.

Rauman satamassa kiireinen perjantai

M/s Bore Way:lla on 11 hengen miehistö. Aluksella työskentelee liikennöinnin alussa lisäksi kaksi ylimääräistä Boren korjaustimistä (repair team). Laivalla työskentelee EU- ja EU:n ulkopuolista miehistöä, joka on kotoisin Filippiineiltä. Aluksen työkieli on englanti.

– Kaikki puhuvat keskenään yhtä huonoa englantia, sillä mennään, M/s Bore Wayn konehuoneessa akselihiiliharjoja vaihtava korjausmies **Mart Mitt** naurahtaa.

Korjausmies Mart Mitt on kotoisin Viron Pärnusta ja työskennellyt Bore-varustamossa nyt neljä vuotta.

– Olen työskennellyt 15 vuotta merimiehenä. Olen purjehtinut Euroopassa ja myös Afrikassa on tullut käytyä, hän kertoo.

Rauman satamassa on kiireinen perjantai. Satamassaoloaikana on tehtävä paljon erilaisia töitä ennen kuin laiva lähtee jälleen kohti Saksaa. Korjausmies Mitt ottaa hitsipillin käteen ja jatkaa ripeästi töitään. M/s Bore Way:n EU-miehistön jäsenissä on paljon virolaisia ja laivalla työskentelee myös kaksi ukrainalaista laivasähkömestaria (1:1-vuorottelussa). Suomalaisia työntekijöitä alukselta löytyy tästä vuorosta ➤

1. Aluksen päällikkö Martin Raba pitää uutta alusta helposti ohjattavana: sitä on mukava ajaa.

2. Korjausmies Mart Mitt vaihtaa parhaillaan akselihiiliharjoja. Mitt ottaa tarkat mitat mauserilla: konehuoneen töissä tarvitaan tarkkuutta.





Virolainen yliperämies Deniss Ivanov Rauman satamassa, jossa on kiireinen perjantai ja aluksen kyytiin lastataan paperirullista provianttiin – ja sitten matkaan!

Wiper Rowell Ponenaflor on ensimmäisellä kansainvälisellä työreissullaan, joka tapahtuu Itämerellä. Ponenaflorin mielestä Rauma-Rostock-linja on hyvin miellyttävä purjehtia ja työ M/s Bore Way:lla on mielekästä.

kaksi-kolme henkeä. Yhtä lailla harvinainen kuin Suomen lippu aluksen perässä, alkaa harvinainen näky olla myös suomalainen merimies. Samaa mieltä ovat ensimmäinen konemestari **Matti Lahti** ja konepäällikkö **Sami Wessman**.

Laivanhakureissu Kiinasta Suomeen

Ensimmäinen konemestari Matti Lahti ja konepäällikkö Sami Wessman olivat myös hakemassa M/s Bore Way:ta Kiinasta.

– Lähdimme lokakuussa 2021 telakalle Kiinaan. Reissun piti aluksi olla kolme kuukautta, mutta tilanteet muuttuivat. Niin Lahti vietti Kiinassa kahdeksan ja Wessman seitsemän kuukautta.

– Aluksi kiinalaisten kanssa oli vaikeaa työskennellä, mutta kun yhteinen sävel löytyi, niin asiat alkoivat sujumaan, 1. konemestari ja konepäällikkö pohtivat kulttuurillista kokemusta.

Pitkän telakka-ajan aikana oppi tuntemaan hyvin paikallista väkeä.

– Monista tuli ajan myötä hyviä työtovereita, konemiehet tuumivat.

Myös M/s Bore Way:n 1. konemestari **Priit Elmi** oli hakemassa uudisrakennusta Aasiasta. Hän liittyi miehistöön Sri Lankassa.

– Sri Lankasta meillä oli edessä kaikkineen puolentoista kuukauden merimatka Eurooppaan, jonne ajoimme Suezin kanavan kautta, Elmi kertoo.

Suezin kanavalla värikästä kaupustelua

Konepäällikkö Sami Wessman jäi aluksen kyydistä pois Sri Lankassa. Konemestari Matti Lahti jatkoi Punaisellemerelle ja jäi kyydistä pois Suezin kanavan jälkeen. Miltä siellä näyttivät maisemat?

– Hiekkaa oli, aavikolta näytti, Lahti toteaa Suezin kanavaa ympäröivistä maisemista.

Suezin 162 kilometriä pitkän kanavan varrella näkee värikästä kaupankäyntiä. Alueella asuville köyhillä ihmisille kanavaan lipuva alus tarkoittaa tienestimahdollisuutta. Niinpä kanavaan ajavien alusten ympärillä kuhisee jos jonkinlaista kaupustelijaa, joista vikelimmät voivat kiivetä jopa laivan kannelle saakka. Oman osuutensa kanavasta purjehtivasta laivasta haluavat myös viranomaiset. Kova valuutta Suezillä on Marlboro-tupakka.

RoLo-alus M/s Bore Way soveltuu monenlaisten lastien kuljettamiseen

M/s Bore Way on toimintoiltaan monikäyttöinen RoLo-alus (roll on-lift off -alus) laiva, joka olisi voinut lastata Suezilta kyytiin halutessaan vaikka aavikon hiekkaa.

– Aluksessamme on tavallinen ramppi, jonka kautta ajetaan pyörillä kulkevaa tavaraa sisään ja ulos, konepäällikkö Wessman selostaa.

– Sen lisäksi laivastamme löytyy erikoisempi toiminto, eli liikuteltavat kansiluu- kut: kun luukut avataan (ja kasataan päällekkäin) ja laitetaan lastiruumasta seinä kiinni, niin ruumastamme muodostuu laatikko, jonne voidaan lastata ylhäältä päin periaatteessa mitä tahansa kappaletavaraa – vaikka Saharan hiekkaa.

M/s Bore Way:llä pystyy kuljettamaan siis hyvin erilaisia lasteja. Alus on 121 metriä pitkä ja 21 metriä leveä, kaistametrejä löytyy 435 ja bruttovetoisuus on reilu 9000 tonnia (kuollut paino noin 7000 tonnia), konepäällikkö Sami Wessman ynnää mittoja. ➤



Konepäällikkö Sami Wessman (puhelin kädessä) ja ensimmäinen konemestari Matti Lahti seuraavat aluksen bunkrauksen sujumista M/s Bore Way:n konehuoneessa. Lahti on jo vetänyt farkut jalkaan ja lähdössä vapaalle, mutta vielä ennen sitä hän ja Wessman ovat Merimiesradion haastattelussa.



PRIIT ELMI

1. konemestari **Priit Elmi** on työskennellyt merillä kymmenisen vuotta. Hän on purjehtinut kaikkiin maanosiin, paitsi ei Afrikkaan.

Haasteellista on, että kun purjehditaan valtamerillä, ei voi olla joka päivä kotiin yhteyksissä, koska internetyhteydet eivät toimi. Joskus katvealueella ollaan jopa viikkoja, Elmi toteaa.

– Niin sitä kuitenkin sanotaan, että merimieheksi ryhtyäkseen pitää olla ”kova” kaveri, Elmi pohtii.

Eksoottisin purjehduskokemus Elmillä on uransa alusta, kun hän oli valmistunut Virosta merikoulusta.

– Minun oli lennettävä Australiaan. Matka Australiaan oli pitkä. Australiaan päästyään hän meni Brisbaneen, joka maanosan kolmanneksi suurimpaan kaupunkiin. Siellä hän oli Virosta lähdettyään talvitamineissa: Australiassa oli tammikuussa täysi kesä ja lämpömittari kipusi hurjiin hellelukemiin, 30–40 asteeseen.

Australiassa Elmi työskenteli rahtialuksella, joka purjehti Australian ja Aasian maiden välillä: kävi esimerkiksi Kiinassa ja Vietnamin ja käyttiinpä sitä lähellä Pohjois-Koreaakin, Elmi muistelee.

– Työskentelin kyseisellä rahtialuksella meriurani kolme ensimmäistä vuotta.

Nyt Elmi on työskennellyt merillä 2012 lähtien, eli tasan kymmenen vuotta.



Ympäristöystävällinen ja energiatehokas alus

M/s Bore Way on myös erittäin energiatehokas ja ympäristöystävällinen laiva. Sen käyttövoima on LNG tai MGO (diesel). Tällä hetkellä alus liikennöi pääsääntöisesti LNG:llä, jota bunkrataan parhaillaan tankkiin Rauman satamassa.

LNG:n bunkrausta ja käsittelyä hoitavat aluksella ainoastaan siihen koulutetut henkilöt. Bunkrauksen edistymistä seurataan konehuoneen monitoreista tarkasti. Käynnissä on parhaillaan niin sanottu linjojen inertointi, eli inertoidaan bunkrauksessa käytettävät putkilinjat.

– Missään tankkiin johtavissa putkissa ei saa olla ilmaa, joten mahdollinen ilma syrjäytetään (huuhdellaan) typpikaasulla ennen bunkrausta. Samalla tavalla inertoimalla voidaan myös varmistaa, ettei linjoissa ole LNG-kaasua esimerkiksi ennen huoltotöitä, 1. konemestari Matti Lahti selostaa.

M/s Bore Way:n polttoaineen LNG:n hallinta- ja valvontajärjestelmä on pitkälle automatisoitu, konepäällikkö Sami Wessman kertoo.

– Kaasutekniikkaa on ollut maailmassa jo vuosikymmeniä olemassa, eli kaasu toimii käyttövoimana kuten mitkä tahansa muutkin polttoaineet.

– Uudessa tekniikassa on toki opeteltavaa, mutta työ on sujunut hyvin.

Vesikiertoinen lämmöntalteenotto

Mainitsemisen arvoinen seikka M/s Bore Way:ssa on vesikiertoinen lämmön talteenotto (ei höyry tai termaaliöljy, mikä yleensä löytyy laivoista.)

– Meillä on lämmön talteenotto osana aluksen energiatehokkuuden maksimointia. Lämpöenergiaa otetaan talteen luovuttajilta (koneet, pakokattila) ja jaetaan edelleen käyttäjille (ruuman kuivaimet, ilmastointi, tankit, lämmin vesi) tarpeen mukaan.

– Lämpöä varastoidaan myös 50 kuution eristettyyn vesitankkiin, josta sitä luovutetaan kun lämmön saanti luovuttajilta vähennee, esimerkiksi satamassa ollessa. Aluksella on myös lämminvesikattila, joka käynnistyy jos kiertoveden lämpö laskee alle asetetun arvon. Toistaiseksi näin ei ole käy-

nyt ja se on tietysti taloudellisuuden kannalta hyvä, konemiehistö selostaa.

Energiatehokkuuden lisäksi M/s Bore Way:lla huomioidaan ympäristöä.

– Aluksen kaikki jätevedet pumpataan maihin, eli mitään ei pumpata mereen.

Bore Way saapuu perjantaisi Raumalle

M/s Bore Way saapuu aina perjantaisin Raumalle, josta se lähtee takaisin kohti Rostockia lauantaina. Alkuvuodesta ollaan Saksassa.

– M/s Bore Waylla on rauhallinen ja mukava työrytmi, monet miehistön jäsenistä tuovat esiin.

Ensimmäisellä kansainvälisellä työreisullaan on myös wiper **Rowell Ponenaflor**, joka on työskennellyt merimiehenä neljä-viiden vuoden ajan ja on nyt ensimmäistä kertaa kansainvälisissä töissä Filippiinien ulkopuolella.

– Purjehtiminen Itämerellä on ensimmäisen kansainvälinen työkokemukseni, hän kertoo.

Ponenaflor pitää Rauma-Rostock-reitin ajamisesta. Filippiineillä hän kertoo aja-

KOKKI JOHN BYRON SILVA

M/s Bore Way:n keittiössä miehistölle illallista valmistaa kokki **John Byron Silva**, joka on purjehtinut Itämerellä myös aiemmin. Silva on työskennellyt merillä 14 vuotta ja on ehtinyt olla tuona aikana töissä myös Itämerellä pari kertaa jo aiemmin.

Olen työskennellyt merillä Aasiassa, olen purjehtinut USA:han, Ete-

lä-Amerikkaan, muutama työsopimus Lähi-Itään, mutta useimmat työsopimukseni ovat olleet Eurooppaan.

– Lähi-Idästä puheenollen, ensimmäinen työreissuni oli Omaniin, josta purjehdimme muun muassa Seychelleille.

Kokki Silvan hurjin meriseikkailu tapahtui juuri hänen ensimmäisen ”komennuksensa” aikaan:

– Lähdimme Seychellien satamasta ja kun olimme purjehtineet kolmisen tuntia, aluksella tuli yleishälytys. Päällikkö ilmoitti alusta lähestyvän useita pieniä veneitä, joiden uskottiin olevan merirosvoja.

Päällikkö otti heti yhteyttä Seychellien rajavartioihin ja palasimme takaisin satamaan. Onneksi mitään ei

ehtinyt tapahtua, kokki Silva kertoo pelottavimmasta merimuistostaan.

Merirosvot eivät kuitenkaan pysäyttäneet Silvan merimiehen uraa, mutta Persianlahdelle hän ei enää onneksi joutunut palaamaan töihin sen jälkeen ja nyt Silva purjehtii Itämerellä.

– Pidän Itämerellä purjehtimisesta: suomalaiset merimiehet ovat avoimia ja heidän kanssaan on helppo kommunikoida. M/s Bore Way:lla on hyvä henki ja mukava työskennellä.

Silva teki aikaisemmin töitä venäläisten ja ukrainalaisten miehistöjen kanssa, joten hän opiskelee nyt suomalaista keittiökulttuuria etsimällä netistä suomalaisia ruokareseptejä ja kysyy myös suoraan miehistöltä, mitä he haluaisivat syödä.



neensa samantyylistä reittiä, eli edestakaisin parin sataman välillä. Alustyypeistä hän on ehtinyt työskennellä matkustaja-aluksella ja tankkerilla.

– Alukset, joilla Filippiineillä työskentelein, olivat enemmän manuaalisia, eivätkä näin pitkälle automatisoituja, joten työskentely M/s Bore Wayllä tarjoaa minulle mahdollisuuden oppia hyvin paljon uusia asioita alustekniikasta, Ponenaflor kertoo olevansa hyvin kiinnostunut oppimaan uutta tekniikkaa ja erityisesti kaasu, eli LNG-tekniikkaa.

– Ympäristöystävällisyys ja päästötömyys ovat hyvin tärkeitä asioita, hän toteaa.

– Toivottavasti myös siis Filippineille ja koko maailmaan saadaan käyttöön tällaisia LNG-käyttöisiä aluksia.

Tähän on hyvä päättää reportaasi Rautalta, jossa ei tehdä vain Suomen vaan myös koko maailman ympäristön parantamiseen suuria oppiaskeleita ja ympäristötekoja. ⚓

M/S BORE WAY

Pituus: 121,89m

Leveys: 21,00m

Syväys: 6,75m (täyteen lastattuna)

Bruttovetoisuus: 9133 (DWAT 6775)

Kaistametrit: 435

Ruomatilavuus: 8700 cbm

Konttikapasiteetti: 264 TEU

Päämoottori: Wärtsilä 8L 34 df 4000 kw

LNG tankit: 250 cbm

MDO/MGO tankit: 295 cbm

Matkanopeus: 13,5 kt (max 15 kt)

WINNOVA hakee merenkulkualan yksikköön konepuolen opettajaa ja laivasähköalan opettajaa

Länsirannikon Koulutus Oy WinNova hakee osaavaan joukkoonsa merenkulkualan konepuolen opettajaa ja laivasähköalan opettajaa Rauman toipisteeseen. Työsuhteet ovat vakituisia ja alkavat sopimuksen mukaan.



Mikä on WINNOVA?

Länsirannikon Koulutus Oy WinNova (Rauman merikoulu) järjestää toisen asteen ammatillista perus-, lisä- ja täydennyskoulutusta, oppisopimuskoulutusta sekä muuta ammatillista koulutusta. Työelämän kehittäminen on ammattikoulutuksen ohella keskeinen ydin-tehtävä.

Tehtävään kuuluu koulutusohjelman ammatillisten tutkinnon osien opetustehtävät sekä teoriassa että käytännössä. Arvostamme erityisesti alan käytännön taitojen osaamista.

WINNOVA
LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

KONEPUOLI

olet etsimämme henkilö, mikäli Sinulla on aikaisempaa työkokemusta alalta vähintään kolme vuotta, sinulla on soveltuva tutkinto (meri-insinööri) ja täytät opettajan työssä vaadittavat kelpoisuusehdot. Sinulla tulee olla vähintään vahtikonemestarin pätevyys, mutta eduksi katsotaan konemestarin ja/tai ylikonemestarin pätevyyskirja.

OPETTAJAN TEHTÄVÄN KELPOISUUSVAATIMUKSET

Opettajan tehtävän kelpoisuusvaatimukset määräytyvät opetustoimen henkilöstön kelpoisuudesta annetun asetuksen 986/1998 mukaan. Kelpoisuuden puuttuessa tehtävä voidaan täyttää määräaikaisena enintään vuodeksi. Jos opettajan kelpoisuudesta puuttuu vain opettajan pedagogiset opinnot ja henkilö on jo hyväksytty opiskelemaan ao. opintoja, voidaan hänet ottaa tehtävään 1-3 vuoden määräajaksi.

Tarjoamme sinulle merkityksellisen ja monipuolisen työn, asiantuntevan työyhteisön sekä modernit oppimisympäristöt. Organisaation tavoitteet saavutetaan yhdessä,

siksi pidämme henkilöstöstämme huolen tarjoamalla ePassiFlex-sovelluksen, Wiri-ke-henkilöstökerhon aktiviteetit, laajat työterveyspalvelut ja mahdolliseen etätööhön lisäturvana vakuutuksen tapaturmien varalle.

Haluamme ottaa sinut terveelliseen ja turvalliseen työ- ja oppimisympäristöön, joten edellytämme tehtävään valittavalta henkilöltä todistusta huumausainetestistä yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) mukaisesti ja rikostautotetta lasten kanssa työskentelevien rikostauton selvittämisestä annetun lain (504/2002) mukaisesti. Työhöntulotarkastus ja huumausainetestit tehdään tehtävän jo alettua koeaikana, rikostautotteen hakee palkkavahtia työntekijä oma-aloitteisesti.

Noudatamme palkkauksessa ja työehtadoissa AVAINOTES (liite 10) työehtosopimusta.

Tehtävässä on 6 kk koeaika.

Lisätietoja:

www.winnova.fi

Toivonen Kari, kari.toivonen@winnova.fi

Ylijättiläinen Betelgeuze voi räjähtää milloin tahansa, vai räjähtääkö sittenkään?

Kirkkaana yönä laivan kannelta voi taivaalla nähdä monenmoisia ilmiöitä. Viime aikoina Etelä-Suomessakin on voitu nähdä revontulia. Mikäli haluat nähdä taivaan tulet kaikessa kirkkaudessaan, ota niistä kuva digikameralla.

Kameran kenno, kännykänkin, näkee revontulien hienot värit koko komeudessaan.

Ihmissilmä näkee paljon huonommin kuin digikenno.

TEKSTI JUHANI ARO KUVA NASA

Mutta näkee paatin kannelta muutakin. Esimerkiksi tähdenlentoja. Oikeastaan ei pitäisi kirjoittaa tähdenlentoja, koska sitä ne eivät ole. Oikean tähden ohilento olisi Maalle katastrofi ja tuhoaisi koko pallon nanosekunnissa. Kultainen juova taivaalla on vain pieni kivenmuru, ei edes sen kokoinen, joilla kloppina heiteltiin nk. leipiä vedenkalvoon. Muren palaa ilmakehässämme poroksi, useimmiten.

Oikea tähti on esimerkiksi oma Aurinkomme. Se on aurinkojen maailmassa suhteellisen vaatimaton, keskiluokkaa. Betelgeuzen massa on arviolta 15–17 kertaa suurempi kuin Auringon, joka kuitenkin keskimääräistä kirkkaampi nuoruutensa takia. Ylijättiläinen säteilee 6 400 kertaa voimakkaammin kuin Aurinko.

Kaikki loppuu aikanaan, niin myös Aurinko sammuu aikanaan. Sitä ennen se kasvaa punaiseksi jättiläiseksi, joka sulattaa ja nielee Maan. Siihen menee kuitenkin koko lailla aikaa, miljardeja vuosia. Betelgeuze

on juuri tässä punaisen ylijättiläisen vaiheessa.

Tiedemiehet kiistelevät

Milloin se räjähtää, on tiedemiesten keskuudessa suuri kiistanaihe. Siihen voi mennä 100 000 vuotta. Tai enemmän. Tai vähemmän. Universumi on täynnä tähtiä. Niitä on kuin hiekanjyviä loputtomalla hiekkarannalla.

Katse Orioniin

Kun nyt olet siellä laivasi kannella tähtikirkkaana yönä, etsi yötaivaalta tiimalasin muotoinen tähtikuvio. Se on Orion. Se näkyy il-tataivaalla syys- ja maaliskuun aikana. Tiimalasin oikeassa yläkulmassa näkyy punertava ylijättiläistähti *Betelgeuze*. Se on tähtitaivaan näkyvimpiä kohteita, silloin, kun ei ala temppuilla. Betelgeuze nimittäin himmenee ja kirkastuu merkittävästi. Ilmiö sai tähtitieteilijät ounaksumaan, että Betelgeuze olisi tiensä päässä ja räjähtäisi supernovana milloin tahansa. Supernova on kaikkien tähtien kohtalo ja loppu. Ja punainen jättiläinen

lähestyy loppuaan, koska tähden vetyvarastot ovat palaamassa loppuun. Oman painovoiman ansiosta tähti romahtaa kasaan ja siitä voi tulla esimerkiksi musta aukko.

Betelgeuze on yli kaksi kertaa omaa Aurinkoamme vanhempi ja armotta tiensä päässä.

Näkykö räjähdys meille?

Tässä on ”pieni” ongelma. Betelgeuze sijaitsee 642,5 valovuoden päässä maasta. Jos se räjähtäisi nyt, kestäisi 642,5 miljoonaa vuotta ennen kuin näkisimme tällä Maassa yhtään mitään. Valolla kun on nopeusrajoitus, vajaan 300 000 m/s. Sen nopeammin ei mikään voi liikkua. Jos nyt olisi sattunut käymään niin, että Betelgeuze olisi sattunut räjähtämään juuri 642,5 miljoonaa vuotta sitten, loistaisi taivaallamme nyt erittäin kirkas supernova. Mutta onneksi välimatka on noinkin pitkä. Se takaa, ettei Betelgeuzen räjähtäminen supernovaksi vahingoita omaa palloamme.

Kannattaa kuitenkin tarkkailla taivasta. Jos sittenkin Betelgeuze räjähtäisi, se näkyisi taivaalla hyvin kirkkaana tähtenä päivälläkin. 📶

PERÄMERI

– 500 vuotta meritietä pohjoiseen

Aiemmin vähän tunnettu ja tutkittu Perämeren merenkulun vaiheista on koottu yli 380-sivuiseksi teokseksi. Se on ensimmäinen perusteellinen tietokirja Perämeren merenkulun kulttuurihistoriasta aina nykypäivään asti. Kirjassa on 384 sivua ja noin upeaa 400 kuvaa, piirrosta ja karttaa.

KUVAT PEKKA VÄISÄNEN PIIRROS SIRPA HAMMAR

Suomen Majakkaseuran julkaiseman kirjan teemoina ovat merimerkit, luotsaus ja haaksirikot. Niiden kautta esiin nousee laajemmin kuva Perämeren historiasta, sen kaupan käynnistä, merenkulusta, muista elinkeinoista, satamista ja ankarista luonnonoloista. Historialliset ilmiöt kuten Pohjanlahden

kauppasaarto, monet sodat, venäläistäminen, kieltolain aika ja talvimerenkulun kehittyminen nousevat näkyvästi esille.

Työryhmä on löytänyt kirjaan Suomessa ennen tuntemattomia kartta-aineistoja Tukholman arkistoista 1700- ja 1800-luvulta. Vanhimmat kartat ovat 1600-luvulta. Lisäksi kirjassa on runsaiden ja ennen näkemät-

tömien valokuvien lisäksi taiteilija **Sirpa Hammarin** historiallisiin tapahtumiin perustuvia piirroksia.

Tohtoriopiskelija Outi Korhosen tiimi kokosi Perämeri-kirjan kattavat tiedot

Kirjan pääkirjoittaja, Oulun yliopiston tohtoriopiskelija **Outi Korhonen** on tiiminsä kanssa käynyt läpi kirjaan liittyvät dokumentit erityisesti 1850-luvulta alkaen. Kirja perustuu kirjallisiin lähteisiin eikä tarinoita ole dramatisoitu legendoilla. Majakoiden ja merenkulun kuten lukuisten laivojen haaksirikojen tositarinat ovat riittävän dramaattisia muutenkin. Esimerkiksi Ulkokallan majakamestari katosi mystisesti vuonna 1948 ja Ulkokallan tulipalo 1944 kerrotaan nyt ensi kertaa niin kuin se tapahtui.





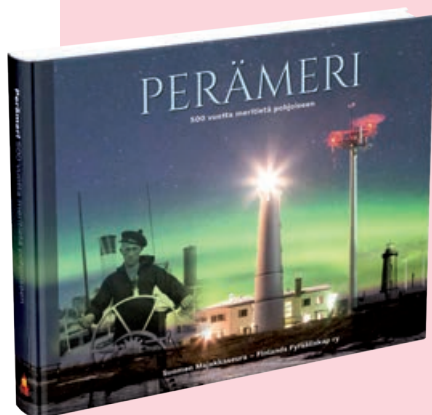
Upea teos Suomen ja Suomen kansallishistoriallinen projekti

Kirja on kuuden kirjoittajan ja usean valokuvaajan yhteisprojekti. Useat Perämeren alueen museot sekä Kansallisarkisto ovat tukeneet hanketta. Taloudellisesti tukea on saatu Alfred Kordelinin säätiöltä ja neljältä alueen satamalta sekä muutamalta muulta taholta. Kirjan kokoamista on edesauttanut jatkuvasti lisääntyvä, verkosta saatava vapaa aineisto. Verkkoon on tullut saataville huomattava määrä Museoviraston ainutlaatuisia kuva-aineistoa ja julkisen vallan Doria-verkkoarkistoon runsaasti viranomaisdokumentteja.

Kirjaan sisältyy ruotsalaisen emeritusprofessori **Christer Westerdahlin** katsaus Pohjanlahden Ruotsin puoleiseen historiaan.

Marjaniemen ja Ulkokallan majakat täyttivät syksyllä 150 vuotta

Kirja sai alkunsa tänä syksynä vietettävistä Marjaniemen ja Ulkokallan majakoiden 150-vuotispäivistä. Marjaniemen 150-vuotispäivää vietettiin 3. syyskuuta ja Ulkokallan syntymäpäivää juhlittiin 29. lokakuuta. Perämeri-kirja julkaistiin Ulkokallan ”kotikunnassa” Kalajoella. Marjaniemen ja Ulkokallan majakoiden elämä ja historia kerrotaan nyt ensi kertaa perusteellisesti. 🚢



Perämeri – 500 vuotta meritietä pohjoiseen

- Kirjan pääkirjoittaja: Oulun yliopiston tohtoriopiskelija **Outi Korhonen**
- Muut kirjoittajat: **Kari Blomster, Raimo Lehtimäki, Teemu Vehkaoja, Juha Ylimaunu ja Pekka Väisänen**
- Kirjan kuvatoimittaja: Pekka Väisänen
- Perämeri-kirja on saatavissa vain Suomen Majakkaseuralta, sen kiertuetilaisuuksista ja myyjiltä. Kiertue- ja myyjälistä löytyy osoitteesta www.majakkaseura.fi
- Kirjaa voi tilata myös postitse sähköpostilla: perameri@majakkaseura.fi. Kirjan hinta on 38 euroa + postitus 10 euroa.

Tämä kirjoitus Suomen majakkaseuran uudesta kirjasta "Perämeri – 500 vuotta meritietä pohjoiseen" ja kirjan tekijäryhmän FT Juha Ylimaunun kynästä. Häneltä ilmestyi myös lokakuussa kirja "Pirtusota ja salakuljettajat", jossa on paljon uutta tietoa kielto lakiajan salakuljetuksesta, pirtulaivoista ja salakuljettajista (www.atrainkustannus.fi).



Näyte Perämeri – 500 vuotta meritietä pohjoiseen kirjasta Suomen sotahistorian suurin ja rohkein maihinnousu

TEKSTI JUHA YLIMAUNU

Toisen maailmansodan viimeisin vaihe Suomessa, Lapin sota, alkoi Perämereltä, kun yöllä 30.9.-1.10.1944 kolmessa suojattomassa rahtilaivassa kuljetettiin 2 900 Suomen sotilasta Oulun Toppilasta Tornion Röyttään saksalaisten selustaan.

Salaiset laivojen luotsaukset uskottiin Oulun, lin Röytän, Kemien ja Tornion luotseille. Kun majakat ja loistot oli sotatilan

takia sammutettu, oli suuntiminen pimeällä ja karikkeisella merellä haasteellista.

Jatkosodan aselepoehtoihin kuului saksalaisten joukkojen karkottaminen Suomesta. Alkuvaiheessa saksalaisten vetäytyminen sujui yhteistyössä suomalaisten, mutta Neuvostoliitto painosti Suomea jyrkempiin toimiin saksalaisia vastaan. Kenraaliluutnantti **Hjalmar Siilasvuo**, joka oli huonoissa väleissä saksalaisten kanssa, määrättiin Ouluun ajamaan saksalaiset pois Lapista.

Tarkoituksena oli hyökätä maitse Kemiin, mutta samaan aikaan Siilasvuo käskytti maihinnousun valmistelun salassa päämajalta. Tehtävän etujoukoksi valittiin Jalkaväkirykmentti 11, jonka ensimmäinen lähtö Kemiin peruuntui myrskyn takia. Kun Kemissä oli vahvoja saksalaisjoukkoja ja muiden muassa Stuka-taistelulentulaivue, ja Ajoksen satama oli pääosin tuhottu, maihinnousun kohde vaihtui Tornioon.

Kun päämaja Mikkeliissä sai tiedon tuhansien sotilaiden hengen vaarantavasta maihinnousuoperaatiosta, se käskettiin heti peruuttaa. Siilasvuo kuitenkin kieltäytyi ottamasta käskyä muilta kuin ylipäällikkö ja presidentti **Mannerheimilta**. Mannerheim soitti illalla 30. syyskuuta 1944 ja kertoi Neuvostoliiton vaatimuksesta aloittaa heti sota saksalaisia vastaan ja kysyi teoista, joilla vakuutettaisiin venäläiset. Siilasvuo vastasi, että seuraavana päivänä saataisiin uutisia. Tuolloin JR 11:tä kuljettaneet höyrylaivat *Norma*, *Hesperus* ja *Fritz* olivat jo matkalla Toppilasta avomerelle everstiluutnantti **Wolf H. Halstin** komentamina ja luotsien opastamina.

Sotilaallisesti maihinnousu oli uhkapeliä tuhansien miesten hengellä, sillä laivat olivat avomerellä täysin suojattomia eikä operaatiolla ollut lainkaan ilma- tai muuta tulitukea, ainoastaan tilapäisesti kannelle asennetut





kevyet ilmatorjuntatykit. Onneksi yö oli saateinen ja tuulinen, joten uhkana olleet Kemin lentokentän saksalaiskoneet eivät päässeet ilmaan. Myöskään Alatornion Laivaniemen raskas saksalainen 88-millinen ilmatorjuntapatteri ei havainnut laivoja sumuisen sään takia. Näin se saapuivat Tornion Röyttän satamaan varhain sunnuntai-aamuna 1. lokakuuta 1944.

Maihinnousu oli saksalaisille täysi yllätys eikä satama ollut miehitetty. JR 11 purkautui maihin ja lähti ottamaan kosketusta saksalaisiin junalla, jonka suomalaiset rautatieläiset olivat ajaneet saksalaisilta salaa satamaan maihinnousun avuksi. Laivat palasivat Ouluun Toppilan satamaan hakemaan lisää joukkoja, joita ne rahtasivat seuraavien öiden aikana Tornioon. Joukkoja

tuotiin Röyttään yhteensä 12 500 miestä viitenä yönä.

Luotseina operaatiossa toimineet miehet kuten **Knut Holma** ja **Einari Auranaho** muistelivat, että jännittävin ja kriittisin vaihe oli aamuisin päivän valkenemisen aikaan, jolloin laivojen piti olla poissa avomereltä ja Tornion välillä Etu- ja Pensaskarin sekä Kuusiluodon saarten näkösuojassa, jotta Laivaniemen suorasuunkaukulla toiminut tykkipatteri ei päässyt ampumaan niitä.

Tornion veristen taisteluiden alettua saksalaiset iskivät Röyttän satamaan 3.–4. lokakuuta 1944 Stuka-syöksypommittajilla. Bore IX, yksi Suomen suurimmista rahtilaivoista, oli saanut jo matkallaan Röyttään osakseen saksalaisten tykistötulta. Kapteeni oli ajanut laivan kiinni sataman pohjaan ja laituriin nopeuttaakseen lastin purkua. Laivan ruumasta ehdittiin purkaa maihin lähes 3 000 sotilasta, kuorma-autot, tykit ja ammuslaattikot ennen Stukien pommien räjähdysä. Yhteensä Bore IX:n ja moottorilaiva Mainingin pommituksissa ja upottamisessa kuoli 67 sotilasta ja 400 haavoittui. 196 hevosta kuoli ja 120 tonnia ampuma- ja elintarvikkeita sekä ilmatorjuntakalustoa ajoneuvoineen upposi.

Saksalaisten Laivaniemen patteristo oli 3. lokakuuta 1944 kylvänyt palokranaatteja laivojen ampumalinjalla olleeseen Kuusiluodon saareen tuhotaakseen tähtäystä häiritsevän sahan ja asuinrakennukset.

Kuusiluodon saha ja yli 400:n perheen asunnot paloivat. Patteristo onnistui tulituksellaan myös vaurioittamaan Röyttän satamalaitureita, mutta saksalaisten lentokoneista laukaistut sotateknologian uusimmat ihmeaseet, rakettimootoreilla toimineet ”torpedopommit” eivät osuneet.

Höyrylaiva *Canopus* toi 5. lokakuuta 1944 Oulusta lisäjoukkoja ja *Fritz* ja *Norma* lisää tykistöä. Suomalaiset saivat nyt myös ilmatukea Oulujärven rannalta Vaalasta, mistä käsin viisi Brewsteriä lensi suojaamaan saatueita. Sataman vaurioitumisen ja uponneiden laivojen takia lastin purku oli hyvin hankalaa, ja tykistön myöhästyminen vaaransi koko operaation onnistumisen.

Viimeisenä maihinnousupäivänä paikalle saatiin myös laivastoa, kun komentajakapteeni **H. J. Jääsalon** johtamat tykkiveneet *Uusimaa* ja *Hämeenmaa* sekä kaksi vartiomoottorivenettä saapuivat paikalle. Osasto hoiti sataman ilmatorjuntaa, ja kävi tulitaiteluita myös Laivaniemen saksalaisen tykkipatterin kanssa.

Tornion maihinnousu oli Neuvostoliiton sanelema suurvaltapoliittinen pakko. Ilman onnistunutta maihinnousua ja verisiä Tornion-Kemin taisteluja Neuvostoliitto olisi voinut tulkita Suomen haluttomaksi taistelemaan entistä aseveljeä vastaan. Tämä olisi ollut hyvä syy Suomen miehitykselle ja liittämiseksi Baltian maiden tapaan neuvostotasavallaksi. 🚢



RAHTILAIVAN KOKIN ARKI **elää laivan ja reitin mukaan**

Pitkällä urallaan on kokkistaju Kai Mattilalla ollut allaan monta laivaa, reittiä ja merta.
Laivan messiin ovat heijastuneet myös merenkulun muutokset.

TEKSTI SIRPA SUTINEN KUVAT TIMO VÄÄNÄNEN, KAI MATTILAN ARKISTO JA SHUTTERSTOCK

Kokkistueritti Kai Mattila on juuri palannut kotiin Pohjanmeren ja Pohjois-Atlantin syyskeleistä. Työmaa on viime ajat keikkunut Tanskan Hirtshallsista Färsearille, sieltä Islantiin, ja takaisin samaa reittiä. Viikon mittaisella reissullaan Godby Shippingin M/s Mistral kuljettaa saarille monenlaista rahtia. Palatessa on rahtina useimmiten tuoretta kalaa Euroopan markkinoille.

Suurimman osan liki 40 vuoden mittaisesta urastaan Mattila on tehnyt rahtilaivoilla. Ensimmäiset kymmenen vuotta kuuluivat messikallena, sitten kokkina ja kokkistujuna. Alkutaipaleelle osui muutama pienempi matkustaja-aluskin. M/s Kristiina Reginan ja 1990-luvun alussa liikennöintinsä suomalaisena aluksena aloittaneen M/s Tallinkin hän luonnehtii pieniksi.

– Isoissa matkustajalaivoissa en ole ollut. Finnlinesin Finnclipperissä kulki nelisen sataa matkustajaa.

Isolle porukalle voi joutua kokkaamaan myös pienemmillä aluksilla.

– Yksi talvi kului jäänmurtajallakin. Se oli kyllä maailman paras työpaikka, nauraa Mattila ja selittää kuinka M/s Urho seisoi koko talven Helsingissä. Kokilla riitti töitä, koska maaorganisaatiokin kävi laivalla lounaalla. Messissä saattoi pistäytyä jopa 150 ruokailijaa.

Rahtilaivoissa on kokin ruokittava tavallisesti maksimissaan 15 hengen miehistö.

– Nesteen Temperassa oli henkilökuntaa yli 20.

Mattila pohtii käyneensä läpi liki kaikki merenkulun vaihtoehdot risteilyaluksesta tankkeriin.

Suurimman osan liki 40 vuoden mittaisesta urastaan Mattila on tehnyt rahtilaivoilla.



Itämereltä Atlantille

Monenlaisilla reiteillääkin ovat työmaat seilanneet: Itämereltä Pohjanmerelle ja Välimerelle, Atlantilta Karibianmerelle.

– Onneksi ei ole tarvinnut paljon Afrikassa pyöriä.

Ensimmäisen reissunsa vuonna 1983 hän kuitenkin teki juuri Afrikkaan.

– ESL:n Pasila ajoi Algeriaan, lastina oli kreosiittipölkkyjä.

Merille lähtö on hyvin muistissa.

– Ajoin polkupyörällä Haminan hiilisatamaan. Taisin olla 17-vuotias, kun aloitin messikallena.

Ensimmäinen työpäivä osui jouluaattoon.

– Vanhempi talousapulainen pisti minut heti luuttuamaan messin lattiaa. Kolvipoika ei uskaltanut panna hanttiin. Sitten tuli stuju, joka ihmetteli, että onpa ahkera kaveri. Tunnustin, että en minä muuten, mutta kun pakotettiin.

Mattila oli ennen lähtöä suorittanut kahdeksan kuukauden mittaisen laivahuoltajan tutkinnon.

Hierarkian murroksissa

Mieleen tulee ensimmäiseltä laivalta moottorimies, joka kieltäytyi syömästä jouluateriaa, koska aterialla oli katettu päällystämöksiin.

– Hän söi sardiineja miehistömessissä. Silloin ymmärsin, että erikoisessa ihmisryhmässä ollaan.

Laivahierarkian murros ja alusten miehistön vähentäminen osuivat Mattilan uran alkutaipaleelle.

– Kun salonkiville ja päällystön messikalle jätettiin miehistöstä pois, joutuivat kapteeni ja konepäällikkö tulemaan alas messiin syömään. Se tuntui hankalalta kapteenista, joka oli tottunut syömään salongissa.

Myöhemmin päällystö ja miehistömessien yhdistämisellä oli koomisia seurauksia.

– Kun ruoka-aika alkoi viideltä, oli messit tyhjä jo viisi yli viisi. Kaikki söi helkutin nopeasti ja lähti.

Monikansallisen miehistön tulosta Matlilla on ikäviäkin muistoja.



Kokkistaja Kai Mattilan keittiössä on puhtaus puoli ruokaa. M/s Mistralilla Mattila ehti kokata puolisen vuotta. Nyt laiva ja varustamo ovat vaihtumassa. Edessä on uusi pesti ESL:n M/s Arkadialla.

– Kaksi kertaa olen saanut potkut, kun suomalaiseen laivaan tuli filippiiniläinen kokki.

Nykyisin hän luonnehtii homman sujuvan varsin hyvin. Muutoksiin totutaan ajan myötä.

– Suomalaiset ovat olleet sopeutuvia. Suomalaisella laivalla kapteenille uskaltaa sanoa mielipiteensä, eikä tarvitse pokkuroida.

Riisikeittimestä vakiovaruste

Kokkistujan arki vaihtelee laivan ja reitin mukaan. Kansainvälisyys on tuonut laivan keittiöönkin uusia tuulia. Kulttuurit kohtaavat myös messissä.

– Nyt Mistralilla yksi filippiiniläisistä kansimiehistä kokkaa filippiiniläisille miehistön jäsenille. Saa sitä muutkin syödä.

Riisikeittimestä on tullut vakiovaruste laivan keittiössä. Muutaman vuoden seilaus eksoottisilla vesillä Karibialla toi





M/S Mistralin miehistön pelastusveneharjoitukset Torshavnin satamassa Färsaarilla.

Muistoja lämpimien vesien reiteiltä vuosien takaa.

arkeen uusia tuulia. Karibian pienten saarten välillä rahtia kuljettavan suomalaisen laivan miehistön vaihto tapahtui useimmiten Saint Martinin saarella. Kauppareissulla kokkistaju kävi Puerto Ricossa, San Juanissa itse ostamassa elintarvikkeet.

– Karibialla käytiin ennen koronaa itse kerran viikossa kaupassa.

Pakettiautollinen evästä muuttui Karibian auringon alla pääosin perinteiseksi suomalaiseksi ruuaksi.

– Sitä kuvittelee, että siellä olisi aina löytynyt erikoisia hedelmiä. Ihan sitä se ei ollut.

Ruokapöytään saattoi kuitenkin nousta myös meren hedelmiä. Karibianmerestä miehistö kalasti pilkkimällä tai sopivalla keillä siimaa laivan perässä vetäen.

– Mahimahia ja blue marlinia grillattiin sitten kannella.

Mattila korostaa, että tavallisia hedelmiä on laivalla aina tarjolla.

– Eksoottisempiakin, jos sattuu saamaan. Aamulla laitan aina hedelmiä tarjolle, niitä syödään hyvin. Teen aamuisin myös smoothieta ja se uppoaa. Mutta tietyt ihmiset kun lähtee laivalta, niin hedelmät jäävät tarjoiluastiaan. Yritän aina patistaa niiden syöntiin.

Karibian varjainen puoli

Töitä on riittänyt Suomen lipun alla seilavissa laivoissa, muutamaa Amerikan linjan reissua lukuun ottamatta.

– Kolme kertaa olin Bahaman lipun alla, muuten aina suomalaisissa laivoissa.

Karibialla Mattila seilasi kuitenkin suomalaisen varustamon palkkalistoilla. Siellä saattoi muutamilla saarilla ennen koronaa tutustua hetkittäin jopa paikalliseen rantaelämään.

– Lämpöhän on mukava asia.

Korona-aikana ei maihin päässyt laivalta lainkaan. Karibia ei rahtilaivan miehistölle näyttäydä matkailuesitteiden romanttisena kohteena. Mattila myöntää, että rahtilaivalta näkee usein myös kunkin paikan varjopuolet. Kun Godby Shippingin M/s Midas liikennöi

Floridan ja Haitin väliä, oli haitilainen satama aivan kiinni köyhän Saint Marcin kaupungin keskustaa. Ranta oli täytynyt jättees-
tä ja saaren asukkaiden kurjuus oli aivan silmien edessä.

– Sataman lähellä pysähtyneeseen keltaiseen koulubussiinkin näytti kiipeävän vain rottia.

Laivakeittiön perinteiden vaali

Työssään Mattila tunnustaa vaalivansa kotimaisen laivakeittiön perinteitä. Kalaa kerran viikossa. Pihvipäivä on viikonloppuna ja hernerokkaa torstaina.

–Teen kyllä hernekeitolle vaihtoehdoksi kasvissosekeiton. Se kuluu usein paremmin. Eikä Karibialla aina herneitä saanutkaan, hän myöntää.

Hävikki ei Mattilan keittiössä ole ongelma.

– Kaikki ruoka menee. Olen perinteinen ruokakokki. Päivän lihakastike voi maistua jollekin vielä illalla. Yölläkin on aina joku nälkäinen, kun yöllä käydään satamissa ja ollaan töissä.

Omalla työllään hän näkee voivansa helpottaa hektisellä linjalla miehistön lepoaikojen täyttymistä. Ruokaa on tarjolla vahtivuorot huomioiden. Aamiaiselle ei tarvitse

Laivan satamavisiittien aikana ei nykyisin usein ehdi käymään maissa.





Kuva 1990-luvun alusta, kun nuori Kai Mattila työskenteli silloin vielä Suomen lipun alla seilaavan M/s Tallinkin keittiössä.

herätä, kun aamuöisen vahdin loputtua on messissä voinut tankata.

– Katson henkilökunnan etua, enkä omia työaikoja.

Islannissa tulivuoren juurella

Laivan satamavisiittien aikana ei nykyisin usein ehdi käymään maissa.

– Mukava on välillä päästä kovalle maalle, varsinkin tällä viimeisellä välillä, kun tuulee aina. Me sanotaan sitä vähäunisten laivaksi, kun torppa on keulassa. Keinunta ei haittaa, mutta kun torppa hakkaa valtaviin aaltoihin niin meteli herättää juuri kun on nukahtanut.

Satamassaoloajat ovat koko Mattilan meriuran ajan olleet lyhyitä.

– Ei näissä kauaa vanheta. Jos aamulla tullaan, niin illalla lähdetään. Nykyisellä laivalla maihin pääsee joskus muutamaksi tunniksi. Färseillä olen käynyt pyöräilemässä. Islannissa käytiin porukalla, laivan autolla katsomassa toimivaa tulivuorta. Tykkään ottaa kuvia itselle muistoksi ja kavereille somepäivityksiin.

Jenkkiautolla vapaa-ajalla

Kotona vapaalla tärkein harrastus ovat jenkki-autot. Nykyinen Chevrolet Nova farmari on vuosimallia 1964.



Kuvausreissulta Islannissa toimivan tulivuoren juurelle tallentui kameraan tuliperäisen maan karua maisemaa.



Färsearten vihertävät, mutta karut tuliperäiset vuoret ja tupa mäen huipulla.



Vapaalla kesäaikaan Kai Mattilan aikaa vie jenkki-auto Chevrolet Nova farmari vuosimallia 1964.

GODBY SHIPPING



Karibian saarten välisellä reitillä saattoi Mattila ehtiä maihin muutamaksi tunniksi. Kuvia rannan maisemista hän otti itselle muistoksi ja kavereille somepäivityksiin.

– Sen kanssa käyn harrastajatapaamisissa ja aika kuluu autoa laitellessa. Ei tarvi kuppilassa istua, kun auto vie ajan.

Harrastukseksi asti on Mattilalla päässyt myös muutamien asioiden keräily.

– Zippo-sytyttimiä aloin keräillä, kun olin Amerikan linjalla, Finnlinesin laivalla Bahaman lipun alla. Nyt niitä on 160.

Mattilan kodin hyllyissä Haminassa on myös mittava kokoelma suomalaista taidesiaseita.

– Kotona ollessa on mukava, kun voi viettää aikaa lasten kanssa.

Koulun jälkeen on 13-vuotiaalle pojalle ja 15-vuotiaalle tyttarelle usein tarjolla ammatilaiskokin pyöräyttämä välipala.

Kunnostakin on pidettävä huolta niin kottioissa kuin laivan päällä.

– Kun osallistuin Formareen, aloin kävellä. Karibiaalla pidin huolta kunnosta kävelemällä laivan kannella, kun ei maihin päässyt koronan takia. Kävelin yli kymmenen kilometriä päivässä. Joku vuosi laskin kävelleen 5 005 kilometriä.

Puhtaus on puoli ruokaa

Rahtilaivalla työskentely on kokkistujulle itsenäistä hommaa. Yksinäistäkin voisi joku sanoa.

– Osaan olla omineenkin. Vapaalla vetäydyn hyttiin. Se on arvokasta omaa aikaa. Nyt on aika hyvät netit ja Suomen televisiokin näkyy usein. Eikä vapaata monta tuntia päivässä olekaan, pari kolme tuntia.

Arkea M/s Mistralilla ovat määritelleet Pohjois-Atlantin kelit.

– Jos illalla säät sallii, käyn suihkussa ja alan tehdä untta. Työt alkaa aamulla kuudelta, mutta viideltä laitan kahvia itselleni ja puurovedet kiehumään. Päiväruuan jälkeen on tunti vapaata ja illalla seitsemältä loppuu työt. Kymmeneltä nukkumaan.

Mattilan katsellessa pitkää uraansa taakse päin tulee mieleen monta tarinaa, mutta pääosin työn arkea ja laivoilla kohdattuja ihmisiä.

– Kaikenlaista sukankuluttajaa aasta ööhön on nähty. Tämä on ollut yhden ihmisen työelämä. Joku tekee omansa maissa, minä merellä. En ole koskaan myöhästynyt, enkä saanut varoituksia. Siisteys on aina ollut tärkeää. Puhtaus on puoli ruokaa. Aina toivoo, että vaihtopari olisi samoilla linjoilla.

Kai Mattila on vaalinut merimiesperintettä pitkin uraansa myös ihollaan. Tatuointeja on paljon.

– Ensimmäisen otin jo eka reissulla.

Siitä alkaen on mukana kulkeva taidekoelma täydentynt vähitellen. 🦋

Karibianmerellä M/S Midaksen miehistöllä oli tapana kalastaa, kun kelit sen sallivat reitillä Floridasta Haitille. Blue marlin nousi merestä Kuuban rannikolta, missä saattoi hyvällä säällä vetää kalastussiimaa laivan ajaessa hitaasti. Kaksimetrisestä vonkaleesta Mattila valmisti miehistölle grilliaterian.

VALVOVAN SILMÄN ALLA

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Viime työjakson aikana laivalle tuli ryhmä virallisen näköistä porukkaa ja joku sanoi, että menossa on MLC-tarkastus. Mikä se on ja kuka sen tekee? Tehdäänkö laivalle muitakin tarkastusvierailuja säännöllisesti ja kenen toimesta?

LAKIMIES: MLC-tarkastuksella tarkoitetaan ILO:n merityöleissopimuksen mukaista työsuhteen ja työnteon ehtojen, aluksen työskentely- ja asumisolosuhteiden ja merityötä koskevien asiakirjojen (mm. pätevyudet, työ sopimukset, lääkärintodistukset, työaikakirjanpito, palkanmaksu, vakuudet) tarkastusta. Kirjainyhdistelmä muodostuu merityöleissopimuksen englannin kielisestä nimestä Maritime Labour Convention. Tarkastuksen tekevät aluksen lippuvaltion toimivaltaiset viranomaiset. Jos ja kun alus läpäisee tarkastuksen, sille myönnetään nk. MLC-sertifikaatti todistukseksi siitä, että työsuhte- ja työnteokoasiat ja asumisolot aluksella ovat merityöleissopimuksen määräysten mukaisia ja että varustamo täyttää työnantajalle merityöleissopimuksessa asetetut velvoitteet.

Merityösertifikaatista ja sitä koskevista tarkastuksista säädetään laissa laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella (395/2012) ja laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009). Sertifikaatti on voimassa enintään viisi vuotta. Viiden vuoden voimassaolon aikana tehdään ainakin yksi välitarkastus vähintään kaksi tai enintään kolme vuotta ennen sitä vuosipäivää, jolloin merityösertifikaatin voimassaoloaika päättyy.

Suomessa merityösertifikaattia koskevaan menettelyyn osallistuu kaksi eri viranomaista. Varustamon on haettava kirjallisesti tarkastusta työsuojeluviranomaisilta hyvissä ajoin eli kuukautta ennen toivottua tarkastusajankohtaa. Tarkastuksen tekevät sosiaali- ja terveysministeriön alaisen aluehallintoviraston (AVI) merenkuluntarkastajat. AVI antaa noin kuukauden kuluessa tarkastuksesta lausunnon liikenne- ja viestintäministeriön alaiselle Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom), joka tekee asiassa lopullisen päätöksen. Lausunto on puoltava, jos työsuojeluviranomainen ei toteuta estettä merityösertifikaatin myöntämiselle työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Traficomille varustamo laatii ja toimittaa laivanisännän ilmoituksen (nk. DMLC-II) siitä, miten aluksella on sovellettu ja toteutettu käytännössä sitä suomalaista lainsäädäntöä (esimerkiksi merityöso-

pimuslakia, merityöaikalakia tai ruokahuoltoa koskevaa asetusta), joka sisältää ja perustuu kansainvälisen merityöleissopimuksen määräyksiin. Lisäksi sertifikaatin myöntäminen edellyttää vielä myös aluksen päällikön lausuntoa, jossa todetaan, että aluksen miehistys ja laivaväen pätevyudet ovat niitä koskevien säädösten ja määräysten mukaiset. Kun kaikki nämä asiakirjat, AVI:n puoltava lausunto mukaan lukien, on hyväksytty ja vahvistettu, voi Traficom myöntää alukselle MLC-sertifikaatin.

MLC-yleissopimuksessa on määräyksiä myös toisesta tarkastusmuodosta; satamavaltiotarkastuksesta (nk. PSC-tarkastus). Alus voidaan tarkastaa paikallisten toimivaltaisten viranomaisten toimesta missä tahansa satamassa, jossa alus vierailee. Esimerkiksi ruotsalaiset merenkulun tarkastajat voivat tehdä suomalaiseen alukseen PSC-tarkastuksen, kun alus on kiinnitettyä Tukholman sataman laituriin. Vastaavasti missä tahansa Suomen satamassa suomalaiset viranomaiset voivat tarkastaa minkä tahansa aluksen, joka purjehtii sellaisen valtion lipun alla, joka on hyväksynyt MLC-sopimuksen osaksi lainsäädäntöään. Satamavaltiotarkastuksessa selvitetään, onko aluksessa voimassa oleva MLC-sertifikaatti ja toteutetaanko ja toimitaanko aluksella sen ehtojen mukaisesti käytännössä. Jos näin ei tapahdu, satamavaltion viranomaiset voivat estää aluksen lähdön satamasta niin pitkään, kunnes epäkohdat on korjattu.

Toki aluksilla tehdään muitakin tarkastuksia, jotka liittyvät esimerkiksi aluksen meri- ja liikennealuekelpoisuuteen, turvallisuuteen ja työsuojeluun. Luokitustulos ja vakuutusyhtiöt tekevät säännöllisesti aluksen luokan vaatimia katsastuskäyntejä. Työterveyshuollon edustajat tekevät mm. työergonomiaa koskevan työpaikkaselvityksen joka viides vuosi. Laiva-apteenin tarkastaa proviisori vuoden välein. Työsuojeluviranomaiset tekevät aluksille tarkastuksia lisäksi myös aina tarvittaessa eli esimerkiksi saatuaan työturvallisuuslaissa tarkoitettun tai merityösopimuslain valitusmenettelyyn kuuluvan ilmoituksen aluksella vallitsevasta epäkohdasta miehistön jäseneltä.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

Gasumin johtaja Jacob Granqvist: ”Merenkulun on siivottava jälkensä”

Merenkulku aiheuttaa 2,5 prosenttia koko maailman kasvihuonekaasupäästöistä. Osaratkaisuna on LNG, joka vähentää meriliikenteessä hiilidioksidipäästöjä ainakin 20 prosenttia raskaisiin polttoöljyihin verrattuna. – Merenkulun on siivottava jälkensä, ja siihen tehtävään LNG istuu hyvin, Gasumin meriliikenteen liiketoiminnanjohtaja Jacob Granqvist sanoo.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH, ESL SHIPPING, SAANA LAMMINSIVU, GASGRID

Valtioyhtiö Gasumin LNG-terminaalissa Meri-Porissa on hiljaista. Laivan purkauksessa käytetyt lastausvarret, jättimäinen varastosäiliö, höyrystinyksikkö sekä rekkalastauspaikat odottavat lastia, mutta nesteytettyä maakaasua eli LNG:tä tuovaa alusta ei näy horisontissa.

Ei näy huomenna, eikä edes ensi viikollakaan.

– LNG tulee tänne laivoillamme Norjasta, Keski-Euroopasta ja Venäjältä kerran tai pari kuukaudessa laivan koosta riippuen. Täältä se lähtee höyrystettynä ja pääosin säiliöautoilla ympäri Suomea, Tahkoluodon LNG-terminaalin päällikkö **Marko Toivonen** sanoo.

Gasum päätti rakentaa Suomen ensimmäisen LNG-terminaalin Tahkoluodon kemikaalisatamaan vuonna 2014. Porin päättäjät riemastuivat ja puhuivat jopa kaupunkiin osuneesta lottovoitosta. Onnen pökerryttämä kaupunginjohto uskoi terminaalin hyödyttävän koko Satakunnan teollisuutta.

Suomessa on useita LNG:tä käyttäviä aluksia: mm. Viking Linen M/s Viking Grace ja M/s Viking Glory, Wasalinen M/s Aurora Botnia, Arctian LNG-jäänmurtaja Polaris ja merivartioston vartiolaiva Turva. ESL Shippingin M/s Viikki ja M/s Haaga ovat myös LNG-käyttöisiä, kuten myös Bore-varustamon uudisrakennus M/s Bore Way.





– Tahkoluodon LNG:n varastointisäiliö on 35 metriä korkea, sen halkaisija on 42 metriä ja säilöön voi varastoida 30 000 m³:a eli 15 tonnia nesteytettyä maakaasua, terminaalipäällikkö Marko Toivonen sanoo.

– Pori sai apua muulta Suomelta ja EU:lta. Nyt me alamme taas kannattaa muuta maata, Porin apulaiskaupunginjohtaja **Kari Hannus** vakuutti.

Onnen huipentuma koettiin heinäkuussa 2016, kun satamaan saapui ensimmäinen nesteytetty maakaasua kuljettanut laiva. Sitä ennen oltiin jo rakennettu kaasutermiinalista 12 kilometrin pituinen putki Venatorin pigmenttitehtaalle Kaanaan teollisuusalueelle.

Tammikuuisena pakkasyönä vuonna 2017 kaikki romuttui. Pääasiakas Venator paloi, ja LNG-putkelle asetetut suuret toiveet haihtuivat samalla savuna ilmaan.

– Se oli iso kolaus meille. Meillä on putken päässä Venatorin tehdasalueella pari asiakasta jäljellä. Parhaillaan Venatorin alueelle suunnitellaan suuria hankkeita. Jos tarvetta tulee, meiltä lähtee tunnin sisällä sinne niin paljon kaasua kuin putki vetää, Marko Toivonen sanoo.

Tahkoluodon lisäksi Gasumilla on LNG-termiinali Torniossa. Näistä terminaleista LNG jaetaan pääosin teollisuuden ja meriliikenteen tarpeisiin. Yhtiö pitää omana tietonaan niin terminaalien tuontiluvut kuin LNG-laivojen satamakäyntien määrät.

– Emme julkaisen yksittäisen terminaalin lukuja emmekä myöskään tietoja LNG:n tuontimääristä, koska olemme kilpailutilanteessa markkinoilla. Työntekijöitä Tahkoluodon terminaalilla on neljä, Gasumin viestintä- ja vastuullisuusjohtaja **Olga Väisänen** sanoo.

Energiateollisuus ry:n mukaan Suomeen tuotiin LNG:tä 176 000 tonnia vuonna 2020. Määrästä suurin osa, 137 000 tonnia, tuotiin Venäjältä.

Pientä valoa Tahkoluodon syksyn hämärään tuo terminaalin pihamaalla oleva 50 metrin korkuinen soihtu, jonka päässä liekki leimuaa väliin suurempana, väliin pienempänä. >>

LNG huolestuttaa ilmastoväkeä

Vaikka LNG:n puhtautta korostetaan, se on kuitenkin fossiilinen polttoaine. Kansainvälinen The Economist -lehti kirjoittaa ilmastoväen suuresta huolesta, joka koskee LNG:n yhä lisääntyvää käyttöä.

”Heidän mukaansa vähäpäästöinen tai päästötön tulevaisuus ei toteudu vain vähentämällä fossiilisten polttoaineiden käyttöä nykyisessä infrastruktuurissa vaan tarvitaan järjestelmätason muutosta ja infrastruktuurin korvaamista kokonaan” (The Economist Maailma 1.2022).

Gasumin meriliikenteen liiketoimenjohtaja Jacob Granqvist ei jaa ilmastoväen huolta.

– On helppo tyrmätä asioita, mutta vastineeksi pitäisi esittää parempi ratkaisu. Sitä ilmasto-väellä ei ole. Sen sijaan on huomattu, että kun alus ajaa LNG:llä ja sen polttoaineen rikkipitoisuutta on vähennetty, se vaikuttaa positiivisesti kansanterveyteen suurten satamien läheisyydessä.

LNG:n tuonti Eurooppaan kasvoi 75 prosenttia heti Venäjän hyökkäyssodan jälkimainingeissa. Siitä suurin osa tuodaan laivoilla USA:sta, jossa nesteytetty maakaasua valmistetaan ekologisesti erittäin haitallisella särötysmenetelmällä.

Meriporilaiset ovat vuosikausia uskoneet, että soihdussa palaa ostajia vailla oleva kaasu.

– Venatorin tulipalon jälkeen jouduimme polttamaan kaasua paikan päällä jatkuvasti. Ohjaamme vieläkin lastaus-, purku- ja poikkeustilanteissa syntyvää nk. boil-off-kaasua soihtuun, mutta ei palaminen kovin suurta enää ole, terminaalipäällikkö Marko Toivonen vakuuttaa.

Sota hiljensi LNG:n kysynnän

Inkoossa puhaltua raikas merituuli pilvettömältä marraskuiselta taivaalta. Gasumin meriliikenteen liiketoimintajohtaja Jacob Granqvist päättää puolelta päivin etäpäivän teams-kokouksensa. Sitten on aika keskittyä viime aikoina hiipuneeseen LNG-bisnekseen.

– Tietysti LNG:n kysyntä on hiljentynyt. Sen hinta on Ukrainan sodan takia kohonnut jopa kymmenkertaiseksi. Niin teollisuus kuin kuljetusala hakevat halvempia vaihtoehtoja. Tämä heijastuu myös Tahkoluodon terminaalitoimintaan, Jacob Granqvist sanoo.

Toki Granqvist uskoo LNG:n tulevaisuuteen muutenkin kuin työnsä puolesta. Sodat päättyvät aikanaan, mutta ilmastomuutoksen etenemiselle ei näy loppua. Näillä näkymin merenkulun ainoa mahdollisuus merkittäviin päästövähennyksiin on vaihtaa raskas polttoöljy LNG:hen.

– Maailman laivaliikenne kuluttaa noin 300 miljoonaa tonnia öljyä vuodessa. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n tavoite on vähentää merenkulun päästöjä 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Jos saamme LNG:n avulla vähennettyä päästöjä 20 prosenttia, se on jo paljon.

LNG on nesteytettyä maakaasua, joka muodostuu, kun maakaasu nesteytetään miinus 162 asteiseksi. Se on kirkasta, väritöntä ja myrkytöntä nestettä. Nesteytys pienentää kaasun tilavuutta 600-kertaisesti. LNG:tä on helppo varastoida ja kuljettaa kaasuverkoston ulkopuolisiin kohteisiin.

Jacob Granqvist muistuttaa nyrkkisään-
nöstä, jonka mukaan 20 prosenttia kaikista maailman aluksista kuluttaa 80 prosenttia

Pieniä sähkölaivoja rakennetaan paljon, mutta tonnistojen perusteella LNG on selvässä johdossa.

kaikesta merenkulussa käytettävästä polttoaineesta. Tulevaisuus näyttää kuitenkin suhtkoht hyvältä.

– Kun saamme öljyllä ajavat isot risteilijät ja tankkerit käyttämään LNG:tä, niin se vähentäisi paljon enemmän päästöjä kuin se, että koko Suomi ajaisi sähköautoilla, Granqvist laskee.

Gasumin LNG-laivastoon kuuluu viisi aikarahdattua laivaa. Ruotsin lipun alla seilaa-
vat *Coralius* ja *Seagas*, Hollannin lipun ajavat *Coral Energy* and *Coral Energice* sekä Kyproksen lippu alla *Kairos*.

”Emme rakenna uusia terminaleja”

Euroopan suurten satamien ympärillä on viime kuukausina ollut vilskettä. Marraskuussa Euroopan rannikoilla odotti kymmeniä laivoja täydessä LNG-lastissa. Yksi syy LNG-laivojen jonoille oli kaasutusterminalinen puute.

– Toinen syy jonoihin on, että Euroopassa LNG:stä saa paremman hinnan kuin esimerkiksi Aasiassa. Tilanne ratkeaa Keski-Euroopassa nopeasti kylmän sään myötä, jolloin laivat pääsisivät tyhjentämään lastinsa terminaleihin, Jacob Granqvist perustelee.

LNG tulee Suomeen laivakuljetuksilla, koska maassamme ei ole omaa maakaasun tuotantoa. Vaikka LNG:n käytön ennustetaan lisääntyvän reippaasti niin teollisuudessa kuin merikuljetuksissa, Gasumilla ei ole aikeita rakentaa uusia LNG-terminaleja Suomeen.

– Tahkoluotoon ajavat 10 000–15 000 kuution leasing-aluksemme ovat pieniä LNG-laivoiksi. Inkoon amerikkalaisilta vuokrattu terminaalialus *Exemplar* on kymmenen kertaa suurempi eli noin 150 000 kuutiota, Inkoon LNG-terminaalialuksen päällikkönä aloittava Marko Toivonen sanoo.



– Tahkoluodon ja Tornion terminaaleilamme on tarpeeksi kapasiteettia hoitaa Suomen LNG-tarpeet, johtaja Jacob Granqvist vakuuttaa.

Gasumin tavoite Pohjoismaiden suurimpana LNG-toimijana on laajentaa meriliikenteen bisnestään Länsi-Eurooppaan. Yhtiö otti ison askeleen tavoitteen saavuttamiseksi syksyllä 2021, kun se bunkrasi LNG:tä ensi kertaa loistoristeilijään Le Havren satamassa Ranskassa.

Jacob Granqvistin mukaan se oli aivan tavallinen bunkraus, mutta se osoitti, että Gasum laajentaa bunkrausbisnestään Pohjoismaiden ulkopuolelle.

– Laivoistamme Kairos, Coralius ja Seagas ovat erikoistuneet bunkrausta varten. Tankkerit Coral Energy ja Coral Energice tuovat nesteytettyä maakaasua kotimaan terminaaleihimme. Asiat ovat nyt hyvin, mutta tarpeen mukaan lisäämme laivastoamme.

– Suomessa ei ole tällä hetkellä varustamoa, jolla olisi LNG-osaamista tankkialuksissa. Ne kyllä pystyvät ajamaan LNG:llä, mutta bunkrausta varten suomalaista vaihtoehtoa ei löydy. Seagasia omistamme, mutta sillä on ruotsalainen johto, miehistö ja Ruotsin lippu, Granqvist sanoo.

Jacob Granqvist muistuttaa, että tällä hetkellä uusista laivoista kolmasosa rakennetaan LNG-käyttöisinä. Määrä lienee jonkin verran suurempi kuin pisara meressä, kun maailman merillä kuitenkin seilaa noin 90 000 alusta.

– Pieniä sähkölaivoja rakennetaan paljon, mutta tonnistojen perusteella LNG on selvässä johdossa. Myös EU:n FuelEU Maritime -asetus lisää rajoitteita. Se edellyttää yhä enemmän vähäpäästöisiä polttoaineita ja tuo päästökaupan ja energiaveron merenkululle.

Gasumin merenkulun liiketoiminnanjohtaja Jacob Granqvist tiivistää viestinsä meriteollisuudelle:

– Omat jäljet on siivottava.

Kiusallista, kiusallista

Venäjän hyökkäyssota on ajanut Gasumin kiusalliseen tilanteeseen, kun valtioyhtiö on jatkanut LNG:n laivatoimituksia Venäjältä



– Myös laivanrakentajalle LNG on kannattava sijoitus. Kun he rakentavat LNG-käyttöisen laivan, he myös varmistavat, että heillä on alus, jonka arvo säilyy koko laivan iän, johtaja Jacob Granqvist sanoo. Kuvassa bunkrataan Bore-varustamon LNG-käyttöistä M/s Bore Way-alusta Rauman satamassa.

koko sodan ajan. Vaikka LNG ei ole EU-pakotteiden alainen, omistajaohjausministeri **Tytti Tuppurainen** vaati LNG:n tuonnin lopettamista Venäjältä.

Gasumin johtaja Jacob Granqvist myöntää tilanteen olevan kiusallinen, mutta sanoo yhtiön kunnioittavan voimassa olevaa sopimusta. Venäläisen kaasuyhtiö Gazpromin kanssa tehdyn sopimuksen pituutta Granqvist ei kommentoi.

– Sopimuksessa on ns. take or pay -pykälä, jonka mukaan meidän on maksettava, vaikka emme ottaisi kaasua vastaan. Rahaa liikkuisi yhtä paljon kuin nyt, mutta me emme saisi mitään vastineeksi. Venäjä sen sijaan voisi myydä molekyylit toiseen kertaan, Jacob Granqvist sanoo.

Gasum vakuutti huhtikuussa, että jos putkikaasun tuonti Venäjältä tulee häiriöitä, Porin terminaali on entistä tärkeämpi yhtiön kaasuntuonnille. Putkikaasun tuonti Venäjältä loppui toukokuussa, muuttuiko Porin terminaalin rooli, viestintä- ja vastuulisuusjohtaja Olga Väisänen?

– Ei oikeastaan. LNG menee eri asiakkaille kuin putkikaasu. Putkikaasua on toi-

mitettu toukokuusta eteenpäin asiakkaille Balticconnectorin kautta, Olga Väisänen sanoo.

Samalla kun Tahkoluodossa syksyn hämärä vaipuu pimeyteen, Marko Toivonen ilmoittaa jättävänsä seitsemän vuotta kestäneen terminaalipäällikön pestinsä ja aloittavansa Inkoon satamaan vuodenvaihteessa saapuvan Suomen ensimmäisen kelluvan LNG-terminaalialuksen päällikkönä.

– Tahkoluotoon ajavat 10 000–15 000 kuution leasing-aluksemme ovat aika pieniä LNG-laivoiksi. Inkoon amerikkalaisilta vuokrattu terminaalialus *Exemplar* on kymmenen kertaa suurempi eli noin 150 000 kuutiota. Sen tehtävä on syöttää LNG:tä Suomen kaasuverkkoon.

Operaattori **Pasi Kaunisto** kuuntelee pitkäaikaisen työtoverinsa ilmoitusta vakavin mielin.

– Mistähän saataisiin yhtä hyvä mies tilalle, Pasi Kaunisto pohtii.

Joulu lähestyy, joko Tahkoluotoon on nimetty uusi terminaalipäällikkö, johtaja Olga Väisänen?

– Ei ole nimetty. 



Kaupunkilossi Föri on suosittu. Kuljettajan kanssa puhelemaan tulevat ovat yleensä vanhempia herrasmiehiä.

Itsenäinen työ laivurilla Turussa Toispuol jokke, ja takas

Jani Söderberg opiskeli merikapteeniksi, mutta sijaisuus imaisi hänet merille vuosiksi kesken opiskelun. Nyt hän elää maaelämää ja ajaa Turun varmasti toimivaa kaupunkilossia Föriä, joka on Suomen vanhin toiminnassa oleva joukkoliikenneväline.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVAT ILKKA HEINO

Lossin ohjaajalla ei ole pakko olla merimieskoulutusta. Mutta tämänkertaisella kapteenilla **Jani Söderbergillä** on kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjat sekä kokemusta oikeasta merimiehen työstä.

– Sain opiskeluaikana sijaisuuden Ahvenanmaalaiselta Godby Shipping -varustamolta ja sille tielle jäin. Olin ensin täkkärinä [kansimiehenä] ja sitten moottorimiehenä yhteensä 6 vuotta, kertoo Söderberg.

Ulkomaanliikenteessä hän aloitti työt 2012, ja siirtyi maaelämään 2018, kun hänen

silloinen työlaiva, Miranda, myytiin. Föriä hän on ajanut reilu kaksi vuotta, ja asuu kihlattunsa kanssa Paraisilla.

Sähkön voimalla

Föri toimii sähköllä, sen akut ladataan yötauon aikana. Alunperin lossissa oli höyrykone, sitten se vaihdettiin dieselmoottoriksi 1955. Sähköön siirryttiin 2017.

Söderberg kehuu kahta sähkömoottoria käteviksi käyttää. Vajaan parin minuutin matka taittuu rutiinilla. Työtä tehdään

Föri on Turun maamerkki ja tärkeä osa kaupungin joukkoliikennettä.





Jani Söderbergillä on työkokemusta meriltä yli 6 vuotta. Pienenä hän haaveili kapteenin ammatista. Nyt hän on ajanut Föriä reilut kaksi vuotta.

kahdessa vuorossa talvisin klo 5.45–13.30 ja 13.30–21.15. Kesäisin aikataulu on 2 tuntia pitempi.

– Sähkämoottorit kiihtyvät hyvin. Eikä dieselmoottorien tuottamaa melua ja katkua ole, Söderberg sanoo.

Lautta liikennöi talvisin, jos jää on alle 30 senttimetriä paksu. Noin – 10 asteessa murtaja avaa Förielle väylän. Jos jää on paksumpi, Förin paikalle tehdään jäätie. Vuosituhannenvaihteen jälkeen jäätie on tehty Aurajokeen viisi kertaa, viimeksi vuonna 2018.

Mitkä ovat Förin kuljettajan työn parhaat puolet? Entä kurjimmat?

– Onhan tämä itsenäistä työtä, Söderberg toteaa.

– Kesällä ikävimpiä yllätyksiä tarjoavat huviveneilijät. Risteävä liikenne Aurajoessa on silloin aika vilkasta, ja meidän punainen valokolmio sekä päivämerkinä kaksi mustaa palloa päällekkäin viestittää, että olemme ohjauskyvytön alus.

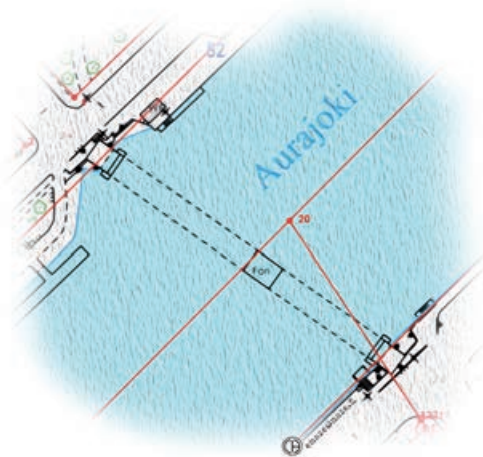
Hänen mukaansa läheltä piti -tilanteita on ollut, mutta törmäyksiltä on välttytty.

Kotona toinen merenkävijä

Jani Söderberg kokee Förin Turun maamerikiksi, ja siksi tärkeäksi osaksi kaupungin joukkoliikennettä. Vanhemmat herrasmiehet tulevat juttelemaan Förin kuljettajan kanssa, ja antavatpa he vähän neuvojakin.

Jani Söderberg on jo tottunut maaelämään, mutta onpa hänellä kotona toinen Merimies-Unionin jäsen.

– Kihlattu työskentelee Viking Glorylla kokkina, joten vielä merielämä koskettaa minuakin, sanoo Jani Söderberg. 🍷



Föri

- Valmistunut 1903
- Pituus 16.8 m ja leveys 5.7 m
- Matkan pituus "Tältä puol jokke tois pual jokke" on n. 78 m
- Matkan kesto n. 2 min
- Joen syvyys Förin kohdalla n. 5 m
- Kapasiteetti max 75 matkustajaa



Informatiivisia kylttejä turkulaisille ja muillekin Aurajoen ylittäjille.

JOULUPAKINA 2022

EI TIENNYT AIMO miltä maailma tulisi näyttämään, kun viime vuonna joulupakinaansa kirjoitti. Silloin oli suuri huoli siitä, että korona oli iskenyt pahasti Suomen merenkulkuun. Laivat seisoivat, meriväki oli töitä vailla. Ei ensimmäistäkään ulkomaista risteilyalus- ta ollut Suomen satamissa. Aimo kannusti merenkulkijoita mene- mään tarkastuksiin sekä rokotuksiin. Aimo halusi valaa toivoa tule- vaisuuteen ja arveli, ettei tämä korona ihan loputtomiin tulisi kestäämään. Tänä vuonna näyttää siltä, että pahin on siinä asiassa ohitse. Vuoden 2022 alussa oli jo pieniä toiveita, että vähitellen elämä alkaisi sujua kuten ennen. Mutta kuinkas sitten kävikään? Hii-O-Hoi! sanoo herra Myrkkä.

Tapahtui jotain sellaista, mitä Aimo ei olisi ikinä uskonut. Naa- puri keksi huikeita juttuja, joiden väittämiin ei täyspäinen ihminen uskonut. Vailla todellista syytä sotilaat lähetettiin erilaisin verukkein hyökkäämään naapuriin vailla järkevää syytä. Juuri kun kaikki oli näyttänyt Suomen merenkulun tulevaisuudessa hieman paremmal- ta, moni asia pysähtyi kuin seinään. Ensimmäiset polttoaineiden hinnat, mutta pahempaa oli tulossa. Muu Eurooppa asetti pakot- teita Venäjälle ja tämä oli kova isku maamme merenkululle.

Liikenne Saimaan kanavalla loppui ennen kuin se edes pääsi kunnolla alkamaan. Venäjä oli kieltänyt lentoliikenteen maan ilma- tilassa, joten arveltiin – ihan oikein – että laivaliikenne Saimaan kanavalla oli tullut erittäin riskialttiiksi. Katsottiin viisaimmaksi lo- pettaa liikennöinti Venäjän puolella ja se lopetti laivaliikenteen tyys- tin. Ei enää uskallettu ajaa kanavalla, sillä oli täysin arvaamatonta, mitä eräs herra Kremlissä voisi päättää ja toteuttaa vaikkapa laivo- jen takavarikon tai muuta haittaa. Näin jäivät useat alukset ilman rahtia eikä miehistölle ollut töitä. Ainoa lohtu oli se, että Saimaalla mentiin vuosikymmeniä taaksepäin ja vanha tukkilauttojen hinaus- meininki sai osoittaa, että kyllä se edelleen toimii. Vaan varsin ikävää Saimaan kanavan sulkeminen oli, sillä onpa Aimo jossain elämän- sä vaiheessa kyseistä kanavaa seilannut muutaman kerran. Onnek- si muistoja ei noista ajoista saa unohtumaan.

Laivamatkailu Helsingin kautta Pietariin loppui rysäyksellä eivät- kä sinne purjehtineet enää venäläislaivat, mutta pois jäivät myös

ulkolaiset suuret risteilyalukset. Ja kävi myös niin, etteivät kaikki uskaltaneet tulla edes Suomeen. Taisimme monen varustamon mie- lestä olla liian lähellä Venäjää. Hii-O-Hoi! sanoo Myrkkä.

Vaikka käynnissä oli kauhistuttava hyökkäyssota, eivät ukraina- laiset antaneetkaan niin helposti periksi kuin hyökkääjä oli luullut. Maa sai apua muulta Euroopalta ja taisteli kunniakkaasti. Vaikka sota riehui Euroopassa – jossa rauha oli vallinnut peräti 77 vuotta – huomasi Aimo jotain positiivista tapahtuvan kevään koittaessa. Enää ei seilattu Venäjälle, eikä Helsingin telakalla tehty uutta jään- särkeijää, mutta kesän korvilla Aimon mieltä lämmitti, kun hän näki ensimmäisen suuren risteilylaivan M/s Mein Shiff 5:n tulleen Her- nesaareen, jossa Siljan paatit olivat maanneet ja niihin oli tehty huoltotöitä. Sitten alkoi tulla muitakin suuria aluksia ja sinivalkoiset tutut laivat olivat tulleet Olympialaituriin ja toisella puolella sata- ma-allasta olivat punavalkoiset laivat kuin silloin ennen. Yksi niistä, *M/s Viking Isabelle*, on majoittanut pakolaisia Tallinnan satamassa viime syksystä alkaen, joka on Aimon mielestä todella erinomainen asia. Ja Aimo on myös kuullut, että eräs suomalainen varustamo teki historiaa kuljettamalla ensimmäisiä viljalasteja Ukrainasta ul- komaille. Todella arvostettava juttu. Niinpä niin.

Ei ole Aimo eilisen teeren poikia, mutta vaikka historia on kirk- kaana mielessä, ei Aimo voi olla ajattelematta, että miten tällainen on mahdollista nykymaailmassa. Tässä kohdassa ei Aimo halua ot- taä esille mitään esimerkkejä takavuosien historiasta, mutta pohti- koot kukin sitä mielessään. Vaan koskaan ei saisi vaipua masennuk- seen, esimerkkejä on, että kun oikein yrittää ja toivoo, niin joskus aurinko paistaa pilven takaa ja tekee sille hopeareunuksen.

Näin Aimo Myrkkä haluaa toivottaa merenkulkijoille voimaa ja uskoa tulevaisuuteen. Pitämällä yhtä ja luottamalla siihen, että kai- ken on loputtava joskus, me selviämme. Hii-O-Hoi! sanoo Aimo Myrkkä ja toivottaa puolestaan hyvää joulua sekä onnellista uutta vuotta kaikille ovatko he sitten merillä tai maissa.

Aimo Myrkkä
Maissa



Tiedote

työttömyyskassan aukioloajoista ja päivärahan hakemisesta ennen vuodenvaihdetta

Kuljetusalan Työttömyyskassa sulautuu Avoimeen työttömyyskassaan, A-kassaan 1.1.2023.

Kuljetusalan Työttömyyskassan jäsenten maksatusjärjestelmään tallennetut tiedot sekä jäsenrekisteritiedot tullaan siirtämään osaksi A-kassan tietojärjestelmää joulukuun kahden viimeisen viikon aikana.

Tietojen siirrosta aiheutuu käyttökatko kassan käsittelyjärjestelmään, jonka takia mahdollisuus hakea Netan kautta etuutta sulkeutuvat 20.12.2022. Seuraavan kerran päivärahaa voi hakea A-kassan eAsiointin kautta 2.1.2023. Käyttökatkon aikana hakemuksia ei pystytä käsittelemään eikä päivärahoja makseta.

Kokonaan työttömien tai lomautettujen jäsenten 19.12.2022 jättämät jatkohakemukset pyritään käsittelemään ja päivärahat maksamaan ennen joulupyhiä, jos kassalla on hakemusten käsittelyyn tarvittavat tiedot. Työttömyyskassan puhelinpalvelu on avoinna 23.12.2022 asti.

A-kassan palvelu avautuu 2.1.2023 kello 10:00. Tällöin jäsenet voivat lähettää kassalle viestejä e-asiointin kautta ja olla kassaan yhteydessä puhelimitse.

Pahoittelemme järjestelmäkatkoksesta aiheutuvaa viivettä maksatuksessa.

A-KASSAN YHTEYSTIEDOT (2.1.2023 ALKAEN)

Avoin työttömyyskassa, A-kassa
PL 116
00531 Helsinki

KASSAN PUHELINPALVELU
020 690 455 (ma–pe 8.30–15.00)

VERKKOSIVUT
www.a-kassa.fi (eAsiointi)

Haluamme lämpimästi kiittää kaikkia jäseniämme ja toivottaa oikein hyvää joulua ja onnea vuodelle 2023!

Kuljetusalan Työttömyyskassa





SAANA LAMMINSIVU

Merimies-Unioni ja JHL vahvistavat neuvotteluvoimaansa Satamien ja vesiväylien unionilla

Suomen Merimies-Unioni SMU ja Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ovat perustaneet satama-alaa ja vesiväyliä koskevan neuvottelujärjestön, Satamien ja vesiväylien unionin. Sen tehtävänä on neuvotella lossien ja satama-alan työehtosopimukset. Työmarkkinatilanteen voimakas murros vaatii liitoilta entistä tiiviimpää yhteistyötä. Uusi unioni vahvistaa liittojen neuvotteluvoimaa.

Ammattiliitto JHL ja SMU ovat perustaneet satama-alalle ja vesiväylille neuvottelujärjestön, Satamien ja vesiväylien unionin. Jatkossa unioni neuvottelee satama-alan ja lossien työehtosopimukset. Sopimusaloilla työskentelee tällä hetkellä noin 500 henkilöä. Unionin ammattiliitoilla on yhdessä aloilla vahva järjestäytymisaste.

– Satamien ja vesiväylien unioni on vastauksemme vahvassa turbulenssissa ole-

vien alojen työmarkkinatilanteeseen. Yhteistyöllä ja koordinoinnilla vahvistamme neuvotteluvoimaamme, JHL:n ja unionin puheenjohtaja **Päivi Niemi-Laine** perustelee neuvottelujärjestön perustamista.

– Vuoden 2023 aikana unionin tavoitteena on neuvotella uudet yleissitovat työehtosopimukset sekä losseille että satama-alalle, sekä siirtää neneuvottelujärjestön nimiin viimeistään vanhojen sopimusten umpeutuessa, kertovat SMU:n puheenjohtaja **Kenneth Bondas** ja liittosihteeri, nyt

perustetun unionin varapuheenjohtaja **Sannaleena Kallio**.

Satama-alan työehtosopimus on muotoa 1+1 vuotta ja voimassa 31.3.2024 saakka. Sopimus voidaan kuitenkin irtisanoa, mikäli vuoden 2023 palkankorotuksista ei päästä sopuun. Satamien ja vesiväylien unionin on tarkoitus neuvotella jo vuoden 2023 korotuksista. Lossien työehtosopimus päättyi 31.3.2023 ja silloin unioni istuu neuvottelupöydän ääreen työnantajia edustavan palvelutyönantajat Paltan kanssa. 📍



LUE LAAJEMPI
JUTTU DIGINÄ:
Merimiesuutiset >
Hampurin satama

Kiinalainen Cosco sai jalansijan Hampurin satamasta

Toivottavasti Suomessa ei toisteta Saksan virheitä ja olla Kiinaan kallellaan: liittokansleri Olaf Scholtz myi Hampurin satamaterminaalin osittain Kiinalle ankarasta vastustuksesta huolimatta.

Saksan hallitus hyväksyi lokakuussa Hampurin satamaterminaalin osittaisen myynnin kiinalaiselle valtionyhtiölle **Coscolle**. Coscolle myytiin 24,9 prosentin osuus satamalogistiikkakonserni **HHLA:n** osakkeista.

– Vastineeksi panoksesta Cosco haluaa tehdä Container Terminal Tollerortista (CTT) ensisijaisen jälleenlaivauspisteen Euroopassa. Varustamoosuudet terminaaleissa ovat yleisiä globaalissa konttilogistiikassa. Cosco omistaa jo osakkeita kahdeksassa terminaaliin yksin Euroopassa, sanomalehti *Zeit* 26.10.2022 uutisoi kaupasta.

Saksan liittokansleri **Olaf Scholz** kannatti Hampurin satamaterminaalin osittaista myyntiä. Kauppa vastustivat aiemmin kuusi Scholzin hallituksen ministeriötä sekä Saksan turvallisuusviranomaiset, jotka vetosivat satamaterminaalin olevan kansallisesti kriittistä infrastruktuuria.

Kompromissi Coscon saapumisesta Hampurin satamalogistiikkakonsernin **HH-LA:n** konttiterminaaliin Tollerortiin aiheutti

Saksassa ja Hampurissa ankaraa kritiikkiä eri poliitikoilta ja Hampurin kaupungin päättäjiltä. Jopa tiedemiehet - vaativat liittokansleria perumaan konttiterminaalin myynnin Coscolle ja kirjoittivat liittokanslerille avoimen kirjeen, joka julkaistiin *Zeit*-**nomalehdessä 25.10.2022:**

Arvoisa kansleri,

"Olemme huolissamme HHLA:n suunnitelmista myydä Hampurin satamassa sijaitsevan Tollerortin konttiterminaalin osakkeet kiinalaiselle laivayhtiölle Coscolle. Voimme vain kii-reellisesti varoittaa sellaisesta sopimuksesta siksi, että välitämme sekä Hampurista että kiinalaisista ja vaikuttaa hallinnon käsiin, joka on tukahduttanut kansansa yhä armollisem-min viime vuosina. Kauppa on Hampurille ja Saksalle poliittinen riski, joka on paljon suu-remmpi kuin toivottu taloudellinen hyöty.

Suunniteltu kauppa sopii hyvin yhteen Kiinan muiden sijoitusten kanssa "Maritime Silk Roadiin", eli merten silkkitiehen, jotka eivät noudata puhtaasti taloudellista logiikkaa, vaan

ovat geopolittisesti motivoituneet. Kiina on systemaattisesti käyttänyt taloudellista vaikutus-valtaa poliittisen valtansa laajentamiseen. Pie-nemmät investoinnit muuttuivat kokonaisten satamien haltuunotoksi esimerkiksi Hamban-totassa (Sri Lankassa) ja Kreikan Pireuksessa. Viimeisenä, mutta ei vähäisimpänä, Liettuan tapaus osoittaa, että Kiinan kansantasavallan poliittinen johto ei karkaa yrittämästä huijata eurooppalaisia liittolaisia toisiaan vastaan."

**Cosco haluaa tehdä Tollerortin
terminaalista ensisijaisen
jälleenlaivauspisteen Euroopassa**

Cosco Group operoi maailman neljänneksi suurinta konttirahtiyhtiötä. Coscon alukset ovat käyneet Tollerortin terminaaliin yli 40 vuoden ajan. Vastineeksi panoksesta Cosco haluaa tehdä Container Terminal Tollerortista (CTT) ensisijaisen jälleenlaivauspisteen Euroopassa. Varustamoosuudet terminaaleissa ovat yleisiä globaalissa konttilogistiikassa. Cosco omistaa jo osakkeita kahdeksassa terminaaliin yksin Euroopassa. 🚢

Elsi Katainen: Parlamentti hyväksyi Suomen viennille elintärkeän talvimerenkulun erityisaseman

Euroopan parlamentti on hyväksynyt kantansa merenkulun päästövähennyksistä säättävään FuelEU Maritime -asetukseen 19.10.2022 Strasbourgin täysistunnossa äänin 451 puolesta, 137 vastaan (54 tyhjää). Parlamentti huomioi Suomen vientiteollisuudelle elintärkeän talvimerenkulun erityisaseman, kun jäsenmaat velvoitetaan viiden vuoden välein yhä tiukempiin merenkulun päästötalkoihin.

KUVA ELSI KATAISEN ARKISTO

-Kuukausien vaikuttamistyö tuotti erinomaisen lopputuloksen Suomelle, kun saimme parlamentin enemmistön ymmärtämään pohjoiset olosuhteet merenkulussa. Parlamentin linjaus on iso korjaus komission esitykseen, joka aiheuttaisi Suomen vientiteollisuudelle miljardilaskun. Näin kilpailukykyämme turvataan, kun merenkulkuala tulee kokemaan historian suurimman muutoksen, ryhmänsä neuvottelijana ase-

tuksessa toiminut Elsi Katainen (kesk./Renew Europe) iloitsee tuoreeltaan äänestystuloksen varmistuttua.

Meriliikenteen päästövähennyksiä tehdään EU:ssa siksi, että noin 98 prosenttia laivoista kulkee edelleen fossiililla polttoaineilla. FuelEU Maritime -asetus on merenkulkusektorin vihreän siirtymän kannalta mullistava, sillä se pyrkii edistämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä ja siten vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Parlamentti ehdottaa päästöjen laskemista jopa 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

– Olemme erittäin laajan mutta väistämättömän murroksen äärellä, jossa EU näyttää suuntaa koko maailmalle. Lainsäätäjien tehtävä on tarjota varustamoille, satamille ja koko merenkulkualalle vakaa ja selkeä näkymä sektorin tulevaisuuteen. Vain siten voi syntyä uusia innovaatioita ja uutta liiketoimintaa. Tarvitsemme käyttöön kaikki kestävät ratkaisut uusista vetypohjaisista polttoaineista nesteytettyyn biokaasuun ja uusiin tuulimekaniikkaa hyödyntäviin innovaatioihin, satamien maasähkövalmiutta unohtamatta, Katainen linjasi täysistunto-keskustelussa.

Suomi on riippuvainen merenkulusta viennin ja huoltovarmuuden takia. Suomen

merillä seilaavien laivojen on oltava jäävahvisteisia, mikä tekee laivoista raskaampia ja siten ne myös kuluttavat enemmän polttoainetta ympäri vuoden.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laskenut, että mikäli talvimerenkulkua ei huomioidaisi merenkulkuasetuksessa, kulut Suomen viennille nousisivat vuosien kuluessa jopa miljardiluokkaan, kun päästövelvoitteet ajan myötä kiristyvät. Nyt hyväksytyssä kannassa parlamentti huomioi talvimerenkulun kompensoimalla jäävahvisteista johtuvat suuremmat päästöt.

– Läpi mennyt ratkaisu on Suomen linjauksen mukainen. Olen kiitollinen laajalla rintamalla tehdystä yhteistyöstä prosessin eri vaiheissa, europarlamentaarikko Katainen kertoo lakineuvottelujen taustoista.

– Seuraava etappi on loppuneuvottelu komission ja jäsenmaiden kanssa. Haluan asettaa parlamentin ykkösprioriteetiksi sisämarkkinoiden reilut pelisäännöt, mihin talvimerenkulun erityisasema kuuluu, Katainen kertoo lainsäädäntötyön seuraavista askelista.

FuelEU Maritime -asetuksen lopullisista yksityiskohdista sovitaan jäsenmaiden, EU-parlamentin ja komission välisissä kolmikantaneuvotteluissa, jotka alkavat syksyn aikana. 





LAIVAN VIIHDEAMMATTILAISET

Laivan Viihdeammattilaiset tekivät reissun Rukalle keväällä 2022. Tässä mallia porjoogasta.



POHJOISEN OSASTO

Perämerellä talvi etenee ja se on "jäitä odotellessa". Tässä valokuva viime vuodelta Kemistä.

Pohjoisen osasto toivottaa kaikille hyvää joulua!

SATAMA-ALA

Satama-alan osasto piti syyskokouksen Naantalissa, jossa tutustuttiin muutostöiden kourissa olevaan satamaan, kun Finnlinesin Superstar ropax-alukset aloittavat ensi vuonna Naantalin liikenteessä (satamat Naantali, Långnäs ja Kapellskär).



ITÄKUSTIN OSASTO

Itäkustin osaston puheenjohtaja Anne-Marie Mahkonen osallistui Kotkassa 16.11.2022 XAMK:n Meriliikennepäiville, joissa tämänkertaiset luennot koskivat Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta. XAMK:n Meriliikennepäivät järjestettiin neljättä kertaa. (Merimies-lehti antoi tilaisuuden järjestäjille palautetta, että tapahtumaa pitäisi markkinoida merimiehille esim. Unionin sivuilla hyvissä ajoin.)



ÅLANDS AVDELNING

Ålands Avdelning önskar alla Unionens medlemmar God jul & Gott Nytt År 2023!

SISÄ-SUOMEN OSASTO

Sisä-Suomen osasto päätti syyskokouksessaan 26.11.2022 lahjoittaa Pelastakaa lapset kotimaan joulukeräykseen 300 euroa. Osasto kannustaa kaikkia hyväntekeväisyyteen.

Sisä-Suomen osasto toivottaa kaikille hyvää joulua!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

Länsi-Suomen osasto toivottaa kaikille hyvää joulua ja kutsuu jäsenensä samalla pikkujouluihin 20.1.2023, M/s Aurora Botnialla!



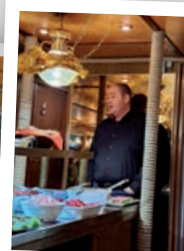
ETELÄ-SUOMEN OSASTO

Etelä-Suomen osasto vietti pikkujouluja 3.11.2022 risteillen M/s Viking Gracella.



MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Matkailu- ja Huolinta-alan osasto toivottaa kaikille hyvää joulua ja Uutta Vuotta!



LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

Lounais-Suomen osasto vietti pikkujouluja Turussa M/s Rudolfinalla.

**Kuljetusalan
työttömyyskassa
sulautuu Avoimeen
työttömyyskasaan
1.1.2023 alkaen.**



**Merimies-Unionin ja Kuljetusalan työttömyyskassan
jäsenenä kassan jäsenyytesi siirtyy 1.1.2023 A-kassaan.
Saat lisätietoa sulautumisesta loppuvuodesta.**

Mikä on A-kassa?

Avoin työttömyyskassa eli A-kassa on kaikille palkansaajille avoin työttömyyskassa. Valtaosa jäsenistämme kuuluu myös ammattiliittoon.

**Useat ammattiliitot
vakuuttavat jäsenensä meillä.**

**Monta työtä, monta alaa
– yksi työttömyyskassa.**

**Seuraa meitä somessa @AvoinKassa
A-kassa.fi**

Arbetstagarnas rättigheter är en väsentlig del av de mänskliga rättigheterna

Då december månads utgåva av tidningen Sjömannen kommer ut är fotbolls-VM i Qatar inne på slutrakan. Fotboll förenar länder, men den här gången har tävlingen på ett förvridet sätt lyft fram exploateringen av arbetstagare och likgiltigheten inför deras arbets säkerhet. Tusentals gästarbetare har dött på VM-byggena, upp till 6 500 enligt tidningen *The Guardian*.

Förlorade människoliv går inte att få tillbaka med pengar. EU-parlamentarikerna kräver dock ersättningar till gästarbetarnas familjer. Enligt Internationella arbetsorganisationen ILO har regeringen i Qatar betalat ut ersättningar för 320 miljoner USD till offren för lönemissbruk genom arbetstagarnas stöd- och försäkringsfond. Enligt EU-parlamentarikerna har dock ett mycket stort antal arbetstagare och deras familjer inte fått någon ersättning. Enligt EU-parlamentet borde fonden utökas till att omfatta alla offer från och med att arbetena med 2022 års VM inleddes, inklusive alla dödsfall i anknytning till VM-förberedelserna och andra brott mot arbetstagarnas mänskliga rättigheter.

Dödsfallen bland arbetstagare är den hemskaste toppen av isberget när det gäller missförhållandena i Qatar. I Qatar och andra länder på Arabiska halvön använder man ett system vid namn kafala, som tillåter arbetsgivaren att ha en sträng, till och med egenmäktig kontroll över sina arbetstagare. Arbetsgivaren kan ta passet från en arbetstagare som har kommit till landet, förhindra den från att lämna landet eller hindra den från att byta arbetsplats. Människan är i praktiken arbetsgivarens egendom, en slav. Det har visat sig att gästarbetarna också har blivit utan sina löner. Amnesty International och andra organisationer för mänskliga rättigheter krävde redan på våren arrangören FIFA på ersättningar för 440 miljoner dollar till gästarbetarna som man har sagt har blivit offer för missbruk.

Slavliknande arbetsförhållanden förekommer också på världens hav. Östersjön är dessvärre inget undantag. Det kommer utländska fartyg med undermåliga arbets- och levnadsförhållanden: besättningen har inte tillräckligt med mat eller dricksvatten, dugliga ar-

betskläder eller -redskap och är konstant trötta på grund av de splittrade vilotiderna. Det sägs också att det inte var länge sedan som det seglade ett utländskt fartyg från andra sidan Atlanten med tomma proviantförråd för besättningen i Bottenviken. Ett finskt fartyg gav besättningen mat som nödhjälp. Det är en mycket oroande nyhet som väcker frågan om vilka omänskliga förhållanden man arbetar under på utländska fartyg som transporterar finskt gods från Finland. Kände fraktägarna till dem när de tecknade ett befraktningsavtal till förmånligt pris?

Ett fartyg är en sluten anläggning långt ute på havet med en liten och tajt gemenskap. En sjöman som behöver hjälp kan ha svårt att få kontakt med land och världen utanför ifall det skulle uppstå ett problem. Till sjöss fungerar internet- och telefonanslutningarna bara mycket begränsat, om alls. Under pandemin begränsade hamnarna sjömännens möjlighet att gå i land, vilket ledde bland annat till att sjuka eller skadade sjömän inte fick relevant läkarvård eller kunde komma till sjukhus. Om man inte kan eller vill göra besättningsbyten till exempel för att det saknas flyganslutningar eller för att det är för dyrt kan arbetspasset dra ut i en evighet. Fartyget blir ett fängelse för besättningen, som är helt beroende av arbetsgivaren för att kunna lämna det. Nyheterna från VM i Qatar är chockerande – lika hemska mänskligoöden förekommer tyvärr även inom sjöfarten, men i mindre skala.

Ett sätt att förändra världen är att ha bra och rättvisa arbetsvillkor och arbetsförhållanden, genom vilka man tar hand om arbetstagaren och tillvarar deras rättigheter. Internationella avtal och internationell lagstiftning fastställer maxlängden på arbetspass, hyttens inredning och arbetsgivarens skyldighet att teckna en försäkring för situationer där arbetsgivaren av ett eller annat skäl inte kan ordna hemresan åt en sjöman. Genom ett kollektivavtal fastställer man när och vilken typ av mat och hur mycket vila sjömannen ska få under sin arbetsperiod. I april 2023 är det återigen dags för riksdagsval. Rösta i vårens riksdagsval så att sjömännens röst blir hörd i Finlands viktigaste lagstiftande organ: Finlands riksdag.



M/S BORE WAY

är rederiet Bores miljövänliga, finska flaggskepp

UPM – Raumalaista paperia matkalla maailmalle (UPM – Papper från Raumo på väg ut i världen) står det på en lastbil i Raumo hamn. Ett skimrande nytt fartyg håller som bäst på att lastas i hamnen: rederiet Bores M/s Bore Way. Det miljövänliga och moderna fartyget fick finsk flagg och började trafikera sommaren 2022.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Pappersrullar från Raumo till Rostock

Rederiet Bores nya flaggskepp transporterar pappersrullar från Raumo till tyska Rostock. Andra fartyg transporterar också skogindustriprodukter från Raumo hamn till utlandet, men de seglar huvudsakligen under utländsk flagg. Finsksflaggade M/s Bore är en sällsynt syn i Raumo hamn.

I höstas inledde också Metsä Fibres (Metsä Group) furusågverk, Europas största, sin verksamhet. Produkter från den finska industrin bör absolut transporteras med finska fartyg från Raumo och andra hamnar längs västkusten till världen, då logistik och skeppning är en del av produktions- och transportkedjan, som liksom fabriken ska vara inhemska.

M/s Bore Way är ett multifunktionellt och modernt fartyg

Nymålade M/s Bore Way är ett strömlinjeformat fartyg med extremt moderna funktioner. Fartyget byggdes på varvet Wuhu Shipyard i Kina.

– Man gick igenom fartygets alla funktioner mycket noga och färdigställde det helt innan man överlämnade det från varvet. Det lönade sig, eftersom fartyget har fungerat otroligt bra, säger M/s Bore Ways befälhavare **Martin Raba** nöjt om det nya fartyget.

Befälhavare Raba kände till Raumo hamn sedan innan, då han har arbetat där förut på två andra fartyg. Det var naturligtvis högtidligt att få arbeta på Bores nybyggnation.

M/s Bore Ways befälhavare Martin Raba var också med och hämtade hem fartyget från Asien. Man tog med sig granit från Kina till Finland på det nya fartyget.

Från varvet Wuhu Shipyard i Kina åkte fartyget först till Sri Lanka.

– Där klev fartygets första befälhavare av och jag körde fartyget till Europa, berättar Raba.

Resan över Indiska oceanen till Suez gick lugnt till.

– Jag började en i tiden gång min sjökarriär på Spliethoffs fartyg i oceantrafik, så det var nostalgiskt att återigen få segla utanför Europa, säger Raba.

M/s Bore Ways
befälhavare
Martin Raba
var också med och hämtade
hem fartyget från Asien.



Hektisk fredag i Raumo hamn

M/s Bore Way har en elva man stark besättning. I början av trafikeringen arbetar dessutom två extra personer från Bores reparationsteam på fartyget. Besättningen kommer både från EU och utanför EU, nämligen Filippinerna. Arbetsspråket på fartyget är engelska.

– Alla talar lika dålig engelska med varandra, det är så vi gör, skrattar reparatör **Mart Mitt**, som byter axelkolborstar i maskinrummet på M/s Bore Way.

Mart Mitt kommer från Pärnu i Estland och har nu arbetat på rederiet Bore i fyra år.

– Jag har arbetat som sjöman i 15 år. Jag har seglat i Europa och har också varit i Afrika, berättar han.

Det är en hektisk fredag i Raumo hamn. Under tiden i hamn finns det mycket att göra innan fartyget återigen åker mot Tyskland. Reparatör Mitt plockar upp ett svetsrör och fortsätter att arbeta. M/s Bore Ways EU-besättning består av många estländare och också två ukrainska fartygselektriker (som arbetar 1:1-skift). På det här skiftet finns det två-tre finska anställda på fartyget. Lika sällsynt som en finsk flagga i aktern börjar det vara att se en finsk sjöman. Det tycker också förste maskinmästare **Matti Lahti** och maskinbefälhavare **Sami Wessman**. >>

1. Fartygets befälhavare Martin Raba tycker att det nya fartyget är lättstyrt och roligt att köra.

2. Reparatör Mart Mitt, som byter axelkolborstar i maskinrummet på M/s Bore Way.



1.



2.



Wipern Rowell Ponenaflor från Filippinerna ser till att det är rent och städlat i maskinrummet och tillhörande platser.

Fartygets resa hem till Finland från Kina

Förste maskinmästare Matti Lahti och maskinbefälhavare Sami Wessman var också med och hämtade hem M/s Bore Way från Kina.

– I oktober 2021 åkte vi till varvet i Kina. Resan skulle till en början vara i tre månader, men läget förändrades.

Lahti tillbringade istället åtta och Wessman sju månader i Kina.

– Till en början var det svårt att arbeta med kineserna, men när vi hittade en gemensam väg började saker och ting flyta, säger förste maskinmästaren och maskinbefälhavaren om den kulturella erfarenheten.

Under den långa tiden på varvet lärde de känna de lokala människorna väl.

– Många av dem blev med tiden bra arbetskamrater, säger de.

M/s Bore Way:s förste maskinmästare **Priit Elmi** var också med och hämtade hem nybyggnationen från Asien. Han anslöt sig i Sri Lanka.

– Från Sri Lanka hade vi totalt en och en halv månads sjöresa framför oss till Europa, dit vi körde via Suezkanalen, berättar Elmi.

Färgstarkt krängande på Suezkanalen

Maskinbefälhavare Sami Wessman klev av fartyget i Sri Lanka. Maskinmästare Matti Lahti fortsatte till Röda havet och klev av efter Suezkanalen. Hur såg landskapet ut där?

– Det fanns sand, det såg ut som en öken, säger Lahti om landskapet runt Suezkanalen.

Längs den 162 kilometer långa Suezkanalen råder det färgstark handel. För de fattiga människor som bor i området innebär ett fartyg i kanalen en möjlighet att tjäna pengar. Därför kryllar det av försäljare runt fartygen i kanalen, och de kvickaste kan till och med klättra ända upp på fartygets däck. Myndigheterna vill också ha sin beskärda del av fartygen. På Suezkanalen är Marlboro-tobak hårdvaluta.

RoLo-fartyget M/s Bore Way lämpar sig för många olika slags laster

M/s Bore Way är ett multifunktionellt RoLo-fartyg (roll on-lift off-fartyg) som till och med hade kunnat ta med sig ökensand från Suez.

– Vårt fartyg har en vanlig ramp där man kör in och ut gods på hjul, förklarar maskinbefälhavare Wessman.

– Dessutom har det en mer annorlunda funktion, nämligen rörliga däcksluckor: när man öppnar luckorna (och staplar dem på varandra) och sätter fast väggen i lastrummet blir lastrummet en låda där man kan lasta i princip vilket styckegods som helst uppifrån – till och med sand från Sahara.

M/s Bore Way kan alltså transportera väldigt varierande laster. Fartyget är 121 meter långt och 21 meter brett med 435 filmeter och en bruttodräktighet på 9 000 ton (dödvikt cirka 7 000 ton), räknar maskinmästare Sami Wessman ihop. >>

3. Lika sällsynt som en finsk flagga i aktern börjar det vara att se en finsk sjöman.

I Bore Way:s maskinrummet förste maskinmästare Matti Lahti (till höger) och maskinbefälhavare Sami Wessman.

4. Till vänster M/s Bore Way i Raumo hamn.

5. Överstyrman Deniss Ivanov i Raumo hamn.



3.



PRIIT ELMI

Förste maskinmästare **Priit Elmi** har arbetat till sjöss i tio år. Han har seglat till alla världsdelar utom Afrika.

– Det tuffa är att vi inte kan ha kontakt med hemmet varje dag när vi seglar på världshaven, eftersom internetanslutningen inte fungerar. Ibland är vi i ett skuggområde i flera veckor, konstaterar Elmi.

– Det sägs att man måste vara "hård" för att bli sjöman, funderar Elmi.

Den mest exotiska seglingsupplevelsen hade Elmi i början av sin karriär, då han hade nyutexaminerats från sjöfartsskolan i Estland.

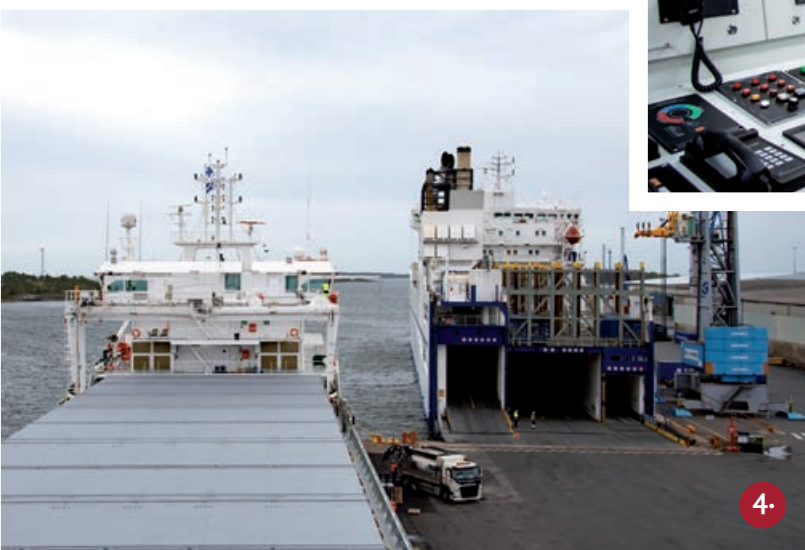
– Jag skulle flyga till Australien. Resan dit var lång.

När han kom till Australien åkte han till Brisbane, som är kontinentens tredje största stad. Sedan han lämnat Estland hade han gått i vinterkläder, men i Australien var det full sommar i januari och termometern steg till otroliga 30–40 grader.

I Australien arbetade Elmi på ett fraktfartyg som seglade mellan Australien och de asiatiska länderna: man åkte t.ex. till Kina och Vietnam och även nära Nordkorea.

– Jag arbetade på fraktfartyget de tre första åren av min karriär till sjöss.

Nu har Elmi arbetat till sjöss sedan 2012, alltså exakt tio år.



4.



5.



Ett miljövänligt och energieffektivt fartyg
M/s Bore Way är också ett mycket energieffektivt och miljövänligt fartyg som drivs med LNG eller MGO (diesel). För närvarande drivs fartyget huvudsakligen med LNG, som man som bäst bunkrar i tanken i Raumo hamn.

På fartyget sköts bunkringen och hanteringen av LNG endast av utbildad personal, som följer bunkringen noga via monitorer i maskinrummet. För närvarande pågår så kallad inertering av ledningarna, där man inerterar rörledningarna som används vid bunkring.

– Det får inte finnas luft i något av rören till tanken, så därför tränger man undan (sköljer) eventuell luft med kvävgas före bunkringen. På samma sätt kan man genom inertering också se till att det inte finns någon LNG-gas i ledningarna t.ex. före underhållsarbeten, förklarar förste maskinmästare Matti Lahti.

Systemet som hanterar och övervakar M/s Bore Way:s bränsle LNG är mycket au-

tomatiserat, berättar maskinbefälhavare Sami Wessman.

– Gastekniken har funnits redan i årtionden och gasen fungerar alltså som drivkraft precis som vilket annat bränsle som helst.

– Det finns visserligen en hel del att lära sig med den nya tekniken, men arbetet har gått bra.

Värmen tas tillvara

Något som är värt att nämna på M/s Bore Way är värmeåtervinningen.

– Vi har värmeåtervinning som bidrar till att maximera fartygets energieffektivitet. Värmen tas tillvara från avgivarna (maskiner, avgaspannan) och fördelas till användarna (torkarna i lastrummet, ventilationen, tankarna, varmvattnet) efter behov.

– Värmen lagras också i en 50 kubik stor isolerad vattentank, varifrån den överläts då värmetillförseln från avgivarna minskar, t.ex. när vi är i hamn. Systemet har också en varmvattenpanna, som startar om temperaturen i kretsen sjunker under det inställda

värdet. Hittills har det inte hänt, vilket naturligtvis är bra för ekonomin, förklarar maskinbesättningen.

Förutom energieffektiviteten tänker man också på miljön på M/s Bore Way.

– Allt spillvatten på fartyget pumpas i land, inget pumpas alltså ut i havet.

Bore Way kommer till Raumo på fredagar

M/s Bore Way kommer alltid till Raumo på fredagar och åker tillbaka mot Rostock på lördagar. I början av veckan är man i Tyskland.

– Arbetsrytmen på M/s Bore Way är lugn och behaglig, säger många av besättningsmedlemmarna.

Med på den första internationella arbetsresan är också wipern **Rowell Ponenaflor**, som har arbetat som sjöman i fyra-fem år och nu arbetar internationellt för första gången utanför Filippinerna.

– Seglatsen på Östersjön är min första internationella arbetserfarenhet, berättar han.

KOCKEN JOHN BYRON SILVA

I köket på M/s Bore Way lagar kocken **John Byron Silva** kvällsmat till besättningen. Han har arbetat till sjöss i 14 år och har också hunnit arbeta på Östersjön ett par gånger.

– Jag har arbetat till sjöss i Asien, jag har seglat till USA, Sydamerika

och gjort några vändor till Mellanöstern, men har för det allra mesta arbetat i Europa.

– På tal om Mellanöstern gick min första arbetsresa till Oman, varifrån vi seglade bland annat till Seychellerna.

Kocken Silvas otäckaste sjöäventyr inträffade under hans första "kom-mendering":

– Vi lämnade hamnen i Seychellerna och när vi hade seglat i ungefär tre timmar ljudet ett allmänlarm på fartyget. Befälhavaren meddelade att fartyget närmade sig flera små båtar, som man trodde var pirater.

– Befälhavaren tog direkt kontakt med Seychellernas gränsbevakning och vi åkte tillbaka till hamnen. Som

tur var hann inget hända, berättar Silva om sitt mest skrämmande minne till sjöss.

Piraterna satte inte stopp för Silvas sjömanskarriär, men som tur var behövde han inte åka tillbaka till Persiska viken efter det och seglar nu istället på Östersjön.

– Jag tycker om att segla på Östersjön: de finska sjömännen är öppna och det är lätt att kommunicera med dem. Stämningen på M/s Bore Way är bra och det är roligt att arbeta där.

Silva arbetade tidigare med ryska och ukrainska besättningar och lär sig nu det finska köket genom att söka efter finska recept på nätet också fråga besättningen vad de vill äta.



Ponenaflor tycker om rutten Raumo-Rostock. I Filippinerna åkte han en liknande rutt, alltså fram och tillbaka mellan ett par hamnar. Han har hunnit arbeta på ett passagerarfartyg och ett tankfartyg.

– Fartygen som jag arbetade på i Filippinerna var mer manuella och inte lika automatiserade, så arbetet på M/s Bore Way ger mig möjlighet att lära mig väldigt mycket nytt om fartygsteknik, säger Ponenaflor, som mycket gärna vill lära sig ny teknik och speciellt om gasen, alltså LNG-tekniken.

– Miljövänlighet och utsläppsfrihet är mycket viktiga saker, konstaterar han.

– Förhoppningsvis får vi sådana här LNG-drivna fartyg även till Filippinerna och hela världen.

Här är det bra att avsluta reportaget från Raumo, där man tar stora lärosteg och gör stora miljögärningar för att förbättra miljön inte bara i Finland, utan i hela världen. ⚓

M/S BORE WAY

Längd: 121,89 m

Bredd: 21,00 m

Djup: 6,75 m (fullastad)

Bruttodräktighet: 9 133 (DWAT 6775)

Filmeter: 435

Lastrumsvolym: 8 700 cbm

Containerkapacitet: 264 TEU

Huvudmotor: Wärtsilä 8L 34 df 4 000 kw

LNG-tankar: 250 cbm

MDO/MGO-tankar: 295 cbm

Marschfart: 13,5 kt (max. 15 kt)

Finlands försörjningsberedskap för sjötransporter är beroende av finsk flagg och sjöfartsstöd

Läget på Östersjön har stramats åt ytterligare i och med kriget i Ukraina. Finlands import och export – vår matförsörjning – är beroende av sjötransporter. 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.



Över 80 procent av den finska utrikeshandelns transporter äger rum till sjöss, och stödet omfattar alla 106 fartyg under finsk flagg (fartyg i handelsfartygsregistret i slutet av september 2022/Statistikcentralen). Det handlar inte bara om passagerarfartyg, utan även om fraktfartyg.

Passagerarbilfärjornas andel av de finska dagligvarutransporterna (livsmedel och läkemedel) är 60 procent och av importen 50 procent. Passagerarbilfärjor under finsk flagg tryggar också Finlands utrikeshandel över Östersjön ifall den övriga fartygstrafiken försåras eller förhindras.

SYSTEM FÖR ÅTERBETALNING AV BESÄTTNINGSKOSTNADER I FINLAND

Finska rederier och sjömän finansierar sjöfartens arbetskraftskostnadsstöd av egen kraft:

Det handlar helt enkelt om att rederiet erbjuder en arbetsplats på sitt fartyg, för vilket

sjömännen får sin lön och betalar skatt och pensionsskyddsavgifter, precis som övriga löntagare.

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

I Finland redovisar rederiet avgifterna till staten.

Staten återbetalar till rederierna:

- skatter
- arbetsgivarens andel av sjömanspension
- sförsäkringsavgifterna och
- olycksfallsförsäkringsavgifterna.

Om stödet togs bort skulle hela det finska tonnaget – inte bara passagerarfartyg, utan också fraktfartyg – sannolikt flaggas ut, vilket skulle innebära att nästan alla finska arbetsplatser till sjöss skulle försvinna.

Finland har inte råd att förlora sitt tonnage och sina sjömän. Tvärtom, vi behöver fler.

Försörjningsberedskapscentralens beredskapschef **Jukka Etelävuori** påminde 2019 att passagerarfartygsstödet baseras på behovet av att stödja handelssjöfarten, inte på behovet av turism.

– Det är viktigt att ha olika typer av fartyg under finsk flagg. Om till exempel Östersjön inte var tillgänglig på grund av en kris-situation skulle man kunna transportera åtminstone en del av utrikeshandelsvolymen på passagerarbilfärjor via Bottniska viken, konstaterar Jukka Etelävuori.

En avveckling av sjömansyrkeskåren och en överföring av transporterna till främmande flagg utgör en risk för Finland. Försörjningsberedskapscentralens rapport om sjöfartens försörjningsberedskap och Finlands näringsliv, *Merenkulun huoltovar-muus ja Suomen elinkeinoelämä – toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030*, visar att det finns relativt få yrkesverksamma inom sjöfarten för att trygga försörjningsberedskapen: vi behöver utöka antalet sjömän och tonnaget avsevärt för att bevara Finlands försörjningsberedskap. [↕](#)

UNDER ETT VAKANDE ÖGA

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Under den senaste arbetsperioden kom det en grupp människor som såg väldigt formella ut ombord på fartyget och någon sade att det var en MLC-inspektion på gång. Vad är det och vem utför den? Gör man även andra regelbundna inspektionsbesök på fartyget och på uppdrag av vem?

JURISTEN: En MLC-inspektion är en inspektion av villkoren för arbetsförhållande och utförande av arbetet ombord, fartygets arbets- och boendeförhållanden samt dokument som rör sjöarbete (bl.a. behörigheter, arbetsavtal, läkarintyg, arbetstidsbokföring, löneutbetalning, säkerheter) enligt ILO:s sjöarbetskonvention. MLC är en förkortning av sjöarbetskonventionens engelska namn, Maritime Labour Convention. Inspektionerna utförs av behöriga myndigheter i fartygets *flaggstat*. Om och när fartyget klarar inspektionen beviljas det ett s.k. *MLC-certifikat* som intyg på att arbets- och boendeförhållandena på fartyget är i enlighet med bestämmelserna i sjöarbetskonventionen och att rederiet uppfyller de förpliktelser som ställs på arbetsgivaren i sjöarbetskonventionen.

Lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) och lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) innehåller bestämmelser om sjöarbetscertifikatet och inspektionerna som rör det. Certifikatet gäller i högst fem år. Under de fem åren gör man minst en *mellanliggande inspektion* minst två eller högst tre år före den årsdag då giltighetstiden för sjöarbetscertifikatet löper ut.

I Finland deltar i certifikatsförandet två olika myndigheter. Rederiet skall skriftligen ansöka om en inspektion hos arbetarskyddsmyndigheten i god tid, en månad före den önskade tidpunkten för inspektionen. Inspektionen utförs av *sjöfartsinspektörer* från regionalförvaltningsverket (AVI), som lyder under social- och hälsovårdsministeriet. Ungefär en månad efter inspektionen lämnar AVI ett *utlåtande* till *Transport- och kommunikationsverket* Traficom, som lyder under transport- och kommunikationsministeriet och som fattar det slutliga beslutet i ärendet. Utlåtandet är förordande om arbetarskyddsmyndigheten inte finner några hinder för att bevilja sjöarbetscertifikatet i de frågor som ingår i arbetarskyddsmyndighetens behörighet.

Till Traficom upprättar och skickar rederiet *redarens förklaring* (sk. *DMLC-II*) gällande det hur man ombord har i praktiken verkställt

den finska lagstiftningen (till exempel sjöarbetsavtalslagen, sjöarbetsstidslagen eller förordningen gällande mathållning), som innehåller och baserar sig på sjöarbetskonventionens bestämmelser. Därtill förutsätter beviljandet av certifikatet ett *utlåtande även från fartygets befälhavare*, där man konstaterar att fartygets bemanning och besättnings behörigheter uppfyller förordningarna och bestämmelserna som rör dem. När alla dessa handlingar, inklusive AVIs förordande utlåtande, har godkänts och bestyrkts kan Traficom bevilja fartyget ett MLC-certifikat.

MLC-konventionen innehåller också bestämmelser om en annan form av inspektion: en *hamnstatskontroll* (s.k. *PSC-kontroll*). Ett fartyg kan inspekteras av lokala behöriga myndigheter i vilken hamn som helst som fartyget besöker. Till exempel kan svenska sjöfartsinspektörer utföra en PSC-kontroll på ett finskt fartyg när fartyget är förtöjt vid kajen i Stockholms hamn. På motsvarande sätt kan finska myndigheter i vilken finsk hamn som helst inspektera vilket som helst fartyg som är flaggat i ett land som har godkänt MLC-konventionen som en del av sin lagstiftning. Under en hamnstatskontroll utreds, huruvida fartyget har ett i kraft varande MLC-certifikat och förverkligar och agerar man ombord enligt dess villkor i praktiken. Om inte så sker, kan hamnstatmyndigheterna förhindra fartygets avfärd så länge tills att bristerna har korrigerats.

Visst gör man ombord även andra inspektioner som rör till exempel fartygets sjö- och trafikområdesduglighet, säkerhet och arbetarskydd. *Klassificeringssällskapet* och *försäkringsbolagen* gör regelbundet nödvändiga besiktningar av fartyget som krävs av klassen. *Representanter för företagshälsovården* gör bland annat en arbetsplatsutredning av arbetsergonomi vart femte år. Fartygsapoteket inspekteras av en *provisor* en gång om året. *Arbetarskyddsmyndigheterna* gör dessutom inspektioner på fartygen *vid behov*, som till exempel om en besättningsmedlem gör en sådan anmälan om ett missförhållande på fartyget som avses i arbetssäkerhetslagen eller ingår i klagomålsförfarandet enligt sjöarbetsavtalslagen.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

FRAKTFARTYGS KOCKENS VARDAG följer fartyget och rutten

Kocksteward Kai Mattila har under sin långa karriär haft många fartyg, rutten och hav under sig.
Förändringarna inom sjöfarten har också reflekterats på fartygets mäss.

TEXT SIRPA SUTINEN BILDER TIMO VÄÄNÄNEN, KAI MATTILAS ARKIV OCH SHUTTERSTOCK

Kocksteward Kai Mattila har precis kommit hem från det höstiga Nordsjön och Nordatlanten. Den senaste tiden har hans arbetsplats åkt från Hirtshals i Danmark till Färöarna, därifrån till Island och tillbaka samma rutt. Under sin veckolånga resa transporterar Godby Shippings M/s Mistral olika typer av frakt till öarna. På vägen tillbaka har fartyget oftast med sig färsk fisk till den europeiska marknaden.

Mattila har arbetat på fraktfartyg under större delen av sin nästan 40 år långa karriär. De första tio åren arbetade han som mässkalle, sedan som kock och kocksteward. I början var han också på några mindre passagerarfartyg. M/s Kristiina Regina och M/s Tallink, som började trafikera som finskt fartyg i början av 1990-talet, kallar han små.

– Jag inte arbetat på några stora passagerarfartyg. Finnlines Finnclipper tog fyra hundra passagerare.

Ibland får man laga mat åt många människor på mindre fartyg.

– En vinter jobbade jag även på en isbrytare. Det var världens bästa arbetsplats, skrattar Mattila och förklarar att M/s Urho stod i Helsingfors hela vintern.

Det fanns hela tiden att göra, eftersom landsorganisationen också åt lunch på fartyget. Man kunde få upp till 150 matgäster i mässen.

På fraktfartygen behöver Mattila vanligtvis utfordra en besättning på högst 15 personer.

– Nestes Tempera hade fler än 20 man.

Mattila säger att han har arbetat på nästan alla sjöfartsalternativ, från kryssningsfartyg till tankfartyg.

Från Östersjön till Atlanten

Mattila har arbetat på flera olika rutter: Från Östersjön till Nordsjön och Medelhavet, från Atlanten till Karibiska havet.

*M/s Mistral's besättningens
livbåtsträning i Torshavn i Färöarna.*



I kockstewarden Kai Mattilas kök är renhet en dygd. Mattila hann arbeta på M/s Mistral i ett halvår. Nu ska han byta fartyg och rederi, till ESL:s M/s Arkadia.

– Som tur är har jag inte behövt vara i Afrika så ofta.

Hans första resa 1983 gick däremot till just Afrika.

– ESL:s Pasila körde till Algeriet med kreosotslipers i lasten.

Mattila minns mycket väl när han gick till sjöss.

– Jag cyklade till kolhamnen i Fredrikshamn. Jag var nog 17 år när jag började som mässkalle.

Den första arbetsdagen var på julafton.

– Ett äldre cateringbiträde satte mig med en gång att moppa golvet i mässen. Som ung kille vågade jag inte säga emot. Sedan kom en steward som tyckte att jag var flitig. Jag erkände att jag inte hade gjort det om jag inte hade tvingats.

Innan han åkte iväg hade Mattila genomgått en åtta månader lång utbildning till ekonomibiträde.

Brytning för hierarkin

Mattila kommer att tänka på en motorman på det första fartyget som vägrade äta julkosten eftersom den hade dukats i befälsmässen.

– Han åt sardiner i besättningsmässen. Då förstod jag att jag befann mig bland mycket speciella människor.

Hierarkin gick igenom en brytningstid och besättningen på fartygen minskade i storlek i början av Mattilas karriär.

– När man tog bort salongsbetjänten och befälets mässkalle fick kaptenen och maskinbefälhavaren komma ner till mässen för att äta. Kaptenen som var van vid att äta i salongen tyckte att det var jobbigt.

Kombinationen befäl och besättningsmäss fick senare också komiska följder.

– När maten serverades klockan fem var mässen tom redan fem över fem. Alla åt förbaskat snabbt och gick därifrån.

Mattila har också tråkiga minnen av när man började få multinationella besättningar.

– Två gånger har jag fått sparken när det kom en filippinsk kock till ett finskt fartyg.

Numera tycker han att det hela går rätt bra. Man vänjer sig vid förändringar med tiden.

– Finländarna har varit flexibla. På ett finskt fartyg vågar man säga vad man tycker till kaptenen och behöver inte fjäska. ➤➤



Minnen från Färöarna.

Riskokaren har blivit standardutrustning
Kockstewardens vardag följer fartyget och rutten. Globaliseringen har fört med sig nya vindar även till fartygsköket. Kulturer möts också i mässen.

– Nu lagar en av de filippinska däcksmännen på Mistral mat åt de filippinska besättningsmedlemmarna. Andra får också äta den.

Riskokaren har blivit en del av fartygsköket standardutrustning.

Seglingen på exotiska vatten i Karibien i några år förändrade vardagen. Besättningsbytet på det finska fartyget som transporterar frakt mellan de små karibiska öarna ägde oftast rum på ön Saint Martin. Under handelsresorna besökte Mattila San Juan i Puerto Rico för att själv köpa livsmedel.

– I Karibien handlade jag själv i affären en gång i veckan före corona.

En skåpbil full med mat förvandlades till huvudsakligen traditionell finsk mat under den karibiska solen.

– Man skulle kunna tro att man alltid hittar speciella frukter där. Så var det inte.

Däremot kunde man få se havets frukter på matbordet. I Karibiska havet fiskade besättningen genom att pimpla eller, om vädret var rätt, genom att dra reven bakom fartyget.

– Sedan grillade vi mahimahi och blue marlin på däck.

Mattila betonar att det alltid fanns vanliga frukter på fartyget.

– Mer exotiska, om man fick tag på dem. På morgonen ställer jag alltid fram frukter, de går åt. Jag gör även smoothies, de är också populära. En del lämnar däremot frukterna på serveringsfaten när de lämnar fartyget. Jag försöker alltid få dem att äta dem.

Skuggsidan av Karibien

Mattila har haft gott om arbete på finskflaggade fartyg, med undantag för några resor på Amerikalinjen.

– Tre gånger arbetade jag under bahamansk flagg, annars alltid på finska fartyg.

I Karibien seglade Mattila dock för ett finskt rederi. Där kunde han då och då till och med lära känna det lokala strandlivet på några öar före corona.

– Värme är ju trevligt.

Under corona fick man inte gå i land överhuvudtaget. Karibien ser inte ut som det romantiska resmål som det är i broschyrerna för fraktfartygets besättning. Mattila medger att de många gånger också ser skuggsidan av varje ställe från fraktfartyget. När Godby Shippings M/s Midas

trafikerade mellan Florida och Haiti låg den haitiska hamnen alldeles intill den fattiga stadskärnan Saint Marc. Stranden var full med avfall och misären som öborna levde i syntes tydligt.

– En gul skolbuss som stannat nära hamnen tycktes bara få med sig rättor.

Traditionell kock i fartygsköket

Mattila erkänner att han värnar om traditionerna från det inhemska fartygsköket. Fisk en gång i veckan. Biff på veckoslutet och ärtsoppa på torsdagar.

– Jag gör också en grönsakssoppa som alternativ till ärtsoppan. Den går ofta åt bättre. Och det gick inte alltid att få tag på ärtor i Karibien, säger han.

Svinn är inget problem i Mattilas kök.

– All mat går åt. Jag är en traditionell kock. Någon vill kanske ha dagens köttgryta även på kvällen. På natten är det också alltid någon som är hungrig eftersom de arbetar i hamnen på natten.

Genom sitt arbete tycker han att han kan hjälpa besättningen att få sin vila på den hektiska linjen. Det finns alltid mat för de olika vaktskiften. Man behöver inte gå upp för att äta frukost eftersom man har kunnat fylla på magen i mässen efter nattens vakt.



1991 arbetade Kai Mattila på Finnpolaris, som sjönk utanför Grönland ett halvår senare. Då arbetade inte Mattila längre på fartyget.

– Jag ser till personalens bästa, inte mina egna arbetstider.

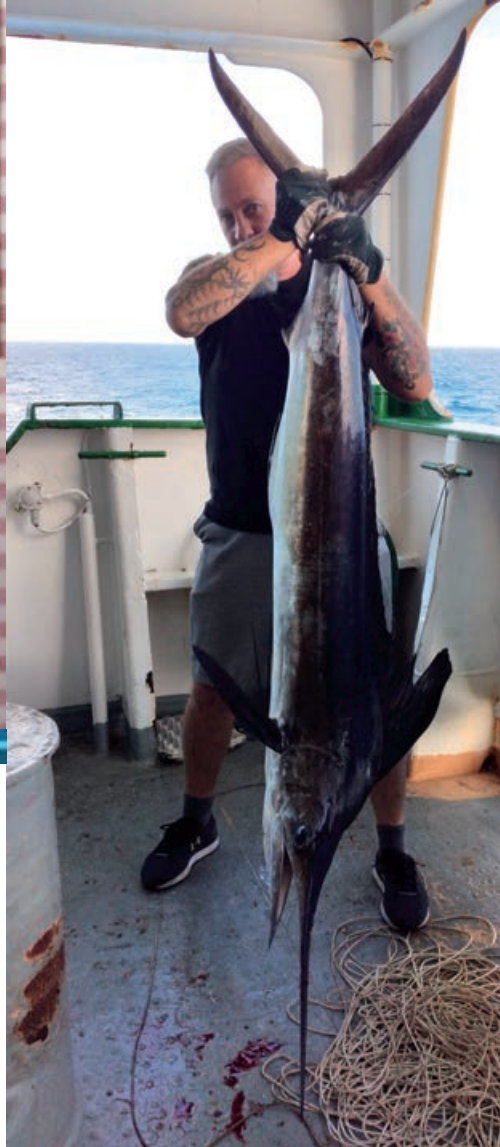
Vid foten av en vulkan på Island

Under fartygets besök i hamn hinner man numera inte gå i land särskilt ofta.

– Ibland är det trevligt att få komma ner på fast mark, speciellt på den här senaste etappen där det hela tiden blåser. Vi kallar det för sömnbristfartyget, eftersom överbyggnaden ligger i fören. Det gör inget att det gungar, men när överbyggnaden slår ner i de enorma vågorna vaknar man av ljudet precis när man har somnat.

Tiderna i hamn har under Mattilas hela karriär till sjöss varit korta.

– Vi ligger inte i hamn särskilt länge. Om vi kommer på morgonen så åker vi på kvällen. På det här fartyget kan vi ibland gå i land i några timmar. På Färöarna har jag cyklat. På Island var vi några som åkte runt med fartygets bil för att se en aktiv vulkan. Jag tycker om att ta bilder att ha som minne och för att uppdatera mina sociala medier för mina vänner.



Besättningen på M/s Midas brukade fiska på Karibiska havet när vädret tillät på rutten från Florida till Haiti. Vid Kubas stränder fångade man Blue marlin, då man vid fint väder kunde dra fiskerevet efter det långsamt åkande fartyget. Mattila lagade en grillmåltid till besättningen av den två meter långa bjässen.



Under sin lediga tid på sommaren lägger Kai Mattila sin tid på jänkebilen Chevrolet Nova 1964.



Mellan arbetsuppgifterna kan man sätta sig vid ett bord i mässen med en kopp kaffe. Kai Mattila planerar veckans meny enligt fartygskökets traditioner.



St Martin.



Jänkebil på fritiden

Hemma är jänkebilar Mattilas viktigaste hobby under ledigheten. Hans nuvarande Chevrolet Nova är av årsmodell 1964.

– Jag åker till entusiastmöten med den och lägger tid på den. Jag behöver inte sitta på något kafé eftersom bilen tar upp min tid. Mattila samlar också på en del saker.

– Jag började samla Zippo-tändare när jag var på Amerikalinjen, på Finnlines fartyg under bahamansk flagg. Nu har jag 160 stycken.

På hyllorna i Mattilas hem i Fredrikshamn finns det också en omfattande samling med finskt konstglas.

– När jag är hemma är det roligt att kunna tillbringa tid med barnen.

Efter skolan står ofta ett mellanmål som yrkeskocken lagat och väntar på hans 13-åriga son och 15-åriga dotter.

Det gäller också att ta hand om sig själv både hemma och på fartyget.

– När jag deltog i Formare började jag promenera. I Karibien tränade jag genom att gå på fartygets däck eftersom vi inte kunde gå i land på grund av corona. Jag gick mer än tio kilometer per dag. Något år räknade jag ut att jag hade gått 5 005 kilometer.

Renhet är en dygd

Arbetet på fraktfartyget är självständigt. Ensam, skulle nog någon säga.

– Jag har inga problem att vara själv. När jag är ledig drar jag mig tillbaka till hytten.

Det är värdefull egentid. Nu har vi ganska bra internet och kan ofta titta på finsk tv. Och vi är inte lediga särskilt många timmar per dag, ett par-tre bara.

Vardagen på M/s Mistral avgörs av Nordatlantens väder.

– Om vädret tillåter på kvällen duschar jag och börjar förbereda mig inför natten. Arbetet börjar klockan sex på morgonen, men vid fem lagar jag kaffe till mig själv och sätter på gröten. Efter middagen är jag ledig en timme och vid sju på kvällen slutar jag. Vid tio lägger jag mig.

När Mattila blickar tillbaka på sin långa karriär kommer han att tänka på många olika berättelser, men framför allt på vardagen i arbetet och människorna som han mött på fartyget.

– Jag har sett allt möjligt från a till ö. Detta har varit mitt arbetsliv. Någon jobbar i land, jag till sjöss. Jag har aldrig varit sen och har aldrig fått någon varning. Renhet har alltid varit viktig för mig. Renhet är en dygd. Jag hoppas alltid att min avbytare har samma inställning.

Kai Mattila har under sin långa karriär värnat om sjömanstraditionerna även på sin hud. Han har många tatueringar.

– Den första skaffade jag redan på min första resa.

Sedan dess har hans medföljande konstsamling kompletterats med tiden. 🇫🇮



Arbetslöshetskassans öppettider och dagpenningsansökan innan årsskiftet

**Transportbranschens Arbetslöshetskassa fusioneras
med Öppna arbetslöshetskassan, A-kassan den 1.1.2023.**

Informationen gällande Transportbranschens Arbetslöshetskassas medlemmars förmånsbetalningar samt medlemsuppgifter kommer att överföras till A-kassans datasystem under de två sista veckorna av december månad.

Överföringen av uppgifterna orsakar avbrott i databehandlings-systemet vilket medför att Netta-onlinetjänsten stängs den 20.12.2022. Nästa gång kan arbetslöshetsdagpenning sökas genom A-kassans e-tjänst den 2.1.2023. Under avbrottet kan inga ansökningar behandlas eller dagpenningar utbetalas.

Helt arbetslösa eller permitterade medlemmars dagpenningsansökningar som inlämnas till Transportbranschens Arbetslöshetskassa den 19.12.2022 behandlas och dagpenning betalas ut före jul, om kassan har all nödvändig information som behövs för att behandla ansökningarna. Transportbranschens Arbetslöshetskassas telefon-tjänst är öppen till och med den 23.12.2022.

A-kassas service startar måndagen den 2.1.2023 klo 10:00 varefter medlemmar kan skicka meddelanden till A-kassans e-tjänst eller kontakta kassan per telefon.

Vi beklagar för förseningarna i utbetalningen av dagpenningar som orsakats av systemavbrottet.

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN, A-KASSANS KONTAKTUPPGIFTER (BÖRJAN AV 2.1.2023)

Öppna arbetslöshetskassan, A-kassan
PB 116
00531 Helsingfors

TELEFONTJÄNST

020 690 455 (mån–fre 8:30–15:00)

WEBBPLATS

www.a-kassa.fi (e-tjänst)

Vi vill varmt tacka alla våra medlemmar och önskar er en riktigt God Jul och Gott Nytt År 2023!





Sjömans-Unionen och JHL stärker sin förhandlingsstyrka genom förhandlingsorganisationen Satamien ja vesiväylien unioni

Finlands Sjömans-Union FSU och Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL har grundat förhandlingsorganisationen Satamien ja vesiväylien unioni, som verkar för hamnbranschen och vattenvägarna. Unionen har i uppgift att förhandla om färjetrafikens och hamnbranschens kollektivavtal. Den kraftiga omvälvningen på arbetsmarknaden kräver ett allt tätare samarbete av förbunden. Den nya unionen stärker förbundets förhandlingsstyrka.

Fackförbunden JHL och FSU har grundat förhandlingsorganisationen Satamien ja vesiväylien unioni, som verkar för hamnbranschen och vattenvägarna. I fortsättningen förhandlar unionen om hamnbranschens och färjetrafikens kollektivavtal. Avtalsbranscherna sysselsätter för närvarande cirka 500 personer. Unionens fackförbund har tillsammans en hög organiseringsgrad inom branschen.

– Satamien ja vesiväylien unioni är vårt svar på den starka turbulens som råder på

branschernas arbetsmarknad. Genom samarbete och koordination stärker vi vår förhandlingsstyrka, säger **Päivi Niemi-Laine** som är ordförande för JHL och den nya förhandlingsorganisationen som motivering till grundandet av organisationen.

– Under 2023 har unionen som mål att förhandla om nya allmänt bindande kollektivavtal både för färjetrafiken och hamnbranschen samt överföra dem till förhandlingsorganisationens namn senast då de gamla avtalen löper ut, säger FSU:s ordförande **Kenneth Bondas** och förbundssekre-

terare **Sannaleena Kallio**, som också är vice ordförande för den nu grundade unionen.

Hamnbranschens kollektivavtal gäller i 1+1 år, fram till 31.3.2024. Avtalet kan dock sägas upp om parterna inte når samförstånd om löneförhöjningarna för år 2023. Avsikten är att Satamien ja vesiväylien unioni ska förhandla om förhöjningarna redan för år 2023. Färjetrafikens kollektivavtal löper ut 31.3.2023 och då sitter unionen vid förhandlingsbordet med Arbetsgivarna för servicebranscherna Palta, som representerar arbetsgivarna. 📍

JULKÅSERI 2022

AIMO VISSTE INTE hur världen skulle komma att se ut när han skrev sitt julkåseri förra året. Då var oron stor över hur hårt corona hade drabbat den finska sjöfarten. Fartygen stod still, sjömännen stod utan jobb. Det fanns inte ett enda utländskt kryssningsfartyg i Finlands hamnar. Aimo uppmuntrade sjömännen att gå på undersökningar och vaccinera sig. Aimo ville ingjuta hopp inför framtiden och gissade att den här coronan inte skulle vara för evigt. I år verkar det som om det värsta är förbi. I början av 2022 fanns det redan små förhoppningar om att livet så smått skulle flyta på som tidigare. Men hur gick det då? Hi-ohoj, säger herr Myräkkä.

Det hände något som Aimo aldrig hade kunnat tro. Grannen hittade på svindlande saker som ingen människa med huvudet på skaft trodde på. Utan några vettiga skäl skickade man under olika svepskäl soldater att anfalla grannen. Precis när allt såg bättre ut för den finska sjöfartens framtiden var det mycket som stannade upp tvärt. Först steg bränslepriserna, men värre saker var på gång. Övriga Europa införde sanktioner mot Ryssland och det var ett hårt slag mot vår sjöfart.

Trafiken på Saimenkanalen slutade innan den ens hann komma igång ordentligt. Ryssland hade förbjudit flygtrafik i landets luftrum, så man gissade – helt riktigt – att fartygstrafiken på Saimenkanalen hade blivit extremt riskfylld. Man ansåg det klokast att sluta trafikera på den ryska sidan och det satte totalt stopp för fartygstrafiken. Man vågade inte längre köra på kanalen, eftersom det var helt oberäkneligt vad en viss herre i Kreml skulle kunna bestämma sig för och kanske konfiskera fartyg eller orsaka annan skada. Därmed blev flera fartyg utan frakt och besättningen utan arbete. Den enda trösten är att man gick tillbaka flera årtionden på Saimen och den gamla traditionen med att bogsera mosor fick visa att den fortfarande fungerar. Dock det var verkligen tråkigt att man stängde Saimenkanalen, för Aimo har seglat på kanalen några gånger i sitt liv. Som tur är glömmet man inte minnen från den tiden.

Fartygsturismen till S:t Petersburg via Helsingfors tog bom stopp och inga ryska fartyg seglade längre dit, men de utländska stora

kryssningsfartygen försvann också. Och så blev det också så att alla inte ens vågade komma till Finland. Många rederier verkade tycka att vi är för nära Ryssland. Hi-ohoj, säger Myräkkä.

Även om det pågick ett fruktansvärt anfallskrig gav ukrainarna visst inte upp så lätt som anfallaren hade trott. Landet fick hjälp från övriga Europa och kämpade ärorikt. Trots att kriget rasade i Europa – där det rått fred i hela 77 år – märkte Aimo att något positivt höll på att hända när våren gjorde sitt intåg. Man seglade inte längre till Ryssland och det byggdes ingen ny isbrytare vid varvet i Helsingfors, men inför sommaren blev Aimo varm i sinnet när han såg att det första stora kryssningsfartyget M/s Mein Schiff hade kommit till Årtholmen, där Siljas båtar hade legat och fått underhåll. Sedan började det även komma andra stora fartyg och de blåvita bekanta fartygen hade kommit till Olympiakajen. På andra sidan hamnbassängen låg de rödvita fartygen precis som innan. Ett av dem, M/s *Viking Isabelle*, har inhyst flyktingar i hamnen i Tallinn från och med förra hösten, vilket Aimo tycker är riktigt bra. Och Aimo har dessutom hört att ett visst finskt rederi skrev historia genom att transportera de första spannmålslasterna från Ukraina till utlandet. Det är verkligen värt respekt. Just så.

Aimo var inte född igår, men även om han har historien i minnet kan Aimo inte låta bli att undra hur detta är möjligt i dagens värld. Här vill Aimo inte lyfta fram några exempel från gångna dagar, men låt var och en ha det i minnet. Man bör aldrig sjunka ner i en depression, det finns exempel på att om man verkligen försöker och hoppas, så skiner solen ibland bakom molnet och sätter silverkant på det.

Därmed vill Aimo Myräkkä önska sjömännen styrka och tro på framtiden. Genom att hålla ihop och förlita oss på att allt måste ta slut någon gång kommer vi att klara oss. Hi-ohoj, säger Aimo Myräkkä och önskar god jul och ett gott nytt år till alla, oavsett om de är till sjöss eller i land.

Aimo Myräkkä

I land

Denna artikel är från Finlands Fyrsällskaps nya bok "Perämeri – 500 år sjövägen mot norr" och skriven av FD Juha Ylimaunu från bokens författargrupp.

*Smakprov ur boken Perämeri – 500 vuotta meritietä pohjoiseen
(Bottenviken – 500 år av sjöväg mot norr)*

Den största och modigaste landstigningen i finsk krigshistoria

TEXT JUHA YLIMAUNU BILDER PEKKA VÄISÄNEN TECKNING SIRPA HAMMAR

Den sista fasen av andra världskriget i Finland, Lapplandskriget, började i Bottenviken då man natten mellan den 30 september och 1 oktober 1944 transporterade 2 900 finska soldater på tre oskyddade fraktfartyg från Toppila i Uleåborg till Röyttä i Torneå för att falla tyskarna i ryggen.

Lotsningen av de hemliga fartygen anfördes av lotsar i Uleåborg, Röyttä i Ijo, Kemi

och Torneå. Eftersom fyrarna hade släckts på grund av krigstillståndet var det svårt att orientera sig i mörkret och i havet som var fullt med grynnor.

Ett av villkoren för vapenvilan efter fortsättningskriget var att de tyska trupperna skulle fördrivas från Finland. I början gick tyskarnas reträtt smidigt i samarbete med finländarna, men Sovjetunionen satte press på Finland att vidta mer drastiska åtgärder mot tyskarna. Generallöjtnant **Hjalmar Siilasvuo**, som var på kant med tyskarna, kommenderades till Uleåborg för att driva ut tyskarna ur Lappland.

Tanken var att man skulle anfälla Kemi via land, men samtidigt utfärdade Siilasvuo en order om att förbereda en landstigning utan att meddela högkvarteret. Som förtrupp till uppdraget valde man ut infanteriregemente 11, vars första avfärd till Kemi avbröts på grund av en storm. Eftersom det fanns starka tyska trupper och bland annat en flottilj med Stuka-jaktflyg i Kemi och eftersom Ajos hamn till stora delar var förstörd bytte man landstigningsplats till Torneå.

När högkvarteret i S:t Michel fick höra om landstigningsoperationen som skulle äventyra tusentals soldaters liv beordrade man med en gång att den skulle avbrytas. Siilasvuo vägrade dock att ta emot order från någon annan än överbefälhavaren och president **Mannerheim**. På kvällen den 30 september 1944 ringde Mannerheim och berättade om Sovjetunionens krav på att med en gång inleda krig mot tyskarna och frågade efter handlingar som man skulle kunna övertyga ryssarna med. Siilasvuo svarade att de skulle få nyheter nästa dag. Då var ångfartygen *Norma*, *Hesperus* och *Fritz*, som transporterade infanteriregemente 11, redan på väg ut på det öppna havet från Toppila under överstelöjtnant **Wolf H. Halsts** kommando och under vägledning av lotsarna.

Militärt sett var landstigningen ett vågspel med tusentals mans liv, eftersom fartygen var helt oskyddade på det öppna havet och operationen inte hade något som helst flyg- eller annat eldunderstöd, endast lätta



luftvärnskanoner som hade monterats tillfälligt på däck. Lyckligtvis var det en regnig och blåsig natt, så de tyska flygplanen på flygplatsen i Kemi som utgjort ett hot kunde inte lyfta. Den tunga tyska 88 millimeters luftvärnssektionen i Laivaniemi i Nedertorneå upptäckte inte heller fartygen på grund av det dimmiga vädret. Därmed anlände man i Röyttä hamn i Torneå tidigt på söndagsmorgonen den 1 oktober 1944.

Landstigningen var en total överraskning för tyskarna och hamnen var obemannad. Infanteriregemente 11 gick i land och gav sig av för att angripa tyskarna på ett tåg som finska järnvägsarbetare hade kört till hamnen i hemlighet från tyskarna för att hjälpa till med landstigningen. Fartygen återvände till Toppila hamn i Uleåborg för att hämta fler trupper, som de fraktade till Torneå under de följande nätterna. Totalt tog man 12 500 man till Röyttä under fem nätter.

Männen som fungerat som lotsar under operationen, som **Knut Holma** och **Einari Auranaho**, mindes att det mest spännande och kritiska skedet var på morgonen vid gryningstid, då fartygen var tvungna att vara borta från det öppna havet och utom synhåll i Torneåleden vid öarna Etu- och Pensaskari samt Kuusiluoto så att det direktskjutande artilleribatteriet vid Laivaniemi inte kunde skjuta mot dem.

När de blodiga striderna inletts i Torneå slog tyskarna till mot Röyttä hamn med Stu-

ka-störbombare den 3–4 oktober 1944. Bore IX, ett av Finlands största fraktfartyg, hade tagit emot tysk artillerield redan under resan till Röyttä. Kaptenen hade kört fast fartyget i hamnens botten och kajen för att påskynda lossningen. Man hann lossa nästan 3 000 soldater, lastbilar, kanoner och ammunitionslådor från fartygets lastrum innan Stuka-bomberna exploderade. Totalt omkom 67 soldater och 400 sårades vid bombningen och sänkningen av Bore IX och motorfartyget Maininki. 196 hästar dog och 120 ton ammunition och livsmedel samt luftvärnsmateriel med fordon sjönk.

Den 3 oktober 1944 hade tyskarnas sektion vid Laivaniemi lagt ut brandgranater på ön Kuusiluoto, som låg i fartygets skottlinje, för att förstöra sågverket och bostadsbyggnaderna som störde sikten. Sågverket på Kuusiluoto och bostäder för fler än 400 familjer brann upp. Sektionen lyckades också skada hamnkajerna i Röyttä med sin eldgivning, men de senaste krigsteknologiska mirakelvapnen som tyskarna avfyra från sina flygplan, "torpedbomber" drivna av raketmotorer, träffade inte.

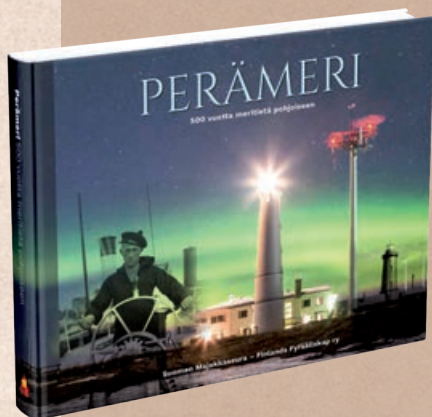
Den 5 oktober 1944 hämtade ångfartyget *Canopus* fler trupper från Uleåborg och *Fritz* och *Norma* mer artilleri. Finländarna fick nu också flygunderstöd från Vaala vid Ule träsk, varifrån fem Brewster-jaktplan flög för att skydda konvojerna. Eftersom hamnen skadats och fartygen sjunkit var det mycket



svårt att lossa lasten och det försenade artilleriet äventyrade hela operationen.

Den sista landstigningsdagen fick man också dit en flotta, då kanonbåtarna *Uusi-maa* och *Hämeenmaa* samt två patrullmotorbåtar under ledning av kommandörkapten **H. J. Jääsalo** ankom till platsen. Divisionen skötte luftväret i hamnen och utköpade dessutom eldstrider med tyskarnas artilleribatteri i Laivaniemi.

Landstigningen i Torneå var ett stormaktspolitiskt tvång dikterat av Sovjetunionen. Utan den framgångsrika landstigningen och de blodiga striderna vid Torneå-Kemi hade Sovjetunionen kunnat tolka Finland som ovilliga att strida mot sina forna vapenbröder. Det hade varit en bra anledning att ockupera Finland och göra landet till en sovjetrepublik, precis som de baltiska länderna. 🚩



Perämeri-boken

- Perämeri-boken finns tillgänglig bara från Finska Fysällskapet, på turné-platser och från försäljare.
- En lista på turné-platser och försäljare finns på webbsidan www.majakkaseura.fi
- Boken kan också beställas per post online: perameri@majakkaseura.fi
- Boken kostar 38 euro + postavgift 10 euro.

Merimies-Unionin henkilökunta toivottaa kaikille
Merimies-Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille

Hyvää Joulua & Onnellista Uutta Vuotta 2023!

Tänä vuonna olemme lahjoittaneet joulutervehdyksiin
varatut rahat *Lääkärit ilman rajoja* -avustusjärjestölle.

Merimies-Unionin toimisto on suljettu 27.–30.12.2022.

Sjömans-Unionens personal önskar alla
Unionens medlemmar och samarbetspartner

God jul & Gott Nytt År 2023!

I år har vi donerat pengarna som reserverats för julhälsningar
till hjälporganisationen *Läkare Utan Gränser*.

Sjömans-Unionens kontor är stängt 27.–30.12.2022.



Merimies-Unionin uusi asiantuntija

Merimies-Unionin asiantuntijana
aloitti 1.9.2022 **Joachim Alatalo**.
Hän on työskennellyt aiemmin
asiantuntijana Suomen Konepääl-
lystöliitossa vuodesta 2013 alkaen. ⚓

Sjömans-Unionens nya ombudsman

Joachim Alatalo började som ombuds-
man i Sjömans-Unionen 1.9.2022. Han
har tidigare arbetat som ombudsman i
Finlands Maskinbefälsförbund sedan
2013. ⚓



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ:

Ville Käldeström

PALVELUNUMERO:

0295 044 821

SÄHKÖPOSTI:

ville.kaldstrom@te-toimisto.fi
Merivälityksessä asioidaan ensi
sijassa puhelimitse ja
sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina
aikavarauksella.

**toimistot.te-palvelut.fi/
varsinais-suomi/merivalitys**

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON:

Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER:

0295 044 821

E-POST:

ville.kaldstrom@te-byran.fi
Inom Havsförmedlingen
uträttas ärenden per telefon
och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2,
20800 ÅBO

Tidsbokning krävs för att uträtta
personliga ärenden vid TE-byrån.

**toimistot.te-palvelut.fi/sv/
varsinais-suomi/merivalitys**

MERIVÄLITYS TIEDOTTAA

Merenkulun sertifikaatit pääsääntöisesti voimassa 5 vuotta, myös lisäpätevyys- todistuksessa olevat

Merivälitykseen tulee jatkuvasti yhteydenottoja mitä kurssseja tulisi päivittää ja milloin sekä yhteydenottoja, jossa ilmenee, etteivät lisäpätevyyskurssit ole enää voimassa. Työhakemuksia tulee myös jatkuvalla syötöllä varustamoille, jolloin huomataan, että kurssit ovat vanhentuneet. Merivälitys muistuttaa, että suurimmat osat STCW-kursseista ovat voimassa 5 vuotta, jonka jälkeen tulee käydä kertauskurssi.

Merivälitys huomauttaa, että itse lisäpätevyystodistus on myös voimassa 5 vuotta ja henkilön tulee tarkoin huomioida, että lisäpätevyyskurssit voivat vanhentua, vaikka lisäpätevyystodistus olisikin voimassa. Olemalla huolellinen ja tietoinen tästä seikasta voit siis omalla toiminnallasi nopeuttaa työllistymisprosessia.

HAVSFÖRMEDLINGEN INFORMERAR

Sjöfartscertifikaten är huvudsakligen i kraft 5 år, även de på specialbehörighetsbrevet

Det tas med jämna mellanrum kontakt till Havsförmedlingen och man är mycket konfunderad över vilka kurser som bör gås och när. Det kommer ibland fram att vissa kurser har blivit föråldrade. Rederier får ständigt bristfälliga arbetsansökningar där kurserna inte är längre i kraft. Havsförmedlingen vill påminna om att största delen av kurserna är i kraft 5 år och efter det bör kursen repeteras.

Observera att själva specialbehörighetsbrevet också är i kraft 5 år och det bör läggas särskild uppmärksamhet vid det faktum att specialbehörighetskurserna kan bli föråldrade då själva specialbehörighetsbrevet är i kraft. Genom att vara noggrann och ha vetskap om denna sak kan man försnabba sin sysselsättning.

Lisäkysymykset/Tilläggsfrågor

Ville Käldeström, 0295 044 821
Merivälitys/Havsförmedling
ville.kaldstrom@te-toimisto.fi



HENRY NIELSEN
Nielsen perustettu 1923
100 vuotta

NOSTALGIA RISTEILY XI
Nostalgia risteilyt aloitettu 2003
20 vuotta

Henry Nielsen Nostalgia XI -juhlariisteily

3.5.2023, M/s Gabriella

M/S GABRIELLA

Lähtöselvitys

Katajanokalla 3.5.2023
noin klo 16.00

Lähtö Helsinki

3.5.2023 klo 17.15

Lähtö Tukholma

4.5.2023 klo 16.30

Saapuminen Helsinki

5.5.2023 klo 10.10

MATKAN VARAUSAIKA

Pohjolan Matkan kautta
tammikuusta **29.3.2023 asti**.

Joensuun toimisto Heljä
Näätänen p. 0201 303 420
tai sähköposti: helja.naatanen@pohjolanmatka.fi

Varsinainen nettivaraus-
ohjeistus saapuu myöhemmin.

LISÄTIETOJA

Wintio
040 5932 105
wintio@pp.inet.fi

Postikortti Pentille

Jos joku haluaa
muistaa **Pentti**
Ojamiestä esimer-
kiksi joulukortilla,
niin osoite on:

Kustaankartanon
palvelukeskus
Os. B2 huone 5
Oltermannintie 32
00620 Helsinki

Risteilyllä muistetaan kukkasella menehtyneitä

On jo pieni perinne
ollut tipauttaa kukka-
nen mereen viimeisen
ulosmaksun saaneiden
muistolle Helsingistä
lähdettyämme
Kustaanmiekassa.
Jatkanemme tätä
kaunista tapaa.

KIRJAESITTELY

Marjatta Kuusela: Huokuu rakkautta

Kirjan esittelyteksti

Olin osa-aika töissä satamassa. Meitä oli suurempi ryhmä yhdessä. Menimme laivoihin kunnostamaan paikkoja, sen jälkeen kun matkustajat oli päästetty ulos laivasta. Työ kesti n 2,5 tuntia. Iltalaivoilla oli samat työt. Aikataulu oli meillä kovin kiireinen. Valmista oli oltava, kun uudet matkustajat tulivat ja laivat lähtivät nopeasti takaisin Tukholmaan. Olen ollut myös Unionin jäsen.

Runoja olen kirjoittanut vuodesta 2003. Olen kotoisin Satakunnasta, Siellä vietin lapsuuteni. Harrastin kuoro- ja oopperalaulua. Luonto ja eläimet ovat lähellä sydäntäni. Vietän kesät Hirvensalossa kesäpaikassani.

Mistä kirjaa saa

Kirjaa saa mm. www.suomalainen.com nettikirjakaupasta (kovakantinen, mustavalko kuvilla), sekä suoraan kirjailijalta (kuvat joko mustavalko, tai värillisenä).

Tilaustiedot

Kovakantinen: (värikuvat):

42 € postikuluineen

Kovakantinen: (mv kuvat):

34 € postikuluineen

Tilaustiedot (nimi, osoite,
puhelinnumero) sähköpostiini:
otsopoika@elisanet.fi

Maksu pankkitilille:

Danske Bank

FI97 8000 2028 4907 60

Kirjoita viestikenttään yhteystietosi ja kumman kirjan tilaat. Kirja toimitetaan maksun tultua tilille.



Viking Linen pää- ja varapääluottamus- miesvaalitulos

Viking Line Abp:n pää- ja varapääluottamusmiehet ovat valittu 3.10.2022.

Tero Palokoski valittiin pääluottamusmieheksi ja **Timo Purho** varapääluottamusmieheksi, molempien toimikausi tehtävässä on 1.10.2022–30.9.2025. 🇫🇮

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

VIRKISTYSVIIKONLOPPU RUNNIN KYLPYLÄSSÄ (IISALMI) 17.2.–19.2.2023

Sisä-Suomen osasto järjestää virkistysviikonlopun **Runnin kylpylässä 17.2.–19.2.2023**. Runnin kylpylä sijaitsee Iisalmessa (Runnintie 407, 74595 Iisalmi).

Bussikuljetus

Järjestämme bussikuljetuksen Savonlinnasta, Varkauden, Kuopion ja Iisalmen kautta Runnin kylpylään ja paluu samaa reittiä takaisin. Matkalta voi tulla kyytiin sovituksi mistä vain, esim. muualta tulevat osaston jäsenet voidaan poimia kyytiin vaikka Kuopion rautatieasemalta. (Aikataulu kuljetukselle suunnitellaan myöhemmin niin, että majoittautumisemme alkaa Runnissa 17.2.2023 noin klo 15.00.)

Hinta

Virkistysviikonlopun hinta on osaston jäsenelle ja hänen seuralaiselleen osaston juhluvuoden 40-vuotisjuhlavuoden kunniaksi vain 50 euroa / henkilö. (Omavastuu hinta maksettava osaston tilille tammikuun aikana).

Hinta sisältää: majoittautumisen jaetussa kahden hengen huoneessa, kuljetus edellä mainitulla reitillä (myöhemmin ilmoitettavan aikataulun mukaan), tervetulokahvit, aamiaiset, päivällisbuffetit, vapaan Spa-osaston käytön, savusaunan yleisövuoron ja lipun lauantai illan tansseihin Ravintola Runnissa. Osastomme tulee järjestämään jotain muutakin yllätys ohjelmaa, joka liitetään kuuluvaksi hintaan.

Jokainen voi ostaa lisäpalveluina itse omakustanteisesti hoitoja Runnin kylpylältä listahinnoilla, joita on valtavasti aina kasvohoidosta, kuppaukseen ja akupunktioon.

Ilmoittautumiset 6.1.2023 mennessä

Sitovat ilmoittautumiset 6.1.2023 mennessä. Tapahtumaan otetaan 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta henkilöä. Ilmoittautumiset otetaan vastaan mielellään osaston kotisivujen kautta: sisasuomi.smu.fi

SATAMA-ALA

Satama-alan osasto tarjoaa jäsenilleen mahdollisuuden osallistua (liput) Vene 23 Båt messuille 10.–19.2.2023. Messut järjestetään Helsingissä, Messukeskuksessa. Tiedustelut ja ilmoittautumiset 30.1.2023 mennessä, p. 050 086 2190.

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

PIKKUJOULUT 20.1.2023, M/S AURORA BOTNIA

Tervetuloa Länsi-Suomen osaston pikkujouluihin 20.1.2023.

Lähtö Vaasasta 20.1.2023 Aurora Botniassa klo 16.30. Risteily on edestakainen, sisältäen illallisen ja juomat ruokailun aikana.

Ilmoittautumiset viimeistään 6.1.2023, puh. 050 516 3863 / Janne.

Hinta: jäsenet 35 euroa, avec 55 euroa. Maksu tilille: SMU Länsi-Suomen osasto FI81 1528 3000 1236 90
Viesti: oma nimi + avec nimi

Huom! Varmistaa paikkasi ajoissa. Eläkeläisille oma kiintiö.
Tervetuloa mukaan!

ITÄKUSTIN OSASTO

Itäkustin osasto tarjoaa jäsenilleen 7 euron alennuksen lipusta per jäsen Merikeskus Vellamoon. Lisää tietoa asiasta alkuvuoden kuluessa Itäkustin osaston Facebook-sivuilta ja smu.fi.

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos muistamisesta, kauniista sanoista ja ennen kaikkea kiitos jokaisesta kohtaamisesta vuosien varrella!

Satu Valapuro

Kiitos muistamisesta jäädessäni eläkkeelle meriltä 1.9.2022. Oli ilo ja kunnia seilata 80-luvulta lähtien Finlandian, Serenaden, Europan ja BP:n työkalereiden kanssa. Paljon mukavia muistoja jäi.

Peku Maisonen, 36 vuotta Siljalla

Laivavahti **Carl-Anders Järvinen** jää eläkkeelle 1.12.2022, palveltuaan runsaat 30 vuotta Viking Linen laivoilla. Pääasiassa M/s Mariellalla palvellut Anders jää rinta rottingilla eläkkeelle nykyisestä palveluspaikastaan Viking Glory:sta. Leppoisia eläkepäiviä! Toivottaa työkalereitit.

KIITOS / TACK

Jäädessäni eläkkeelle haluan kiittää M/s *Viking Gracen* miehistöä yhteisistä vuosista ja hyvästä ruokahalusta. Terveisiä myös kaikille keitä olen matkani varrella tavannut.
Jukka "Juki" Ourila

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Jukka Kiviranta
Kaj Svenskberg
Stig Pernell
Albert Sundberg
Carl-Anders Järvinen

IN MEMORIAM

Lauri Niklander

s. 6.2.1988
k. 12.10.2022
puolimatuusi

Ennätit nähdä eteläisempiä tähtiä

Asui Kotkassa perheineen ja menehtyi sairauden sivuvaikutuksiin. Ehti työskennellä neljällä eri laivalla.

Lämmöllä muistaen,
lapset, perhe ja muut sukulaiset sekä ystävät



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten peruskurssi 13.–16.3.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 25.–26.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 18.–21.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

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

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2023

Grundkurs för förtroendemän 13.–16.3.

Kompletteringskurs för förtroendemän 25.–26.4.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 18.–21.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 24.–25.10.

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergs strand 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE

PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU

Siltasaarencatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9–15

PUHELINPÄIVYSTYS klo 9–12

puh. (09) 613 111

Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS

PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST

Broholmögatan 3–5, g
atuplan Helsingfors
vardagar kl. 9–15

TELEFONJOUR kl 9–12

tfn. (09) 613 111

Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande

Kenneth Bondas

(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare

Tetta Härkönen

(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Liittosihteeri / Förbundssekreterare

Lakimies / Jurist

Sannaleena Kallio

(09) 615 20 252 / 040 158 5057

Asiantuntija, lakimies /

ombudsman, jurist

Pia Levin

(09) 615 20 253 / 040 7069 863

Asiantuntija / Ombudsman

Joachim Alatalo

(09) 615 20 223 / 050 529 9206

Asiantuntija / Ombudsman

Satu Silta

(09) 615 20 213 / 040 526 3435

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör

Patrick Kuronen

(09) 615 20 251 / 040 178 7774

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator

Kenneth Bengts

(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Toimittaja/Redaktör

Saana Lamminsivu

(09) 615 20 221/045 7730 1020

Talous- ja jäsen sihteeri

Kirsi Kostainen

(09) 615 20 217

Jäsenrekisteri- ja

jäsenpalvelusihteeri /

Sekreterare för medlemsregistret

och medlemsservice

Saara Nordberg

(09) 6152 0256

Turku / Åbo

Maariankatu 6 B, 5. krs.

20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,

20100 Åbo

Vaasa / Vasa

Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa

Storalånggatan 43, 65100 Vasa