

Albatrossi

MERIMIESELÄKEKASSAN ASIAKASLEHTI | SJÖMANSPENSIONS KASSANS KUNDTIDNING

albatrossen

2-3/2011

Merenkulku on Suomelle elintärkeää
Sjöfarten är livsviktig för Finland

Positiivisuutta peliin!
Positivitet i spelet!



MERIMIESELÄKEKASSAN
ASIAKASLEHTI

SJÖMANSPENSIONSKASSANS
KUNDTIDNING

Päätoimittaja/Huvudredaktör:

Helena Jaatinen
helena.jaatinen@merimieselakekassa.fi
helena.jaatinen@sjomanspensionskassan.fi

Toimitussihteeri/Redaktionssekreterare:

Marina Paulaharju
marina.paulaharju@merimieselakekassa.fi
marina.paulaharju@sjomanspensionskassan.fi

Käyntiosoite/Besöksadress:

Uudenmaankatu 16 A
Nylandsgatan 16 A

Postiosoite/Postadress:

PL 327, 00121 Helsinki
PB 327, 00121 Helsingfors

Puhelin/Telefon:

010 633 990

Telefax:

010 633 9938

Sähköposti/E-post:

etunimi.sukunimi@merimieselakekassa.fi
fornamn.slaktnamn@sjomanspensionskassan.fi

Osoitteenmuutokset/adressförändringarna:

info@merimieselakekassa.fi
info@sjomanspensionskassan.fi

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Ulkoasu/Layout:

bbo, Better Business Office Oy

Painopaikka/Tryckeri:

SOLVER palvelut Oy

ISSN:

1796-8216

Painos/Upplaga:

17 000

nro/nr ilmestyy/utges

4/2011 vko/vecka 46

Kannen kuva/Pärmbild:

Hannu Vallas / Lehtikuva



Sisällys || Innehåll

SINNIKÄSTÄ TYÖTÄ ITÄMEREN PUOLESTA

Ilkka Herlinin perustama Baltic Sea Action Group on saanut aikaan konkreettisia suojelutoimia ja tuonut runsaasti julkisuutta Itämeri-kysymykselle.

MERENKULKU ON AVAINASEMASSA SUOMEN HUOLTOKETJUSSA

Viime talven hankalat jääolot osoittivat jälleen Suomen logistisen aseman haasteellisuuden. Ne muistuttivat myös, että merikuljetusten toimivuus on maamme huoltoketjussa avainasemassa.

SEILAAMINEN VAIHTUI MERIHISTORIAAN

Lähes 40 merityövuoden jälkeen Alf Karlsson viettää eläkepäiviään selvittämällä mm. vuonna 1916 tuhoutuneen parkkilaiva Reginan vaiheita.

POSITIIVISUUS AUTTAA JAKSAMAAN

Eläkkeelle siirtyvä MEKin ylilääkäri Juhani Juntunen ja hänen seuraajansa Mikael Ojala painottavat myönteisen ajattelun merkitystä työssäjaksamisen edistäjänä.

RAUMALLA KUULUU MERIMIEHEN ÄÄNI

Vuosituhanen alussa perustettu Rauman merimuseo kertoo Suomen merenkulun historiaa merimiehen elämän kautta.

MERITAITEEN MESTAREITA

Oscar Kleineh ja realistinen merimaisema

KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA

UUTISIA

4 SEGT ARBETE FÖR ÖSTERSJÖNS BÄSTA

Av Ilkka Herlin grundade Baltic Sea Action Group har fått till stånd konkreta skyddsåtgärder och fört med sig rikligt med publicitet kring Östersjöfrågan.

10 SJÖFARTEN ÄR I NYCKELPOSITION I FINLANDS FÖRSÖRJNINGSKEDJA

Den gångna vinterns besvärliga isförhållanden visade åter hur utmanande landets logistiska läge är. De påminde även om att sjötransporternas funktionsduglighet har en nyckelposition.

14 SEGLANDET BYTTES TILL SJÖHISTORIA

Efter närmare 40 sjöarbetsår tillbringar Alf Karlsson sina pensionsår med att bl.a. utreda barken Reginas historia innan hon gick under 1916.

18 EN POSITIV INSTÄLLNING HJÄLPER ATT ORKA

SPKs överläkare Juhani Juntunen, som är på tröskeln till pensionering, och hans efterföljare Mikael Ojala understryker hur viktigt det är att tänka positivt för att orka i arbetet.

22 I RAUMO HÖRS SJÖMANNENS RÖST

Raumo sjömuseum, som grundades i början av millenniet, berättar om den finländska sjöfartens historia via sjömannens liv.

26 MARINKONSTENS MÄSTARE

Oscar Kleineh och det realistiska marinmåleriet

29 FRÅGOR OCH SVAR

30 NYHETER



SITKEÄ SUOMALAINEN

EN SEG FINLÄNDARE



Helena Jaatinen

helena.jaatinen@merimieselakekassa.fi
helena.jaatinen@sjomanspensionskassan.fi

Suomen merenkulku ansaitsisi palkinnon sitkeydestä. Ala on pitkän historiansa aikana noussut lukuisia kertoja aallonpohjasta ja rakentanut vahvan osaamisen, kokemuksen, sinnikkyuden ja tulevaisuususkon avulla toiminnalleen uuden perustan.

Aina ei kuitenkaan suomalainenkaan sitkeys riitä. Merenkulun toimintaympäristö on viime vuosina muuttunut voimakkaasti, ja alan kehitystä ohjaavat suurelta osin maailmanlaajuiset virtaukset. Niiden myötä yhä tärkeämpään asemaan merielinkeinon menestymisen kannalta ovat nousseet valtiovoiman ratkaisut.

Hallitusvoiman vaihdos Suomessa osui ajankohtaan, jolloin maailmanlaajuisen finanssikriisin vielä vuosi sitten varjostamat talousnäkökulmat ovat selkeästi kirkastuneet. Merenkulun piirissä toiveikkouden lisääntyminen näkyy muun muassa investointien kasvuna: suomalaiset varustamot ovat kuluvana vuonna ottaneet liikenteeseen kolme uutta alusta ja rakenteilla on vielä 10 alusta.

Alan positiivinen kehityssuuntaus on ollut yhteydessä jo parin vuoden ajan vireillä olleeseen, Euroopan yhteisön komission hyväksyntää odottavaan tonnistoverolakiuudistukseen. Ennusteiden mukaan tonnistoveromuutos toisi jatkossakin selkeää kasvua Suomen aluskantaan. On suomalaisten merenkulun työpaikkojen säilymisen vuoksi toivottavaa ja välttämätöntä, että myös voimassa oleva matkustaja-alustuki jatkuu edelleenkin.

Merenkulun työmarkkinajärjestöt ovat aktiivisella ja hyvällä yhteistyöllään vahvistaneet alan toimintaedellytyksiä. Varustamo-kohtaisia, suomalaisen tonniston kilpailukykyä edistäviä sopimuksia on tehty jo useita. Tahto alan tulevaisuuden turvaamiseen sekä työpaikkojen varmistamiseen on vahvasti yhteinen.

Suomalainen merenkulku on ponnistautumassa jälleen kerran pinnalle. Ilman valtiovoiman tukea tämä ei olisi ollut – eikä ole vastedeskään – mahdollista. Maalle, jonka ulkomaankaupasta yli 80 prosenttia kulkee meritse, kotimaan lipun alla purjehtivan suomalaisen aluskannan riittävyys on elintärkeä, toteaa tässä lehdessä Huoltovarmuuskeskuksen toimitusjohtaja Ilkka Kananen. Yhtä lailla kansallinen avainkysymys on myös alan työpaikkojen, ammattitaidon ja laajalti arvostetun merenkulun turvallisuusosaamisen säilyminen ja kehittyminen suomalaisissa käsissä.

Den finländska sjöfarten borde få pris för sin seghet. Under sin långa historia har den ett flertal gånger rest sig ur vågdalen och med hjälp av stark knowhow, erfarenhet, seghet och framtidstro byggt upp en ny grund för sin verksamhet.

Alltid räcker dock inte ens finländsk seghet till. Under de senaste åren har sjöfartens verksamhetsmiljö förändrats kraftigt och branschens utveckling styrs till stora delar av globala strömningar. På grund av dem har statsmaktens lösningar fått en allt viktigare position med tanke på sjöfartsnäringens framgång.

Regeringsskiftet i Finland inträffade vid en tidpunkt då de ekonomiska utsikterna, som ännu för ett år sedan beskuggades av en global finanskris, påtagligt har klarnat. I sjöfartskretsar kan den ökade optimismen bl.a. ses som en ökad investeringslust: de finländska rederierna har under innevarande år satt tre nya fartyg i trafik och ytterligare 10 fartyg är under byggnad.

Branschens positiva utvecklingstrend har sammanhängt med den redan under ett par år anhängiggjorda revisionen av tonnageskattelagstiftningen, som väntar på godkännande av Europeiska kommissionen. Enligt prognoserna skulle ändringen av tonnageskatten även i fortsättningen medföra en klar tillväxt för vårt lands fartygsbestånd. För bevarandet av den finländska sjöfartens arbetsplatser är det både önskvärt och nödvändigt att även gällande stöd till passagerarfartyg fortsätter framöver.

Sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer har genom sitt aktiva och goda samarbete stärkt branschens verksamhetsförutsättningar. Det har redan slutits ett flertal rederirelaterade avtal som främjar det finländska tonnagesektens konkurrenskraft. Viljan att säkerställa branschens framtid och arbetsplatserna är stark och gemensam.

Den finländska sjöfarten håller än en gång på att kämpa sig upp till ytan. Utan statsmaktens stöd skulle detta inte ha varit – och är inte framöver heller – möjligt. För ett land vars utrikeshandel till över 80 % går sjövägen är ett tillräckligt stort finländskt fartygsbestånd som seglar under finsk flagg en livsviktig fråga, konstaterar verkställande direktören för Försörjningsberedskapscentralen Ilkka Kananen i denna tidning. På samma sätt är även bevarandet och utvecklingen av branschens arbetsplatser, yrkesskicklighet och sjöfartens högt värderade säkerhetskunnande i finländska händer en nationell nyckelfråga

An aerial photograph of a large, forested island in a deep blue lake. The island is covered in dense green trees and has a rocky shoreline. The water around the island shows some ripples and a small white wake. In the distance, a small white sailboat is visible on the water.

Ilkka Herlinillä on missio
KOHTI KOHTALAISEN
HYVIN VOIVAA ITÄMERTA

Ilkka Herlin har en mission
MOT ETT INNANHAV
SOM MÅR RELATIVT BRA



Lisääntyneistä suojelutoimista ja pienistä edistysaskelista huolimatta ei pitkään pahoin voineen Itämeren tilassa ole edelleenkään hurraamista. **Ilkka Herlinin** sinnikästä työtä kotimeremme hyväksi voi kuitenkin pitää pienoisenä riemuvoittona.

Trots ökade skyddsåtgärder och små framsteg är tillståndet i innanhavet Östersjön, som så länge mått illa, fortsättningsvis inte så mycket att hurra för.

Ilkka Herlins outtröttliga arbete vårt hemmahav till gagn kan dock anses vara en liten triumf.

Lapsuuden kesinä Ilkka Herlin vietti paljon aikaa isovanhempiensa tilalla Etelä-Pohjanmaalla Lappajärven rannalla. Siellä hän sai myös ensimmäiset konkreettiset kosketuksensa ympäristökysymyksiin ja vesiensuojeluun. ”Mummu oli valveutunut ympäristöihminen ja aktiivinen vesiensuojelija. Rehevöityminen hän oli ensin sisävesien ongelma, josta se pikkuhiljaa siirtyi myös Itämerelle”, Herlin muistuttaa.

Mummun nuoreen Ilkkaan kylvämät ympäristönsuojelun siemenet itivät hyvin. Varsinaisen Itämeri-herätyksen hän sai 1970-luvun lopussa nuorena Merisotakoulun oppilaana. ”Juuri tohtoriksi väitellyt kurssikaverini kirjoitti aiheesta artikkelin koulumme lehteen. Sen verran vaikuttavaa tekstiä se oli, että tajuntaani iskostui vahva ymmärrys siitä, että jotain on asialle tehtävä.”

Ja jotain hän on tehnytkin. Aktiivisen toiminnan Itämeren hyväksi Ilkka Herlin aloitti jo 1980-luvulla, jolloin aihe oli pitkälti vielä marginaalissa. Ensimmäinen konkreettinen kohde Itämeren suojelussa oli Pietarin jätevedenpuhdistamoiden fosforinsuodatus, jota hän ajoi eteenpäin muun muassa istuessaan John Nurmisen Säätiön hallituksessa. ”Pietarin jätevesien kemiallisen puhdistamisen käynnistäminen oli pitkä prosessi, jonka eteen teimme töitä vuosikaudet. Kun fosforinpoisto vihdoinkin saatiin käyntiin vuonna 2003, oli se totta kai eräänlainen virstanpylväs ja konkreettinen kiitos pitkään jatkuneelle pohjatyölle.”

Under sin barndoms somrar vistades Ilkka Herlin mycket på sina morföräldrars gård vid stranden av Lappajärvi i Södra Österbotten. Där stiftade han också sin första konkreta bekantskap med miljöfrågor och vattenskydd. ”Mommo var en upplyst miljömänniska och aktiv vattenskyddare. Eutrofieringen var ju först ett problem i insjöarna för att sedan så småningom även sprida sig till Östersjön”, påpekar Herlin.

De miljöskyddsfrön mommo sådde i den unga Ilkka fick en god grogrund. Sin egentliga Östersjöväckelse fick han i slutet av 1970-talet som ung elev i Sjökrigsskolan. ”En kurskamrat som just hade disputerat för doktorsgraden skrev en artikel om ämnet för skolans tidning. Texten gjorde ett såpass starkt intryck på mig att jag inte kunde släppa tanken på att det här var nånting som måste åtgärdas.”

Och det har han också gjort. Sin aktiva verksamhet för Östersjöns bästa inledde Ilkka Herlin redan på 1980-talet. Då var temat ännu mycket långt marginalt. Det första konkreta objektet för skyddet av Östersjön var införandet av fosforreduktion i S:t Petersburgs avloppsreningsverk. Den åtgärden drev han på bl.a. medan han satt i styrelsen för John Nurminens stiftelse. ”Att få igång den kemiska rengöringen av S:t Petersburgs spillvatten var en utdragen process som vi jobbade på i årtal. När vi äntligen fick igång fosforreduktionen 2003 var det helt klart ett slags milstolpe och ett konkret tack för ett långt grundläggande arbete.”

>>

Miltä toipuva Itämeri näyttää 10 vuoden kuluttua?

”Jos suojelutoimet etenevät hyvin, voi Itämeren turskakanta parhaassa tapauksessa kymmenessä vuodessa moninkertaistua – edellyttäen, ettei kanta ole päässyt liian pieneksi. Myös veden läpinäkyvyys ehtii parantua, mikäli ravinnepäästöjen määrä vähenee riittävästi.”

Entä 50 vuoden?

”50 vuoden kuluttua Itämeri voi parhaimmillaan jo kohtalaisen hyvin. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että kelloa vedettäisiin ajassa 60 vuotta taaksepäin, tilanteeseen jossa Itämeri oli vuonna 1951.”

Hur ser Östersjön ut efter 10 år av återhämtning?

”Om skyddsåtgärderna framskrider bra kan torskbeståndet i Östersjön i bästa fall ha mångdubblats på tio år – under förutsättning att beståndet inte har hunnit bli för litet. Även vattnets transparens hinner förbättras om utsläppet av näringsalter minskar tillräckligt.”

Hur är det efter 50 år?

”Efter 50 år mår Östersjön som bäst redan relativt bra. I praktiken innebär det här att klockan vrids tillbaka 60 år i tiden till det tillstånd som rådde i Östersjön 1951.”

BALTIC SEA ACTION

ACTION THROUGH COMMITMENTS HELSINKI, FEBRUARY



BSAG-säätiön tähänastisen työn huipentuma oli viime vuoden helmikuussa Helsingissä pidetty huippukokous. Kuvassa presidentti Tarja Halonen, Venäjän pääministeri Vladimir Putin ja Ilkka Herlin.

En höjdpunkt i BSAG-stiftelsens härtills utförda arbete var det toppmöte som hölls i Helsingfors i februari ifjol. På bilden president Tarja Halonen, Rysslands premiärminister Vladimir Putin och Ilkka Herlin.

"SIVILISSÄ" ILKKA HERLIN on lastinkäsittelylaitteita valmistavan Cargotecin suuromistaja ja hallituksen puheenjohtaja. Vapaa-aikanaan hän myös viljelee maata. Teollisuus ja maatalous ovat tunnetusti Itämeren suurimmat saastuttajat – eikö tämä asetelma ole aiheuttanut ristiriitoja ympäristönsuojelun asioita ajaessa? "Päinvastoin. Kun on ollut tietoa siitä, miten asioita maataloudessa ja teollisuudessa tehdään, se on auttanut myös näkemään mahdollisuudet ja keinot, missä ja miten ympäristöasioihin voi vaikuttaa."

Herlinien suvulla on pitkät perinteet niin teollisuudessa kuin maataloudessakin. Myös tässä suhteessa kasvuympäristöllä on ollut vahva vaikutus Ilkka Herlinin asenteisiin. "Kierrätyksen ja resurssien taloudellisesti järkevän käytön periaatteet ovat kyllä periytyneet ihan kotoa. Muistan esimerkiksi, kun isäukon kanssa 1970-luvulla selvittelimme mahdollisuutta käyttää Helsingin kaupungin jätevesiä viljelysmaiden lannoittamiseen. No, jätevesi sisälsi liikaa kadmiumia, joten se tyssäsi silloin siihen."

Myös 1970-luvun öljykriisi kiristyneine maailmanpoliittisine tunnelmineen on jäänyt Herlinin mieleen. Lapsuudenkodissa käytiin tuolloin vilkasta keskustelua aiheesta ja "maailmayhteisön ongelmia kokonaisvaltaisesti katsovasta" Rooman klubista, jonka toimintaan myös Ilkan isä **Pekka Herlin** osallistui. "Noiden keskustelujen pohjalta muistan ensimmäisiä kertoja ymmärtäneeni selkeästi sen, että maailman resurssit ovat rajalliset, etteivät ne tule riittämään loputtomiin."

HERLININ PITKÄÄN JATKUNEEN Itämeri-työn todellinen hedelmä on vuonna 2008 perustettu Baltic Sea Action Group (BSAG). Sen tavoitteena on "toimia Itämeren pelastamiseksi tark-

I DET "CIVILA" ÄR ILKKA HERLIN storägare i Cargotec, som tillverkar lastanordningar, och ordförande för bolagets styrelse. Under sin fritid är han också jordbrukare. Industrin och jordbruket är som känt de största förorenarna av Östersjön – har inte den här kombinationen orsakat konflikter vid drivandet av miljöskyddsfrågor? "Tvärtom. När det har funnits fakta om hur saker och ting utförs inom jordbruket och industrin har det också gjort det möjligt att se möjligheterna och medlen var och hur det går att påverka miljöfrågorna."

Den Herlinska släkten har långa traditioner såväl inom industrin som inom jordbruket. Även i det här avseendet har uppväxtmiljön haft en stark inverkan på Ilkka Herlins handlingssätt. "Principerna för återvinning och ett ekonomiskt vettigt utnyttjande av resurser har nog helt och hållet ärvts hemifrån. Jag kommer t.ex. ihåg när jag på 1970-talet tillsammans med farsgubben utredde möjligheten att utnyttja Helsingfors stads spillvatten för gödsling av odlingsmarker. Nåja, spillvattnet innehöll för mycket kadmium, så idén stupade då på den saken."

Även oljekrisen på 1970-talet med sina spända världspolitiska stämningar har stannat i Herlins minne. I barndomshemmet diskuterades det då livligt om temat och om Romklubben som "såg holistiskt på världssamfundets problem". Även Ilkkas far **Pekka Herlin** deltog i klubbens verksamhet. "Utgående från de då förda diskussionerna kommer jag ihåg att jag då för första gången klart började inse att världens resurser är begränsade, att de inte kommer att räcka i oändlighet."

HERLINS LÅNGVARIGA Östersjöarbete bar 2008 verkligt fin frukt. Det året grundades stiftelsen Baltic Sea Action Group

kaan kohdennetuilla hankkeilla”. Ilkka Herlinin perustama säätiö on paitsi poikkinut paljon konkreettisia suojelutoimia, myös tuonut runsaasti julkisuutta Itämeri-kysymykselle. Säätiön tähänastisen työn huipentuma oli viime vuoden helmikuussa Helsingissä pidetty huippukokous, johon kaikki alueen maat kokoontuivat sopimaan toimintasuunnitelmasta Itämeren pelastamiseksi. Edellytys kokoukseen osallistumiselle oli, että kukin taho – valtio, yritys tai muu organisaatio – oli valmis antamaan konkreettisen sitoumuksen, jolla se edistää Itämeren pelastustyötä.

”Ehdottomasti suurin saavutus tässä prosessissa on ollut Venäjän voimakas mukaantulo – paras esimerkki tästä lienee heidän ilmoituksensa isännöidä seuraavaa Itämeri-huippukokousta ensi vuonna. Itse asiassa Venäjään on ollut jo pitkään aktiivinen Itämeri-asiassa, tämä asia tuntuu vain jotenkin jääneen julkisuudessa pimentoon.”

Erityisen tyytyväinen Ilkka Herlin on siihen, että Venäjä on viimein käynnistänyt pitkään valmistellun Kaliningradin jätevedenpuhdistamon rakennustyöt. ”Se on suuri edistysaskel Itämeren hyvinvoinnille.”

AINA LÖYTYY JOTAIN kritisoitavaakin. Suomen ympäristökeskus on arvioinut, ettei BSAG:n aikaansaamissa sitoumuksissa keskitytä riittävästi kaikkein vaikeimpiin Itämeren koskeviin ympäristöongelmiin – liikakalastukseen, kemikaalien kulkeutumiseen mereen sekä luonnon monimuotoisuuden kaventumiseen. ”No, aianahan pitäisi olla enemmän ja paremmin”, Ilkka Herlin toteaa.

Mukisematta hän ei kuitenkaan kritiikkiä niele. ”Vaikka tuloksia pitäisi tietenkin saada heti, nämä ovat tyypillisesti sellaisia asioita, jotka eivät ratkea yhdessä yössä. Ne vaativat pitkäjänteistä työskentelyä – esimerkiksi liikakalastusasiaa väänsimme rautalan-gasta Helsingin kokouksessa, ja luulen, että viesti alkaa pikkuhiljaa mennä perille myös päättäjille. Kalakantojen normalisoitumiseen vaikuttavat myös monet sellaiset tekijät, joista emme pääse päättämään kansallisella tasolla. Muutokset vaativat asenteiden muuttumista, aikaa ja kaikkien osapuolten vihkiytymistä asialle”, Ilkka Herlin selventää.

Myös haitallisten kemikaalien vähentämisessä on menty eteenpäin. ”Kemira antoi vastikään jo toisen Itämeri-sitoumuksensa, jossa se lupautuu etsimään menetelmiä vaarallisten aineiden poistamiseksi jätevesistä.”

Ja luonnon monimuotoisuus toipuu sitä mukaa, kuin kaikki muut palaset ovat kohdallaan. ”Tämähän on sellainen asia, jonka eteen ei oikein voi yksistään tehdä mitään. Kun muut suojelutoimet onnistuessaan alkavat vaikuttaa, toipuvat sen mukana kalakannat ja muukin luonto. Kaikki vaikuttaa kaikkeen, tämä pätee myös Itämereen.”

SUOMALAISEN MERENKULUN YMPÄRISTÖTIEDOKSIUS ja -toimet ovat Ilkka Herlinin mielestä hyvällä tasolla. ”Monessa suhteessa meillä on oltu ympäristökehityksen kärjessä, esimerkiksi Nesteen tankkerit olivat ensimmäisiä, joissa oli kaksoisrungot.”

Herlinin mukaan Suomen ja Ruotsin vanavedessä hyvät käytännöt ovat levinneet alueen muihinkin maihin. ”Venäjään on tässäkin asiassa öljykuljetustensa kanssa niin sanotusti tempelinharjalla. Onneksi laivat ja satamat alkavat sielläkin olla hyvässä kunnossa, ja asiat muutoinkin tässä suhteessa hyvällä tolalla.”

Parantamisen varaakin toki löytyy. Suomalaista arktisen merenkulun osaamista pitäisi Ilkka Herlinin mukaan hyödyntää Itämeren öljyntorjunnassa paremmin. ”Öljyntorjuntavalmiuden kehittäminen on yksi Itämeren tulevaisuuden kohtalonkysymyksiä. Ratkaisevassa asemassa on yhtenäisen ohjausjärjestelmän saa-

(BSAG). Stiftelsens syfte är ”att verka för att rädda Östersjön genom noggrant fokuserade projekt”. Den av Ilkka Herlin grundade stiftelsen har utöver att den fått till stånd många konkreta skyddsåtgärder även fört med sig rikligt med publicitet kring Östersjöfrågan. En höjdpunkt i stiftelsens härtills utförda arbete var det toppmöte som hölls i Helsingfors i februari ifjol. I mötet deltog representanter för alla länder kring Östersjön för att ingå ett avtal om en verksamhetsplan för att rädda Östersjön. Förutsättningen för deltagandet i mötet var att alla deltagande aktörer – stater, företag eller andra organisationer – var redo att ge en konkret förbindelse att främja Östersjöns räddningsarbete.

”Den absolut största framgången i den här processen har varit Rysslands starka inträde i verksamheten – det bästa belägget på detta torde vara landets meddelande att det nästa år står värd för följande Östersjötoppmöte. I själva verket har ju Ryssland redan länge varit aktivt i Östersjöfrågan. Det här verkar bara på något sätt ha hamnat i skymundan i offentligheten.”

Särskild nöjd är Ilkka Herlin över att Ryssland äntligen har inlett arbetet på det länge förberedda bygget av ett avloppsreningsverk i Kaliningrad. ”Det är ett stort framsteg för Östersjöns välbefinnande.”

ALLTID FINNS DET JU också nånting att kritisera. Finlands miljöcentral har gjort bedömningen att de av BSAG åstadkomna förbindelserna inte i tillräcklig utsträckning fokuseras på Östersjöns allra svåraste miljöproblem – överfisket, kemikaliernas utflöde i havet samt utarmningen av mångfalden i naturen. ”Nå, det är ju så att saker alltid kan göras större och bättre”, konstaterar Ilkka Herlin kort.

Utän protester sväljer han dock inte kritiken. ”Trots att resultat givetvis borde erhållas genast är det här typisk sådana frågor som inte kan lösas över en natt. De kräver långsiktigt arbete – för t.ex. överfiskets del gick vi enkelt och lättfattligt igenom frågan på konferensen i Helsingfors och jag har den bestämda uppfattningen att budskapet sakteligen börjar gå hem också hos beslutsfattarna. Normaliseringen av fiskbestånden påverkas också av många sådana faktorer som vi inte kan besluta om på nationell nivå. Ändringarna kräver förändrade attityder och tid och att alla parter helhjärtat går in för saken”, klagör Ilkka Herlin.

Ärt för de skadliga kemikaliernas del har framsteg gjorts. ”Kemira gav nyligen redan sin andra Östersjöförbindelse. Enligt utfästelsen förbinder sig bolaget att arbeta fram metoder som avlägsnar farliga ämnen ur spillvatten.”

Och mångfalden i naturen återhämtar sig när alla andra bitar är på plats. ”Det här är ju en sådan fråga som det egentligen inte går att åtgärda genom enskilda åtgärder. Men när alla andra skyddsåtgärder lyckas och börjar inverka återhämtar sig såväl fiskbestånden som den övriga naturen. Regeln allt inverkar på allting stämmer också för Östersjöns del.”

DEN FINLÄNSKA SJÖFARTENS MILJÖMEDVETENHET och -åtgärder ligger enligt Ilkka Herlins åsikt på en god nivå. ”I många avseenden har man hos oss gått i miljöutvecklingens spets, t.ex. Nestes tankfartyg var de första som var försedda med dubbelskrov.”

Enligt Herlin har god praxis spritt sig även till andra länder i Östersjöområdet i Finlands och Sveriges kölvatten. ”Ryssland står även för sina oljetransporters del, såsom i många andra frågor, inför ett svårt avgörande. Lyckligtvis börjar fartyg och hamnar vara i gott skick även där och läget också annars vara som sig bör.”

Visst finns det även rum för förbättringar. Finländsk know-how inom arktisk sjöfart borde enligt Ilkka Herlin utnyttjas bättre vid oljebekämpning på Östersjön. ”Utveckling av beredskapen för oljebekämpning är en av framtida ödesfrågor för Östersjön. En nyck-

>>>

minen koko Itämerelle – tähän suuntaan ollaan menossa, mutta työ on vasta alkuvaiheessa. Tämä myös on sellainen asia, joka eteenpäin mennäkseen vaatii kaikkien osapuolten panoksen ja mukanaolon.”

BSAG haluaa olla osallisena myös tässä. ”Ensi vuoden Venäjän huippukokouksen järjestelyt pitävät meitä nyt kiireisinä, mutta heti tilaisuuden tullen on tarkoituksemme olla aktiivisesti mukana ohjausjärjestelmien kehitystyössä.”

Viime aikoina esillä ollut laivojen rikkipäästöjä koskeva EU-direktiivi ei saa Herliniltä kiitosta. ”Jos päätös laskea rikkipäästöjen rajaa Itämeren alueella tulee suunnitellusti voimaan vuonna 2015, se on selkeä kilpailuhaitta suomalaiselle merenkululle. Maailmanlaajuisestihan madallettu päästöraja tulee voimaan 2020, enkä oikein näe höytyä siinä, että etenisimme etulinjassa.”

ITÄMERI SAA SIIS KIITTÄÄ aktiivista suojelejaansa monesta. Mutta näkykö ympäristötietous vihreinä valintoina Ilkka Herlinin henkilökohtaisessa elämässä? ”Olemme siirtyneet maatilalla kokonaan luomuviljelyyn, ja lihaa syödessäni valinta on joko luomua tai riistaa. Harrastamme lisäksi vaimon kanssa kalastusta tässä Helsingin edustalla – useimmiten saaliina on ahventa, siikaa, kuhaa ja haukea. Paitsi että se on varsinaista lähiruokaa, saamme siten myös poimittua Itämeren ravinteita takaisin kiertoon.” On hyvä elää niin kuin opettaa. ■

elfråga är åstadkommandet av ett enhetligt styrsystem för hela Östersjön – utvecklingen är på väg i rätt riktning men arbetet är först i sitt inledande skede. Även det här är en fråga som kräver en insats och medverkan av alla parter för att avancera.”

BSAG vill medverka även i den här frågan. ”Arrangemangen för nästa års toppmöte i Ryssland håller oss nu fullt sysselsatta men så fort tillfälle erbjuds är det vår avsikt att aktivt delta i jobbet med utveckling av styrsystemen.”

EU-direktivet om fartygens svavelutsläpp, som varit på tapeten den senaste tiden, får inte ros av Herlin. ”Om beslutet att sänka gränsen för svavelutsläpp i Östersjöområdet träder i kraft 2015 såsom planerat är det en klar konkurrensnackdel för den finländska sjöfarten. På global nivå träder ju den sänkta utsläppsgränsen i kraft 2020 och jag ser inte någon nytta av att vi avancerar i främsta linjen.”

ÖSTERSJÖN FÅR ALLTSÅ TACKA sin aktiva beskyddare för mycket. Men kan miljömedvetenheten ses som gröna val i Ilkka Herlins privatliv? ”Vi har på gården helt gått över till ekoodling och när jag äter kött väljer jag mellan antingen eko eller vilt. Min hustru och jag brukar dessutom fiska här utanför Helsingfors – fångsten är vanligen abborre, sik, gös och gädda. Utöver att det är verklig närmät återför vi så här dessutom Östersjöns näringsämnen till kretsloppet.” Det är bra att leva som man lär. ■



ITÄMERELLÄ ON MONTA SUOJELIJAA ÖSTERSJÖN HAR MÅNGA BESKYDDARE

Itämeri ei oikeastaan ole meri vaan murtovesiallas, jossa sisävesien makea ja valtamerien suolainen vesi ovat sekoittuneet keskenään. Matala – keskisyvyydeltään vain 54 metriä – ja saaristoinen Itämeri on erityispiirteidensä vuoksi erityisen haavoittuva. Sen sanotaankin olevan maailman saastunein meri.

Itämeren vesi vaihtuu erittäin hitaasti, ja eri arvioiden mukaan täydellinen veden vaihtuminen vie 30–40 vuotta. Kaikissa Itämeren ympäristöissä maissa on paljon teollisuutta ja maataloutta, joten ympäristömyrkyjä ja ravinteita on joutunut mereen useiden vuosikymmenten ajan. Pahimpana ongelmana pidetään typpi- ja fosforikuormituksen aiheuttamaa rehevöitymistä ja siitä seuraavaa merenpohjan happikatoa. Myös lisääntyvä laivaliikenne kuormittaa Itämeren monin tavoin, ja ilmastomuutoksen aiheuttama lämpötilan nousu tuo mukanaan omat ongelmansa.

Itämeren suojeletoimia on tehty jo pitkään niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla, mutta tulokset näkyvät hitaasti. Suomessa Itämeren suojeletoimet aloitettiin jo 1950-luvulla. 2000-luvun alussa laadittiin virallinen Suomen Itämeren suojeleohjelma, jolla pyritään vähentämään meren rehevöitymistä sekä parantamaan Itämeren luonnon ja vesialueiden tilaa. Valtiollisten toimijoiden lisäksi tärkeää suojeletoimia Itämeren hyväksi tekevät useat tahot, muun muassa monet yksityiset säätiöt ja järjestöt.

Östersjön är egentligen inte ett hav utan en bräckvattenbassäng där insjövattnens söta och oceanernas salta vatten har blandats med varandra. På grund av det grunda vattnet – medel djupet är endast 54 meter – och sina skärgårdar är Östersjön ytterst sårbar. Det sägs därför även att Östersjön är världens mest förorenade hav.

Vattnet i Östersjön byts ytterst långsamt och enligt olika uppskattningar tar ett fullständigt vattenbyte 30–40 år. I alla länder som omger Östersjön finns det mycket industri och idkas mycket jordbruk, vilket innebär att det under tiotals år flutit ut miljögifter och närsalter i havet. Som det största problemet anses den eutrofiering vara som orsakats av kväve- och fosforbelastning med åtföljande syrebrist på havsbotten. Också den ökande fartygstrafiken belastar Östersjön på många sätt och den av klimatförändringen orsakade höjningen av temperaturen medför sina egna problem.

Skyddsarbete till gagn för Östersjön har redan utförts länge på såväl nationell som internationell nivå men resultatet syns långsamt. I Finland inleddes Östersjöns skyddsåtgärder redan på 1950-talet. I vårt land utarbetades i början av 2000-talet ett officiellt skyddsprogram för Östersjön. Syftet med programmet är att minska eutrofieringen av havet samt att förbättra tillståndet i Östersjöns natur och vattenområden. Utöver de statliga aktörerna utförs viktigt skyddsarbete Östersjön till gagn på många håll, bl.a. av många stiftelser och organisationer.

MAAILMAN LUONNON SÄÄTIÖ WWF

työskentelee Itämeren suojelun hyväksi ”niin neuvottelupöytien ääressä kuin ruohonjuuritasolla”. Säätiö tekee käytännön suojelutyötä useiden kampanjoiden voimin muun muassa rehevöitymisen torjumiseksi, meriturvallisuuden parantamiseksi sekä uhanalaisten lajien suojelemiseksi. WWF Suomen näkyvimmat kampanjat ovat Operaatio Itämeri osana WWF:n kansainvälistä Itämeren suojeleuhjelmaa sekä kansallinen Itämeren puolesta -kampanja, jolla kerätään varoja Itämeren suojelutyöhön. WWF:n kautta voi osallistua myös vapaaehtoistyöhön Itämeren hyväksi esimerkiksi liittymällä järjestön öljyntorjuntajoukkoihin.

www.wwf.fi

JOHN NURMISEN SÄÄTIÖ

käynnisti vuonna 2004 laajan Puhdas Itämeri -hankkeen, jossa Itämeren tilaa kohennetaan torjumalla rehevöitymistä sekä parantamalla tankkeriturvallisuutta. Rehevöitymisen torjunnassa pääpaino on Itämeren rantakaupunkien jätevesijärjestelmien fosforinpoiston tehostamisessa. Hankkeen myötä on Itämeren fosforikuormitusta jo onnistuttu vähentämään merkittävästi. Tankkeriturvahankkeen tavoitteena on minimoida öljyonnettomuuden riski Suomenlahdella. Öljykatastrofin mahdollisuutta pyritään ehkäisemään ensisijaisesti kehittämällä ja yhtenäistämällä navigointikäytäntöjä yhteistyössä merenkulun eri toimijoiden kanssa.

www.puhdasitameri.fi

BALTIC SEA ACTION GROUP (BSAG)

on vuonna 2008 perustettu säätiö, joka tekee konkreettista Itämeren suojelutyötä erityisesti maatalouden, vaarallisten aineiden haittojen, meriliikenteen ja ilmastonmuutoksen parissa. Säätiön tähänastinen työ huipentui vuonna 2010 järjestettyyn Baltic Sea Action Summit (BSAS) -huippukokoukseen, joka kokosi Helsinkiin laajan joukon päättäjiä, yrityksiä ja muita toimijoita kaikista Itämeren maista. BSAG:n tarkoituksena on edistää julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyötä ja käytännön hankkeita Itämeren suojelutyössä. Kokouksessa annettiin yli 140 sitoumusta Itämeren tilan kohentamiseksi, ja sen jälkeen sitoumuksia on tullut parikymmentä lisää. Työ jatkuu, ja seuraava Itämeren huippukokous järjestetään vuonna 2012 Venäjällä.

www.bsag.fi

VÄRLDSNATURSTIFTELSEN WWF

arbetar för skyddet av Östersjön ”såväl vid förhandlingsborden som på gräsrotsnivå”. Stiftelsen utför praktisk skyddsarbete i form av många kampanjer, bl.a. för bekämpandet av eutrofieringen, för att förbättra säkerheten till sjöss samt för att skydda hotade arter. Till WWF Finlands synligaste kampanjer hör Operation Östersjön som är en del av WWF:s internationella skyddsprogram för Östersjön samt den nationella För Östersjön-kampanjen, som är en insamling av medel för Östersjöns skyddsarbete. Via WWF kan den intresserade även delta i frivilligarbete Östersjön till gagn, t.ex. genom att ansluta sig till organisationens oljebekämpningskår.

JOHN NURMINENS STIFTELSE

startade 2004 det omfattande Ett Rent Östersjön-projektet, vars syfte är att förbättra tillståndet i Östersjön genom att bekämpa eutrofiering samt förbättra tankersäkerheten. Vid bekämpningen av eutrofiering ligger tyngdpunkten på att effektivisera fosforreduceringen vid spillvattenhanteringen i Östersjöns kuststäder. Genom projektet har man redan lyckats minska Östersjöns fosforbelastning i betydande omfattning. Syftet med tankersäkerhetsprojektet är att minimera risken för oljeolyckor på Finska viken. Målet är att förebygga eventuella oljekatastrofer genom att i första hand utveckla och förenhetliga navigeringspraxis i samarbete med sjöfartens aktörer.



BALTIC SEA ACTION GROUP (BSAG)

är en 2008 grundad stiftelse som utför ett konkret skyddsarbete Östersjön till gagn särskilt inom jordbrukets, skadliga farliga ämnens, sjötrafikens och klimatförändringens område. Det arbete stiftelsen hittills utfört kulminerade i toppmötet Baltic Sea Action Summit (BSAS), som 2010 samlade en stor skara beslutsfattare, företag och andra aktörer från alla länder kring Östersjön i Helsingfors. BSAG:s syfte är att främja samarbetet mellan offentliga och privata aktörer kring praktiska projekt inom ramen för skyddet av Östersjön. Vid mötet avgavs över 140 förbindelser gällande förbättringen av tillståndet i Östersjön. Därefter har det ytterligare influtit ett tjugotal förbindelser. 2012 arrangeras toppmötet i Ryssland.



MITEN SINÄ VOIT SUOJELLA ITÄMERTA? Ilkka Herlin vastaa

1. Älä laske mereen tai muihin vesistöihin mitään myrkyä tai rehevöitymistä edistäviä aineita.
2. Älä laske viemäreihin mitään sinne kuulumatonta.
3. Äänestä vaaleissa sellaista ehdokasta, joka toimii Itämeren suojelun puolesta. Lista Itämeri-työtä ajavista kansanedustajista löytyy osoitteesta

www.bsag.fi

HUR KAN DU SKYDDA ÖSTERSJÖN? Ilkka Herlin svarar

1. Släpp inte ut gifter eller ämnen som främjar eutrofiering i havet eller andra vattendrag.
2. Släpp inte ut i avloppsledningar sådant som inte hör dit.
3. Rösta i val på kandidater som arbetar för skyddet av Östersjön. Lista över riksdagsledamöter som arbetar för Östersjön finns på adressen

www.bsag.fi



MERENKULKU ON ELINTÄRKEÄ LENKKI "SAARIVALTION" HUOLTOKETJUSSA

SJÖFARTEN ÄR EN LIVSVIKTIG LÄNK I ETT "ÖRIKES" FÖRSÖRJNINGSKEDJA

Mitä tapahtuu, kun laivaliikenne pysähtyy maassa, jonka ulkomaankaupasta 80 prosenttia kulkee meritse? Viime talven hankalat jääolot osoittivat jälleen Suomen logistisen aseman haasteellisuuden. Ne olivat myös konkreettinen muistutus siitä, että merikuljetusten toimivuus on valtakunnan huoltoketjussa avainasemassa.

Vad händer om sjöfarten stannar i ett land vars utrikeshandel till 80 % rör sig sjövägen? Den gångna vinterns besvärliga isförhållanden visade åter en gång hur utmanande Finlands logistiska position kan vara. De utgjorde även en konkret påminnelse om att sjötransporternas funktionsduglighet är i en nyckelposition i rikets försörjningskedja.

"**A**luskannan riittävyys, kunto ja omistuksen kotimaisuus ovat maamme huoltovarmuuden kannalta elintärkeitä", sanoo Huoltovarmuuskeskuksen toimitusjohtaja **Ilkka Kananen**.

"Merikuljetusten volyymit ovat suuria, ja niitä on hyvin vaikea korvata kustannustehokkaasti muilla kuljetusmuodoilla." Tuontilastit ovat suurimmaksi osaksi raskaan teollisuuden ja energiateollisuuden raaka-aineita sekä elintarvikkeita.

Yhteiskunnan toimivuuden varmistamiseen tarvitaan Kananen mukaan koko meriklusterin panosta: laivanrakennuksen, -korjauksen, -kunnossapidon sekä merenkulualan opetuksen ja tutkimuksen aktiivista toimintaa, osaamista ja kehittämistä.

PERÄMEREN LAIVALIIKENTEEN maaliskuinen, viikkoja jatkunut jumiutuminen heijastui vakavimmin dieselöljykuljetuksiin. Ilkka Kananen mukaan tilanne oli kriittinen. Avatut väylät umpeutuivat kovassa pakkasessa nopeasti ja tankkerit jäivät jäiden puristuksiin.

Huoltovarmuuskeskus joutui purkamaan poikkeusjärjestelyin omia polttoainevarastojaan, jotta Pohjanmaan ja Pohjois-Suomen asukkaiden huolto pystyttiin turvaamaan.

"Huoltovarmuuden kannalta on erittäin tärkeää, että energiakuljetusalukset ovat kotimaisessa omistuksessa ja kulkevat Suomen lipun alla", Ilkka Kananen sanoo.

Ulosliputetut alukset eivät kuulu kansallisen määräysvalan piiriin, eikä niitä voida käyttää apuna mahdollisissa kriisitilanteissa.

"**F**artygsbeståndets tillräcklighet och tillstånd samt graden av inhemskt ägande är livsviktiga frågor för vårt lands försörjningssäkerhet", säger verkställande direktören för Försörjningsberedskapscentralen **Ilkka Kananen**.

"Sjötransporternas volym är stor och mycket svår att ersätta kostnadseffektivt med andra transportformer." Importlasterna består till största delen av råvaror för den tunga industrin och produktionen av energi samt livsmedel.

Enligt Ilkka Kananen behövs det en insats av hela sjöklustret för att säkerställa samhällets funktionsduglighet: såväl av skeppsbyggeri, -reparation och -underhåll som av aktiv verksamhet, kunskapsutveckling inom sjöfartsundervisning och -forskning.

ATT FARTYGSTRAFIKEN i Bottenviken körde ihop sig för flera veckor i mars drabbade allvarigast transporter av dieselolja. Enligt Ilkka Kananen var situationen kritisk. I den hårda kylan frös de öppnade farlederna snabbt igen och tankfartygen blev i kläm i isarna.

Försörjningsberedskapscentralen var tvungen att med hjälp av specialarrangemang tömma sina egna bränslelager så att försörjningen av invånarna i Österbotten och norra Finland kunde säkerställas.

"För försörjningsberedskapen är det ytterst viktigt att energitransportfartygen är i finsk ägo och trafikerar under finsk flagg", säger Ilkka Kananen.

Utflyttade fartyg omfattas inte av nationell bestämmanderätt och kan sålunda inte utnyttjas vid eventuella krisituationer. Därför understryker statsrådets nya (2008) beslut om försörj-



Elintarvike- ja energiakuljetukset on priorisoitu kansallisen huoltovarmuuden kannalta tärkeimpien toimintojen ryhmään. "Merikuljetuksia on näiltä osin hyvin vaikea korvata muilla kuljetusmuodoilla", Ilkka Kananen sanoo.

Livsmedels- och energitransporterna har prioriterats och hänförs till gruppen för de ur den nationella försörjningssäkerhetens synpunkt viktigaste funktionerna. "Till dessa delar är sjötransporterna ytterst svåra att ersätta med andra transportformer", säger Ilkka Kananen.

Valtioneuvoston uusi (vuoden 2008) huoltovarmuuspäätös painottaakin kotimaan lipun alla purjehtivan aluskannan riittävyyttä keskeisten elintarvike- ja energiakuljetusten turvaamiseksi.

SUOMALAISEN TONNISTON vähäisyys ja ikääntyneisyys ovat Ilkka Kananen mukaan huoltovarmuuden riskitekijöitä. Meillä tonniston keski-ikä on lähes 20 vuotta, kun kilpailijamaissamme EU:n piirissä aluskanta on lähes 10 vuotta nuorempaa.

"Aluskannan uudistumisen kannalta on ehdottoman tärkeää, että pitkään valmisteilla ollut, nyt EU:n komission käsittelyyn juuttunut tonnistoverolakiesitys saataisiin vihdoin eteenpäin", Kananen painottaa.

"Tonnistoverouudistus turvaisi Suomen merenkululle kilpailukykyisen toimintaympäristön. Se saattaisi suomalaiset muiden EU-maiden kanssa suunnilleen tasavertaiseen asemaan. Enempää me emme pyydä", hän muistuttaa.

SUOMEN MERENKULUN kilpailuaseman vahvistuminen ja aluskannan uudistuminen näkyisi Ilkka Kananen mukaan mitä todennäköisimmin muun muassa kotimaisten merikuljetusten osuuden kasvuna Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä. Osuus on kymmenen viime vuoden aikana pudonnut noin 30 prosentin tasolle; vielä vuonna 2000 suomalaisilla aluksilla kulki ulkomaankaupasta 40 prosenttia.

Alan toimintaedellytysten paraneminen heijastuisi epäilemättä myös merenkulun osaamisen varmistamiseen ja kehittämiseen.

"Myös huoltovarmuuden kannalta on tärkeää, että alan osaa-

ningsberedskap vikten av det under finsk flagg seglande fartygsbeståndets tillräcklighet för tryggheten av livsmedels- och energitransporterna.

ENLIGT ILKKA KANANEN är det finländska tonnageets ringa storlek och ålder riskfaktorer för försörjningsberedskapen. Medelåldern för vårt tonnage är närmare 20 år medan medelåldern för fartygsbestånden i våra konkurrentländer i EU är närmare 10 år yngre.

"För förnyelsen av vårt fartygsbestånd är det definitivt av största vikt att det länge beredda förslaget till tonnagebeskattningslag, som nu har fastnat i Europeiska kommissionen, äntligen skulle bli klart", understryker Kananen.

"Reformen av tonnagebeskattningen skulle säkerställa en konkurrenskraftig verksamhetsmiljö för Finlands sjöfart. För finländarna skulle den innebära en i stort sett jämbördig position med övriga EU-länder. Mera begär vi ju inte", påpekar han.

ENLIGT ILKKA KANANEN skulle en stärkt konkurrenssituation och ett förnyat fartygsbestånd med största sannolikhet bland annat yttra sig i form av en ökning av den inhemska andelen av sjötransporterna i godstrafiken mellan Finland och utlandet. Under de senaste tio åren har andelen sjunkit till en nivå på omkring 30 %; år 2000 transporterades ännu 40 % av utrikehandeln med finländska fartyg. Förbättringen av branschens verksamhetsförutsättningar skulle otvivelaktigt även reflekteras på säkerställandet och utvecklingen av branschens know-how. >>



minen säilyisi ja oppilaitokset pystyisivät houkuttelemaan nykyistä enemmän uutta nuorta väkeä merenkulun ammatteihin. Pohjoisissa oloissa merenkulun ammattien vaatavuus korostuu. Miehistön ammattitaito on keskeinen turvallisuus- ja menestystekijä.”

HUOLTOVARMUUSTYÖSSÄ MERENKULKUALAN yritykset ja organisaatiot ovat Ilkka Kanasen mukaan erittäin aktiivisia ja motiivitunteita toimijoita.

”Kaikki merkittävät varustamot ovat mukana yhteistyössä, ja alan piirissä ollaan hyvin yksituumaisia niistä taloudellisista ja poliittisista toimista, joilla niin huoltovarmuutta kuin alan toimintaedellytyksiä ja -varmuutta tulisi parantaa.”

Yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuusorganisaatiolla – poolien ja sektoreiden muodostamalla laajalla sopimus pohjaisella yhteistyö- ja asiantuntijaverkostolla – on keskeinen rooli Suomen huoltovarmuustyössä. Merenkulku kuuluu kansallisessa huoltovarmuusorganisaatiossa kuljetuslogistiikkasektoriin, jossa vesikuljetusten lisäksi on omat poolinsa myös maa- ja ilmakuljetuksilla.

”Poolikumppanuuden myötä saamme käyttöömmä alan uusimman osaamisen ja parhaat asiantuntijat. Näin meillä on apunamme verkosto, joka tuottaa arvokasta informaatiota huoltovarmuuden tilasta, puutteista ja kehityskohteista”, Ilkka Kananen kertoo.

Laajan ja hyvin toimivan kansallisen yhteistyömallin lisäksi Suomella on huoltovarmuuden hoidossa tukenaan kahdenväliset sopimukset sekä Ruotsin että Norjan kanssa. Niiden puitteissa maat pyrkivät kriisin sattuessa toimittamaan toisilleen kriittisiä tarvikkeita ja palveluja ”niin paljon ja niin kauan kuin mahdollista”.

Suomi on mukana myös laajemmista kansainvälisissä yhteistyösopimuksissa mm. öljyhuollon turvaamiseksi (IEA-järjestelmä).

HUOLTOVARMUUDEN KÄSITE on monipuolistunut ja laajentunut olennaisesti maailman ja yhteiskunnan nopeiden muutosten myötä. Vielä kolme vuosikymmentä sitten sotilaallinen hyökkäys ja eristyksiin joutuminen oli yhteiskunnan keskeinen uhka. Nykyisin valmistaudutaan mm. tartuntatauti-epidemioihin, tietoverkko-hyökkäyksiin ja kansainvälisen kaupan häiriötilanteisiin.

”Aiemmin huoltovarmuus ja maanpuolustus olivat pitkälti yhtä. Nykyisin maanpuolustus luetaan osaksi kansalaisten kokonaisturvallisuutta. Huoltovarmuus on laajentunut tarkoittamaan yhteiskunnan materiaalisen valmiuden ohella entistä enemmän välttämättömien järjestelmien toimivuuden varmistamista”, Ilkka Kananen selvittää.

Merenkulun akuutteihin uhkiin hän lukee Suomenlahden öljynkuljetukset, joiden määrä on moninkertaistunut muutamassa vuodessa. Toistakymmentä tankkeria vuorokaudessa kulkee öljylastissa Itämerellä.

”Alusmäärän lisääntyessä myös onnettomuusriski kasvaa”, hän muistuttaa.

”Också för försörjningssäkerheten är det viktigt att kunskaper inom branschen bevaras och att läroinrättningarna lockar fler ungdomar än idag till yrken inom sjöfarten. Våra nordliga förhållanden understryker därtill hur krävande sjöfartens yrken kan vara. Manskapets yrkesskicklighet är en central säkerhets- och framgångsfaktor.”

I FÖRSÖRJNINGSBEREDSKAPSARBETET är sjöfartsbranschens företag och organisationer enligt Ilkka Kananen synnerligen aktiva och motiverade aktörer.

”Samtliga mera betydande rederier deltar i samarbetet och inom branschen råder stor enighet om vilka ekonomiska och politiska åtgärder som borde vidtas för att förbättra såväl försörjningsberedskapen som verksamhetsförutsättningar och säkerhet inom branschen.”

En central roll inom landets försörjningsberedskapsarbete innehas av en för den privata och den offentliga sektorn bildad partnerskapsorganisation – ett omfattande av pooler och sektorer bildat samarbets- och sakkunnignätverk som arbetar på avtalsgrund. I den nationella försörjningsberedskapsorganisationen hör sjöfarten till transportlogistiksektorn, där utöver vattenfarten även land- och lufttransporterna har sina egna pooler.

”Genom poolpartnerskapet får vi till vår disposition senaste know-how och de bästa experterna inom branschen. På det här viset får vi hjälp av ett nätverk som producerar värdefull information om försörjningsberedskapens tillstånd, brister och utvecklingsobjekt”, berättar Ilkka Kananen.

Som stöd vid skötseln av försörjningsberedskapen har vårt land utöver en bred och välfungerande nationell samarbetsmodell även bilaterala avtal med såväl Sverige som Norge. Inom ramen för dessa strävar länderna vid en kris till att leverera varandra kritiska förnödenheter och tjänster ”så mycket och så länge som möjligt”.

Finland är även part i mera omfattande internationella samarbetsavtal, bl.a. för säkerställandet av oljeförsörjningen (IEA-systemet).

BEGREPPET FÖRSÖRJNINGSSÄKERHET har i väsentlig grad blivit mångsidigare och breddats som en följd av de snabba förändringarna såväl ute i världen som i samhället. Ännu för tre decennier sedan utgjorde risken för ett militärt anfall och isolering ett centralt hot mot samhället. Idag byggs det upp beredskap bl.a. för att möta epidemier av smittosamma sjukdomar, attacker mot datanät och störningar i den internationella handeln.

”Tidigare innebar försörjningsberedskap och försvar mycket långt samma sak. Idag utgör försvaret en del av medborgarnas totala säkerhet. Försörjningsberedskapen har utvidgats att utöver samhällets materiella beredskap i allt större utsträckning även avse säkerställande av funktionsdugligheten hos nödvändiga system”, förklarar Kananen.

Till sjöfartens akuta hot räknar han oljetransporterna på Finska viken. Dessas omfattning har under de senaste åren mång-



HUOLTOVARMUUSKESKUKSEN TOIMINNAN painopiste on viime vuosina ollut tietoteknisen infrastruktuurin, erityisesti tieto- ja viestintäjärjestelmien huoltovarmuuden kehittämisessä. ”Tietoverkot ja -järjestelmät ovat alue, jolla nyky-yhteiskunta on erityisen haavoittuva.” Yhtä lailla energian saanti, sähkön riittävyys ja jakelun toimivuus ovat toimintoja, joiden häiriöt saattavat lamauttaa koko valtakunnan.

Huoltovarmuuden suurimpien riskien joukkoon kuuluvat lisäksi väestön terveyteen kohdistuvat vakavat uhkat, ympäristökatastrofit ja sään ääri-ilmiöt.

Uhkien vastapainoksi Kananen haluaa kuitenkin muistuttaa, että suomalaisilla on etuoikeus elää suhteellisen turvallisessa yhteiskunnassa, jossa hyvin monet asiat ovat kunnossa. Hän viittaa vajaa vuosi sitten julkistettuun yhdysvaltalaisen Newsweek-viikkolehden tutkimukseen, jonka mukaan Suomi on maailman paras maa asua.

”Lehti käyttää rankingissaan viittä vertailukohtaa: koulutusta, terveyttä, elämänlaatua, taloudellista dynaamisuutta ja poliittista ympäristöä. Muun muassa näillä asioilla on joko suoraan tai välillisesti keskeinen merkitys myös huoltovarmuudelle”, Ilkka Kananen toteaa. ■

dubblats. Ett drygt tiotal tankerfartyg rör sig varje dygn med oljelast på Östersjön.

”När antalet fartyg ökar växer även risken för en olycka”, påpekar Kananen.

TYNGDPUNKTEN FÖR Försörjningsberedskapscentralens verksamhet har under de senaste åren legat på utveckling av försörjningsberedskapen för den datatekniska infrastrukturen, särskilt för data- och kommunikationssystemens del.

”Datanäten och -systemen utgör ett område inom vilket dagens samhälle är speciellt sårbart.” Likaså är tillgången på energi, elens tillräcklighet och distributionens funktionsduglighet funktioner för vilkas del störningar kan lamslå hela landet.

Till försörjningsberedskapens största risker hör därtill på befolkningens hälsa fokuserade allvarliga hot, miljökatastrofer och extrema väderleksfenomen.

Som en motvikt till hoten vill Kananen ändå påminna om att finländarna har privilegiet att leva i ett relativt tryggt samhälle där väldigt många saker är i sin ordning. Han hänvisar till en undersökning som publicerades i den amerikanska veckotidningen Newsweek för knappt ett år sedan. Enligt undersökningen är Finland världens bästa land att bo i.

”Tidningen har på sin rankinglista fem jämförelsepunkter: utbildning, hälsa, livskvalitet, ekonomisk dynamik och politisk miljö. Bland annat dessa faktorer har en antingen direkt eller indirekt central betydelse också för försörjningsberedskapen”, konstaterar Ilkka Kananen. ■

HUOLTOVARMUUSKESKUS on työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan laitos, jonka tehtävänä on maan huoltovarmuuden ylläpitämiseen ja kehittämiseen liittyvä suunnittelu ja operatiivinen toiminta. Huoltovarmuuskeskuksessa työskentelee noin 30 asiantuntijaa.

Huoltovarmuuskeskuksen toiminnan tarkoituksena on turvata poikkeusolojen ja normaaliaikojen vakavien häiriöiden varalta väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömät taloudelliset toiminnot. Nykyisin toiminnan painopisteenä on teknisten järjestelmien toiminnan varmistaminen. Erityishuomion kohteena ovat yhteiskunnan kriittiset tietojärjestelmät.

Huoltovarmuuskeskuksen hoidossa on valtion talousarvion ulkopuolinen huoltovarmuusrahasto, josta rahoitetaan varmuusvarastointi ja eräät teknisen infrastruktuurin turvaamiseksi toteutetut varajärjestelyt.

Varmuusvarastoilla turvataan energiahuoltoa, elintarviketuotantoa, terveydenhuoltoa sekä maanpuolustusta palvelevaa tuotantoa.

FÖRSÖRJNINGBEREDSKAPSCENTRALEN är en inrättning inom arbets- och näringsministeriets förvaltningsområde vars uppgift är planering och operativ verksamhet i anslutning till upprätthållandet och utveckling av vårt lands försörjningsberedskap. Vid Försörjningsberedskapscentralen arbetar omkring 30 sakkunniga.

Syftet med Försörjningsberedskapscentralens verksamhet är att under exceptionella förhållanden och vid allvariga störningar under normala tider säkerställa för befolkningens utkomst, landets näringsliv och försvar nödvändiga ekonomiska funktioner. Idag ligger tyngdpunkten för verksamheten på säkerställandet av de tekniska systemens funktion. Under särskild observation är samhällets kritiska datasystem.

Försörjningsberedskapscentralen förvaltar försörjningsberedskapsfonden, som inte ingår i statsbudgeten. Med medel ur fonden finansieras säkerhetslagringen och vissa ekonomiska arrangemang som verkställts för att säkerställa den tekniska infrastrukturen.

Med säkerhetslagren tryggas energiförsörjningen, livsmedelshushållningen, hälsovården samt den produktion som betjänar försvaret.



SEILAAMINEN VAIHTUI MERIHISTORIAAN SEGLANDET BYTTES TILL SJÖHISTORIA

Lähes 40 merillä vietetyn vuoden jälkeen porvoolainen **Alf Karlsson** jaksaa yhä innostua aiheesta. Seilaamaan hän ei kuitenkaan enää kaipaa – sen tilalle eläkepäivien harrastukseksi on tullut merihistoria.

Efter närmare 40 på haven tillbringade år orkar Borgåbon **Alf Karlsson** fortfarande entusiasmeras av ämnet. Seglandet saknar han dock inte mera – istället för det har sjöhistoria blivit pensionsdagarnas stora intresse.

Kråköns saarella Porvoon kupeessa, historiallisen Hamarin telakan naapurissa varttuneelle pojalle ammatinvalinta tuli melkeinpä luonnostaan. Koulun jälkeen meni lyhyt tovi veneenveistohommissa, mutta pian seikkailunhalu ajoi nuoren miehen merille. ”Ammatinvalintaa en ole koskaan katunut – jos pitäisi nyt valita uudelleen, merille lähtisin edelleen”, Alf Karlsson naurattaa.

Yli 38:n merityössä vietetyn vuoden jälkeen Alf jäi eläkkeelle vuonna 2001, 55-vuotiaana.

Valtaosan työvuosistaan Alf työskenteli rahtilaivoilla, viimeiset vuodet ESL Shippingin kuuluvalla m/s Pasilalla. ”Kaikenmoista on tullut rahdattua – esimerkiksi 70-luvulla veimme hiekkaa Saudi-Arabiaan. Hölmöltähän se tuntui, mutta paikallinen hiekka ei soveltunut rakentamiseen, joten tuotteelle oli siellä kysyntää.”

KAIKKIAAN ALFIN TYÖVUOSIIN mahtuu merityökokemusta 32 laivalta – ja monelta maailman mereltä. ”Viimeisinä työvuosina alkoi kropassa jo olla kaikenlaista kremppaa, eivätkä polvet enää oikein kestäneet työn fyysistä rasitusta. Myös hengitystiet rasituivat Pasilan kuljettamien malmien pölyistä niin, että sain astman esiasteen. Kun eläkkeelle pääsy tuli ajankohtaiseksi, ei ratkaisua tarvinnut kauaa miettiä”, Alf kertoo.

Talvinen Itämeri voi olla armoton. ”Parhaimmillaan jäätä kertyi laivan kannelle niin paljon, että seilasimme puoli metriä syvemmällä kuin normaalisti”, Alf Karlsson kertoo.

Det vintriga Östersjön kan vara skoningslöst. ”Som mest samlades det så mycket is på fartygets däck att vi seglade en halv meter djupare än normalt”, berättar Alf Karlsson.

Työelämästä pois siirtyminen ei kuitenkaan tapahtunut täysin kivutta, ja sopeutuminen ”joutomiehen” elämään vei oman aikansa. ”Ensimmäisen vuosi eläkkeelle siirtymisen jälkeen oli kieltämättä vaikea. En kaivannut takaisin töihin, mutta monet kerat tuli tuijotettua tyhjää matkalaukkuja huoneen nurkassa ja mietittyä, että tässäkö se nyt oli. Olihan se outoa, kun oli tottunut olemaan koko ajan liikkeessä, ja yhtäkkiä ei pitänytäkään enää lähteä minnekään”, hän muistelee.

Lisääntyneen vapaa-ajan täyttivät kuitenkin pian erilaiset harrastukset, kuten kuntoilu, latinotanssit sekä matkustaminen. Suurimmaksi kiinnostuksen kohteeksi on silti noussut paikallinen merihistoria. ”Sain käsiini Hamarin historiaa käsittelevän kirjasarjan ensimmäisen osan, ja siitä se sitten lähti.”

PORVOON HAMARI ON historiallinen satama- ja telakka-alue, jossa valmistettiin laivoja yli 200 vuoden ajan, aina vuoteen 1950 saakka. Telakan varsinainen kukoistuskauti oli 1800-luvulla. Siellä rakennettiin myös muun muassa seitsemän silloiselle Neuvostoliitolle sotakorvauksina luovutettua valtamerikuunaria.

Hamarissa valmistettiin myös parkkilaiva Regina, jonka vaiheisiin Alf Karlsson on erityisesti perehtynyt. ”Regina oli viimeinen Hamarissa valmistettu parkkilaiva – sis sellainen suurikokoinen purjealus, jota käytettiin pääasiassa rahtilaivana. Alus tuhoutui

För pojken som vuxit upp på Kråkö intill Borgå stad som granne till historiska Hammars varv var valet av yrke i stort sett naturligt. Efter skolan följde en kort period med båtbyggeri, men snart förde äventyrslystnaden den unga mannen ut på haven. ”Yrkesvalet har jag aldrig ångrat – om jag vore tvungen att nu välja på nytt skulle jag fortsättningsvis bege mig till sjöss”, skrattar Alf Karlsson.

Efter drygt 38 år i sjöarbete gick Alf i pension 2001, som 55-åring.

Största delen av sina arbetsår jobbade Alf på fraktfartyg, de sista åren ombord på m/s Pasila som hör till rederiet ESL Shipping. ”Allsköns gods har det fraktats – t.ex. på 1970-talet förde vi sand till Saudiarabien. Töntigt verkade det ju men den lokala sanden lämpade sig inte för byggande så produkten hade efterfrågan där.”

ALFS ARBETSÅR OMFATTAR totalt erfarenhet av sjöarbete på 32 fartyg – och från många av världens hav. ”Under de sista arbetsåren började kroppen sedan lida av allsköns krämpor och knäna ville inte riktigt mera hålla för arbetets fysiska ansträngningar. Också andningsvägarna ansträngdes av dammet från den malm Pasila transporterade så jag drabbades av ett förstadium till astma. När möjligheten att få pension blev aktuell behövde jag



inte fundera länge på lösningen”, berättar Alf.

Att lämna arbetslivet skedde dock inte helt smärtfritt och anpassningen till ett ”dagdrivarliv” tog sin egen tid. ”Det kan inte förnekas att det första året efter pensioneringen var svårt. Jag längtade inte tillbaka till arbetet men många gånger ertappade jag mig med att stirra på den tomma kappsäcken i rummets hörn och med att fundera över om det var så här det skulle sluta. Det var ju ovant att jag som hade vant mig vid att hela tiden vara i farten plötsligt inte mera behövde fara nånstans”, återkallar han i minnet.

Den ökade fritiden fylldes dock snabbt av olika intressen, som t.ex. motion, latinodanser och resor. Lokal sjöhistoria kom dock att utvecklas till Alf Karlssons största intresse. ”Jag råkade få i min hand den första delen av en bokserie som handlade om Hammars historia och därifrån har det sedan bara fortsatt.”

HAMMARS I BORGÅ ÄR ett historiskt hamn- och varvsområde där det byggdes fartyg under över 200 års tid ända fram till 1950. Varvets egentliga blomstringstid inföll på 1800-talet. Där byggdes sedermera även bl.a. sju till dåvarande Sovjetunionen som krigsskadestånd överlätna oceangående skonare.

I Hammars byggdes även barken Regina, i vars öden Alf Karlsson har fördjupat sig alldeles särskilt. ”Regina var den sista i Hammars byggda barken – en större typ av segelfartyg som i

>>

ensimmäisessä maailmansodassa Barcelonan edustalla touko-kuussa 1916 saksalaisen sukellusveneen torpedosta. Reginan miehistölle annettiin 20 minuuttia poistua laivasta, ja avuttomina miehet sitten katsoivat pelastusveneistä aluksensa palamista”, Alf kertoo.

Reginan kohtalon koki samalla paikalla ensimmäisessä maailmansodassa, vuosien 1916–17 aikana kaikkiaan noin 50 alusta. ”Perimmäinen syy Reginan upottamiselle oli Venäjän lippu, jonka alla alus tuolloin seilasi – olihan Suomi vuosi ennen itsenäistymistään vielä osa Venäjää.”

ALF ON SELVITTÄNYT Reginan vaiheita eri arkistoista ja museoista sekä Turun Forum Marinum -merikeskuksesta jäljittämistään laivakirjosta. ”Viimeisellä matkallaan Regina oli tulossa Mississippin osavaltiossa sijaitsevasta Gulfportista, josta se oli ottanut lastikseen puutavaraa. Tuolloinhan oli tapana, että laivat siirtyivät talvisaikaan seilaamaan lämpimämmille vesille, ja palasivat sitten kesää kohden takaisin pohjoiseen. Regina ehti liikennöidä kaikkiaan 42 vuotta, joka on pitkä ikä tuon ajan purjealukselle.”

Mielenkiintoista – ja haastavinta – on Alfin mukaan ollut yrittää selvittää laivalla seilanneitten merimiesten kohtaloita. Vastaa on tullut myös paljon muuta mielenkiintoista tietoa, kuten esimerkiksi se, että palaneesta Reginasta maksettiin vakuutuskorvauksia 2 119 markkaa. Nykyrahassa se vastaa noin 4 000 euroa. ”Arvelen, että laiva on ollut vakuutettuna vain lastin osalta, sen verran pieni tuo korvaus oli”, Alf Karlsson päättelee.

Hän on yhdistänyt historiaharrastukseensa myös toisen tärkeän eläkepäivien ajanvietteen, matkustamisen. ”Kun tuntee laivan historian, on todella mielenkiintoista käydä katsomassa sen vaiheisiin liittyviä tapahtumapaikkoja ihan paikan päällä. Gibraltarilla on jo tullutkin käytyä, ja seuraavaksi olisi tarkoitus suunnata Sevillan seudulle. Se on yksi niistä kohteista, jonne Regina poikkesi matkoillaan.”

NIIN IKÄÄN MIELUINEN matkakohde on ollut Teneriffa, jossa Alf vaimoineen on viettänyt aikaa jo useampana talvena. ”Viime talvena viihdyimme siellä ’paossa’ peräti neljä kuukautta – joka kyllä vaimon mielestä oli jo liian pitkä aika. No, ensi talvena viivymme vähän lyhyemmän tovin, ettei koti-ikävä ehdi yllättää”, Alf nauraa.

Eläkepäivillä Alf on intoutunut myös pitämään huolta itsestään. ”Huolestuin toden teolla terveydentilastani, kun en öisin enää saanut nukkua kunnolla, kun niin hikoilutti ja sydän hakkasi. Sitten tartuin itseäni niskasta kiinni ja otin asioista selvää, rukkasin ruokavaliotani ja rupesin liikkumaan säännöllisesti. Seuraavan puolentoista vuoden aikana paino tippuihin 40 kiloa, ja suurin piirtein samoissa mitoissa olen sen jälkeen pysynyt. Olo on ollut huomattavasti kevyempi, kaikin puolin.”

MERI EI SIIS PÄÄSTÄ vanhaa merikarhua otteestaan edes eläkepäivillä. Eikä ihme, sillä elannon lisäksi se on antanut Alfilla paljon muutakin, muun muassa elämänkumppanin. ”Tapasimme vaimon kanssa työn merkeissä, hän oli töissä laivan keittiössä.”

Myös muualta suvusta löytyy merenkulkijoita – toinen Alfin veljistä teki pitkään töitä Nesteen tankkereilla. ”Olemme kuitenkin sopineet, että töistä emme puhu, kun yhdessä ollaan.”

Vaikka polvet yhä vaivaavat eikä meno ole enää nuoruusvuosiin verrattavaa, katsoo Alf luottavaisin mielin tulevaan. ”Mikäs tässä on ollessa ja seuraavia reissuja suunnitellessa. Vielä kun saisit selvitettyä parin Reginan miehistön jäsenen lopullisen kohtalon – siinähan sitä on tehtävää loppuelämälle.” ■

huvudsak användes som fraktfartyg. Fartyget sänktes i maj 1916 under första världskriget utanför Barcelona av en torped från en tysk ubåt. Reginas manskap fick 20 minuter på sig att lämna fartyget och männen fick sedan hjälplösa i livbåtarna se hur deras fartyg gick upp i lågor”, berättar Alf.

Åren 1916–17 under första världskriget gick omkring 50 fartyg på samma plats som Regina samma öde till mötes. ”Den yttersta orsaken till att Regina sänktes var att fartyget förde rysk flagg, under vilken fartyget seglade – Finland var ju då ett år innan landet blev självständigt ännu en del av Ryssland.”

ALF HAR UTRETT Reginas skeden med hjälp av fartygets loggböcker som han spårat upp i olika arkiv och museer inklusive marinentret Forum Marinum i Åbo. ”På sin sista resa var Regina på kommando från hamnen Gulfport i delstaten Mississippi, där hon tagit en last med virke. På den tiden var det ju brukligt att fartygen till vintern seglade söderut till varmare vatten för att sedan mot sommaren återvända till norr. Regina hann segla totalt i 42 år, vilket är en lång tid för den tidens segelfartyg.”

Intressant – och mest utmanande – har det enligt Alf varit att försöka utreda fartygets besättningsmäns senare öden. Under utredningarna har det också framkommit många andra intressanta fakta. Exempelvis att försäkringen utbetalade 2 119 mark i ersättning för den brunna Regina. I dagens pengar motsvarar det cirka 4 000 euro. ”Jag förmodar att fartyget har varit försäkrat bara för lastens del, så pass liten den där ersättningen var”, antar Alf Karlsson.

Sitt intresse för historia har han kombinerat med ett annat viktigt tidsfördriv under pensionärsdagarna, resande. ”När jag känner till fartygets historia är det verkligen intressant att besöka platser med anknytning till olika händelser i fartygets historia. Gibraltar har jag redan besökt och som följande mål har jag tänkt besöka Sevillatrakten. Det är en av de hamnar Regina anlöpt under sina resor.”

LIKASÅ HAR TENERIFFA varit ett trevligt resmål där Alf redan tillbringat många vintrar tillsammans med sin hustru. ”Senaste vinter trivdes vi där i ’landsflykt’ hela fyra månader – det tyckte min hustru redan att var en litet väl lång tid. Nå, nästa vinter dröjer vi en litet kortare tid där så att inte hemlängtan hinner överraska”, skrattar Alf.

Under sina pensionärsdagar har Alf också inspirerats till att sköta om sig själv. ”Jag blev verkligen bekymrad för mitt hälsotillstånd när jag inte kunde sova ordentligt på nätterna för att jag svettades rejält och hjärtat bultade. Sen tog jag mig själv i kragen och tog reda på saker och ting, justerade min diet och började motionera regelbundet. Under därpå följande halvtannat år droppade min vikt med 40 kilo och efter det har vikten i stort sett hållits på samma nivå. Efter det har tillvaron på alla sätt känts betydligt lättare.”

HAVET SLÄPPER ALLTSÅ INTE den gamla sjöbjörnen ur sitt grepp ens under pensionärsdagarna. Inte så underligt för utöver utkomsten har havet gett Alf mycket annat, bland annat en livskamrat. ”Vi träffade varandra i arbetets tecken, hon jobbade i fartygets kök.”

Det finns också andra sjöfarare i släkten – den ena av Alfs bröder arbetade länge på Nestes tankfartyg. ”Men vi har kommit överens om att vi inte talar om jobbet när vi är tillsammans.”

Trots att knäna fortfarande besväras och farten inte mera är jämförbar med ungdomsårens ser Alf med tillförsikt på framtiden. ”Inga bekymmer för närvarande och följande resor planeras redan. Bara jag ännu får möjligheter att utreda det slutliga ödet för ett par medlemmar i Reginas besättning så har jag nog sys-selsättning för resten av livet.” ■



<< Porvoon Hamarissa rakennettiin laivoja yli 200 vuotta. Viimeinen Hamarin telakalla rakennettu parkkilaiva, Regina, paloi Barcelonan edustalla 22.5.1916.

<< I Hammars i Borgå byggdes fartyg under över 200 års tid. Den sista på Hammars varv byggda barken, Regina, brann den 22.5. 1916 utanför Barcelona.

< Yksikään Hamarissa rakennetuista parkkilaivoista ei ole säilynyt meidän päiviimme. Parkkilaiva Reginasta on rakenteilla pienoismalli.

< Inte ett enda av de segelfartyg av barktyp som byggdes i Hammars har bevarats till våra dagar. Av barken Regina är en modell i vardande.

PORVOON HAMARISSA rakennettiin laivoja yli 200 vuoden ajan, 1730-luvulta aina vuoteen 1950 saakka. Toiminta on vaihdellut eri aikakausina, ja vilkkainta se oli 1800-luvun puolenvälin jälkeen. Laivat rakennettiin usein Porvoon kauppiaiden laskuun ja ne palvelivat ulkomaankaupan merenkulussa. Hamarissa rakennettiin myös seitsemän sotakorvauksiksi mennyttä valtamerikuunaria. Telakan yhteydessä toimi myös yksi Suomen suurimmista höyrysahoista. Hamarin historiasta voi lukea lähemmin **Lea Nevanlinnan** kirjasarjasta "Hamari – portti merelle" (osat 1–3).

PARKKILAIVAT OLIVAT viimeinen laajalti rahtialuksena käytetty purjealustyyppi. Suuren purjepinta-alansa vuoksi ne olivat nopeita ja kulkivat tehokkaasti hiilijaisessakin tuulessa. Purjeiden suuri määrä edellytti kuitenkin suurehkoa määrää miehistöä, ja siksi parkkilaivoja käytettiin pääasiassa pitkillä merireiteillä. Nopeutensa ansiosta ne pystyivät kilpailemaan merikuljetuksissa höyrylaivojen kanssa. Parkkilaivojen etuna oli myös se, että eivät laivat tarvinneet kulkeakseen polttoainetta tai vettä. Vasta kun dieselmoottorit yleistyivät toisen maailmansodan jälkeen, tuli parkkilaivojen kausi tiensä päähän.

PARKKILAIVA REGINA valmistui Porvoon Hamarin telakalla vuonna 1874 – se oli viimeinen telakalla rakennettu parkkilaiva. Alus upposi Barcelonan edustalla 22. toukokuuta 1916 saksalaisen sukellusveneen torpedoiskusta. Aluksen miehistö ehti pelastautua alukselta ennen sen uppoamista.

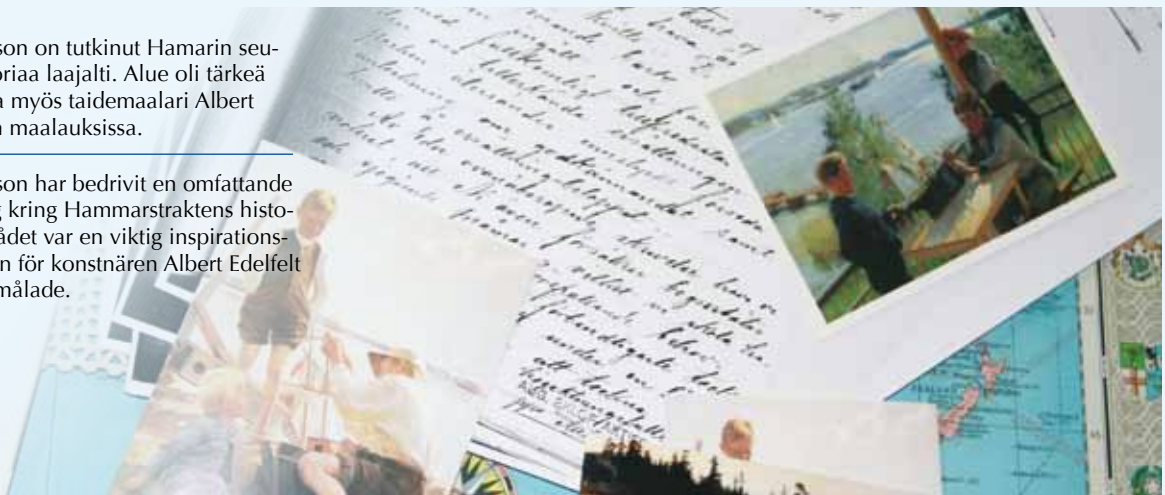
I HAMMARS I BORGÅ byggdes det fartyg under över 200 års tid, från 1730-talet ända fram till 1950. Verksamheten har varierat under olika tidsperioder. Livligast var den under senare hälften av 1800-talet. Fartygen byggdes ofta för Borgåhandelsmännens räkning och tjänade utrikeshandeln i sjöfarten. I Hammars byggdes även sju som krigsskadestånd levererade oceangående skonare. I anslutning till varvet verkade också en av vårt lands största ångsågar. Mera om Hammars historia kan läsas i **Lea Nevanlinnas** bokserie "Hammars – porten till havet" (del 1–3).

BARKEN VAR den sista typen av segelfartyg som i stor utsträckning användes som fraktfartyg. Tack vare sin stora segelyta var den snabb och seglade effektivt även i laber vind. Den stora segelytan krävde dock en relativt stor besättning och därför användes den här fartygstypen främst på längre trader. Tack vare sin snabbhet kunde den konkurrera med ångfartygen om sjötransporterna. Barkens fördel var också att fartyget inte behövde bränsle eller vatten för att drivas. Först efter att dieselmotorerna blivit vanligare efter andra världskriget nådde barken som fartygstyp sin vägs ände.

BARKEN REGINA löpte av stapeln på Hammarsvarvet i Borgå 1874 – fartyget var den sista barken som byggdes på varvet. Fartyget torpederades utanför Barcelona den 22 maj 1916 av en tysk ubåt. Besättningen hann rädda sig innan fartyget sjönk.

Alf Karlsson on tutkinut Hamarin seudun historiaa laajalti. Alue oli tärkeä innoittaja myös taidemaalari Albert Edelfeltin maalauksissa.

Alf Karlsson har bedrivit en omfattande forskning kring Hammarstraktens historia. Området var en viktig inspirationskälla även för konstnären Albert Edelfelt när han målade.





Eläkkeelle jäävä ylilääkäri peräänkuuluttaa **POSITIIVISUUTTA PELIIN!**

Den snart pensionerade överläkaren efterlyser **POSITIVITET I SPELET!**

”Työ on terveellistä. Se pitää mielen virkeänä ja ehkäisee passivoitumista”, sanoo 68-vuotiaana eläkkeelle siirtyvä Merimieseläkekassan ylilääkäri **Juhani Juntunen**. Tehtävässä häntä seuraa neurologian erikoislääkäri **Mikael Ojala**.

”Arbete är hälsosamt. Det håller sinnet vitalt och förebygger passivering”, säger Sjömanspensionskassans överläkare **Juhani Juntunen** som går i pension som 68-åring. Hans efterföljare i uppgiften är specialisten i neurologi **Mikael Ojala**.

Merimieseläkekassan ylilääkärinä Juhani Juntusen päätehtävä on ollut merenkulkijoiden työkyvyttömyyseläkehakemusten arviointi. ”Kokemuksen kautta syntävä näkemys on tässä työssä ensiarvoisen tärkeää. Tärkeää on myös säilyttää objektiivisuus – kaikkia eläkkeen hakijoita on kohdeltava samalla tavalla, ja päätökset on tehtävä samoilla kriteereillä”, evästää Juntunen seuraajaansa.

Juntunen ja Ojala ovat molemmat erikoistuneet aivotutkimukseen. Miehillä on pitkä yhteinen historia, ja Juhani Juntunen on toiminut muun muassa Mikael Ojalan huimausta käsittelevän väitöskirjan ohjaajana.

Molemmat lääkärit korostavat perusasioiden – ravinnon, levon ja liikunnan – merkitystä hyvinvoinnille ja jaksamiselle, niin työssä kuin elämässä yleensä. ”Työhyvinvoinnin sijaan puhun mieluummin hyvinvoinnista yleisemmällä tasolla, eihän näiden asioiden välille voi oikein vetää rajaa. Jos ihminen voi yleisesti ottaen hyvin, hän voi todennäköisesti hyvin myös työssään”, Juhani Juntunen toteaa.

Molemmat lääkärit korostavat ravinnon, levon ja liikunnan merkitystä hyvinvoinnille ja jaksamiselle.

Vardera läkarna understryker näringens, vilans och motionens betydelse för välbefinnandet och orkandet.



ERITYISEN SUUREN PAINOARVON Juntunen antaa positiivisuudelle, myönteiselle ajattelulle ja asioihin suhtautumiselle. Hän viittaa tutkimukseen, jossa selvitettiin pitkään fyysisesti raskasta työtä tehneiden, vasta vanhuuseläkkeen kautta työelämästä poistuneiden jaksamisen salaisuutta. ”Näiden ’tervaskantojen’ kohdalla esille nousi kaksi vahvasti vaikuttavaa tekijää: toinen – tärkein – oli positiivinen asenne, toinen työn ns. ’viisaasti’ tekeminen. Tämä tarkoittaa muun muassa tietoista riskien välttämistä ja ergonomiasta huolehtimista.”

Nämä tekijät ovat sekä Juhani Juntusen että Mikael Ojalan mukaan olennaisia myös merenkulkijoiden työssäjaksamisessa. ”Merimiesten työolot ovat totta kai poikkeavat, ja monessa suhteessa ’normityötä’ vaativimmat. Työ on usein raskasta, ja pitkien aikojen viettäminen suljetussa ympäristössä poissa kotoa rasittaa niin mieltä kuin kroppaa”, Juhani Juntunen sanoo.

”Myös tapaturma-alttius on laivoilla monia muita työympäristöjä suurempi. Myönteiseen asennoitumiseen vaikuttavat kuitenkin monet tekijät, ja muiden, itsestäänselvempien tekijöiden

Som överläkare vid Sjömanspensionskassan har Juhani Juntunens huvuduppgift varit att bedöma sjöfararnas ansökningar om invalidpension. ”Den syn på det här arbetet som erfarenheten ger är av största vikt. Det är också viktigt att bibehålla objektiviteten – alla pensionsökande måste behandlas på samma sätt och besluten ska fattas utgående från samma kriterier”, säger Juntunen som råd till sin efterföljare.

Juntunen och Ojala är båda specialiserade på hjärnforskning. Männan har en lång gemensam historia. Juhani Juntunen har bl.a. fungerat som handledare för Mikael Ojala under dennes arbete på sin doktorsavhandling, som handlade om svindel.

Vardera läkarna understryker grundfrågornas – näringens, vilans och motionens – betydelse för välbefinnandet och orkandet, såväl i arbetet som i livet i allmänhet. ”I stället för att tala om arbetshälsa talar vi hellre om välbefinnande på en allmänare nivå. Det går ju inte att dra någon bestämd gräns mellan dessa saker. Om människan generellt mår bra så mår hon sannolikt också bra i arbetet”, konstaterar Juhani Juntunen.

SÄRSKILT STOR VIKT lägger Juntunen vid positivet, ett positivt tänke- och förhållandesätt till frågor. Han hänvisar till en undersökning som utredde orkandets hemlighet hos personer som länge utfört fysiskt tungt arbete och först via ålderspension lämnat arbetet. ”För dessa ’krutgubbars’ del framstod särskilt två starkt inverkan faktorer: den ena – den viktigare – var en positiv livsinställning, den andra ett s.k. ’klokt’ utförande av arbetet. Det här innebär bl.a. att medvetet undvika risker och beakta ergonomin.”

De här faktorerna är enligt både Juhani Juntunens och Mikael Ojalas åsikt väsentliga också för sjöfararnas orkande i arbetet. ”Sjömännens arbetsförhållanden är så klart avvikande och i många avseenden mera krävande än ’normarbete’. Arbetet är ofta tungt och vistelsen under långa tider i en sluten omgivning borta från hemmet tar på såväl själ som kropp”, säger Juhani Juntunen.

”Också benägenheten för olyckor är ombord på fartyg större än i många andra arbetsmiljöer. En positiv attityd påverkas dock av många faktorer och vid sidan av många mera självklara fakto-

>>



”Jos ihminen voi yleisesti ottaen hyvin, voi hän todennäköisesti hyvin myös työssään”, Juhani Juntunen toteaa.

”Om människan generellt mår bra så mår hon sannolikt också bra i arbetet”, konstaterar Juhani Juntunen.

ohella esimerkiksi alan yleisillä näkymillä ja tulevaisuudenodotuksilla on usein merkittävä vaikutus työilmapiiriin ja jaksamiseen”, Mikael Ojala jatkaa.

MIELENTERVEYSONGELMIEN OSUUS on kasvanut myös merenkulkijoiden parissa. Yleisimpiä ovat erilaiset stressisairaudet ja masennus, jotka yhä useammin ovat myös työkyvyttömyyden taustalla.

Toinen – perinteisempi – merenkulkijoiden työkyvyn heikentäjä ja työkyvyttömyyden aiheuttaja ovat tuki- ja liikuntaelinsairaudet – selkä-, lonkka- ja polvivaivat, niska- ja hartiasairaudet sekä iän mukanaan tuomat erilaiset rappeumat.

Mielenterveysongelmat ovat Mikael Ojalan mukaan usein taustalla myös silloin, kun työkyvyttömyyseläkettä haetaan jonkin fyysisen sairauden tai vaivan perusteella.

”Laivan erityinen työympäristö asettaa omat haasteensa esimiestyölle ja johtamiselle. Esimerkiksi työpaikkakiusaamisella voi olla paljon vakavammat seuraukset kuin ns. tavallisissa työpaikoissa. Tämän tyyppisistä ongelmista johtuva henkinen pahoinvointi heijastuu usein erilaisina fyysisinä oireina, joiden todellisia syitä voi kuitenkin olla vaikea tunnistaa.”

ITSEKIN LIIKUNNALLINEN OJALA korostaa aktiivisen liikkumisen merkitystä paitsi kunnosta ja fyysisestä hyvinvoinnista huolehtimisessa, myös mielenterveyden kannalta. ”Tutkimuksissa on todettu, että liikunta voi kohottaa mielialaa yhtä tehokkaasti kuin mielialalääkkeet – ja parhaassa tapauksessa korvata lääkityksen kokonaan. Liikkuminen on tunnetusti myös tehokas keino painonhallintaan.”

Juhani Juntunen yhtyy seuraajansa kantaan. ”Viimeisimmät tutkimustiedot korostavat aktiivisuuden merkitystä myös esimerkiksi depression hoidossa. Masentuneen ei pidä antaa jäädä passiiviseksi, vaan häntä pitää ohjata takaisin aktiiviseen elämään heti, kun se kunnan puolesta on mahdollista. Oikeanlaisella lääkityksellä on totta kai tärkeä sijansa, erityisesti hoidon alkuvaiheessa.”

PSYKKISISSÄ ONGELMISSA on liiallisella alkoholin käytöllä usein osuutta asiaan. Tilastojen mukaan alkoholisairauksien aiheuttama työkyvyttömyys lisääntyy koko ajan.

”Merenkulkijat kuuluvat tässä suhteessa riskiryhmään – alkoholi on laivoilla helposti saatavilla, ja kun mahdollisuudet vapaaajan viettoon ovat suljetussa ympäristössä rajalliset, juominen tulee helposti mukaan kuvioihin. Valitettavan usein se sitten saattaa lipsua liikakäytön puolelle. Laivojen nollatoleranssi, siis alkoholin ehdoton käyttökielto työajalla, toki osaltaan hillitsee käyttöä”, Juhani Juntunen selvittää.

”Alkoholin liikakäytöllä on usein osuutta myös uniongelmiin – nekin ovat lisääntyneet viime aikoina”, Mikael Ojala täsmentää.

Kaikesta huolimatta suomalainen merenkulkija voi Juhani Juntusen kokemusten mukaan kohtalaisen hyvin. ”Merenkulkijoille on asetettu tiukat terveysvaatimukset, joten hyvinvoinnin merkitys meri-

rer har t.ex. de allmänna utsikterna inom branschen och förväntningarna på framtiden ofta en betydande inverkan på arbetsplatsens atmosfär och orkandet”, fortsätter Mikael Ojala.

ANDELEN PSYKISKA PROBLEM har ökat även bland sjöfararna. Vanligast är olika stressjukdomar och depression som allt oftare finns i bakgrunden även för invaliditeten.

En annan – mera traditionell – orsak till sjöfararens försvagade arbetsförmåga och till invaliditet är rörelseorganens sjukdomar – rygg-, höft- och knäbesvär, problem i nack- och axeltrakten samt olika slag av degeneration som följer med stigande ålder.

Enligt Mikael Ojala finns det ofta psykiska problem i bakgrunden även då invalidpension söks på grund av någon sjukdom eller besvär av fysisk art.

”Fartygets speciella arbetsmiljö medför också sina egna utmaningar för förmansarbetet och ledarskapet. Exempelvis arbetsplatsmobbing kan få mycket allvarigare följder än på s.k. vanliga arbetsplatser. Psykiskt illamående som beror på problem av den här typen reflekteras ofta som olika fysiska symtom, vilkas verkliga orsaker dock kan vara svåra att identifiera.”

OJALA, SOM SJÄLV är motionsintresserad, understryker den betydelse aktiv motion har, inte bara för upprätthållandet av konditionen och det fysiska välbefinnandet utan även för det psykiska välbefinnandet. ”Vid undersökningar har det konstaterats att motion kan höja sinnestillståndet lika effektivt som depressionsmedicinering och i bästa fall ersätta medicineringen helt. Motion är erkänt även en effektiv metod för viktkontroll.”

Juhani Juntunen är av samma åsikt som sin efterföljare. ”De senaste forskningsresultaten understryker aktivitetens betydelse även vid vården av exempelvis depression. Den deprimerade får inte lämnas passiv utan ska styras tillbaka till ett aktivt liv så fort konditionen tillåter det. Givetvis har en korrekt medicinering sin givna plats, särskilt i vårdens begynnelsekedje.”

VID PSYKISKA PROBLEM har överdrivet alkoholbruk ofta andel i saken. Enligt tillgänglig statistik ökar arbetsoförmåga som orsakats av alkoholsjukdomar hela tiden.

”I det här avseendet tillhör sjöfararna en riskgrupp – alkoholen är lättillgänglig på fartygen och genom att möjligheterna till fritidssysselsättning är begränsade i den slutna miljön infinner sig drickandet lätt i bilden. Beklagligt ofta spårar det sedan ur till överkonsumtion. Nolltoleransen på fartygen, det absoluta förbudet mot alkoholbruk på arbetstid dämpar naturligtvis för sin del bruket”, klarlägger Juhani Juntunen.

”Överkonsumtion av alkohol bidrar sedan ofta till sömnproblem. Också dessa har ökat den senaste tiden”, preciserar Mikael Ojala.

Enligt Juhani Juntunens erfarenheter mår dock den finländska sjöfararen trots allt relativt bra. ”För sjöfararna har det ställts strikta fordringar på hälsan så välbefinnandets betydelse i sjöarbetet understryks. Om arbetet av en eller annan orsak blir för tungt kan

työssä korostuu. Jos työ syystä tai toisesta käy liian raskaaksi, voi ammatillinen kuntoutus tarjota väylän vaikkapa kokonaan uuteen ammattiin. Meillä on monia rohkaisevia kokemuksia tästä.”

MITEN MIEHET sitten pitävät huolta omasta jaksamisestaan?

”Golf ja perhe, siinä kaksi tärkeintä. Saan yhdistettyä nämä hienosti, sillä oman pelaamisen ohella seuraan lajia 15-vuotiaan tyttärenpoikani kilpauran kautta. Vein aikoinani itse hänet ensi kertaa kentälle, mutta hän on mennyt ohi minusta jo ajat sitten”, Juhani Juntunen nauraa.

Mikael Ojala puolestaan viihtyy pyörän selässä. ”Vuositain kilometrejä kertyy 3 000–4 000, joista valtaosa työmatkoista. Joka kesä teemme myös kavereiden kanssa noin viikon mittaisen pyöräreissun ulkomaille, tänä kesänä suuntaamme Pohjois-Saksaan.”

Rentouttavan pyörämatkan päätteeksi Mikael Ojala perehtyy suomalaisen merenkulkijan työhön, kun hän paluumatkallaan hyppää Puolan Gdyniassa rahtilaiva M/S Finnladyn kyytiin. ■

yrkesinriktad rehabilitering erbjuda en kanal till exempelvis ett helt nytt yrke. Vi har många uppmuntrande erfarenheter av det här.”

HUR SKÖTER dessa män sedan om sitt eget orkande?

”Golf och familjen, se där de två viktigaste. Jag kan på ett utmärkt sätt kombinera dessa, för vid sidan av mitt eget spelande följer jag med grenen via min 15-åriga dotters sons tävlingskarriär. Första gången förde jag honom själv i tiderna till banan men nu har han redan för länge sen passerat mig”, skrattar Juhani Juntunen.

Mikael Ojala trivs för sin del i cykelsadeln. ”Ärligen blir det cyklat 3 000–4 000 kilometer, största delen på arbetsresor. Varje sommar gör jag också tillsammans med kompisarna en omkring en vecka lång cykelfärd utomlands. Den här sommaren åker vi till norra Tyskland.”

Som avslutning på den avstressande cykelturen fördjupar sig Mikael Ojala i den finländska sjöfararens arbete. På återfärden kliver han nämligen i Gdynia i Polen ombord på fraktfartyget M/S Finnlady. ■



Mikael Ojala

- Merimieseläkekassan ylilääkäri 1.6.2011 alkaen
- 56-vuotias
- Neurologian erikoislääkäri 1986
- Lääketieteen tohtori (väitöskirja huimauksesta) 1989
- Vakuutuslääketieteen erityispätevyys 1998
- Liikennelääketieteen erityispätevyys 1999
- Liikenneturvallisuusalan ansiomitali 2010

Toiminut lisäksi mm.

- Yksityislääkärinä 1980–
- Useiden työeläkeyhtiöiden asiantuntija- ja ratkaisijalääkärinä 1996–
- Yle 1 Aamu-TV:n aamutohtorina 2007–
- Työkykyarvioijana 2008–

Harrastaa

- kuntourheilua ja kitaransoittoa

- Sjömanspensionskassans överläkare från 1.6.2011
- 56 år
- Specialist i neurologi 1986
- Medicine doktor (doktorsavhandling om svindel) 1989
- Specialkompetens i försäkringsmedicin 1998
- Specialkompetens i trafikmedicin 1999
- Trafiksäkerhetsbranschens förtjänstmedalj 2010

Därtill bl.a. verkat som

- Privatläkare 1980–
- Sakkunnig- och bedömningsläkare för ett flertal arbetspensionsbolag 1996–
- Morgondoktor för Yle 1 Aamu-TV 2007–
- Bedömare av arbetsförmåga 2008–

Fritidsintressen

- motionsidrott och gitarrspelning



RAUMALLA KUULUU MERIMIEHEN ÄÄNI

Uutuutena 1890-luvun merimiehistä tehty uniikki nukketeos

I RAUMO HÖRS SJÖMANNENS RÖST

Unik nyhet – ett dockverk som berättar om 1890-talets sjömän

Rauman merimuseossa kuvataan sanoin, äänin ja esinein suomalaisen merimiehen historiaa. ”Pienen museon on erikoistuttava johonkin, ja 2000-luvun alussa museota perustettaessa päädyimme kuvaamaan merenkulun historiaa merimiehen elämän kautta”, toteaa museon johtaja **Hannu Vartiainen**.

I Raumo sjömuseum berättas med ord, ljud och föremål om den finländska sjömannens historia. ”Ett litet museum måste specialisera sig på nånting. När museet grundades i början av 2000-talet stannade vi för att återge sjöfartens historia via sjömannens liv”, konstaterar museichef **Hannu Vartiainen**.

”Meillä on käynyt merimiesten jälkeläisiä, jotka ovat löytäneet isoisoisänsä miehistöluetteloista”, Hannu Vartiainen kertoo.

”Vi har haft besök av sjömansättlingar som har hittat sin farfarsfar i manskapsrullorna”, berättar Hannu Vartiainen.



Suurin osa museon kokoelmista on kertynyt merimiehiltä itseltään, heidän perillisiltään, ostettu huutokaupoista tai löytynyt muuten vain käsittämättömällä tavalla. Museo toimii vanhassa historiallisessa Rauman merikoulun rakennuksessa.

Yksi esimerkki näistä käsittämättömyyksistä ovat merikapteeni **Frans Torkin** kirjeet, jotka löytyivät Rauman Männistön ulkokuusista vuonna 1947 kirjaksi sidottuina. Kirjeet kulkeutuivat raumalaisen murrekirjailijan kautta Rauman merimuseon haltuun. Fregatti Hoppetin kipparin Frans Torkin kirjeet on kirjoitettu kauniilla ja selkeällä käsialalla, joten niiden lukeminen on ollut varsin helppoa.

TORKIN KIRJEET on kirjoitettu raumalaiselle varustajalle ja kauppialle **Gabriel Granlundille** aikana, jolloin kaupunki nousi purjetonnistollaan Suomen kauppamerenkulun kärkeen. Kirjeet käsittävät valtaosin sekä parkki Hoppetin että fregatti Hoppetin rahtaus sopimuksia. Tork toimi molempien alusten kipparina 1890-luvulla.

”Tork kirjoitti kirjeet suomeksi, ja varustaja Granlund vastasi ruotsiksi. Varmistaakseen, että ymmärsi varustaja Granlundin ajatuksia, Tork toisti Granlundin kirjeiden sisältöä omilla kirjeissään.” Näin jälkeempäin sisällön toistaminen helpotti Hannu Vartiainen mukaan valtavasti kirjeiden tulkintaa, sillä varustaja Granlundin kirjeitä ei ole pystytty tavoittamaan.

”Päätimme tehdä mielenkiintoisista kirjeistä kirjan ’Todellisella kunnioituksella?’”, kertoo itsekin merikapteeni ja monilla merillä seilannut Vartiainen.

Kirjan kuvitusta varten tarvittiin myös valokuvia.

”1890-luvun merimiehistä ja laivoista on olemassa paljon kuva-aineistoa, mutta sattuman kautta onnistuimme saamaan käsiimme muun muassa yhden aivan ainutlaatuisen ja erittäin laa-

S törsta delen av museets samlingar har uppstått så att sjömännens själva och deras arvingar har överlåtit föremål. Sådana har också köpts på auktioner eller så har de bara påträffats på något ofattbart sätt. Museet verkar i Raumo sjöskolas gamla byggnad.

Ett exempel på dessa ofattbarheter är sjökaptens **Frans Torks** korrespondens som återfanns 1947 i Raumo på Männistö gårds utedass inbundna till en bok. Breven kom i Raumo sjömusseums ägo via en bygdemålsförfattare i Raumo. Fregatten Hoppets skeppare Frans Torks brev är skrivna med en vacker och tydlig handstil som gör att de är ganska lättlästa.

TORKS BREV är skrivna till Raumoredaren och handelsmannen **Gabriel Granlund** under en tid då staden med sitt segelfartygstonnage steg till toppen av Finlands handelssjöfart. Breven omfattar till största delen såväl barken Hoppets som fregatten Hoppets befrakningsavtal. Tork fungerade på 1890-talet som skeppare för båda skeppen.

”Tork skrev breven på finska och redaren Granlund svarade på svenska. För att försäkra sig om att han förstätt redaren Granlunds tankegångar upprepade Tork i sina brev innehållet i Granlunds brev.” Enligt Hannu Vartiainen underlättade upprepningen av innehållet så här efteråt sett enormt tolkningen av breven, för man har inte lyckats spåra Granlunds brev.

”Vi beslöt att redigera boken ’Todellisella kunnioituksella?’ utgående från de intressanta breven”, berättar Vartiainen, som själv är sjökaptens och har seglat på många hav.

Det behövdes också fotografier för illustrering av boken.

”Det finns mycket foton av 1890-talets sjömän och fartyg. Av en slump lyckades vi bl.a. hitta ett aldeles unikt och förstklassigt foto av besättningen på Hoppet. Besättningen hade kom-

>>



Nukketaiteilija Sirpa Ala-Louko on valmistanut Rauman merimuseolle "kopion" fregatti Hoppetin miehistöstä valokuvan perusteella, joka on otettu Tasmaniassa 1899.

Dockkonstnären Sirpa-Ala-Louko har utgående från ett fotografi för Raumo sjömusiums räkning förfärdigat en "kopia" av fregatten Hoppets besättning. Fotot är taget i Tasmanien 1899.

dukkaan kuvan Hoppetin miehistöstä. Miehistö on tullut kuvaan suoraan töistä, mikä oli harvinaista tuohon aikaan. Miehet ovat kuvassa rennonlaisesti; osalla on kesähattu päässään, osalta näkyvää tatuointia ja kipparilla on sikari kädessään."

VALOKUVA JOHTI AJATUKSEEN kuvassa olevien merimiesten todentamisesta nukeiksi.

"Kuva oli niin upea, että päätin teettää nukketaiteilijalla kuvasta yksi yhteen -nuket", kertoo museonjohtaja Vartiainen.

Nukketaiteilija **Sirpa Ala-Louko** varten kuvaa suurennettiin. Näin taiteilija pystyi tuomaan nukkeihin jokaisen ilmeen ja muun pienen yksityiskohdan. Nuket on sijoitettu valokuvan mukaisesti vitriiniin.

"Tulemme vielä lisäämään kuhunkin nukkeen lyhyen tarinan ääneen puhuttuna. Näitä todella autenttisia merimiesten tarinoita ja kirjeitä meillä on museon arkistossa ja liitämme näitä tarinoita nukkeihin."

Nukketaiteilija Sirpa Ala-Loukon valmistamat nuket ovat uniikkeja. Ne valmistetaan ja maalataan käsin, mikä tuo niihin eri-

mit direkt från jobbet till fotograferingen, vilket var sällsynt på den tiden. Männen är avslappnade på fotot; en del har sommarhatt på huvudet, på en del ser man tatueringar och skepparen har en cigarr i sin hand."

FOTOGRAFIET FÖDDE TANKEN på att realisera sjömännen på fotot som dockor. "Fotot var så ypperligt att jag beslöt att låta en dockkonstnär utgående från fotot göra identiska dockor", berättar museichefen Vartiainen.

Fotot förstorades för dockkonstnär **Sirpa Ala-Louko**. Så blev det möjligt för konstnären att ge var och en av dockorna sitt eget ansiktsuttryck och andra små detaljer. Dockorna är placerade i en vitrin i samma ordning som på fotot.

"Vi kommer ännu att förse repektive docka med en kort historia som dockan själv berättar ljudligt. Sådana helt autentiska sjömansberättelser och brev är museets arkiv full av och kan så här göras tillgängliga."

De av dockkonstnären Sirpa Ala-Louko förfärdigade dockorna är unika. De omkring 50 cm höga dockorna är tillverkade

laisuutta. Nuket ovat noin 50 cm korkeita. Taitelijalle tärkeintä työssään on antaa nukelle sielu, ja onnistuneesti hän on myös merimiesnukeille sielun pystynyt antamaan.

MERIMUSEON VÄKI tuntuu olevan ajan hermolla monessa asiassa. Perinteisiä museo-opastuksia korvaamaan on tehty ns. tietomajakoita museon eri näyttelytiloihin. Tietomajakoista löytää lisää tietoa ja elämyksiä. Niistä voi myös tutkia eri tietokantoja. ”Meillä on käynyt merimiesten jälkeläisiä, jotka ovat löytäneet isoisoisänsä miehistöluettelosta”, Hannu Vartiainen kertoo.

”On tosi upeata tarjota museokävijöille tällaisia elämyksiä. Museossa on myös iPad -laitteita, joissa puhuttuihin kohdeselostuksiin on liitetty autenttisia merimiesten haastatteluja, elokuvaa ja valokuvia. Toki meiltä saa edelleen myös perinteisiä opastuksia.”

Tulevaisuuden visioina museolla on muun muassa tuottaa merimiestarinat käännettynä lasten kielelle ja käyttöön lasten iPadeilla.

Rauman merimuseo haluaa jatkuvasti kehittää toimintaansa ja tuoda uusia elämyksiä kävijöille. Rajoitteena on toki pienen museon talous.

”Pienistä puroista tämä kootaan yhteen – mutta hyvin on kuitenkin pärjätty. Pienellä budjetilla toimittaessa täytyy tehdä paljon itse, mutta onneksi meillä on hyvä porukka sekä taustajoukko. Museota ylläpitää Raumanmeren merimuseosäätiö. Osaan hankkeistamme olemme saaneet myös EU-rahoitusta”, Hannu Vartiainen kertoo.

Lisäänsioita museo saa vuokraamalla tilojaan perhe- ja yritystilaisuuksiin. ■

och målade för hand, vilket gör att de alla skiljer sig från varandra. Det viktigaste för konstnären var att ge varje sjömansdocka en själ och det har hon också lyckats med.

SJÖMUSEETS PERSONAL verkar vara med sin tid i många frågor. De traditionella museiskyttarna har ersatts med s.k. datafyrar i museets olika utställningssalar. Fyrarna bjuder på mera information och upplevelser. I dem kan också olika databaser undersökas. ”Vi har haft besök av sjömansättlingar som har hittat sin farfarsfar i manskapsrullorna”, berättar Hannu Vartiainen.

”Det känns verkligen fint att kunna erbjuda museibesökarna sådana upplevelser. Museet har också iPad-anordningar som i anslutning till redogörelsen för respektive museiobjekt har autentiska intervjuer med sjömän, filmer och foton. Trots allt detta bjuder vi fortfarande besökarna på traditionell guidning.”

Som en framtidsvision har museet bl.a. planer på att översätta sjömanshistorierna till barnspråk och presentera dem för barnen via en ePader.

Raumo sjömuseum vill fortlöpande utveckla sin verksamhet och bjuda besökarna på nya upplevelser. Ekonomin är givetvis en begränsning för det lilla museet.

”Från många små bäckar har vi samlat det här men har ändå klarat oss hyfsat. När man arbetar med en liten budget får man stå i mycket själv men till all lycka har vi ett fint gäng och en bra stödgrupp. Museet upprätthålls av Raumanmeren merimuseosäätiö. För en del av våra projekt har vi också fått EU-finansiering”, berättar Hannu Vartiainen.

Extra intäkter får museet genom att hyra ut sina utrymmen för familje- och företagsmöten. ■

150 VUOTTA MERIMIEHIÄ -TEEMANÄYTTELY

Rauman merimuseon vuoden 2013 kesäkuuhun saakka jatkuva teemanäyttely ”150 vuotta merimiehiä” keskittyy kertomaan merenkulun yhdestä keskeisimmästä osiosta: laivan miehistöstä. Teemanäyttelyn kautta voi sukeltaa merimiehen elämään ja arkeen laivayhteisössä sekä sen muutoksiin 150 vuoden aikana. Näyttelyn esineistö ja kuvamateriaalit ovat peräisin merimiehiltä itseltään – näyttelyssä kuuluu jälleen merimiesten oma ääni.

Rauman merimuseoon kannattaa ehdottomasti tutustua. Merenkulun nykyhetken peilaaminen historiataustaa vasten antaa uusia ajatuksia.

TEMAUTSTÄLLNINGEN SJÖMÄN UNDER 150 ÅR

Raumo sjömuseum temautställning ”Sjömän under 150 år”, som fortgår till juni 2013, är koncentrerad till att berätta om en av sjöfartens mest centrala delar: fartygets besättning. Via temautställningen kan besökaren dyka ner i sjömannens liv och vardag i fartygets gemenskap och förändringarna i detta under 150 år. Utställningens föremål och fotomaterial kommer från sjömännen själva – på utställningen hörs än en gång sjömannens egen röst.

Det lönar sig absolut att bekanta sig med Raumo sjömuseum. Att peja sjöfartens dagsläge mot den historiska bakgrunden väcker nya tankar.



OSCAR KLEINEH

...ja realistinen merimaisema

Helsinkiläinen **Oscar Kleineh** (1846–1919) oli 1800-luvun johtava merimaalari ja maamme ainoa meri- ja arkkitehtuuriaiheisiin erikoistunut taitelija. Hän loihti meren moninaisuuden esiin merta, saaristoa ja rannikkoa kuvaavissa maisemissaan.

Ravintoloitsijan perheeseen syntynyt Kleineh aloitti Taideyhdistyksen piirustuskoulun 17-vuotiaana. Kolme vuotta myöhemmin hän opiskeli Düsseldorfin taideakatemiassa yhdessä koulutoverinsa **Arvid Liljelundin** ja **Thorsten Waenerbergin** kanssa. Vain muutaman kuukauden opiskelun jälkeen Kleineh siirtyi Karlsruheen norjalaisen **Hans Gudén** oppilaaksi.

Varsinainen tulikaste merimaalarin uralle oli Pietarin taideakatemian, jossa nuori suomalainen jatkoi opintojaan maineikkaan venäläisen meri- ja arkkitehtuurimaalari **Aleksei Bogoljubovin** johdolla

vuosina 1870–1874. Pietarissa Kleinehista kehittyi aikansa ainoa suomalainen merimaalaukseen erikoistunut taitelija, ja hän oppi tuntemaan taiteenlajin tradition ja perinteiset kuvatyypit paremmin kuin kukaan toinen kollegansa.

Vuoteen 1886 saakka Kleineh oleskeli suurimman osan ajastaan ulkomailla. Valtaosa teoksista valmistui ateljeessa, mutta ulkona aiheen ääressä syntyi taiturimaisia harjoitelmia, joissa Kleineh loihti meren moninaisuuden esiin vesiväreillä, lyijykynillä tai tussilla.

Viimeisinä elinvuosinaan Kleineh asui huvilassaan Kaivopuistossa. Ikääntyessään tämä omia teitään vaeltanut poikamies ja kosmopoliitti oli alkanut nauttia hiljaiselosta synnyinkaupungissaan ja Lempäälässä sijaitsevassa kesäpaikassaan. Kleineh menehtyi 73-vuotiaana 16.11.1919. ■



Auringonlasku merellä

Kleinehia on usein luonnehdittu düsseldorfilaiseksi maisemaromantikoksi, mutta todellisuudessa hän kuului niihin taitelijoihin, jotka veivät maisemataiteen romantiikan piiristä kohti uutta realismin aikaa. Kleineh piti tärkeänä maiseman todenmukaisuutta, yksityiskohtien tarkkuutta ja tunnistettavuutta. Hän kuvasi meren ja laivat merenkulkijan näkökulmasta: laivan kannelta, satamasta tai purjehdusväylältä käsin. Auringonlasku merellä -maalauksessa hän on yhdistänyt realistisella tavalla höyryvoimalla kulkevan laivan ja horisontin taakse painuvan auringon.

Solnedgång på havet

Kleineh har ofta karaktäriserats düsseldorfsk landskapsromantiker men i själva verket hörde han till de konstnärer som förde landskapskonsten bort från romantiken mot en tid av ny realism. Kleineh ansåg landskapets sanningsenlighet, detaljernas noggrannhet och identifierbarheten vara viktiga. Han avbildade havet och fartygen ur sjöfararens synvinkel: från fartygets däck, hamnen eller segelleden. På tavlan Solnedgång på havet har han på ett realistiskt sätt kombinerat det med ångkraft drivna fartyget och solen som sjunker ned bakom horisonten.

Meritaiteen mestareita Marinkonstens mästare

Teksti ja kuvat | Text och foto: John Nurmisen säätiö

2



Iltarusko Norjan rannikolla.

Norjalaisen Hans Guden opissa Kleinehin kiinnostus Atlantin rannikkoa ja merta kohtaan heräsi. Hän hankki tietämyksensä laivoista ja purjehtimisesta matkustamalla huvi- ja rahtilaivoilla Suomessa, Norjassa, Ranskassa ja Välimerellä.

Aftonrodnad vid Norges kust

Under lärlingstiden hos norrmannen Hans Gude vaknade Kleinehs intresse för Atlantkusten och havet. Sina kunskaper om fartyg och segling skaffade han sig genom att resa med lustjakter och fraktfartyg i Finland, Norge, Frankrike och på Medelhavet.

...och det realistiska marinmåleriet

Helsingforsfödda **Oscar Kleineh** (1846–1919) var 1800-talets ledande marinmålare och vårt lands enda konstnär som specialiserat sig på havs- och arkitekturmotiv. I sina landskap, som avbildade havet, skärgården och kusten, trollade han fram havets mångfald.

Kleineh, som föddes i en restaurangägares familj, började redan som 17-åring sina studier i Finska konstföreningens ritskola. Tre år senare studerade han vid konstakademin i Düsseldorf tillsammans med sina skolkamrater **Arvid Liljelund** och **Thorsten Waenerberg**. Efter endast några få månaders studier flyttade Kleineh till Karlsruhe och blev norrmannen **Hans Gudes** elev.

Det egentliga elddopet på marinmålarens bana blev konstakademin i S:t Petersburg, där den unga finländaren fortsatte sina studier under den berömda ryska marin- och arkitekturmålaren **Aleksei Bogoljubovs** ledning åren 1870-1874. I S:t Petersburg utvecklades Kleineh till sin tids enda finländska konstnär som specialiserat sig på marinmålning och han lärde sig känna konstarens traditioner och traditionella motivtyper bättre än någon annan av sina kolleger.

Fram till 1886 vistades Kleineh största delen av sin tid utomlands. Merparten av hans verk skapades i ateljé, men utomhus inför motivet åstadkom han briljanta studier, i vilka han trollade fram havets mångfald i akvarellarbeten och med blyertspenna och tusch.

Under sina sista levnadsår bodde Kleineh i sin villa i Brunns-parken. Som äldre hade denna ungarl och kosmopolit som vandrat sina egna vägar börjat njuta av friden i sin födelsestad och på sitt sommarställe i Lempäälä. Kleineh avled som 73-åring den 16.11.1919. ■



Iltahämärä

Kleinehin taiteellinen rakkaus kohdistui meri-, saaristo- ja rannikkomaisemiin. Kotimaan maisemista hänelle läheisimpiä olivat Etelä-Suomen rannikot ja kotikaupunki Helsinki. Iltahämärä-maalaus on syntynyt kesäisillä purjehdusmatkoilla Suomenlahden saaristossa.

Skymning

Kleinehs konstnärliga kärlek fokuserades på havs-, skärgårds- och kustlandskap. Av de finländska landskapen stod den sydfinska kusten och hemstaden Helsingfors honom närmast. Tavlan Skymning har sett dagens ljus på sommarseglatser i skärgården i Finska viken.



Syys- ja talvilomille Tunturi-Lappiin! Fira höst- och vinter-semester i Lappland!

Merimieseläkekassan viihtyisä lomamökki Ylläsjärvellä Tunturi-Lapissa on vuokrattavana syys- ja talvikauden lomaviikoiksi.

Mökin sijainti – 1,5 km Ylläskeskuksesta – on kaudesta riippumatta lomailun kannalta ihanteellinen.

Varattavana ovat viikot 41–47. Varaustoiveet mahdollisimman pian, mutta vapaita viikkoja ja mahdollisia varausten peruutuksia voi aina tiedustella MEKistä. Talvilomaviikkojen varausaika julkaistaan verkkosivuilla viikolla 36.

Tiedot mökin sijainnista, varustelutasosta sekä vuokrahinnoista löytyvät verkkosivuiltamme www.merimieselakekassa.fi.

Mökkiä vuokrataan ensisijaisesti merimieseläkelain piiriin kuuluville aktiivimerenkulkijoille ja eläkkeensaajille. Mökkivaraukset sähköpostitse yllas@merimieselakekassa.fi tai puhelimitse 010 633 990.



Sjömanspensionskassans trivsamma semesterstuga vid Ylläs sjö i Fjällapland kan hyras för semesterveckor under höst- och vintersäsongen.

Stugans läge på 1,5 km avstånd från Ylläs centrum är idealiskt för semestrände oberoende av säsong.

Veckorna 41–47 kan reserveras. Önskemål om reservering så snabbt som möjligt, men förfrågningar om lediga veckor och eventuella återbud av reserveringar kan alltid göras hos SPK. Tidpunkten för reservering av vintersemesterveckor publiceras på webben vecka 36.

Uppgifter om stugans läge, utrustningsnivå samt hyror hittas på vår webbsajt www.sjomanspensionskassan.fi.

Stugan uthyrs åt aktiva sjöfarare och pensionärer som omfattas av sjömanspensionslagen. Reserveringar av stugan per e-post yllas@sjomanspensionskassan.fi eller per telefon 010 633 990.





Eläketiedottaja Michaela Björklund vastaa tällä palstalla kysymyksiisi, kun lähetät ne osoitteeseen Merimieseläkekassa, PL 327, 00121 HELSINKI (kuoreen tunnus "Albatrossi, kysymyspalsta") tai sähköpostitse osoitteeseen elake@merimieseläkekassa.fi.

Pensionsinformatören Michaela Björklund svarar i den här spalten på dina frågor om du skickar dem till adressen Sjömanspensionskassan, PB 327, 00121 HELSINGFORS (märk kuvertet "Albatrossen, frågespalten"), eller per e-post till adressen pension@sjomanspensionskassan.fi.

Ilmoitetaanko työeläkeotteessa minulle, koska saan jäädä vanhuuseläkkeelle?

► Kyllä, otteessa ilmoitetaan vanhuuseläkeikäsi kuukauden tarkkuudella. Laskettu eläkeikäsi perustuu olettamukseen, että jatkat vuoden 2011 alusta yhtäjaksoisesti (30 palkkapäivää kuukaudessa) merimieseläkelain piiriin kuuluvassa työssä eläkkeesi alkamiseen saakka.

Kuka saa vanhuuseläkearvion ja miten vanhuuseläkkeeni määrä on arvioitu työeläkeotteella?

► Vanhuuseläkearvio sisältyy aktiivimerenkulkijoiden, eli merimieseläkelain piiriin kuuluvassa työsuhteessa työskentelevien, työeläkeotteisiin. Mikäli olet aktiivimerenkulkija, saat työeläkeotteen saatekirjeessä arvion vanhuuseläkkeestäsi ansaitussa eläkeiässäsi tai yleisessä eläkeiässä.

Arviot perustuvat olettamukseen, että jatkat vuoden 2011 alusta yhtäjaksoisesti merimieseläkelain piiriin kuuluvassa työssä eläkkeesi alkamiseen saakka. Arvio perustuu vuoden 2010 loppuun mennessä karttuneeseen eläkkeeseen. Tähän on lisätty arvio-osa vuoden 2011 alusta eläkkeesi alkamiseen saakka. Arvio-osan laskennassa on käytetty viimeisen kalenterivuoden, eli vuoden 2010 ansioita. Arviot perustuvat siihen, että ansiotaso säilyy nykyisenä eläkkeelle siirtymiseen asti. Vanhuuseläkearvion lisäksi saat arvion, kuinka paljon eläkkeesi karttuu kuukautta kohti, jos eläkkeelle jäämisen sijasta jatkat töissä eläkeiän täytettyäsi.

Mitkä tiedot puuttuvat otteestani?

► Julkisen sektorin palveluksessa tehty tai ulkomailla vakuutettu työ ei ole mukana työeläkeotteessa, eikä niistä tarvitse ilmoittaa merimieseläkekassalle. On myös hyvä huomata, että kuluvan vuoden tiedot eivät löydy otteesta ja ne näkyvät vasta seuraavan vuoden työeläkeotteestasi.

Voinko tarkistaa oman otteeni myös sähköisesti?

Kyllä, voit tarkistaa työeläkeotteen myös Loki-verkkopalvelustamme osoitteessa www.merimieseläkekassa.fi. Täällä voit myös ilmoittaa, mikäli haluat otteesi jatkossa sähköisenä. Valitessasi verkko-otteen saat vuosittaisen otteen tarkistettavaksi heti sen valmistuttua; samalla otat myös käyttöön muistutuspalvelun. Merimieseläkekassa lähettää sinulle muistutuksen joko sähköpostitse tai tekstiviestinä matkapuhelimeesi heti, kun uusi työeläkeote on valmistunut. Uusi ote on saatavilla kunakin vuonna loppusyksystä. ■

Meddelas det på arbetspensionsutdraget när jag får övergå i ålderspension?

► Ja, din ålderspensionsålder meddelas på utdraget med en månads noggrannhet. Den uträknade pensionsåldern grundar sig på antagandet, att du fr.o.m. ingången av år 2011 utan avbrott (30 lönedagar per månad) fortsätter i arbete som omfattas av sjömanspensionslagen fram till att du går i pension.

Vem får en uppskattning på sin kommande ålderspension på pensionsutdraget och hur har den uträknats?

► Uppskattningen av ålderspensionen ingår i arbetspensionsutdraget för aktiva sjöfarare, som arbetar i anställning som omfattas av Sjömanspensionslagen. Om du är en aktiv sjöfarare får du i följebrevet till pensionsutdraget uträkning över din ålderspension vid din intjänade pensionsålder eller vid den allmänna pensionsåldern.

Uträkningarna grundar sig på antagandet att du från och med ingången av år 2011 utan avbrott fortsätter i arbete som omfattas av sjömanspensionslagen fram till att du går i pension. Uträkningen baserar sig på den pension du intjänat fram till slutet av år 2010. Detta belopp har höjts med en uppskattad del från början av 2011 fram till datum för din pensions början. Den uppskattade delen av pensionen baserar sig på din inkomst det senaste kalenderåret, 2010. Uträkningarna är beräknade utifrån att din inkomstnivå hålls på samma nivå ända tills du pensioneras. Förutom en uppskattning av ålderspensionen får du en uppskattning på hur mycket din pension tillväxer per månad ifall du istället för att övergå i pension fortsätter arbeta efter det att du uppnått din pensionsålder.

Vilka uppgifter saknas på utdraget?

► Arbete inom den offentliga sektorn och arbete som försäkrats utomlands finns inte med på pensionsutdraget och de behöver inte heller meddelas till sjömanspensionskassan. Det är också bra att notera att innevarande års uppgifter inte finns med på utdraget utan de är med på nästa års utdrag.

Kan jag även kontrollera mitt arbetspensionsdrag elektroniskt?

► Du kan också kontrollera ditt pensionsutdrag i vår Logg-webbtjänst på www.sjomanspensionskassan.fi. Här kan du också meddela ifall du i fortsättningen endast vill få det elektroniska pensionsutdraget. Då du väljer utdraget på nätet får du varje år utdraget för granskning genast när det blir klart. Då du väljer e-utdraget tar du samtidigt i bruk påminnelsetjänsten. Sjömanspensionskassan sänder dig en påminnelse om att du fått ett nytt pensionsutdrag antingen per e-post eller som sms till din mobiltelefon genast när ett nytt utdrag är klart. Ett nytt utdrag står till förfogande på senhösten varje år. ■

”NÄKIN KENGISSÄ” ESITTELEE SUOMENLINNAN VEDENALAISTA KULTTUURIPERINTÖÄ

Museovirasto on tehnyt vuosina 2007–2010 Suomenlinnan vesialueen vedenalaisinventoinnin. Lisäksi on 1950-luvulta asti kerätty vedestä esineistöä. Näistä on koottu näyttely ”Näkin kengissä” Suomenlinnakeskuksessa sijaitsevaan Suomenlinna-museoon Helsingissä. Näyttely on avoinna 20.5.2011–31.12.2011.

Näyttelyn erikoisuutena on vedenalainen kulttuurimaisema, johon pääsee ensimmäistä kertaa tutustumaan kolmiulotteisen mallinnuksen avulla. Näyttelyssä soi Suomenlinnan vedenalaisääniin perustuva **Ona Kamun** musiikki.

Koko perheelle sopivalla näyttelyn omatoimialueella pääsee koskettamaan, kokeilemaan ja tutustumaan kaikin aistein Itämeren olosuhteisiin. Lisätietoa näyttelystä: www.nba.fi/fi/suomenlinna_museo. ■

MERIKESKUS VELLAMON KESÄ

Kesällä Merikeskus Vellamossa Kotkassa on yleisöopastuksia tiistaista sunnuntaihin klo 12.00 museojäänmurtaja Tarmolle ja Vellamoon klo 14.00. Kotkan Meripäivien aikana Vellamossa on paljon tapahtumia.

Merimuseon näyttely ”Pohjantähti, Etelän risti” kertoo teemottain Suomen merenkulusta, mm. merenkulkijan elämästä, laivanrakennuksesta, merikaupasta, laivamatkustamisesta, navigoinnista ja hylkylöydöistä. Lisätietoa www.merikeskusvellamo.fi. ■

FORUM MARINUMIN NÄYTTELY BORE-LAIVALLA

Forum Marinum Turussa on avannut 27.5.2011 pysyvän museonäyttelyn Bore-laivalla. Näyttely kertoo sekä laivan vaiheista että siihen liittyneistä merenkulun toimijoista – niin varustamoista kuin ihmisistäkin. Näyttely tarkastelee, millaista aluksella on ollut työskennellä ja matkustaa eri aikoina. Nähtävillä on runsaasti monipuolista kuva- ja filmmateriaalia, josta osa on aiemmin julkaisematonta.

Näyttelyosio sijoittuu laivan ylimmille kansille: siihen kuuluvat entiset henkilökunnan asuintilat, varustajahytti ja osa matkustajahytteistä kuudennella kannella sekä näyttävänä kokonaisuutena myös komentosiila. Lisätietoa www.forum-marinum.fi. ■



FROM HIGH ARCTIC TO ANTARCTICA

Pitkän työuran Thomestolla tehnyt **Matti Pietikäinen** on kirjoittanut kirjan Thomeston lähes 50 vuotta kestäneestä varustamotoinnasta. Kirjan nimi kuvaa Thom-laivaston toiminta-alueita pohjoisesta arktisesta Kanadasta Etelämantereelle.

Kaikilla seitsemällä merellä seilanneet 18 Thom-alusta on esiteltä laajassa teoksessa omina esseinä tilausopimuksesta loppuun asti. Aluskuvausten kanssa rinnan on valotettu Suomen talouselämän kehitystä sekä maailmantalouden suhdanteita ja näiden vaikutuksia varustamoliiketoimintaa harjoittavaan yritykseen.

Kirjassa on myös laivaharrastajien kaipaama erillinen hyvin yksityiskohtainen ns. fleet list koko Thom-laivastosta.

Kirjaa voi tilata suoraan Matti Pietikäiseltä, puh. 040 5631 490. ■

”I NÄCKENS SKOR” PRESENTERAR SVEABORGS SUBMARINA KULTURARV

Museiverket har åren 2007–2010 utfört en submarin inventering av vattenområdet kring Sveaborg. Dessutom har verket ända sedan 1950-talet samlat på föremål som lyfts ur vattnet. Av dessa har nu utställningen ”I näckens skor” sammanställts i Sveaborgs-museet som finns i Sveaborgscentret i Helsingfors. Utställningen är öppen 20.5.2011–31.12.2011.

Utställningens specialare är ett submarint kulturlandskap som nu för första gången kan besökas med hjälp av en tredimensionell avbildning. Under utställningen spelas **Ona Kamus** musik. Den grundar sig på submarina ljud.

På utställningens självverksamhetsområde kan hela familjen sysselsätta sig genom att med alla sinnen uppleva hur förhållandena i Östersjön känns beröra, pröva och bekanta sig närmare. Mera info om utställningen: www.nba.fi/fi/suomenlinna_museo. ■

SOMMAREN PÅ MARINCENTRET VELLAMO

Under sommaren ordnas guidningar för allmänheten på Marincentret Vellamo i Kotka från tisdag till söndag kl. 12.00 till museisbrytaren Tarmo och på själva Vellamo kl. 14.00. Under Kotka Havs dagar händer det mycket på Vellamo.

Finlands sjöhistoriska museums utställning ”Polstjärnan, Södra korset” berättar under olika teman om Finlands sjöfart, bl.a. om sjöfararens liv, fartygsbygge, handelssjöfart, sjöresor, navigering och vrakfynd. Ytterligare info www.merikeskusvellamo.fi. ■

FORUM MARINUMS UTSTÄLLNING OMBORD PÅ BORE

Forum Marinum i Åbo har den 27.5.2011 öppnat en permanent utställning på Bore. Utställningen berättar såväl om fartygets olika skeden som om olika aktörer inom sjöfarten med anknytning till fartyget – både om rederier och människor. Utställningen granskar hur det var att arbeta på och resa med fartyget under olika tider. Utställningen visar ett rikt och mångsidigt foto- och filmmaterial, som till en del inte har publicerats tidigare.

Utställningsdelen finns på de övre däck: i den ingår personalens hytter, redarhytten och en del av passagerarhytterna på sjätte däck samt som en imponerande helhet även kommandobryggan. Ytterligare info www.forum-marinum.fi. ■

FROM HIGH ARCTIC TO ANTARCTICA

Matti Pietikäinen, som bakom sig har en lång karriär på Thomesto, har skrivit en bok om företagets nästan 50 år långa rederiverksamhet. Bokens namn ger en bild av Thom-flottans verksamhetsområden från det arktiska Kanada i norr till Antarktis i söder.

I det omfattande verket har vart och ett av de 18 Thomfartygen, som seglade på alla de sju världshaven, presenterats med egna essäer från beställningsavtalet till slutet. Vid sidan av fartygsbeskrivningarna belyses det finländska näringslivets utveckling samt konjunkturerna inom världsekonomin och hur dessa påverkat ett företag som bedriver rederiverksamhet.

I boken ingår även det som den fartygsintresserade gärna studerar, en separat ytterst detaljerad så kallad fleet list över hela Thomflottan.

Verket kan beställas direkt av Matti Pietikäinen, tfn 040 5631 490. ■

YMPÄRISTÖPALKINTO 2011

Norppatutkija **Tero Sipilä** ja Liikenneviraston Suomenlahden meriliikennekeskus ovat saaneet Suomen luonnonsuojeluliiton Ympäristöpalkinnon 2011.

Yli 30 vuotta norppatutkijana toiminut Metsähallituksen ylitarkastaja Tero Sipilä on kerännyt tutkimustietoa norppien suojelusta ja siten osaltaan edistänyt norppakannan moninkertaistumista. Tutkimustieto on vaikuttanut muun muassa tänä vuonna voimaan saatuun saimaannorpan yhtenäiseen suojelustrategiaan ja toimenpidesuunnitelmaan. Tero Sipilä toimii myös kansainvälisessä luonnonsuojelun hyljetyöryhmässä.

Liikenneviraston meriliikennekeskus valvoo yhdessä virolaisen ja venäläisen kollegansa kanssa Suomenlahden meriliikennettä. Lisääntynyt öljytankkeri- ja muu alusliikenne Suomenlahdella lisää onnettomuusrisiä. Valvonta muun muassa parantaa merenkulun turvallisuutta sekä ehkäisee onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja. Erityisenä haasteena ovat Helsingin ja Tallinnan välisen liikenteen sekä Venäjän erittäin nopeasti kasvavan öljytankkeri- ja muun alusliikenteen risteyskohdat. ■

UUDEEN 2011 MEL-ELÄKEOTE

Merimieseläkekassa lähettää MEL-vakuutetuilleen vuoden 2011 työeläkeotteen syys-lokakuun vaihteessa. Lue lisää otteesta "Kysymyksiä ja vastauksia" -palstalta sivulta 29. ■

ESITE MERIMIESTEN SOSIAALITURVASTA

Kela on julkaisut uuden verkkoesitteen merimiesten sosiaaliturvasta. Samoilta sivuilta löydät myös vastauksia usein kysytyihin kysymyksiin merimiesten sosiaaliturvasta ja sairausvakuutuksesta. Linkki Kelan sivuille löytyy verkkosivuiltamme www.merimieselakassa.fi. ■

MILJÖPRISET 2011

Vikarforskaren **Tero Sipilä** och Trafikverkets sjötrafikcentral i Finska viken har fått Finlands naturskyddsförbundets miljöpris 2011.

Överinspektör Tero Sipilä, som i över 30 år arbetat som vikarforskare på Forststyrelsen, har samlat forskningsdata om skyddet av saimenvikarna och på så sätt medverkat till att vikarbeståndet har flerdubblats. Forskningsinformationen har bl.a. bidragit till att en enhetlig skyddsstrategi och en åtgärdsplan för saimenvikaren trätt i kraft i år. Tero Sipilä är aktiv även inom naturskyddets internationella sälarbetsgrupp.

Trafikverkets sjötrafikcentral övervakar tillsammans med sina estniska och ryska kolleger sjötrafiken på Finska viken. Den ökade oljetanker- och övriga fartygstrafiken på Finska viken ökar risken för olyckor. Övervakningen förbättrar bl.a. sjöfartens säkerhet samt förebygger olyckor och pga dessa eventuellt uppkommande miljöolägenheter. En särskild utmaning utgör platserna där trafiken mellan Helsingfors och Tallinn och den ytterst snabbt växande ryska oljetanker- och övriga fartygstrafiken korsar varandra. ■

SJPL-PENSIONSUTDRAGET 2011

Sjömanspensionskassan distribuerar arbetspensionsutdraget för 2011 till de SjPL-försäkrade i månadsskiftet september-oktober. Läs mer om utdraget i tidningens "Frågor och svar" spalt på sidan 29. ■

BROSCHYR OM SJÖMANNENS SOCIALSKYDD

FPA har publicerat en ny nätbroschyr om socialskyddet och sjukförsäkringen för sjömän. Där hittar du också svar på ofta ställda frågor angående socialskydd och sjukförsäkring för sjömän. Länken till FPAs sidor via www.sjomanspensionskassan.fi. ■

Merellistä luettavaa kesäksi Albatrossin lukijoille



Kustaa III ja Suuri merisota
Taistelut Suomenlahdella 1788-1790
Raoul Johnsson

Ruotsin ja Venäjän välisessä sodassa 1788-1790 oli kyse pohjois-Itämeren herruudesta, ja sen kuluessa käytiin Suomenlahdella ennen näkemättömän suurin meritaistelu. Kirja on mukaansatempaavan lukuelämyksen ohella visuaalista nautintoa tarjoava katselukokemus. Teoksen kuvitukseen on haettu materiaalia niin Suomen, Ruotsin kuin Venäjän museoista ja arkistoista.



Adolf Bock
Merimaalari / Marinmålaren
Tuija Peltomaa

Saksalais-syntyinen merimaalauksen mestari Adolf Bock (1890-1968) on pohjoisen meren ikuisajana ainutlaatuinen. Bockin maalaukset ovat arvokkaita historiallisia dokumentteja jälkipolville laivoista, kauppamerenkulusta, rauti- ja markustajaliikenteestä, merisodankäynnistä ja luvi-purjehduksesta. Tuija Peltomaan teos on kunnianosoitus Bockin elämäntyölle.



Valo merellä - Ljusets till havs
Suomen majakat 1753-1906
Finlands fyrar
Seppo Laurell

Teos tuo Kansallisarkiston kätöksissä kauan piileskelleet aarteet – historiallisten majakoidemme alkuperäiset rakennuspiirustukset – nyt ensimmäistä kertaa päivänvaloon. Merikapteeni Seppo Laurellin mukaansatempaava teksti kertoo minne ja miten Suomen vanhat majakat rakennettiin ulkosaariston hylsissä olosuhteissa.

Myös muut John Nurmisen Säätiön merikirjat -20%! Tutustu tarjontaan osoitteessa www.johnnurmisenfaatio.fi



JOHN NURMISEN SÄÄTIÖ

Tilaukset suoraan John Nurmisen Säätiöstä, p. 050 545 0481 tai maria.gronroos@jnfoundation.fi

MERIMIESELÄKEKASSAN ASIAKASPALVELU KESÄAIKANA

Merimieseläkekassa palvelee kesäaikana (1.6.–31.8.2011) arkisin klo 9.00–15.30.
Verkkosivut ja -palvelut osoitteessa www.merimieselakekassa.fi antavat myös moneen kysymykseen vastauksen.

Hyvää kesää kaikille!

SJÖMANSPENSIONSKASSANS KUNDTJÄNST UNDER SOMMAREN

Sjömanspensionskassan betjäna under sommaren (1.6–31.8.2011) vardagar kl. 9.00–15.30.
Webbsajten och tjänsterna på adressen www.sjomanspensionskassan.fi ger också svar på många frågor.

Trevlig sommar önskas alla!

