Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto
Jyväskylä University Digital Archive

UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ

This is an electronic reprint of the original article.
This reprint *may differ* from the original in pagination and typographic detail.

Author(s): Frigren, Pirita

Title: Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa - Hundra år av social trygghet för sjömän. [Osa 1]

Year: 2017

Version:

Please cite the original version:

Frigren, P. Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa - Hundra år av social trygghet för sjömän. [Osa 1]. Albatrossi : Merimieseläkekassan tiedotuslehti, (2-3), 4-13. http://www.expressmagnet.eu/pub/52/albatrossi_2-3_2017/#p=4

All material supplied via JYX is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

Sata vuotta merenkulkijoiden sosiaaliturvaa

Tässä juttusarjassa seurataan merenkulkijoiden sosiaaliturvan historiaa satavuotiaan Suomen matkassa. Ensimmäinen osa käsittelee Merimieseläkekassan perustamista (1956) edeltävää aikaa.

Teksti Pirita Frigren Kuvat Museovirasto ja Pirita Frigren

1900-LUVUN ALUSSA suomalainen merenkulku oli vielä voittopuolisesti purjealuksilla liikennöintiä. Laki merimiesten ensimmäisestä eläkelaitoksesta (1879) syntyi tilanteessa, jossa merityötä pyrittiin eri tavoin modernisoimaan. Juttusarjan kakkososa keskittyy merimiesten sosiaaliturvaan ja Merimieseläkekassan luomiseen osana sodanjälkeistä hyvinvointiyhteiskuntaa.

MILLAISELTA NÄYTTI merimiehen asema Suomen itsenäistyessä?

1900-luvun alku oli kiivasta muutosaikaa niin Suomen autonomisessa Venäjän suuriruhtinaskunnassa kuin

Merimiehiä ryhmäkuvassa 1800–1900-lukujen vaihteessa.

Kuva: Suomen museoviraston kuvakokoelmat, Journalistinen kuva-arkisto

En gruppbild på sjömän mellan 1800- och 1900-talet.

Bild: Fotosamlingar av Finlands museiverkets journalistiska bildarkiv

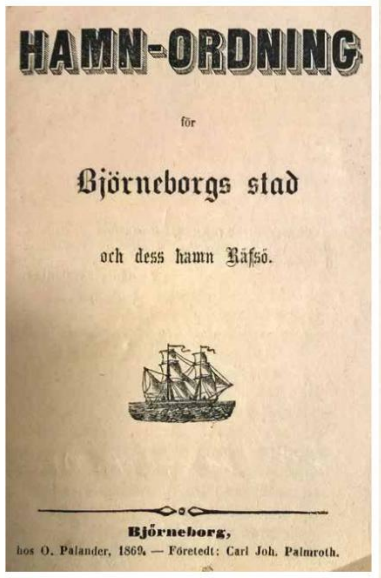
merenkulun maailmassa. Purjeveneet tekivät tilaa konevoimalle, ja alalle tuli uusia ammatteja: koneenkäyttäjiä, lämmittäjiä ja naispuolisia ravitsemus- ja majoitustyöntekijöitä. Merimiehet eivät jääneet osattomiksi yhteiskunnallisista uudistuksista. Työoloja koskeva lainsäädäntö kehittyi ja ammatillinen järjestäytyminen otti ensiaskeleensa.

Toisaalta ensimmäisen maailmansodan tuoksinassa itsenäistymisjulistuksensa antaneen valtion merenkulkua leimasi vakava taloudellinen taantuma. Sisällissodan runteleman Suomen kauppalaivasto romahti 1917–1918 välillä yhdessä ainoassa vuodessa 366 000 nettorekisteritonnista 250 000 nettorekisteritonniin. Se vastasi 1860- ja 1870-lukujen kuljetuskapasiteettia. Aluksista vain viidesosa oli höyry- tai moottorialuksia. Vanhanaikaisuus oli toki myös kilpailuvaltti. Muun maailman jo romuttaessa purjelaivoja ahvenanmaalaiset menestyivät seilaamalla viljalastissa Australiasta Eurooppaan.

Taloudelliset heilahtelut ja purjelaivojen vaaralliset olosuhteet saivat monet vaihtamaan alaa. Etenkin skanssin puolella laivatyö oli lyhyt elämänvaihe, mutta ilmiö oli tuttu jo 1800-luvulta. Raskas toimenkuva houkutti harvoin pidempään muita kuin merikoulun käyneitä päällystön jäseniä. Ensimmäinen suomeksi kirjoittanut merikirjailija **August Högmankin** päätti omaelämäkerrallisen teoksensa *Merimiehen matkamuistelmia II* (1882) lukijalle suunnattuihin sanoihin: ”jäähyväiset siksi, kunnes ehkä vielä tavataan minun uudella alallani, nimittäin rautatiellä, ja ”konduktöörin havainnoissa.”

Läpikulkuammatin luonteesta huolimatta ”merenkyntäminen” oli ensimmäisiä palkkatyöammatteja maatalousvaltaisessa yhteiskunnassa. Se oli pätkätyötä, jossa palkka, majoitus ja ruoka varmistuivat pesti kerrallaan ja niin kauan kuin työkykyä riitti. Lomaaikoja tai eläkeikää ei ollut. Laivalla ainoa varma vapaa-aika koitti sunnuntaijumalanpalveluksen aikana.

Venäjän vallan loppuaika oli merenkulkijoiden asemaan vaikuttavien uudistusten aikaa. Vuoden 1873


HAMN-ORDNING

för

Björneborgs stad

och dess hamn Räfsö.

Björneborg,

hos O. Palander, 1869. — Företedt: Carl Joh. Palmroth.

Satamamääräys Porin satamalle 1800-luvun lopulta. | Hamnordning för Björneborgs hamnfrån slutet av 1800-talet.

Kuva | Bild: Pirita Frigren teoksesta | från verket: Ossian Karsten, Samling af Författningar rörande Finlands sjöfart och tullväsende.

merilaki sääti pestin enimmäiskestoksi kaksi vuotta. Aikaisemmin merimies ei tiennyt, kuinka pitkälle matkalle hän oli lähdössä, sillä työsopimus velvoitti pysymään aluksessa kotisatamaan asti. Laivan jättäminen ennen aikojaan tulkittiin karkuruudeksi. Kansainvälisille työmarkkinoille hakeutuminen helpottui vapaapassien eli määräajaksi myönnettyjen työlupien myötä.

Laivatyö oli monien perheellisten tulonlähde. Perhepolitiikka hiipikin varhain osaksi palkanmaksukäytäntöjä. Kotona olijat saivat nostaa puolet tai kolmasosan palkasta erityistä valtakirjaa eli vetoseteliä vastaan. Vetoselioikeus vahvistettiin vuoden 1924 merimieslaissa. Lisäksi merimiehellä oli oikeus saada kuukauden tai neljäsosan palkka etukäteen. 1900-luvun alkuun tultaessa säädettiin tapaturmavakuutuksesta, lääkärintarkastuksista ja vähimmäisravintomääristä. Laivakokilla oli laskemista, jotta jokainen sai päivittäin lakisääteiset 500 grammaa lihaa tai 325 grammaa läskiä.

Uudistusten esikuva tuli Iso-Britanniasta ja Yhdysvalloista. Orjuuden kieltämisen jälkeen huomio kiinnittyi niin mustien kuin valkoistenkin merimiesten kohteluun kauppalaivoilla. Suomessakin kapteenin kuritusoikeus salli fyysisen ojentamisen. Merenkulkua edustavat kauppiaat toivat itse työkulttuurin väkivaltaisuuden valtiopäivillä esiin, mutta vasta 1924 merimieslaki kriminalisoi esimiehen nyrkkikurin. Laivojen ja satamien olosuhteisiin pyrki kannanotoissaan ja sosiaalisessa työssään puuttumaan myös 1870-luvulla toimintansa aloittanut kotimainen merimieslähetys. Ensimmäisen maailmansodan alkaessa maailmalla >

Suomen kauppalaivaston koko 1870–1970 (nettorekisteritonnia, nrt.)

	Konealukset	Purjealukset*	Yhteensä
1870	4 255	260 830	265 085
1880	11 431	276 877	278 020
1890 (1892)	23 279	227 996	251 275
1900	49 372	263 160	312 532
1910	71 594	261 429	333 023
1920	105 174	101 839	207 013
1930	173 442	66 025	239 467
1940	303 203	35 271	338 474
1950	301 739	13 910	315 649
1960	424 423	5 453	429 876
1970	743 063	749	743 812

Lähde: Suomen taloushistoria 3, Historiallinen tilasto 7.11.b. | *1940 alkaen sekä purjealukset että apukoneelliset purjealukset

Rauman lukuisista merimiehistä (paitsi pari, kolme – emme woi sitä muulla tawoin selittää, kuin ett´

toimi jo yhdeksän suomalaista merimieskirkkoa.

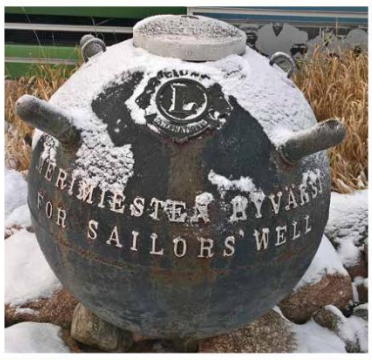
Merimieshuone ensimmäisenä sosiaaliturvana

Uudistuksista huolimatta merimiesten sosiaaliturva oli 1800–1900-lukujen vaihteessa pitkälti samalla tolalla kuin 200 vuotta aiemminkin. Merimiehen ensisijainen turvaverkko oli perhe. Toisena tuli hänen kotipaikkakuntansa merimieshuone. Sen kirjoihin eli ”rulliin” kuuluminen sekä vakanssin mukaan määräytyvät pestaus- ja matrikkelimaksut olivat pakollisia ammatin harjoittamiseksi. Laivanomistajat tilittivät merimieshuoneeseen puolestaan laivojen lästimaksuja, minkä ohella merimieshuone sai tuloja kruunulta, kolehdeista ja myöntämiensä lainojen koroista.

”1800–1900-luvuilla merimiehen ensisijainen turvaverkko oli perhe. Toisena tuli hänen kotipaikkakuntansa merimieshuone.”

Merimieshuonetta voi pitää alan ensimmäisenä eläkejärjestelmänä. Vuonna 1748 kaikki Ruotsin valtakunnan merimiehet määrättiin kirjattaviksi kauppakollegion valvomaan Tukholman merimieshuoneeseen. Näin muodostettiin reservi sotalaivastoa varten. Rauhan ajalla merimieshuone huolehti kauppalaivojen pestauksesta ja jakoi avustuksia. 1800-luvun mittaan merimieshuoneita perustettiin kaikille ulkomaankauppaa harjoittaville paikkakunnille molemmin puolin Pohjanlahtea.

Kun merimies ei enää voinut ottaa uutta pestiä laivalla, hän ilmoitti jäävänsä maihin ja kirjautuvansa ulos ”rullista”. Uran, maksujen ja maineen perusteella hänelle, hänen leskelleen tai orvoiksi jääneille lapsilleen voitiin myöntää summa, joka riitti esimerkiksi vuokraan, lääkärinlaskuun tai hautajaisiin. Päivittäiseksi toimeentulon takaajaksi siitä ei ollut, mutta kohensi huomattavasti muutoin pelkän kunnallisen köyhäinhoidon varassa olevien asemaa.



Keräyslipas merimiesten hyväksi Suomen merimuseon ja Merikeskus Vellamon edustalla Kotkassa. | Ett samlingsmagasin för sjömän på Finlands sjömuseum och framför Maritimcentret Vellamo i Kotka.

Kuva | Bild: Pirita Frigren

Avunhakijoiden joukossa oli vanhusten ohella isän menettäneitä pikkulapsiperheitä. Edes kapteenien ja perämiesten omaisten asema ei ollut turvattu. Toimeentulon sirpaleisuutta kuvaa Turun merikoulun asessorin lesken Porin merimieshuoneelle 1870 lähettämä anomus. Hänellä oli virkamiehen leskenä poikkeuksellinen oikeus perhe-eläkkeeseen, mutta valtion leipä ei ollut leveä. Leski anoi avustuksia perustuen asessorin 50 vuotta aikaisempiin merimatkoihin porilaisaluksilla, koska elämäntyöstä Turun merikoulussa ei kertynyt riittävästi. Hänelle päätettiin myöntää 20 markkaa eli nykyrahassa hieman alle sata euroa vuodessa.

Useat yksityiset hyväntekeväisyysyhteisöt tarjosivat apua. Huomio kiinnittyi muun muassa siihen, että laivatyössä olevalta saattoi puuttua vakituinen asuinpaikka. Helsingin Laivapäällikköyhdistys ja Sailors Homesäätiö rakennuttivat 1907 Katajanokalle Linnankatu 3:n merimieskodin, jossa yöpyi 1910-luvulla vuosittain jopa tuhat merimiestä. Paikka on sama, jossa Merimiespalvelu aloitti toimintansa 1970-luvun alussa.

Ensimmäinen eläkelaitos osana merityön uudistuksia

Myös valtiovalta halusi parantaa merimiesten taloudellista asemaa. Ohjesääntö päällystön ja laivaväen yleisestä eläkelaitoksesta annettiin 1879. Ruotsissa vastaava laitos aloitti toimintansa 1860-luvun lopulla. Merimieshuoneelle aiemmin kuuluneet lästimaksut siirrettiin uudelle ”pensionilaitokselle.” Laitos myönsi vanhuus-, työkyvyttömyys- ja perhe-eläkettä. Täysi eläke edellytti 55 vuoden ikää, 20 vuotta merimieshuoneen kirjoissa sekä eläkemaksuja 25 vuodelta. Jos osakas ei tilittänyt maksuja puuttuvalta ajalta ja jäi ”syytingille” varhemmin, hän oli oikeutettu vain puoleen eläkkeestä. Työkyvyttömyyseläkkeessä ei ollut ikärajaa, mutta kassaan liittyvän tuli olla alle 45-vuotias. Täyden perhe-eläkkeen kriteerinä oli vähintään kaksi omaista, muutoin se määräytyi kahden kolmasosan mukaan. Alkuaikoina lähes 70 prosenttia eläkkeenhakijoista oli merimiesten leskiä ja lapsia.

Ajatus merenkulkijoiden vanhuudenpäivien turvaamisesta liittyi palkkatyön yleistymiseen ja elintason

Merimiehiä sadeasuissaan Kap Hornissa koululaiva Suomen Joutsenella 1936. | Sjömän i sina regnställ i Kap Horn på skolfartyg Suomen Joutsen år 1936.

Kuva: Suomen merimuseon kuvakokoelmat (Museovirasto). | Bild: Fotosamlingar av Finlands sjömuseum (Museiverket).

laiwanpäällikköä) vain kaksi (sanoo kaksi!) owat mainitun pensionilaitoksesta osallisia eiwät asianosaiset tiedä, mitä etuja pensionilaitos heille tarjoo. Rauman Lehti, 1882

kasvuun 1800-luvun lopun Suomessa. Ensimmäiset säästöpankki- ja vakuutuslaitokset totuttivat ihmisiä varautumaan pahaan päivään. Vähitellen useat ammatinharjoittajat muodostivat eläke- ja apukassoja. Niitä voidaan pitää ensimmäisinä ammattiyhdistyksinä. Tällaisia olivat myös 1906 turkulaisten ja helsinkiläisten paikallisjärjestöjen pohjalta organisoituneet Konepäällystöliitto ja Laivapäällystöliitto. Varustamotkin muistivat vanhoja alaisiaan – olihan niillä monien tehtaiden tapaan työntekijöille kouluja, lastentarhoja, asuntotuotantoa ja urheiluseurojakin. Yksi suurimmista eläkkeentarjoajista oli 1912 perustettu Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön (SHO/FÅA) rahasto yli 60-vuotiaille päälliköille, perämiehille, linjaluotseille, koneenkäyttäjille, sähköttäjille sekä näiden leskille ja lapsille.

Edelleen säätyhierarkiaa

Maineen puhtoisuutta ja säätyhierarkiaa korostaneen merimieshuoneen henki näkyi eläkelaitoksessa. Johdossa oli merimieshuoneiden tapaan iäkkäitä laivanvarustajia ja kapteeneja. Vakava rikosrangaistus epäsi oikeuden eläkkeeseen. Eläkkeet sovitettiin 1. merikapteenien, 2. laivurien, perämiesten ja koneenkäyttäjien sekä 3. muun meriväen ja lämmittäjien luokkiin. Jungmannien ja laivapoikien eläkeluokka lisättiin 1924. Vuotuinen eläke vastasi alkuaikoina kahden-kolmen kuukauden palkkaa.

Eläkkeiden sovittaminen vakanssien sijaan ansioihin oli mahdotonta, sillä keskitettyä sopimista edeltävässä maailmassa palkat vaihtelivat varustamokohtaisesti. Eläkelaitokseen liittyminen oli vapaaehtoista. Vapaaehtoisuuden taustalla oli rannikon maaseutupaikkakuntien painostus. Jopa 50 prosenttia työvoimasta (4 000 henkilöä) toimi alalla sivutoimisesti talonpoikaispurjehduksessa. He kokivat eläkemaksut ylimääräisenä menoeränä muutoinkin vaihtelevasta meritulosta.

Hyvä tarkoitus jäi tähdenlennoksi

Eläkejärjestelmän ajatus oli edistyksellinen, mutta toteutus ontui. Monet merimiehet olivat alalla niin vähän aikaa, ettei liittyminen houkutellut heitä. Muitakin rahareikiä löytyi eläkemaksujen sijaan. Ne tapasivat jäädä maksamattakin pitkien pestien tai ulkomailla olon takia. Työurien dokumentointi oli puutteellista eikä kaikkien onnistunut todistaa, että he olivat kyntäneet meriä vuosikymmeniä.

Merimieshuoneen perintö vaikutti selvästi siihen, miten vanhuudenapu ymmärrettiin. Koko eläkkeen käsite oli uusi, ja jotkut luulivat pelkän merimieshuoneen kirjoilla olon riittävän sen saamiseen. Tietoa yritettiin levittää Merimieslähetyksen Merimiehen Ystäwä-lehdessä. Rauman Lehdessä päiviteltiin 1882 vähäistä liittymisintoa: ”Rauman lukuisista merimiehistä (paitsi pari, kolme laiwanpäällikköä) vain kaksi (sanoo kaksi!) owat mainitun pensionilaitoksesta osallisia – emme woi sitä muulla tawoin selittää, kuin ett´eiwät asianosaiset tiedä, mitä etuja pensionilaitos heille tarjoo.”

Liittymishalukkuus vaihteli paljon. 58 toimintavuoden aikana eniten eläkkeitä myönnettiin Ahvenanmaalle ja Lounais-Suomeen. Kaikkiaan jäsenmäärä jäi kauas tavoitteistaan. 1930-luvun alussa liittyneitä oli vain tuhat, vaikka alalla toimi ainakin 7 500 henkilöä.

Eläkelaitoksen perustamisen yhteydessä valtio sitoutui tukemaan sitä 40 vuoden ajan. Viimeinen naula laitoksen arkkuun oli valtion tuen päättyminen juuri ensimmäisen maailmansodan jälkeisiin pahoihin inflaatiovuosiin. Esimerkiksi toisen luokan eläkkeet vastasivat 1920 enää puolen kuukauden palkkaa. Inflaatioon pyrittiin vastaamaan kaksinkertaistamalla maksuja ja eläkkeitä, mikä auttoi vain hetkellisesti. Entistä harvempi oli halukas liittymään eläkelaitokseen. Myöskään lästimaksuja ei kertynyt entiseen tapaan, koska meriliikenne oli lamassa. >

Vuotuiset eläkemaksut ja eläkkeet ”Yleisessä Pensionilaitoksessa päälliköitä ja muuta laivaväkeä varten suomalaisilla kauppalaivoilla” 1880 alkaen

Vakanssi	Vuotuinen eläkemaksu (mk)	Vuotuinen täysi eläke (mk)
Merikapteeni	60	390
Laivurit, perämiehet ja koneenkäyttäjät	40	260
Muu meriväki ja lämmittäjät	20	130

Lähde: Kai Hoffman, Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki 1974.

Entinen merimies ja laivantimperi Antti Böök puolisoineen Böökin talon sisätiloissa. | Före detta sjöman och båtsnickaren Antti Böök med sin fästmö inne i sitt hus.

Kuva: Suomen merimuseon kuvakokoelmat (Museovirasto). | Bild: Fotosamlingar av Finlands sjömuseum (Museiverket).

Merenkulkijan sosiaaliturvaa itsenäisyyden molemmin puolin

Komiteamietintö eläkekassan lakkauttamiseksi valmistui 1932. Vuonna 1937 tiensä päähän tulivat niin yleinen eläkelaitos kuin lähes 200 vuoden ikään ehtinyt merimieshuone-instituutio. Jäljelle jääneistä varoista muodostetusta lästimaksurahastosta tilitettiin eläkesaatavia ja jaettiin satunnaisia avustuksia. Pieni lohtu oli alasajovuonna tapahtunut käänne suomalaisen sosiaaliturvan historiassa: Kansaneläkelaitos aloitti toimintansa. Laki kansaneläkkeistä tuli voimaan 1939 ja ensimmäisiä työkyvyttömyyseläkkeitä myönnettiin kolme vuotta myöhemmin. Vanhusväestön turvaa kohensi köyhäinhoitolaki, joka velvoitti työnantajat huolehtimaan yli 20 vuotta palvelleista työntekijöistä, elleivät he saaneet elatusta sukulaisilta.

Itsenäistymisen jälkeen ammattijärjestöt alkoivat vaikuttaa merenkulkualalla entistä enemmän. Konepäällystöliitto ja Laivapäällystöliitto olivat perustamisestaan lähtien toimineet aktiivisina edunvalvojina, ja sisällissodan jälkeen käynnistyi miehistön ammattijärjestötoiminta. Laivatyöntekijöiden etuja perustettiin 1920 valvomaan Suomen Merimiesten ja Lämmittäjäin Unioni, vuodesta 1935 Merimies-Unioni.

Ensimmäisessä työehtosopimuslaissa 1925 säädettiin, että ammattiliitot edustavat palkansaajia. Lakia päästiin ensimmäistä kertaa toteuttamaan kaksi vuotta myöhemmin. Valtiovalta tarjosi sovittelua ammattijärjestöjen ja työnantajajärjestö Suomen merenkulkuliiton, ja sen 1930-luvun perillisten Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen ja Ålands Redarföreningin välille.

Vuoden 1924 merimieslain myötä irtisanomissuoja ja työolot kohenivat. Varustajan piti korvata kotimatka ja enintään 14 päivän ylöspito, jos työntekijä täytyi irtisanoa Itämeren ulkopuolella muun kuin sairauden, epärehellisyyden, laiminlyönnin tai virkavirheen takia.

Parannus ei poistanut sitä tosiasiaa, että työt saattoivat milloin tahansa loppua ulkomailla aluksen myymisen tai haaksirikon takia. Irtisanomisesta koituvaa työttömyyttä laki ei myöskään vyöryttänyt varustajan vastuulle. Merimiesten ammattikuntaan oli menneinä aikoina kuulunut jopa pikkupoikia, mutta nyt merimiehen työ kiellettiin alle 14-vuotiailta ja lämmittäjän työ alle 20-vuotiailta. Naisten alaikäraja oli 20 vuotta eikä rahtikuljetuksiin valtamerillä heitä saanut palkata lainkaan. Työstä sopiminen ja palkanmaksun suorittaminen yhdenmukaistuivat. Merimies-Unionin aloitteesta kahdeksan tunnin työpäivä saatiin 1938 ajettua läpi satamissa ja päivämiehille merillä, päällystön ja kansimiesten työajan pysyessä 12-tuntisena vuoteen 1945 asti.

Kansaneläkkeet olivat laiha lohtu ansioidensa mukaista eläkettä tavoitelleille. Laivapäällystöliitto vastusti lakkautusta järjestöistä kiivaimmin, sillä eläkelaitos palveli eniten sen jäsenistöä. Se alkoi kartoittaa kansipäällystön halukkuutta uuteen eläkekassaan, mihin aloitteeseen Konemestariliitto liittyi. Tästä sai alkunsa sodanjälkeiseen aikaan jatkunut lobbaustyö, joka henkilöityi erityisesti Laivapäällystöliiton puheenjohtaja **Felix Granitiin**. Merimies-Unioni alkoi puolestaan ajaa koko merenkulkualan yleisen, pakollisen eläkekassan asiaa puheenjohtaja **Niilo Wällärin** johdolla. Nämä pyrkimykset kantoivat hedelmää iloisella 1950-luvulla.

s/v L'Avenir, merimies laivan ruorissa. | **s/v L'Avenir, sjömannen vid fartygets roder.**

Kuva: Suomen merimuseon kuvakokoelmat (Museovirasto). | Bild: Fotosamlingar av Finlands sjömuseum (Museiverket).

Kirjallisuutta

Brunila, Mikael. Näin luotiin Merimieseläkekassa eli kertomus Suomen ensimmäisen työeläkelaitoksen synnystä. Merimieseläkekassan julkaisuja VIII. Merimieseläkekassa. Helsinki 1978.

Brunila, Mikael. Samasta veneestä eri puolille pöytää. Kertomus Suomen Laivapäällystöliiton taistelusta työehtosopimusten puolesta. Suomen Laivapäällystöliitto: Helsinki 1982.

Hoffman, Kai. Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki 1974.

Kaukiainen, Yrjö. Ulos maailmaan – suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2008.

Muiluvuori, Jukka. Historiaa maalta ja mereltä. Konemestarit myötä- ja vastavirrassa 1869–2009. Suomen Konepäällystöliitto ry, Helsinki 2009.

Soukola, Timo. Järjestö jäänmurtajana. Suomen merimiesunioni työmarkkinaosapuolena ja suomalaisten laivatyöntekijöiden turvallisuuden vankentajana 1944–1980. Helsingin yliopisto, Helsinki 2007.

Vauhkonen, Jussi toim. Virastosta tietotaloksi. Juhlakirja Eläketurvakeskukselle. Helsinki: Eläketurvakeskus 2011.

Hundra år av social trygghet för sjömän

I den här artikelserien följer vi historien om sjömännens sociala trygghet på en resa tillsammans med det hundraåriga Finland. Första delen behandlar tiden före grundandet av Sjömanspensionskassan (1956).

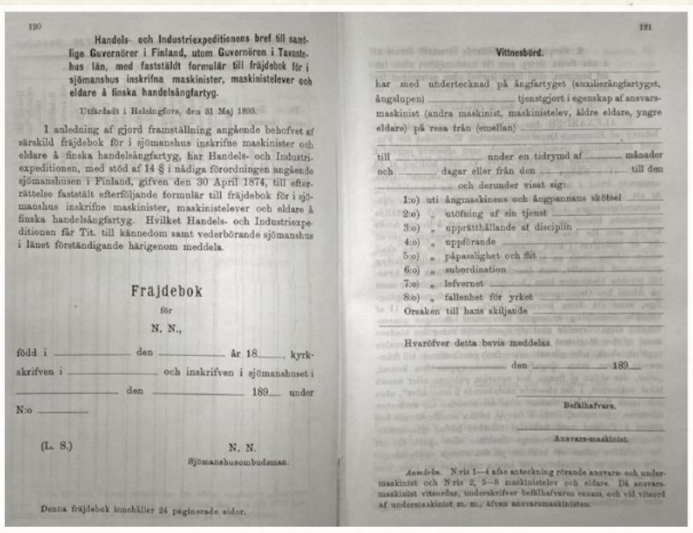
Text Pirita Frigren Bilder Museiverket och Pirita Frigren

I BÖRJAN AV 1900–TALET var den finska sjöfarten fortfarande mest trafikerad av segelfartyg. Lagen om sjömännens första pensionsanstalt (1879) föddes i situationen, då man på olika sätt försökte modernisera arbetet till sjöss. Artikelseriens andra del koncentrerar sig på sjömännens sociala trygghet och skapandet av Sjömanspensionskassan som en del av välfärdssamhället efter kriget.

HUR SÅG sjömännens ställning ut när Finland blev självständigt?

1900-talets början var en snabb förändringstid såväl i det ryska storfurstendömet Finland som i sjöfartsvärlden. Segelfartygen gav plats åt maskinkraft och branschen fick nya yrken: maskinoperatör, eldare och kvinnliga kost- och logiarbetare. Sjömännen lämnades inte lottlösa ifrån de samhälleliga förändringarna. Lagstiftningen rörande arbetsförhållanden utvecklades och den fackliga organiseringen tog sina första steg.

Dels präglades statens, som i kölvattnet av första världskriget gav sin självständighetsdeklaration, sjöfart av en allvarlig ekonomisk recession. Finlands handelsflotta som härjats av inbördeskriget kollapsade mellan 1917–1918 under ett enda år från 366 000 nettoregisterton till 250 000 nettoregisterton. Det motsvarade transportkapaciteten på 1860- och 1870-talen. Bara en femtedel av fartygen var ång- eller motorfartyg. Gammaldags var dock också en konkurrensfördel. När resten av världen redan skrotade segelfartyg hade ålänningarna framgång med att segla sädeslasten från Australien till Europa.



120

Handels- och Industriexpeditionens bref till samtliga Guvernörer i Finland, utom Guvernören i Tavastehus län, med fastställdt formulär till fräjdebok för i sjömanshus inskrifna maskinister, maskinistelever och eldare å finska handelsångfartyg.

Utfärdadt i Helsingfors, den 31 Maj 1893.

I anledning af gjord framställning angående behofvet af särskild fräjdebok för i sjömanshus inskrifne maskinister och eldare å finska handelsångfartyg, har Handels- och Industriexpeditionen, med stöd af 14 § i nådiga förordningen angående sjömanshusen i Finland, gifven den 30 April 1874, till efterrättelse fastställt efterföljande formulär till fräjdebok för i sjömanshus inskrifne maskinister, maskinistelever och eldare å finska handelsångfartyg. Hvilket Handels- och Industriexpeditionen får Tit. till kännedom samt vederbörande sjömanshus i länet förständigande härigenom meddela.

Fräjdebok
för
N. N.,

född i _____ den _____ år 18____ kyrkskrifven i _____ och inskrifven i sjömanshuset i _____ den _____ 189__ under N:o _____

(L. S.)

N. N.
Sjömanshusombudsman.

Denna fräjdebok innehåller 24 pagionerade sidor.

121

Vittnesbörd.

har med undertecknad på ångfartyget (auxiliarångfartyget, ångslupen) _____ tjenstgjort i egenskap af ansvarsmaskinist (andra maskinist, maskinistelev, äldre eldare, yngre eldare) på resa från (emellan) _____

till _____ under en tidrymd af _____ månader och _____ dagar eller från den _____ till den _____ och derunder visat sig:

1:o) uti ångmaskinens och ångpannans skötsel _____
2:o) „ utöfning af sin tjenst _____
3:o) „ upprätthållande af disciplin _____
4:o) „ uppförande _____
5:o) „ påpasslighet och flit _____
6:o) „ subordination _____
7:o) „ lefvernet _____
8:o) „ fallenhet för yrket _____
Orsaken till hans skiljande _____

Hvaröfver detta bevis meddelas.

_____ den _____ 189__

Befälhafvare.

Ansvars-maskinist.

Anmärkn. N:ris 1—4 äfse anteckning rörande ansvars- och undermaskinist och N:ris 2, 5—8 maskinistelev och eldare. Då ansvarsmaskinist viteordas, underskrifver befälhafvaren ensam, och vid viteord af undermaskinist m. m., äfven ansvarsmaskinisten.

Merimiehen työura tuli tallentaa erityiseen maine- tai työtodistukseen (fräjdebok). Kuvassa 1893 merimieshuoneille annettu malli höyrylaivojen masinistien, masinistioppilaiden ja lämmittäjien mainetodistuksen pohjaksi. Todistukseen koottiin kertynyt työkokemus ja siinä arvioitiin erilaisia työskentelyominaisuuksia. | Arbetskarriären av sjöman sparades in i ett speciellt berömmelse- eller arbetsintyg (fräjdebok). På bilden från år 1893 en modell av rum för sjömän som grund till fräjdeboken för maskinister, maskinistelever och eldarna. På intyget samlades ackumulerad arbetslivserfarenhet och utvärderades olika arbetsegenskaper.

Kuva | Bild: Pirita Frigren teoksesta | från verket: Ossian Karsten, Samling af Författningar rörande Finlands sjöfart och tullväsende, Helsingfors: Eget Förlag, 1899, s. 120–121.

Ekonomiska svängningar och segelfartygens farliga förhållanden fick många att byta yrke. Framförallt var fartygsarbetet på däcksidan ett kort livsfas, men fenomenet var bekant redan på 1800-talet. Tunga arbetsuppgifter lockade sällan andra än medlemmar av befälet som gått sjöskolan. Den första sjöförfattaren **August Hökman** som skrev på finska, avslutade sin biografi *En sjömans reseminnen II* (1882) med orden riktade till läsaren: ”farväl >

Sjömännens sociala trygghet på båda sidor om självständigheten

därför, tills vi kanske möts i mitt nya yrke, nämligen på järnvägen, och i ”konduktörens observationer.”

Trots sin karaktär av genomgångsyrke var ”havsplöjningen” ett av de första lönearbetena i det jordbruksdominanta samhället. Det var ett korttidsjobb där lön, logi och mat försäkrades en värvning åt gången och så länge som man var arbetsför. Semestertider och pensionsålder fanns inte. Den enda säkra fritiden på båten var under söndagens gudstjänst.

Slutet av den ryska tiden var en tid av förnyelse som påverkade sjömännens ställning. 1873 års sjölag fastställde den maximala längden på värvningen till två år. Tidigare visste sjömannen inte, på en hur lång resa han var på, då arbetsavtalet förpliktigade att man skulle stanna på fartyget ända till hemhamnen. Att lämna båten i förtid tolkades som desertering. Sökning till de internationella arbetsmarknaderna underlättades med fripass eller arbetstillstånd som beviljats för visstid.

Fartygsarbetet var en inkomstkälla för många med familj. Familjepolitiken smög sig alltså tidigt in som en del av lönebetalningspraxisen. De som var hemma kunde lyfta halva eller en tredjedel av lönen mot en särskild fullmakt eller dragsedel. Dragsedelrätten bekräftades i 1924 års sjömanslag. Dessutom hade sjömannen rätt att få en månads eller en fjärdedels lön i förskott. Vid 1900-talets början lagstiftade man om olycksfallsförsäkring, läkarundersökningar och miniminivåer på näring. Fartygskocken skulle räkna, så att alla dagligen fick sina lagstiftade 500 g kött eller 325 g fläsk.

Förebilden till förnyelsen kom från Storbritannien och USA. Efter förbudet mot slaveriet riktades uppmärksamheten på både de svarta som vita sjömännens behandling på handelsfartygen. Även i Finland tillät kaptenens bestraffningsrätt fysisk tuktning. Köpmännen som representerade sjöfarten tog själva upp arbetskulturens våldsamhet vid lantdagarna, men det var först sjömanslagen år 1924 som kriminaliserade förmannens knutvävsdisciplin. Fartygens och hamnarnas förhållanden försökte den inhemska sjömansmissionen som började sin verksamhet på 1870-talet, att ta itu med i sina ståndpunkter och i sitt sociala arbete. När första världskriget började verkade redan nio finska sjömanskyrkor i världen.

Sjömanshuset som den första socialförsäkringen

Trots förnyelserna var sjömännens sociala trygghet vid sekelskiftet 1800–1900-talet på samma vis som 200 år tidigare. Sjömännens primära skyddsnät var familjen. Som andra kom sjömanshuset i dennes hemstad. Att höra till dessa böcker eller dess ”rullar” samt anställnings- och matrikelbetalningar som bestämdes enligt vakanserna var obligatoriska för att få utöva yrket. Fartygsägarna redovisade för sin del lästavgifter till sjömanshuset och utöver det fick sjömanshuset inkomster från kronan, kollekt och från räntor på beviljade lån.

Sjömanshuset kan anses vara branschens första pensionssystem. År 1748 fastställdes att alla Sveriges rikes sjömän skulle skrivas in i kommerskollegiets övervakade sjömanshus i Stockholm. På så sätt bildade man en reserv för krigsflottan. Under fredstid tog sjömanshuset hand om värvningarna på handelsfartygen och delade ut bidrag. Under 1800-talet grundades sjömanshus på alla platser som bedrev utrikeshandel på båda sidor om Bottniska viken.

> ”På 1800–1900-talet sjömännens primära skyddsnät var familjen. Som andra kom sjömanshuset i dennes hemstad.”

När sjömannen inte längre kunde ta ny värvning på ett fartyg, meddelade han att han stannar kvar på land och skrev ut sig ur ”rullen”. På basis av karriären, inbetalningarna och ryktet kunde man bevilja en summa åt honom, hans änka eller hans föräldralösa barn, som räckte exempelvis till hyran, läkarräkningen eller begravningen. Som försäkring av den dagliga försörjningen var den inte tillräcklig, men förbättrade betydligt ställningen för den som annars endast var beroende av den kommunala fattigvården.

Bland dem som sökte hjälp fanns förutom åldringar också småbarnsfamiljer som förlorat sin far. Inte ens ställningen för kaptenens eller

Storleken av Finlands handelsflotta 1870–1970 (nettoregisterton, nrt.)

	Maskinfartyg	Segelfartyg*	Total
1870	4 255	260 830	265 085
1880	11 431	276 877	278 020
1890 (1892)	23 279	227 996	251 275
1900	49 372	263 160	312 532
1910	71 594	261 429	333 023
1920	105 174	101 839	207 013
1930	173 442	66 025	239 467
1940	303 203	35 271	338 474
1950	301 739	13 910	315 649
1960	424 423	5 453	429 876
1970	743 063	749	743 812

Källa: Suomen taloushistoria 3, Historiallinen tilasto 7.11.b. | *1940 alkaen sekä purjealukset että apukoneelliset purjealukset

Sunnuntain vapaavuorossa olevia merimiehiä s/s Hektoksella 1900-luvun alkupuolella. | Sjömän på s/s Hektos på söndagens fri arbetspasset i början av 1900-talet.

Kuva | Bild: Suomen merimuseon kuvakokoelmat (Museovirasto). | Bild: Fotosamlingar av Finlands sjömuseum (Museiverket).

styrmannens anhöriga var säkrad. Försörjningens fragmentering visas av ansökan som assessorns änka vid Åbo sjöskolas skickade till Björneborgs sjömanshus 1870. Hon hade som en änka till en tjänsteman en exceptionell rättighet till familjepension, men statens levebröd var inte bred. Änkan ansökte om bidrag som baserade sig på assessorns 50 år tidigare gjorda sjöresor på björneborgsfartyg, därför att dennes livsarbete vid Åbo sjöskola inte gav tillräckligt. Man bestämde sig för att bevilja 20 mark åt henne vilket i dagens penningvärde är lite under hundra euro om året.

Många privata välgörenhetsorganisationer erbjöd hjälp. Uppmärksamheten drogs bland annat till, att den som hade sjöarbete kanske inte hade en fast bostadsort. Helsingfors Skeppsbefälhafvareförening och Sailors Home-stiftelsen lät bygga ett sjömanshus 1907 på Slottsgatan 3 på Skatudden, där det under 1910-talet årligen övernattade upp till tusen sjömän. Platsen är samma som var Sjömansservicebyrån började sin verksamhet i början på 1970-talet.

Den första pensionsanstalten som en del av sjöarbetets förnyelser

Även regeringen ville förbättra sjömännens ekonomiska ställning. Reglementet för befälets och besättningens allmänna pensionsanstalt skrevs 1879. I Sverige började motsvarande anstalt sin verksamhet i slutet av 1860-talet. Lästavgifterna som tidigare hade hört till sjömanshuset flyttades över till den nya pensionsanstalten. Anstalten beviljade ålders-, sjuk- och familjepensioner. Full pension krävde 55 års ålder, att man varit skriven i sjömanshusets böcker i 20 år samt pensionsinbetalningar för 25 år. Om delägaren inte redovisade inbetalningar från den saknade perioden och gick tidigare på ”sytningen”, var han bara berättigad till halva pensionen. Sjukpensionen hade ingen åldersgräns, men den som gick med i kassan skulle vara under 45 år. Kriterierna för full familjepension var att man skulle ha minst två anhöriga, annars bestämdes den enligt två tredjedelar. I början var nästan 70 procent av de som ansökte om pension änkor och barn till sjömän.

Tanken om att trygga sjömännens ålderdom hörde ihop med att lönearbetet blev vanligare och att levnadsstandarden växte i slutet på 1800-talet i Finland. De första sparbankerna och försäkringsbolagen vande människor vid att de skulle förbereda sig för sämre dagar. Så småningom bildade många yrkesutövare pensions- och hjälpkassor. De kan betraktas som de första fackföreningarna. Sådana var också Maskinbefälsförbundet och Skeppbefälsförbundet som organiserades 1906 på basis av åbobornas och helsingforsarnas lokalavdelningar. Även rederierna kom ihåg sina gamla anställda >

Av Raumos många sjömän (förutom ett par, – vi kan inte förklara det på annat sätt, än att med

– de hade som så många fabriker skolor, barnträdgårdar, bostadsbyggande och även idrottsföreningar för sina anställda. En av de största pensionsanstalterna var den 1922 grundade Finska Ångfartygs Aktiebolags (SHO/FÅA) stiftelse för över 60-åriga befälhavare, styrmän, lotsar, maskinoperatörer, telegrafister samt deras änkor och barn.

Fortfarande en ståndshierarki

Sjömanshusets ande, som betonade ryktets renhet och ståndshierarki, kunde ses i pensionsanstalten. I dess ledningen fanns liksom i sjömanshusen äldre fartygsredare och kaptener. Allvarliga brottstraff avslog rätten till pension. Pensionerna försågs mellan 1. sjökaptenens, 2. befälhavarens, styrmännens och maskinoperatörernas samt 3. övriga sjöfolkets och eldarnas klasser. Jungmännens och båtpojkarnas pensionsklasser lades till 1924. Den årliga pensionen motsvarade i början två-tre månaders lön.

Anpassa pensionerna till inkomsterna istället för vakanserna var omöjligt, då lönerna varierade från rederi till rederi vid tiden före centraliserade avtal. Att gå med i pensionsanstalten var frivilligt. Bakom frivilligheten var trycket från kustens landsbygdsorter. Upp till 50 procent av arbetskraften (4 000 personer) arbetade i branschen i en bisyssla på en allmogebåtsegling. De tyckte att pensionsinbetalningarna var en överflödig utgift i den annars så varierande inkomsten från sjön.

En god avsikt förblev en fallande stjärna

Tanken med pensionssystemet var progressiv, men genomförandet haltade. Många sjömän var i branschen en så kort tid, att det inte lockade dem att ansluta sig. De hade också andra penghål än pensionsinbetalningarna. Det hände att man inte betalade in dem på grund av långa värvningar eller att man var utomlands. Dokumenteringen av arbetskarriärerna var bristfälligt och många lyckades inte bevisa att de hade plöjt haven i årtionden. Sjömanshusets arv påverkade klart hur man förstod åldringshjälpen. Hela pensionskonceptet var nytt och vissa trodde att det räckte med att vara skriven i sjömanshuset för att få pension. Man försökte sprida information i Sjömansmissionens Merimiehen Ystäwä-tidningen. I Rauman Lehti grämde man sig 1882 över det låga intresset att ansluta sig: ”Av Raumos många sjömän (förutom ett par, tre befälhavare) är bara två (säger två!) medlemmar i nämnda pensionsanstalt – vi kan inte förklara det på annat sätt, än att medlemmarna inte vet, vilka fördelar som pensionsanstalten erbjuder dem.”

Anslutningsintresset varierade mycket. Under 58 verksamhetsår beviljades flest pensioner på Åland och i Egentliga Finland. Sammantaget var medlemsantalet långt ifrån sitt mål. I början av 1930-talet var bara tusen anslutna, även om minst 7 500 personer arbetade i branschen.

I samband med grundandet av pensionsanstalten förband sig staten att stödja det under 40 år. Den sista spiken i kistan var att statens stöd tog slut precis under de svåra inflationsåren efter första världskriget. Till exempel motsvarade andra klassens pensioner 1920 bara en halv månadslön. Man försökte svara mot inflationen genom att fördubbla betalningar och pensioner, vilket bara hjälpte tillfälligt. Ännu färre ville ansluta till pensionsanstalten. Inte heller lästavgifterna kom in på samma vis som tidigare, därför att sjötrafiken var i depression.

Med 1924 års sjömanslag förbättrades uppsägningsskyddet och arbetsförhållandena.

Kommittérapporten om pensionskassans upphörande blev färdig 1932. År 1937 upphörde såväl den allmänna pensionsanstalten som den 200 år gamla sjömanshusinstitutionen. Av de kvarvarande medlen som bildades av lästavgifterna redovisade man pensionsfordringar och delade ut sporadiska bidrag. En liten tröst var vändningen under nedkörningsåret som hände i den finska socialtrygghetens historia: Folkpensionsanstalten började sin verksamhet. Lagen om folkpensioner kom ikraft 1939 och de första sjukpensionerna beviljades tre år senare. De äldre invånarnas trygghet förbättrades av fattigvårdslagen, som förpliktigade arbetsgivarna att ta hand om arbetstagare som tjänat över 20 år, om de inte fick försörjning av sina släktingar.

Efter självständigheten började fackföreningarna att påverka i sjöfartsbranschen allt mer. Maskinbefälsförbundet och Skeppsbefälsförbundet hade från grundandet verkat som aktiva förvaltare och efter inbördeskriget började besättningens fackföreningsverksamhet. För att övervaka fartygsarbetarnas förmåner bildades 1920 Helsingfors sjömans- och eldareförening som år 1935 blev Sjömans-Unionen. I den första lagen om kollektivavtal lagstiftades att fackföreningarna före-

Årliga pensionsbetalningar och pensioner ”För ledare och annat fartygsfolk på finska handelsfartyg Allmänna pensionsanstalten” (från 1880)

Vakans	Årlig pensions-betalning (mk)	Årlig hel pension (mk)
Sjökapten	60	390
Skeppare, styrmän och maskinoperatörer	40	260
Annat sjöfolk och värmare	20	130

Källa: Kai Hoffman, Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsingfors 1974.

tre befälhavare) är bara två (säger två!) medlemmar i nämnda pensionsanstalt lemmarna inte vet, vilka fördelar som pensionsanstalten erbjuder dem. Rauman Lehti, 1882

träder löntagarna. Regeringen erbjöd förlikning mellan fackföreningarna och arbetsgivarföreningen Finlands sjöfartsförbund, och dess efterträdare på 1930-talet Finlands skeppsredarförening ja Ålands Redarförening.

Med 1924 års sjömanslag förbättrades uppsägningsskyddet och arbetsförhållandena. Redaren skulle ersätta hemresan och högst 14 dagars uppehälle, om arbetstagaren var tvungen att sägas upp utanför Östersjön för annat än sjukdom, oärlighet, försummelse eller tjänstefel. Förbättringen tog inte bort det faktum, att arbetet kunde ta slut när som helst utomlands för att fartyget såldes eller det råkade ut för skeppsbrott. Arbetslöshet som berodde på uppsägning lade heller inte lagen på redarens ansvar. Till sjömännens yrkesgrupp hade under gånga tider till och med småpojkar hört, men nu förbjöds sjömansyrket för under 14-åringar och eldarens arbete för under 20-åringar. Kvinnornas åldersgräns var 20 år och de fick inte arbeta på frakttransporter på oceanerna. Arbetsavtalen och genomförandet av löneutbetalningen blev enhetliga. På initiativ av Sjömans-Unionen fick man igenom åtta timmars arbetsdag 1938 i hamnar och för dagpersonal på haven, medan befäl och däckspersonal hade 12-timmars arbetsdag fram till år 1945.

Folkpensionerna var en liten tröst för de som sökte pension enligt inkomst. Av sjöfartens fackförbund protesterade Finlands Skeppsbefälsförbund högst av föreningarna mot avskaffandet, för pensionsanstalten tjänade mest sina medlemmar. Den började kartlägga befälens vilja till en ny pensionskassa, och till detta initiativ anslöt sig Maskinmästarförbundet. Av detta fick lobbningsarbetet sin början som fortsatte efter krigstiden, vilken personifierade sig speciellt i Finlands Skeppbefälsförbunds ordförande **Felix Granit**. Sjömans-Unionen började för sin del driva en obligatorisk, allmän, gemensam pensionskassa för hela sjöfartsbranschen, under ledning av ordförande **Niilo Välläri**. Dessa ansträngningar bar frukt på det glada 1950-talet.

Litteratur

Brunila, Mikael. Näin luotiin Merimieseläkekassa eli kertomus Suomen ensimmäisen työeläkelaitoksen synnystä. Merimieseläkekassan julkaisuja VIII. Merimieseläkekassa. Helsinki 1978.

Brunila, Mikael. Samasta veneestä eri puolille pöytää. Kertomus Suomen Laivapäällystöliiton taistelusta työehtosopimusten puolesta. Suomen Laivapäällystöliitto: Helsinki 1982.

Hoffman, Kai. Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki 1974.

Kaukiainen, Yrjö. Ulos maailmaan – suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2008.

Muiluvuori, Jukka. Historiaa maalta ja mereltä. Konemestarit myötä- ja vastavirrassa 1869–2009. Suomen Konepäällystöliitto ry, Helsinki 2009.

Soukola, Timo. Järjestö jäänmurtajana. Suomen merimiesunioni työmarkkinaosapuolena ja suomalaisten laivatyöntekijöiden turvallisuuden vankentajana 1944–1980. Helsingin yliopisto, Helsinki 2007.

Vauhkonen, Jussi toim. Virastosta tietotaloksi. Juhlakirja Eläketurvakeskukselle. Helsinki: Eläketurvakeskus 2011.

Arctialla on ilo kutsua kaikki Arctiasta ja sen edeltäjäorganisaatioista eläköityneet, maa- tai merihenkilöstössä palvelleet yhteiseen

Niin murtuivat jäät -tapahtumaan

9.11.2017 klo 12–17
Wanha Satama, A-sali, Pikku Satamakatu 3–5, Helsinki

Ohjelmassa jäänmurron historiaa, nykypäivää ja ajatuksia tulevasta sekä tilaisuus tavata entisiä työkavereita.

Aloitamme lounaalla klo 12. Päiväkahvien päätteeksi lähdemme katsomaan, miltä Arctian jäänmurtajilla näyttää tänään.

Kaikkia osoitetietoja ei ole enää saatavillamme, joten toivomme, että välität kutsun eteenpäin niille, joiden tiedät jäänmurtajilla palvelleen.

Ilmoittauduthan ystävällisesti 26.10. mennessä:
assaritiimi@arctia.fi
Pyydämme, että mainitset nimesi, aluksen/alukset, joilla olet palvellut sekä mahdolliset ruokarajoitteet.

Lämpimästi tervetuloa!

Tero Vauraste

Toimitusjohtaja
Arctia Oy

ARCTIA