

Laivakäynti MS Misidalla

# Hyvä työilmapiiri rakennetaan yhdessä

Vierailin muutaman päivän ajan kesäkuun lopulla Merimieseläkekassan ylilääkäri Mikael Ojalan kanssa Godby Shipping -varustamon MS Misidalla, joka seilaa reittiä Kotka–Rauma–Hull–Pietari. Vuonna 2007 Saksassa rakennettu lastirahtialus Misida ja sen hyvähenkkinen miehistö luovat hyvän pohjan laivayhteisön työilmapiirille ja edelleen työhyvinvoinnille. >

Teksti ja kuvat Marina Paulaharju





MS Misidan reitti vielä loppuvuoden 2015. Aluksen uusi rahtaussopimus vie kaukaisemmille vesille. |  
MS Misidas rutt till slutet av år 2015.  
Ett nytt befraktningsavtal tar fartyget till mera fjärran vatten.



Aluksen päällikkö Markus Lehrer seuraa lastauksen kulkua. |  
Befälhavaren Markus Lehrer följer med lastningen.



**MERIKAPTEENI** **Markus Lehrerin** motto hyvän työilmapiirin rakentamiselle on luottamus. Hän luottaa miehistönsä osaamiseen ja yhteispeliin. – Jokainen miehistön jäsen on alan ammattilainen, tarpeen tullen tuki ohjaan ja neuvon. Sehän on minun tehtäväni, hän toteaa ylpeydellä. Minulla on lainvan kipparina paljon erilaisia tehtäviä laivan ohjauksen lisäksi.

– Paperihommia riittää. Erilaisia laivan ja henkilöstön asiakirjoja pitää täyttää ja lähettää mm. varustamoon ja Trafin. Yhteydenpito tapahtuu osin postitse ja osin sähköisesti. Entisajan kipparit pääsivät siltä osin paljon helppomalla.

**LÄHDIMME KOTKASTA** kohti Raumaa aamun sarastaessa klo 06.00. Päivästä on tulossa lämmmin ja aurinkoinen. Tuulta ei ole nimeksikään. Luotsi oli noussut laivaan jo hyvissä ajoin ja oli valmiina tekemään oma työnsä. Kippari Lehrerin luotsauskirjasta puuttuu vielä muutama merkintä satamista Kotka ja Rauma, joten pian ei luotia eriä tarvita. Brygalla ovat myös paikalla 1. perämies **Johathan Eriksson**

ja 2. perämies **Jan Jansson**. Yliperä mies Niklas Törnqvist on mennyt yön lastauksen jälkeen muutaman tunnin unille. Tuoreen kahvin tuoksu levää komentosillalle ja tunnelma on leppoisia sekä vapautunut.

Päivästä oli valkenemassa varsin sopiva pienille korjaus- ja maalaustöille. Kansimiehet **Kasimir Laxell** ja **Kirill Stikanov** käväisevät komentosillalla kipparin juttusilla ennen kuin kipeät mastoon maalipurkki ja -suti käsissään. Työturvallisuus on kaikille miehistön jäsenille päivän selvää. He pukevat turvalavaljaat päälle ja lähtevät kipuamaan rappusia ylös mastoon.

Kannella pitää myös tehdä maa-laustöitä. Mutta ennen sitä hiotaan rälläkällä ruosteet pois. Kansipuolen harjoittelussa oleva nuori merikapteeniksi opiskeleva **Hinni Tarkka** on saanut tehtäväkseen kannen paikkamaalaukset ja homma sujuu joutuisasti.

**KONEHUONEEN PORUKKA** on viettämässä yhteistä kahvitaukoa, kun laskeudumme portaita alas laivan uumeniin. Kamerani saa porukan hetekksi hiljaiseksi, mutta pian jo juttelu

käynnistyy uudelleen. Konehuoneessa puhutaan suomea, koska 1. konepäällikkö **Mikko Perhe** on suomenkielinen. Kieli vaihtuu sujuvasti suomen ja ruotsin kielen välillä, siihen suomalaisilla aluksilla on totuttu.

Jo MEL-eläkkeellä oleva seitsemännen kymppinen konemestari **Bror-Erik Sjöberg** Ahvenanmanalta on tullut muutamaksi viikoksi kesälomatuiraksi. Hän tuntee Godbyn laivaston konehuoneet kuin omat taskunsa, onhan hän ollut niitä telakalta saakka rakentamassa. Pätevyyskirjat menevät vanhaksi vuoden vaihteessa, saa nähdä vieläkö niitä uusitaan – vaimo voi olla eri mieltä, hän toteaa hymyillen.

**KONEHUONEEN JYSKEESSÄ konemies Pekka Pohtila** ja 2. konepäällikkö **René Lindroos** puhdistavat ja huoltavat laivamoottorin venttiliä. – Ekodiesel on varmaan ihan hyvä juttu ympäristön kannalta, mutta se ”vihreä mönjä” liikaa venttiilejä ja aiheuttaa ylimääräistä puhdistustyötä meille, miehet toteavat yhteen ääneen. Toinen koneesta on aina puhdistuksessa. Konehuone on kuin suuri veritas, siellä voi tehdä

melkein mitä korjaustöitä vain. Kaikki työkalut ovat tarkasti omalla paikallaan. Nämä pitääkin olla, jotta kuka tahansa konehuoneessa työskentelevä löytää tarvitsemansa työkalun helposti.

– Melu on kuitenkin konehuoneessa niin kova, että kuulosuojaaimia on työturvallisuusyistä käytettävä. Miehet keskustelevat pääosin keskenään käsi-merkein ja viittomalla.

**MAITAVASTA** ja terveellisestä ravinnosta huolehtii laivan kokki. Kokki **Anders Wikström** suunnittelee menut, tilaa ja huolehtii mm. siitä, että laivassa on riittävästi ruokatarvikkeita sekä että ateriat ovat monipuolisia ja vaihtelevia. Osa ruoka-aineista säilyy suurissa kylmioissa ja pakastimissa. Kokki valmistaa aamaisen, lounaan ja päivällisen. Iltapalaa jokainen hakee kaapeista itse. Miehistön ruokatoiveita ja -mielty-myksiä huomioidaan mahdollisuukseen mukaan kun Anders suunnittelee

menut ruokatarviketilausia varten. Keittiön ja kokauksen ammattilaisena työt sujuvat häneltä vaivattomasti ja omatoimisesti. – Ruokaa varten varattu budjetti pitää hyvin ja porukka on ollut ruokiini tyytyväisiä, Anders summaa.

– Ruokailijoiden ilmeet kertovat minulle paljon, hän naurahtaa lopuksi.

**ELÄMÄ** Misidan laivayhteisössä sujuu kuin suuressa perheessä. Ollaan yhdessä, kun siltä tuntuu, mutta sallitaan myös se, että haluaa vetätyä omaan rauhaansa. Ruoka-ajoista pidetään kiinni, omat tilat pidetään siisteinä, pyykeistä huolehditaan itse ja levätään silloin, kun siihen on mahdollisuus. Vapaa-ajalla vietetään yhdessä mukavia hetkiä, saunotaan tai grillataan kannella vaikka juhlapyhien kunniaksi.

**VIIMEISENÄ ILTANA** seurasimme vielä perämiesten työskentelyä brygalla ja juttelimme laivatyön erityispiirteistä

sekä merenkulusta yleisesti. Nuoret miehet miettivät kovasti, jaksavatko tehdä vuorotyötä laivayhteisössä eläkeikään saakka. Perheen ja merenkulun työn yhdistäminen tuntuu myös haastavalta yhtälöltä. Eiväthän nämä asiat uusia ole, merenkulkijan ammatti on vanha ja aiemmin oltiin paljon pidempiä aikoja poissa kotoa. Merenkulun ammatissa kiehtovaa on kuitenkin monikansalliset työyhteisöt, mielenkiintoiset ja haastavat työtehtävät sekä kansainvälisyys. Seikkailunhalu on mennyttä aikaa.

Misidan pääällystö ja miehistö puhaltavat yhteen hiileen ja sen huomaa. Sellaisessa työyhteisössä on mukava seilata kohti tulevia haasteita. ☈

Kiitos Misidan koko porukalle antoisasta meriseikkailusta. Albatrossi-lehti toivottaa teille myötäisiä tuulia.



Yliperäries Niklas Törnqvist.  
Överstyrman Niklas Törnqvist.



Luotsivene kiinnittyy Misidaan ja odottaa luotsin laskeutuvan portaita veneeseen. | Lotsbåten lägger sig intill Misida och väntar på att lotsen tar sig ner till båten.

Fartygsbesök på MS Misida

# En god arbetsmiljö b



Kippari Markus Lehrer ja 2. perämies Jan Jansson brygalla. | Skepparen Markus Lehrer och andre styrman Jan Jansson på bryggan.



# yggs upp i samarbete

Puosu Kasimir Laxell käväisee tuon tuosta myös brygalla päälystöä tapaamassa. | Båtsman Kasimir Laxell kommer också då och då upp på bryggan för att tala med befälet.



Under några dagar i slutet av juni besökte jag och Sjömanspensionskassans överläkare Mikael Ojala rederiet Godby Shippings fartyg MS Misida, som seglar rutten Kotka–Raumo–Hull–S:t Petersburg. Lastfraktfartyget Misida byggdes i Tyskland 2007. Den gemytliga besättningen skapar en god grund för fartygs–gemenskapens arbetsmiljö och därigenom för arbetshälsan. >

**Text och bilder Marina Paulaharju**





Saapuminen Rauman satamaan kippari Markus Lehrerin ohjaukseissa. | Ankomst till Raumo hamn.

**SJÖKAPten** **Markus Lehrers** lösning för en bra arbetsmiljö är förtroende. Han litar på besättningens kunskaper och samspel. – Varje besättningsmedlem är proffs på sitt yrke, men vid behov hjälper jag dem och ger råd. Det är ju trots allt min uppgift, konstaterar han stolt. Som skeppare har jag många andra uppgifter utöver att styra fartyget. – Pappersarbete finns det gott om. Olika dokument som berör fartyget och personalen måste fyllas i och skickas bl.a. till rederiet och Traf. Kontakten sker delvis per post och delvis elektroniskt. Förr i tiden slapp skepparna undan mycket lättare i det avseendet.

**VI ÅKTE FRÅN KOTKA** mot Raumo i gryningen kl. 6.00. Det skulle bli en varm och solig dag. Det fanns inte en tillstommelse till vind. Lotsen hade klivit ombord i god tid och var redo att göra sitt jobb. Skeppare Lehrers lotsbok saknar fortfarande några noteringar om Kotka och Raumo hamn, så snart behövs inte lotsen längre. På bryggan finns även förstestyrman Jonathan Eriksson och andrestyrman Jan Jansson.

Överstyrmannen **Niklas Törnqvist** har gått och lagt sig i några timmar efter nattens lastning. Doften av nybyggt kaffe sprider sig på kommandobryggan och stämningen är avslappnad och befriad.

Dagen blir lagom ljus för små reparationer och målningsarbeten. Däcksmännen Kasimir Laxell och **Kirill Stikanov** går upp på kommando-bryggan för att prata med skepparen innan de klättrar upp i masten med färgburken och penseln i handen. Arbetssäkerheten är självklar för alla i besättningen. De klär på sig säkerhetsselarna och börjar klättra upp för trapporna till masten. På däck måste det också målas. Innan det slipar man dock bort rost med en vinkelsslip. Unge Hinni Tarkka studerar till sjökaptens och praktiseringar på däcksidan. Han har fått i uppgift att förbättringsmål däcket, vilket han också gör raskt.

**PERSONALEN** på maskinsidan har gemensam kafferast när vi kliver ner för trappan in i fartyget. Min kamera tystar dem ett tag, men snart kommer snacket igång igen. I maskinrummet

talar man finska, eftersom förste maskinchef **Mikko Perhe** är finskspråkig. Språket växlar smidigt mellan finska och svenska. Det är man van vid på finska fartyg. Den 70-årige maskinmästaren **Bror-Erik Sjöberg** från Åland har redan gått i SjPL-pension, men är här för att sommarvikariera i några veckor. Han känner maskinrummen i Godbys flotta som sin egen ficka eftersom han var med och byggde dem på varven. Behörighetsbreven går ut vid årsskiftet, får se om jag förnyar dem eller inte. Frugan tycker nog något annat, säger han med ett leende.

**I MASKINRUMMETS** dunkande rengör och servar maskinman **Pekka Pohtila** och andre maskinchef **René Lindroos** fartygsmotorns ventil. – Ekodiesel är säkert bra för miljön, men det ”gröna kletet” smutsar ner ventilerna och orsakar extra rengöringsarbete för oss, säger de med en röst. Någon av maskinerna måste alltid rengöras. Maskinrummet är som en stor verkstad – där kan man göra nästan vilka reparationer som helst. Alla verktyg är på sin plats.

Så ska det också vara så att vem som helst som arbetar i maskinrummet lätt hittar det verktyg den behöver. – Bullret i maskinrummet är dock så högt att man måste använda hörselskydd av säkerhetsskäl. Männen diskuterar huvudsakligen med hjälp av handtecken och genom att gestikulera.

**FARTYGETS KOCK** ser till att maten är god och nyttig. Kocken **Anders Wikström** planerar menyerna, gör beställningar och ser bl.a. till att det finns tillräckligt med matvaror på fartyget och att måltiderna är mångsidiga och varierande. En del av matvarorna förvaras i stora svalar och frysar. Kocken tillagar frukost, lunch och middag. Var och en hämtar själv kvällsmat från skåpen. Besättningens önskemål och preferenser uppmärksammades i mån av möjlighet när Anders planerar menyer för att beställa matvaror. Som köks- och matlagningsproffs går arbetet

enkelt och självständigt för Anders.

– Matbudgeten håller och besättningen är nöjd med min mat, sammanfattar han. – Matgästernas ansiktsuttryck säger mycket, avslutar han med ett skratt.

**LIVET I FARTYGSGEMENSKAPEN** på Misida är som i en stor familj. Man tillbringar tid tillsammans när man känner för det, men det är också okej att dra sig undan och vara för sig själv. Mattiderna är fasta, de egna utrymmena hålls städade och snygga, alla sköter sin egen tvätt och man vilar när man kan. På fritiden umgås man, bastar eller grillar på däck när det t.ex. är storhelg.

**DEN SISTA KVÄLLEN** följde vi styrmannens arbete på bryggan och pratade om fartygsarbetets särdrag och allmänt om sjöfarten. De unga männen funderade starkt på om de orkar arbeta skift på ett fartyg fram till pensionen. Att kom-

binera familjen och arbetet till havs känns också som en tuff ekvation. Det är ju inget nytt, sjömannens yrke är ju gammalt och tidigare tillbringade man mycket längre tider hemifrån. Det som fascinerar med ett sjöfartsyrke är dock de multinationella arbetsgemenskaperna, de intressanta och utmanande arbetsuppgifterna och den internationella aspekten. Äventyrlustan ligger i det förgångna.

Befälet och besättningen på Misida arbetar för samma mål, och det märks. I en sådan arbetsgemenskap är det roligt att segla mot framtida utmaningar. ◇

Tack till alla på Misida för ett givande havsäventyr. Tidningen Albatrossen önskar er gynnsamma vindar.

