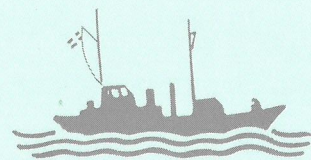
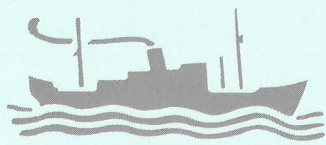


LAIVASTOYHDISTYKSESTÄ MERILIITOKSI

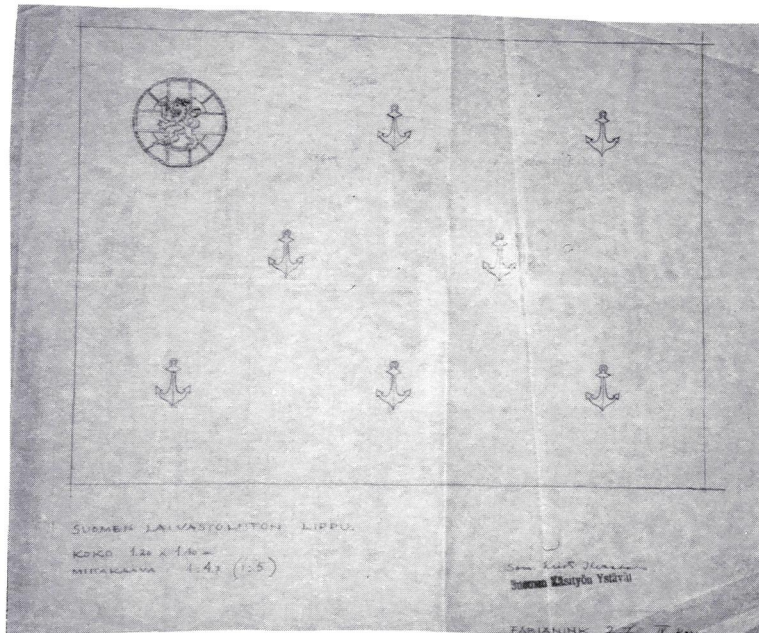
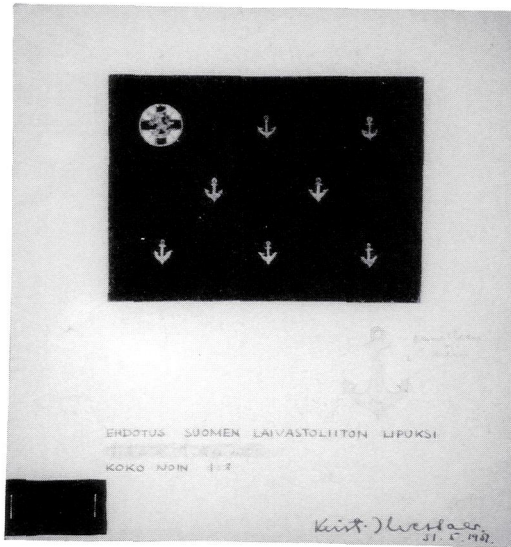


LAIVASTOYHDISTYS-
LAIVASTOLIITTO-
MERILIITTO

1926-2001







Meriliiton lippu.



LAIVASTOYHDISTYKSESTÄ MERILIITOKSI

LAIVASTOYHDISTYS - FLOTTFÖRENINGEN
LAIVASTOLIITTO - FÖRBUNDET FÖR FINLANDS FLOTTA
MERILIITTO - SJÖFARTSFÖRBUNDET

1926 – 2001

VISA AUVINEN
MERIMASKU 2001



Ilmoitus yhdistysrekisteriin.

S o s i a a l i m i n i s t e r i ö l l e

Ilmoitetaan täten yhdistysrekisteriin merkittäväksi jälempänä mainittu yhdistys:

Yhdistyksen nimi ja rekisteröitäessä nimeen tehtävä lisäys (valinnan mukaan, jolloin "rekisteröity

yhdistys" tahi sen lyhenne "r.y."): Suomen Laivastoyhdistys -
- Finlands Flottförening, "r.y.", H. J.

Yhdistyksen kotipaikka: H e l s i n k i

Yhdistyksen tarkoitus ja toiminnan laatu: Herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme

tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja
riippumattomuutemme välttämättömänä suojana ja puolustajana; sekä herät-
tää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja kotimaisen merenkulun ke-
hittämiseen. - Toiminnan ollessa valistavaa propaganda työtä, jota harjoit-
tetaan omien aikakauslehtien, julkaisujen ja julkisten esitelmien muodos-
sa.

7.1. Milla tavalla yhdistys on kutsuttava koolle: Yhdistyksen vuosikokoukseen tai yli-
määräiseen kokoukseen on kutsu julkaistava vähintään kaksi viikkoa ennen
kokousta ainakin kolmessa pääkaupungissa ilmestyvässä sanomalehdessä.

7.2. Merkittävään yhdistyksen

Teoksen toimittamista ja painatusta ovat tukeneet
Jenny ja Antti Wihurin rahasto ja TS-Yhtymä.

Puheenjohtajan tervehdys

Voimme olla tyytyväisiä, kun Meriliiton 75-vuotiset vaiheet on nyt saatu kootuksi kirjan muotoon.

Ensimmäinen muuten ansiokas, mutta kooltaan vaatimaton historiikki syntyi kommodori Olavi Vitikan kynästä Meriliiton täytässä 50 vuotta. Nyt oli aika julkaista yksityiskohtaisemmin ensimmäistä puolivuosisataa käsittelevä teos, joka lisäksi loisi katsauksen viimeisimmän 25 vuoden tapahtumiin.

Ryhdyttäessä kaivamaan esille liiton arkistoa asiakirjoineen ja valokuvineen oli vähällä, ettei epätoivo olisi iskenyt koko kirjaprojektin toteutussuunnitelmiin. Arkistoa ei nimittäin löytynyt mistään. Se tuntui kadonneen jäljettömiin liiton silloisen sihteerin muuttaessa v. 1987 Navigatorin toimituksen Katajanokalta Itäkeskukseen.

Tilanteen rauhoituttua selvitettiin, mitä muuta Meriliittoa käsittelevää materiaalia on tallella, ja silloin tuli avuksi Suomen Varustamoyhdistyksen arkisto. Toimitusjohtaja Per Forsskåhl oli säilyttänyt lähes täydellisenä kaikki Meriliiton /Laivastoliiton hallituksen pöytäkirjat liitteineen vuodesta 1966 saakka, jolloin hänestä tuli hallituksen jäsen. Lisäksi hänen edeltäjänsä Hilding Hallbergin jäljeltä oli samaisessa arkistossa tallella huomattava määrä Laivastoliiton hallituksen aikaisempien vuosien pöytäkirjoja.

Kun Merisotakoulun kirjastosta löytyi täydellinen sarja Laivastolehden vuosikertoja, alkoi tilanne tiedonkeruun osalta helpottua. Olihan Laivastolehti Laivastoliiton äänenkannattaja-

na käsitelty liiton asioita lähes kuukausittain palstoillaan.

Varsinkin kun komentaja Visa Auvinen suostui Meriliiton 75-vuotishistoriikin kirjoittajaksi, olivat asiat jo vakuuttavalla pohjalla. Tähän tehtävään paremmin sopivaa henkilöä pystyi tuskin ajattelemaan. Hänellä oli jo ennestään kokemusta historiankirjoittamisesta, joten hän osasi tarttua tehtävään asiantuntevasti ja ripeästi. Meriupseeritaustastaan johtuen hän tunsu hyvin alan, jolla Meriliitto toimii, mutta toisaalta kuulumatta suoraan Meriliittoon hän pystyi paremmin näkemään ulkoapäin Meriliiton aikaansaannokset ja merkityksen.

Kiitän komentaja Visa Auvista hyvin tehdystä työstä, joka nyt on käsissämme. Lisäksi kiitoksen tämän teoksen aikaansaamisesta ansaitsevat Meriliiton nykyinen sihteeri kommodori Jukka K Pajala ja muut merihistoriikityöryhmän jäsenet merikapteeni Jukka Kantola, sekä johtaja Jouko Santala ja Meriliiton hallituksen jäsenet, joista erityisesti toimitusjohtaja Per Forsskåhl. Myös ekonomi Ilkka Toikkalle olemme kiitoksen velkaa hänen mielenkiintoisista poikaleirimuistelmistaan.

Taloudellisesti tämän historiikkiprojektin onnellinen toteutuminen on ratkaisevasti perustunut Meriliiton Jenny ja Antti Wihurin rahastolta saamaan apurahaan sekä TS-Yhtymän merkittävään tukeen painotyössä, josta kiitokset molemmille.

Helsingissä helmikuussa 2001.

Matti Pietikäinen



Torpedovene "S-2":n muistomerkki Porin Reposaaressa.

Esipuhe

Ryhtyessäni selvittämään Meriliiton historiikin vanhimpaa aineistoa alkoi näyttää yhä ilmeisemmältä, että yhdistyksen perustaminen oli alkujaan yhden miehen, Helsingin kaupungin satamajohtajan *Otto Engelbert Jaatisen* ideoimaa ja ansiota. Matkoillaan Saksassa ja Ruotsissa hän oli tutustunut laivastoyhdistysaatteeseen ja ottanut sen omakseen. Torpedovene "S-2":n tuho oli sitten se tapahtuma, jonka seurauksena yhdistyksen perustamiselle syntyi maassamme otollinen maa-perä.

Yhdistyksen arkiston katoamisen vuoksi olen joutunut käyttämään teoksen lähdeaineistona osittain toissijaisia lähteitä, pääasiassa yhdistyksen äänenkannattajan Laivastolehden - Suomen Laivaston - Navigatorin kirjoituksia. Lehden artikkelit ovat useinkin lyhennelmiä vuosikertomuksista ja lyhyitä katsauksia kokousten tapahtumista ja muusta yhdistyksen toiminnasta. Niissä on siten usein toimittajan oma näkemys asioista ja mukana hänen inhimilliset virheensä. Myös useat kuvat ovat samoista lehdistä ja siten niiden taso ei aina ole kovinkaan hyvä.

Kaikki yhdistysrekisteriin lähetetyt asiakirjat ovat kuitenkin olleet käytettävissäni; siten olen saanut tämän teoksen sivuille muun muassa Laivastoyhdistyksen perustamisasiakirjan ja kopion virallisesta Laivastoyhdistyksen rekisteröintiasiakirjasta, liitteenä yhdistyksen ensimmäiset säännöt.

Tärkeänä lähteenä ja tukena tätä 75-vuotis-kirjaa tehdessäni minulla on ollut kommodori *Olavi Vitikan* laatima Meriliiton 50-vuotisjulkaisu vuodelta 1976.

Alkuperäislähteiden puuttumisen vuoksi olen tässä työssä käyttänyt runsaasti lähteiviittauksia ohjatakseeni epäselvissä tapauksissa asiasta kiinnostuneen lukijan alkuperäislähteelle.

Tekstissä olen joissakin kohtaa käyttänyt ilmaisia, jotka ovat olleet käytössä kyseessä olevana ajankohtana, mutta eivät enää ole nykysuomea.

Kaikista tekstissä mainituista henkilöistä on henkilöhakemisto teoksen lopussa. Liitteissä luetteloina olevia henkilöitä ei hakemistoon ole merkitty.

Alueorganisaatio-liitteeseen olen merkinnyt kaikki ne alueelliset yhdistykset tai vastaavat, joista on ollut maininta käytössäni olleissa lähteissä. Siten myös jäseniksi merkittyjen yhdistysten toimintavuodet olen saanut esimerkiksi pääyhdistyksen merkkivuosiin liittyneistä Laivastolehdestä julkaistuista jäsenyhdistysten onnitteluilta. On todennäköistä, että monella mainituista yhdistyksistä on ollut toimintaa huomattavasti pidempään, kuin mitä liitteeseen on kirjattu.

Olen työssäni saanut runsaasti apua yhdistyksen hallituksen sihteeriltä kommodori *Jukka K. Pajalalta*. Hänen ansiotaan on, että minulla on ollut käytettävissäni aineistoa lähes kattavasti perustamisasiakirjoista lähtien yhdistyksen koko toiminta-ajalta. Meriliiton hallituksen asettaman historiikkitoimikunnan ohjeet ja välittämät tiedot ovat olleet arvokkaita; toimikuntaan ovat kuuluneet liiton puheenjohtaja *Matti Pietikäinen* sekä *Jukka Kantola, Jukka K. Pajala ja Jouko Santala*.

Olen saanut arvokasta apua myös Meriliiton entiseltä järjestösihteeriltä *Hannu Hilolta* tekstien tarkistamisessa ja *Eero Pakkalan* haastattelun tekemisessä.

Esitän kiitokseni kaikille tämän teoksen julkaisemisessa minua avustaneille. Ilman heidän apuaan työhön olisi jäänyt monia puutteita.

Merimaskussa helmikuussa 2001
Visa Auvinen

Sisältö

	Sivu
Puheenjohtajan tervehdys	5
Esipuhe	7
Sisällysluettelo	9
1. Suomen Laivastoyhdistyksen perustaminen ja toiminnan käynnistyminen	11
- Suomen Laivastoyhdistyksen perustaminen	12
- perustava kokous	13
- toiminnan käynnistyminen	14
2. Propagandatyö Laivaston ja kauppamerenkulun kehittämiseksi	18
- laivastolaki	18
- julkilausumat	20
- työ kauppalaivaston, satamien ja telakoiden kehittämiseksi	22
- laivastonäytökset ja vierailut rannikon satamissa	23
- laivaston vuosijuhlat	25
- puhetilaisuudet ja muu julkinen esiintyminen	27
- varojen keruu ja lahjoitukset	32
- lehdistöpalvelu	34
3. Paikallisyhdistystoiminta	35
- alueorganisaatio	35
- alueorganisaation toiminta	37
- Suomen Laivaston Naisliitto	41
4. Nuorisotoiminta	45
- laivastopäivät	45
- pienoismallilaivojen rakentaminen	46
- meripoikaleirit	49
- nuorisopurjehdukset 1964-81	51
- Purjelaivasäätiö	55
5. Julkaisutoiminta	58
- Laivastolehti - Suomen Laivasto - Navigator	59
- muu julkaisutoiminta	61
6. Muu toiminta merenkäytön edistämiseksi ja tunnetuksi tekemiseksi	67
- näyttelyt	67
- laivaseminaarit ja symposiumit	72
- lounaskokoukset	75
- Tall Ships' Race	76

- ansiomerkit ja muut merkit	77
- merenkulun maineteko -palkinto	68
- pienoismallitiedoston kerääminen	69
7. Yhteistoiminta muiden järjestöjen kanssa	80
- Meriupseeriyhdistys	80
- Laivastomiehet	83
- Laivaston Aseveljet	84
- suojeluskuntalaivasto	85
- viranomaistahot	86
- vapaa-ajan harrastusjärjestöt	87
- Suomen Laivanvarustajain yhdistys/Suomen Varustamoyhdistys	87
- Merenkulun säätiö	88
- yhteistyö muiden merellisten tahojen kanssa jatkuu	88
8. Laivastoyhdistys - Laivastoliitto - Meriliitto yhdistyksenä	90
- yhdistyksen luottamus- ja toimihenkilöt sekä kunniajäsenet	90
- nousun ajat ja paluu arkeen	91
- yhdistys valinkauhassa vuonna 1967	94
- vuoden 1992 kriisi	95
- säännöt	96
- yhdistyksen lippu ja merkki	99
- katse tulevaisuuteen	102
LIITTEET	104
1. Alueorganisaatio	105
2. Yhdistyksen rekisteröimisasiakirjat ja ensimmäiset säännöt	106
3. Yhdistyksen säännöt	114
4. Luottamushenkilöt	125
5. Toimihenkilöt	138
6. Jäsenmäärät	139
7. Huomionosoitukset	141
8. Puheenjohtajat, kunniajäsenet ja merkkihenkilöt	146
9. Merellinen julkaisutoiminta paikkasi tietoaukkoja	
- Eero Pakkalan haastattelu	160
10. Laivastopäivät ja meripoikaleiri nuoren pojan kokemana	
- Ilkka Toikan kirjoitus	165
Henkilöhakemisto	168
Svenskt sammandrag	171
English summary	173
LÄHDELUETTELO	175
YHTEISÖJÄSENET	179

1. SUOMEN LAIVASTOYHDISTYKSEN PERUSTAMINEN JA TOIMINNAN KÄYNNISTYMINEN

Laivastoyhdistysaate eli 1920-luvulla voimakkaana muun muassa Saksassa ja Ruotsissa. Helsingin satamalaitoksen tarmokas johtaja *Otto Engb. Jaatinen* tutustui työmatkoillaan aatteeseen ja toi sen Suomeen. Hän valmisteli Suomalaisen Pursiseuran piirissä yhdistyksen perustamista. Syysmyrskyssä v 1925 tapahtunut maotamme ja sen merenkulkupii-rejä voimakkaasti vahvohduttanut torpedovene "S-2":n tuhoutuminen oli sit-ten lähtölaukauksena Laivastoyhdistyk-sen perustamiselle.

Suomalainen merenkulku oli varsin kukois-tavaa melkein koko 1800-luvun, jolloin elettiin puisten purjelaivojen kautta. Tosin v 1853-56 käyty Krimin tai meillä paremmin tunnettu "Oolannin sota" keskeytti kauppalaivaston kasvun muutamaksi vuodeksi. Vuonna 1875 autonomisen Suomen kauppalaivasto oli Norjan, Englannin, Hollannin ja Kreikan jälkeen väkilukuun nähden viiden-nellä sijalla maailmassa.

Kun rautalaivat höyrykoneistoinen vuosisa-dan vaihteessa vähitellen syrjäyttivät puiset purjelaivat, eivät suomalaiset enää kyenneet kasvattamaan laivastoaan kuten aiemmin; puuttui ammattitaito ja pääoma rakentaa tai hankkia kilpailukykyisiä höyrylaivoja. Jos pääomaa oli, se sijoitettiin mieluummiin no-

peasti kehittyvään metsäteollisuuteen¹. Suo-men itsenäistymisen aikoihin purjelaivakausi oli jo päättymässä, tosin Ahvenanmaalla ko-kivat teräsrunkoiset purjelaivat vielä 1920-30-luvuilla uuden kukoistuksensa.

Kun ensimmäisen maailmansodan jälkeen päästiin rakentamaan juuri itsenäistynyttä Suomea, oli maamme meriliikenne ajautu-nut selvästi ulkolaisten omistamien alusten varaan. Siihen oli perimmäisenä syynä se, että maamme oli menettänyt päätyneen sodan aikana huomattavan osan kauppalaivastos-taan. Toisena syynä oli, että sodan jälkeen ul-komaankaupan rakenne muuttui. Kun aiem-min suuri osa kauppamerenkulusta suuntau-tui pienillä aluksilla Pietariin, suuntautui se nyt länsimaihin suurilla aluksilla, niitähän Suomella ei ollut riittävästi.²

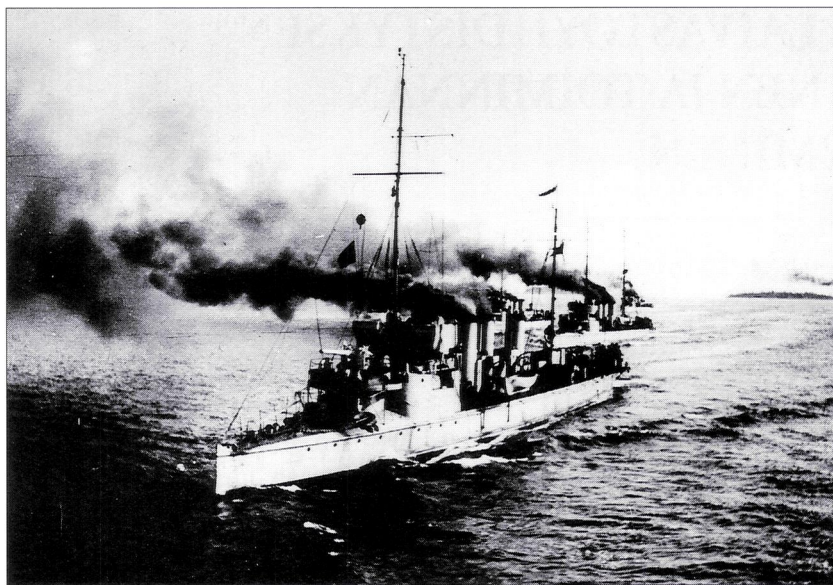
Maailmansodan jälkeen oli Suomen sotalai-vasto jouduttu rakentamaan niistä sota-aluk-sista, jotka olivat jääneet vuoden 1918 ta-pahtumien jälkeen satamiimme. Näin muo-toutunutta laivastoa ei pidetty laivastolle kuu-luviin tehtäviin soveltuvana eikä riittävän vahvana ja ajanmukaisena. Laivastokysymys-tä käsiteltiin v 1921-27 hallituksessa ja edus-kunnassa ja 30.10.1927 vihdoon hyväksyttiin niin kutsuttu "Laivastolaki", jossa lopullisesti määritettiin nyt rakennettavat sota-alukset.³

Laivastolain vielä ollessa eduskunnan käsitte-lyssä tapahtui koko maata vavahduttanut

¹ Purjeiden aika; Esa Hiltunen

² Matti Pietikäinen

³ Suomen Laivasto II; sivu 147



Torpedovene "S-2" oli yksi kuudesta Suomeen vuoden 1918 tapahtumien jälkeen jääneestä torpedoveneestä. Sen tuhoutuminen 4.10.1925 myrskysssä Porin edustalla vaikutti osaltaan Laivastoyhdistyksen perustamiseen. Kuvassa S-luokan veneitä harjoituksissa 1920-luvulla.

merionnettomuus; torpedovene "S-2" mukanaan koko miehistö 53 miestä upposi syysmyrskyssä 4.10.1925 Porin edustalla. Onnettomuuden jälkeen käydyissä keskusteluissa tuli voimakkaasti esille mielipide, että laivasto joutui hoitamaan tehtäviään liian vanhoilla ja heikoilla aluksilla.⁴

Suomen Laivastoyhdistyksen perustaminen

"Suomen Laivastoyhdistys voi laskea perustamisajatuksensa lähtöpäiväksi Suomen Laivaston surun päivän, lokakuun 4:n vuonna 1925, jolloin S-2 miehistöineen syysmyrskyssä painui Pohjanlahden syliin. Kun tapahtunut kansalaisonnettomuus kaikessa järkyttävyydessään oli silmien edessä, niin tuntui siltä, kuin vihuri olisi vienyt yhteisestä kodistamme oven, ja kansan nähtäväksi osui avoimesta oviaukosta meri, joka oli unohdettu silloin, kun suojamuuria maan puolustamiseksi muualla oli rakennettu. –

*Silloin heräsi ajatus käydyä meilläkin, muiden maiden esimerkkiä seuraten, vapaaehtoiseen valistustyöhön koko kansan herättämiseksi ja kokoamiseksi meripuolustusasiain ympärille, sotalaivaston ja merenkulun kehittämisen merkeissä."*⁵

Jo huomattavasti ennen "S-2":n onnettomuutta, kevättalvella 1925 oli Suomalaisen Pursiseuran piirissä tekeillä aloite laivastoaa-tetta edistävän yhdistyksen perustamisesta.⁶ Ajatuksen Suomen merelliset piirit kokoavasta yhdistyksestä toi ensimmäisenä julkisuuteen mainitun pursiseuran kommodori *Otto Engelbert Jaatinen*. Tehtäväpaikallaan Helsingin satamalaitoksen johtajana hänelle oli muodostunut selvä kuva maamme merenkäytön heikosta tilanteesta.

Otto Engb. Jaatinen kirjoitti Laivastolehdessä 1/1926 muun muassa seuraavaa: "Matkoillani ulkomailla olen ollut tilaisuudessa tutustumaan muiden kehittyneempien kansojen tällä alalla harjoittamaan valistustyöhön." Hänen

⁴ Suomen Laivasto II; sivu 126

⁵ Suomen Laivastoyhdistyksen toimintakertomus 1925-26 (Laivastolehti 4/27)

⁶ Meriupseeriyhdistyksen vuosikokouksen 25.4.25 pöytäkirja

ulkomaanmatkansa olivat suuntautuneet muun muassa Saksaan. Siellä oli vuonna 1899 perustettu amiraali *Alfred von Tirpitzin* aloitteesta laivastoyhdistys, joka kymmenessä vuodessa oli kasvanut miljoona jäsentä ja 5000 paikallisosastoa käsittäväksi järjestöksi. Se julkaisi aikakauslehteä, jonka levikki oli noin 500 000 kappaletta. Yliopistojen taloustieteilijöitä pyydettiin esittelemään laivastopolitiikan avaamia tulevaisuuden näköaloja ja historioitsijoita antamaan yritykselle taustaa.⁷

Laivastoliiton 10 -vuotiskatsauksessa v 1936 todettiin, että nimenomaan Saksassa ja Ruotsissa saadut myönteiset kokemukset vapaaehtoisesta työstä ja varojen keräämisestä laivaston hyväksi rohkaisivat vastaavan työn aloittamiseen Suomessa.⁸

Otto Engb. Jaatisen harrastustuksiin kuului aktiivinen purjehdusseuratoiminta; hän oli Suomalaisen Pursiseuran kommodori. Siten myös vapaa-aikoinaan hän oli voimakkaasti mukana merenkäyttöön liittyvissä asioissa.

Torpedovene "S-2" upposi 4.10.1925 ja 9.10.1925 *Otto Engb. Jaatinen* kutsui helsinkiläisten pursiseurojen kommodorit koolle. Kokouksessa kaikki kommodorit allekirjoittivat kutsun kansalaiskokouksen pitämiseksi 23.10.1925 Helsingin Seurahuoneella.

Kokouksen osanottajamäärä oli suuri; puhetta johti *O.E. Jaatinen*. Kokous oli yksimielinen "kaikkien kansalaisten yhteistyön tarpeellisuudesta laivaston ja merenkulun hyväksi". Tämä kansalaiskokous päätti yksimielisesti, että on perustettava yhdistys, jonka nimeksi tulisi "*Suomen Laivastoyhdistys – Finlands Flottförening*".

Kokous valitsi väliaikaisen toimikunnan, jolle annettiin tehtäväksi yhdistyksen organisaation ja sääntöjen laatiminen sekä perustavan kokouksen valmistelut.

⁷ Grimberg; osa 20, sivu 406

⁸ Laivastolehti 5/36, sivu 114



Otto Engb. Jaatinen, Laivastoyhdistyksen perustamisen voimamahmo.

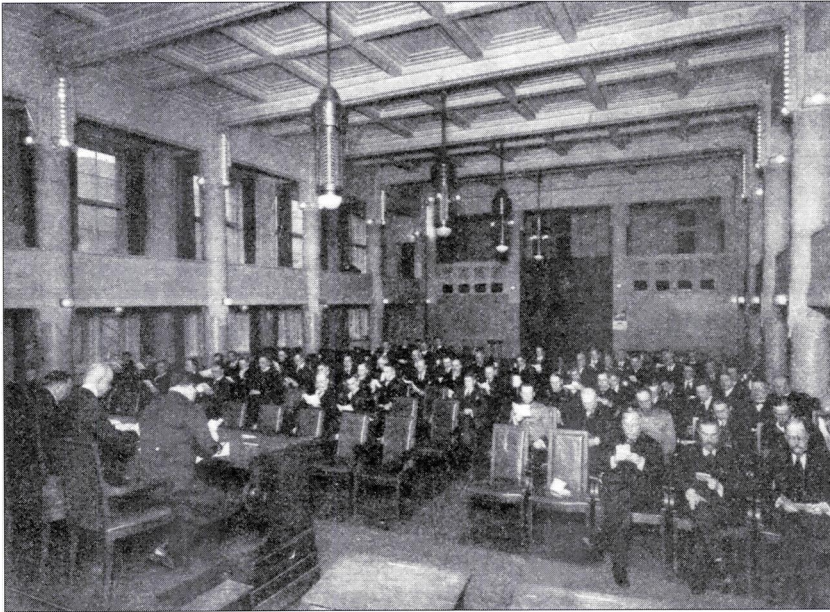
Väliaikaisen toimikunnan jäseniksi valittiin Merenkulkuhallituksen ylijohtaja, vapaaherra *Gustaf Wrede*, rehtori *Eirik Hornborg*, lakitieteen kandidaatti *K. V. Holma*, maisteri *K. W. Hoppu* ja johtaja *Otto Engb. Jaatinen*.

Toimikunta täydensi itse itseään kutsumalla kokoukseensa 3.11.25 jäsenikseen Suojeluskuntain Yliesikunnan edustajana komentajakapteeni *Svante Hollmingin* ja laivaston edustajana komentajakapteeni *Rudolf Dillströmin*.

Otto Engb. Jaatisen johtama väliaikainen toimikunta toimi ripeästi. Se oli muunmuassa pitkän kirjeenvaihdon jälkeen saanut valmistelluksi perustettavan yhdistyksen sääntöehdotuksen hallintoneuvostosta ja sen henkilövalinnoista siten, että perustava kokous voitiin pitää jo puolen vuoden kuluttua kansalaiskokouksesta.

Perustava kokous

"SUOMEN LAIVASTOYHDISTYS – FINLANDS FLOTTFÖRENING" –yhdistyksen perustava kokous pidettiin 24.4.1926 Pörssisalissa Helsingissä. Kokouksessa valittiin yhdistykselle 27 henkinen hallintoneuvosto. Sii-



Laivastoyhdistyksen perustava kokous 24.4.1926.

hen jäseniksi valittiin varsin kattavasti maan siviilimerenkulun ja laivaston johtoa. Maakunnallisuus oli otettu huomioon siten, että mukana oli kaikkien merkittävien merikaupunkien ja sisävesikaupunkien edustus (kts liite 4).

Kokouksessa hyväksytyjen yhdistyksen sääntöjen mukaan yhdistyksen tarkoituksena oli *“herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja riippumattomuutemme välttämättömänä suojana ja puolustajana sekä herättää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja kotimaisen merenkulun kehittämiseen”*.

Hallintoneuvosto kokoontui 16.10.1926 Kauppayhdistyksen huoneistossa Helsingissä. Kokous valitsi puheenjohtajakseen kontraamiraali *Gustav von Schoultzin* ja varapuheenjohtajakseen Merenkulkuhallituksen ylijohtajan vapaaherra *Gustaf Wreden*.

Hallintoneuvoston tehtäväksi oli sääntöjen mukaan tullut yhdistyksen *johtokunnan* viiden jäsenen ja neljän varajäsenen valitseminen. Varsinaisiksi jäseniksi valittiin satamajohtaja *Otto Engb. Jaatinen*, toimitusjohtaja *Henrik Ramsay*, eversti *Väinö Valve*, komentajakapteeni *Svante Hollming* ja komentajakapteeni *Eino Huttunen*. Johtokunta valitsi puheenjohtajakseen *Otto Engb. Jaatisen* ja varapuheenjohtajaksi *Henrik Ramsayn*.⁹

Toiminnan käynnistyminen

Laivastoyhdistyksen ensimmäisenä toimintavuonna keskityttiin toiminnan käynnistämiseen. Perustetun yhdistyksen käytännön asioita hoitamaan, *yhdistyksen asiamieheksi*, haettiin henkilöä lehti-ilmoituksella, jossa uuden asiamiehen kelpoisuusvaatimuksista sanottiin: *“Hakijan on täydelleen hallittava maan kumpaakin kieltä sekä omattava puhujataito kuin myös tulee hänen olla perehtynyt kirjalliseen toimintaan.”*¹⁰ Kokouksessaan

⁹ Laivastolehti 4/27

¹⁰ Laivastolehti 10/27

15.12.1926 Laivastoyhdistyksen johtokunta valitsi tehtävään suojeluskuntapioneeriupseeri *Ilmari Wirkkalan*. Hän hoiti tehtävää vuoteen 1933 saakka.

Asiamiehen tehtäväkuvaan tuli keskeisenä

kuulumaan "propagandatoiminta". Hänen tuli suunnata propagandatoimintansa talvikautena kaupunkeihin ja asutuskeskuksiin ja kesällä maaseudulle ja suojeluskuntaleiripaiville. Aluksi velvoitettiin asiamies ottamaan

Yhdistyksen perustamiskirja.

Allekirjoittaneet ovat tänään perustaneet yhdistyksen nimeltä :
Suomen Laivastoyhdistys - Finland
Flottörerin g, jonka toiminta käsittää koko maan ja kes-
kushallinto sijaitsee Helsingin kaupungissa, sekä hyväksy-
neet sille oheenliitetyt säännöt.

Helsingissä, tammikuun 3 p:nä 1927

G. v. Schoultz

Kontra-amiraali,
Hallintoneuvoston puh.joht.

M. E. J. J. J. J.

Satamahall. johtaja,
Johtokunnan puheenjohtaja

Henrik Ramberg

Fil. tohtori,
Johtok. varapuheenjohtaja.



Laivastoyhdistyksen "tavokkeista" kertovan kirjasen kansilehti.¹²

osaa Turussa ja Porissa alullepantujen yhdistysten toimintaan ja hänen oli saatava Viipuri ja "Karjalan puoli" herätetyksi asialle.¹¹

Laivastoyhdistyksen äänenkannattajaksi ja propagandatyön foorumiksi valittiin heti

v. 1926 samana vuonna perustettu "Laivastolehti", joka oli jo Meriupseeriyhdistyksen (perustettu 24.10.1923) äänenkannattaja. Lehden toimituskuntaan kuului vuoden 1927 alusta asti Laivastoyhdistyksen asiamies, myöhemmin toiminnanjohtaja. Vuodesta 1927 al-

¹¹ Laivastolehti 1/27

¹² Suomen Laivastoliiton Vuosikirja III, sivu 95

koi ilmestyä Laivastolehden ruotsinkielisenä rinnakkaislehtenä ”Finlands Flagga”, josta tuli Laivastoyhdistyksen ruotsinkielinen äänenkannattaja.

Jo Laivastolehden ensimmäisessä numerossa johtaja *Otto Engb. Jaatinen* kirjoitti otsakkeella ”Suomen Laivastoyhdistyksen perustaminen” suomalaisten kiinnostuksesta merta ja merenkulkua kohtaan:

”Vaikkakin 1.700 kilometriä isänmaamme rantaa on meren huuhtelemaa, on tämä sama meri kumminkin noin kolmelle miljoonalle tämän maan asukkaalle jäänyt jok-sikin kaukaiseksi tuntemattomaksi, jota koskevat asiat eivät kuulu tämän väestön har-rastuspiiriin.”

Heti Laivastoyhdistyksen perustamisen jäl-keen 30.4.1926 ilmestyneessä lehdessä oli se-lostus uuden yhdistyksen perustamisesta ja selostus sen tavoitteista ja suunnitellusta toi-minnasta. Lehteä käytettiin siis heti alusta al-kaen aktiivisesti yhdistyksen asian esille-tuomiseen yleisölle.

Sääntöjen mukainen julkaisutoiminta aloitet-tiin komentajakapteeni *R. Dillströmin* tutkiel-malla ”Kalevala ja meri”. Sen otti julkaistavak-seen kustannusliike Werner Söderström.

Ensimmäinen Laivastoyhdistyksen taloudel-linen tukija oli helsinkiläinen Suomen Gum-mitehdas Oy; sen antama pesämuna oli 100.000,- mk. Toimintavuonna 1925-26 lah-joittajia merkittiin kaikkiaan 22; ne olivat yrityksiä, kouluja, sotilaita ja suojelus-kuntalaisia, Puolustusministeriö ja yksityisiä henkilöitä. Lahjoituksia kertyi kaikkiaan 167.839,03 mk.

Vuoden 1927 toimintasuunnitelmaan kirjat-tiin ensimmäiseksi tehtäväksi ”saattaa suuri yleisö tietoisuuteen yhdistyksen olemassa-olosta, sen pyrkimyksistä ja sen työstä vapaal-

le maalle ja vapaalle kansalle tärkeän elinkei-non, merenkulun ja sen elinehdon meripuol-lustuksen turvaamiseksi”.

Toimintasuunnitelmassa jaettiin toiminta *propagandatoimintaan* ja *aktiiviseen työhön*. Edellinen suunniteltiin toteutettavaksi sano-malehtikirjoituksin, esitelmä- ja keskustelu-tilaisuuksin, koulunuorisoon kohdistuvalla tiedotustoiminnalla sekä oman äänenkannat-tajan sivuilla julkaistuilla kirjoituksilla.

Aktiiviseen työhön suunniteltiin kuuluvan alueorganisaation luominen, laivaston ja Me-riupseeriyhdistyksen tuella toteutettava ran-nikkojen ja sisämaan asukkaiden valistustoi-minta, suojeluskuntalaivaston kehittäminen sekä kotimaisen merenkulun kehittäminen aikaansaamalla kauppalaivaston kartuttami-seen tähtäävää yhteistyötä.¹²

Laivastoyhdistyksen toimintasuunnitelmassa vuodelta 1927 oli melko selvästi kirjattuina kaikki Laivastoyhdistyksen – Laivastoliiton – Meriliiton tulevien vuosien toiminnan peri-aatteet. Jotkut asiat kehittyivät vuosikymme-nien kuluessa ajankohdan muovaamiksi, mutta toimintatavat pysyivät lähes muuttu-mattomina.

Suomen Laivastoyhdistys – Finlands Flott-föreningen hyväksyttiin yhdistysrekisteriin 19.2.1927.



¹² Laivastolehti 4/27, sivu 134

2. PROPAGANDATYÖ LAIVASTON JA KAUPPAMERENKULUN KEHITTÄMISEKSI

Yhdistyksen perustamisvaiheessa oli eduskunnassa juuri käsittelyssä laivastolaki, jonka avulla pyrittiin saattamaan laivastovoimat niille asetettujen tehtävien tasalle. Yhdistyksen aktiivinen toiminta vaikutti omalta osaltaan siihen, että eduskunta lopulta hyväksyi laivastolain. Lain määrällinen sisältö ei merelisten piirien mielestä kuitenkaan ollut riittävä ja niin Laivastoyhdistys/Laivastoliitto muun muassa julkilausumin otti kantaa lisähankintojen puolesta.

Esitelmätilaisuuksin, laivastonäytöksiin, satamavierailuin ja lehdistöpalvelun avulla yhdistys pyrki kertomaan suurelle yleisölle maamme kauppalaivastosta, sota- ja suojeluskuntalaivastoista, satamista ja telakoista ja niiden tarpeista. Sitten päättäjät pyrittiin saamaan myönteisiä mieliksi maamme merenkäyttöön ja siihen läheisesti liittyviin toimintoihin. Esitelmätilaisuuksien vetäjänä oli tavallisesti liiton toimitusjohtaja (toiminnanjohtaja). Laivastosta kertovan elokuvan jälkeen toiminnanjohtaja ja joku yhdistyksen edustaja kertoi laivaston ja kauppalaivaston tilan kohentamisen tarpeellisuudesta.

Laivastolaki

Rannikkomme suojaustehtävään tarkoitettujen laivaston vahventaminen oli ensimmäistä kertaa hallituksen esityksenä vuonna 1921; uudet esitykset hallitus antoi vielä vuosina 1924 ja 1925. Antti Tulenheimon hallitus teki asias-

ta luottamusksymyksen, ja kun 21.11.1925 eduskunta siirsi asian yli vaalien, Tulenheimon hallitus erosi. Uusi eduskunta hyväksyi lopulta laivastolain 30.10.1927. Siinä olivat varat kahden panssaritikkiveneen, neljän sukellusveneen ja neljän moottoritorpedoveneen hankkimiseen.¹

Laivastolehdessä 9/1927 kontra-amiraali *Gustav von Schoultz* selvitti varsin laajalti laivastolain kohtaloa. Hän vertasi hyväksyttyä lakia hallituksen esitykseen vuodelta 1924 ja totesi, että hyväksymättä oli jäänyt yksi tykkivene, kaksi hävittäjää, kaksi sukellusvenettä ja 26 moottoritorpedovettä. Edelleen oli vielä koululaiva jätetty laivastolain ulkopuolelle. Niinpä Schoultz painotti kirjoituksensa loppuksi koululaivan hankinnan välttämättömyyttä "jota ilman ei voida saada upseeristoa ja miehistöä kouluutetuksi uusiin laivoihin".

Otto Engb. Jaatinen oli juuri järjestelemässä Laivastoyhdistyksen perustamista, kun Tulenheimon hallitus erosi. Kun lakiesitys oli uudelleen esillä eduskunnassa, oli yhdistys jo järjestäytynyt ja toimintakuntoinen. Niinpä se kykeni käynnistämään nyt koko voimallaan työn Laivastolain uuden eduskuntakäsittelyn saattamiseksi laivaston kannalta myönteiseen päätökseen. Samassa Laivastolehdessä kuin kontra-amiraali *von Schoultz* kertoo *Otto Engb. Jaatinen*:

"Kansanedustajien isänmaallisuuteen ja puolustustahtoon luotettiin, mutta aivan varmoja ei asiasta silti oltu ... Ohjelmansa mukaisesti koetti meidän nuori laivastoyhdistyksemme vielä asian viime vaiheessa teh-

¹ Suomen Laivasto 1918-68, I osa, sivu 143-147

LAIVASTOLEHTI

AIKAKAUSLEHTI MERIPUOLUSTUS- JA MERENKULKUHARRASTUKSEN
HERÄTTÄMISEKSI

Suomen Laivastoyhdistyksen, Meriupseeriyhdistyksen ja Suomen Purjehtijaliiton äänenkannattaja

No. 9

Syyskuu

1927

TOIMITUSKUNTA:			
Päätoimittaja: Eero Rahola	Väinö Kinnunen Ins. komentajakapt.	E. I. Järvinen Majuri	Eino Huttunen Miinakomentajakapt.
Toimituksen osoite: Pellervontie 27	Arvo Wirta Komentajakapt.	Kauko Ikonen Komentajakapt.	F. W. Laine Merenkulkuneuvos
	Lauri Norros Varatuomari	G. V. Löfgren Merikapteeni	Ilmari Virkkala Laivastoyhd. astiamies
			Taloudenhoitaja: Arvo Pykkänen
			Konttorin osoite: Linnakatu 16 A Puh. 101 01

Laivastolehti ilmestyy kerran kuukaudessa.

Tilauhinta koko vuodelta Smk. 60.—, 1/2 v. 35.—, irtonumero 6.—. Tilattaessa Laivastolehti ja Sana ja Miekka yhdessä, maksaa Laivastolehti Smk. 50.—, Sana ja Miekka 30.— koko- ja vastaavasti Smk. 30.— ja 20.— puolivuosittain kerralta. Laivastolehteä saadaan tilata postikonttoreista, lehden konttorista ja asiamiehiltä.

Mitä laivastolakimme sisältää.

Kirj. kom. kapt. EINAR SCHWANCK.

Kun eduskunta nyttemmin on kolmannessa ja viimeisessä lukemisessa hyväksynyt lain laivaston perustamisesta rannikkopuolustusta varten, on syytä lyhyesti selostaa mitä tämä laki sisältää, minkälainen on laivasto-ohjelma sekä mitkä alukset nyttemmin käytettävänä olevilla varoilla tullaan rakentamaan.

Ensiksi esitettävään perusteluineen hallituksen 27 päivänä helmikuuta 1925 tekemä esitys laivastolaiksi, joka kuuluu näin:

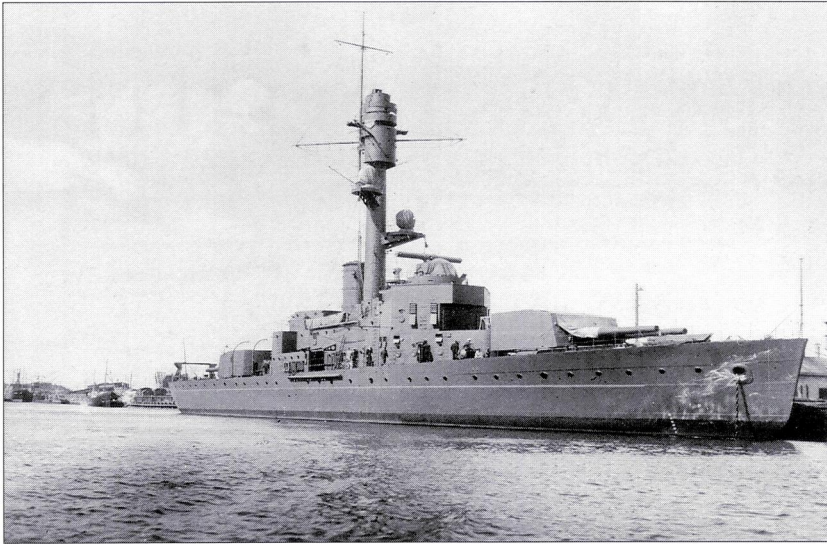
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi laivaston perustamisesta rannikkopuolustusta varten.

Sen jälkeen kuin eduskunnalle vuoden 1924 valtiopäivillä jo oli annettu esitys laiksi laivaston perustamisesta rannikkopuolustusta varten, osottautui kuitenkin puolustuslaitoksen kuluvan vuoden menoarvion valmistelujen ja puolustusjärjestelyn uudistussuunnitelmien yhteydessä suotavaksi, että kysymys laivaston perustamisesta saatetaan sellaisen lisätarkastuksen alaiseksi, joka poistaisi mainitun esityksen pohjana olleeseen laivasto-ohjelmaan nähden valittuun epätietoisuuden sen niinhyvin taloudellisesti kuin sotilaallisesti tarkoituksenmukaisesta suhteesta valtakunnan rannikkopuolustuskysymyksen kokonaisuudessaan. Kun laivaston perustaminen nyttemmin on ollut tarpeellisen asiantuntijaselvittelyn alaisena sekä puheenalaisessa että muissakin suhteissa, annetaan eduskunnalle täten uusi esitys asiasta, mihin hallituksen esityksessä eduskunnalle kuluvan vuoden tulo- ja menoarviosta jo on viitattu.

Kuten eduskunnalle annetussa asiaa koskevassa aikaisemmassa esityksessä on lausuttu, on maan itsenäisyyden ja puolustusvalmiuden peruskysymyksiä sellaisen rannikkopuolustuksen luominen, joka muodostaa riittävän turvan rauhanhäiritsijän meritse tapahtuvia hyökkäyksiä vastaan. Tätä rannikkopuolustuksen tehtävää ei voida suorittaa ilman kiinteän rannikkotyöstön ja ilmailluomien rinnalla toimivaa laivastoa. Koska kuitenkin maan taloudellinen kantokyky on rajoitettu, on välttämätöntä, että laivastoa varten sen suuriin peruskustannuksiin nähden käytetään varoja vain sikäli kuin rannikkopuolustusta ei voida toteuttaa muilla, suhteellisesti

dä voitavansa onnellisen tuloksen saavuttamiseksi. Paitsi henkilökohtaisia keskusteluja julkaisi yhdistys jäsenlehtensä, joka erikoisesti oli toimitettu laivastokäsittelyä silmäläpitiäen ja joka lähetettiin kaikille edustajille. Harvalle propagandajulkaisulle on

eduskuntapiireissä omistettu sellaista huomiota kuin tälle vaatimattomalle julkaisullemme. Asian viime käsittelyssä nähtiin lehti sos.-demokraattisten, vieläpä kommunististenkin edustajien käsissä heidän noustessaan puhujakorokkeelle.”



Vielä keskeneräinen panssarilaiva; muun muassa Laivastoliitto olisi halunnut vielä kolmannen tällaisen tykistöaluksen.

Varmaa on, että Laivastoyhdistyksen toiminta sekä henkilökohtaisina yhteydenottoina että kirjoituksilla sanomalehdissä ja omissa jäsenlehdessä oli osaltaan merkitsevästi vaikuttamassa laivastolain hyväksymiseen.

Julkilausumat

Kuten kontra-amiraali *von Schoultzin* laivastolaista kertovasta kirjoituksesta käy ilmi, jäi laivastolain sisältö monen mielestä kovin vajavaksi. Niinpä Laivastoyhdistys/Laivastoliitto ja sen alueyhdistykset jatkoivat propagandatyötään laivaston jatkorakentamiseksi. Erityisesti saattoaluksia kuten hävittäjiä ja moottoritorpedoveneitä toivottiin saatavan lisää.

Vaikka laivastolain mukainen laivanrakennusohjelma ja siihen liittyneet muut hankinnat mukaan lukien koululaiva olivat 1930-luvun puoliväliin tultaessa jo toteutuneet tai juuri toteutumassa, oltiin laivastopiireissä yhä sitä mieltä, että laivaston kehittäminen oli jäänyt kesken. Eräänä tapana asian esilletuomisessa Laivastoliitto käytti julkilausumia; aloite tuli Tampereen seudulta:

*“Laivastoliitto päätti Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen esityksestä antaa julkilausuman uuden laivasto-ohjelman aikaansäämisen puolesta, erikoisesti painostaen hävittäjien rakentamisen välttämättömyyttä. Julkilausuma päätettiin saattaa lähetystön kautta puolustusministerille ja lähetystöön valittiin amiraali G. von Schoultz, ylisinööri Lauri Helenius ja laivanvarustaja Antti Wihuri.”*²

Julkilausumissa vedottiin muun muassa amiraali *von Schoultzin* ja “ammattimiesten” lausuntoihin. Lähtökohtana niissä oli hallituksen esitys vuodelta 1924; siihen vedoten esitettiin amiraali *von Schoultzin* tapaan panssariluvan, sukellusveneiden ja hävittäjien rakentamista.

Julkilausumat annettiin vuosina 1933, 1934, 1935, 1936 ja 1939 Laivastoliiton vuosikokousten yhteydessä.

Julkilausumien ajankohdat sopivat yhteen Merivoimien esikunnan laatimien suunnitelmien julkaisemiseen; myös sisältö oli samankaltainen. Vuonna 1934 Merivoimien esikun-

² Laivastolehti 5/33, sivu 146

LAIVASTOLEHTI

Aikakauslehti meripuolustus- ja merenkulkuharrastuksen herättämiseksi

SUOMEN LAIVASTOLIITON, MERIUPSEERIIHDISTYKSEN, SUOMEN PURJEHTIJALIITON, SUOMEN MOOTTORIVENE KLUBIN, KANOOTTILIITON JA "MERIKARHUT" YHDISTYKSEN ÄÄNENKANNATAJA

X vuosik.

Päätoimittaja Eino Huttunen. Kustantaja Oy. Laivastolehti

N:o 5

Suomen Laivastoliitto

on vuosikokouksessaan 28. 4. -55 osoittanut kansallemme allaolevan julkilausuman.

Kuten amiraali von Schoultz ja puolustuslaitoksemme käyttämät ulkomaalaisetkin asiantuntijat ovat moneen kertaan, myöskin julkisuudessa huomauttaneet, eivät nykyiset sotalaivamme muodosta mitään operatiivista kokonaisuutta, joka voisi edes yrittää tehtäönsä suorittamista. Siihen käytetyt varat ovat heidän yksinielisen mielipiteensä mukaan suureksi osaksi hukkaan heitetyt, ellei laivastoamme täydennetä ensi tilassa häviöillä ja uusilla sukellusveneillä. Myöskin kolmas panssarilaiva on toimintaa varten välttämätön. Samaa mieltä ovat myös olleet kaikki meripuolustamme harkinneet sekä koti- että ulkomaalaiset komiteat, m.m. puolustusrevisioidi.

Suomen Laivastoliitto on koko viimeaikaisen toimintansa keskittänyt tämän totuuden seloittämiseksi Suomen kansalle ja sen johtomiehille. Liitto ei suinkaan aja asiaansa yksipuolisesti, vaan on aina, kuten sen tähänastinen toimintakin osoittaa, painostanut koko puolustuslaitoksen kehittämisen välttämättömyyttä, sillä se ymmärtää, että puolustuslaitos on kiinteä elimistö, jonka kestävyys ja toimintakyky riippuvat sen heikoinnasta jäsenestä. Jos nykyistä suuntaa puolustuslaitoksessa edelleen jatketaan ja laivasto jätetään nykyiselleen, tulee se määräämään koko puolustuksemme kestävyyyden ja silloin voivat puolustusvoimiemme hypäksi uhratut varat joutua hukkaan heitetyiksi.

Suomen Laivastoliitto tahtoo, vuosikokouksensa kokoutuneena, jälleen huomauttaa, minkä vastuun johtavat viranomaiset ottavat kantaakseen, ellei laivastoa heti ryhdytä kehittämään toimintakykyisyyden vaati-
maan minimivahvuuteen.

Politiittinen tilanne maailmassa on nykyään siksi vakava, että asemanne Itämeren valtiona tekee toimintakykyisen laivaston meille vielä entistäkin välttämättömämmäksi.

ALLAN VIRANKO

Merenkulkuneuvos.
Laivastoliiton hallintoneuvoston
puheenjohtaja.

OSSIAN RIISLA

Konsuli.
Laivastoliiton johtokunnan
puheenjohtaja.

TAUNO LIUKSIALA

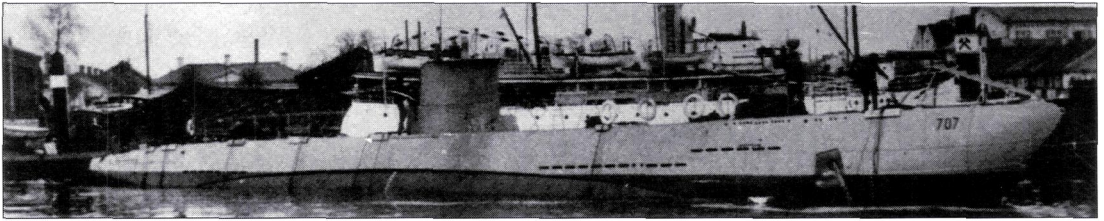
Insinööri.
Laivastoliiton vuosikokouksen
puheenjohtaja.

ta julkaisi pitkän aikavälin suunnitelman, johon sisältyi hävittäjiä ja sukellusveneitä; suunnitelmaa tarkennettiin v 1938 julkaistussa tarkennetussa ohjelmassa. Vuosina 1937-38 istunut Perushankintakomitea piti esitystä liian kalliina toteutettavaksi. Niinpä Merivoimien esikunta julkaisi vuonna 1939 taas tarkennetun suunnitelman, jossa esitettiin han-

kittavaksi lisää muun muassa saattajia ja moottoritorpedoveneitä.³ Laivastoliitto oli siis omalta osaltaan antamassa taustatukea merivoimien pyrkimyksille suorituskykyisemmän laivaston luomisessa.

Vuoden 1934 lausuman viimeinen kappale oli seuraavanlainen:

³ Suomen Laivaston rakentaminen..., sivu 104



Sukellusvene "Vesikko" vielä telakan numero 707 keulassaan.

*"Laivaston täydentämisessä on kiireellisintä ryhtyä 2 hävittäjän rakentamiseen ja sukellusveneiden lukumäärän lisäämiseen. Emälaivan hankkiminen sukellusveneille, jonka kiireellisyydestä ei liene eri mieltä, tulisi taloudellisesti edullisimmin ratkaistuksi jäänsärkijämme uusinnan yhteydessä."*⁴

Ei liene yhteensattuma, että saksalaisten Turkuun koeajojensa jälkeen jättämä sukellusvene "CV 707" otettiin Suomen laivaston harjoituskäyttöön vuonna 1935 ja lunastettiin vuonna 1936; se sai suomalaiseksi nimekseen "Vesikko". Eikä liene sattumaa sekään, että vuonna 1939 valmistui Helsingissä sukellusveneiden emälaivaksi rakennettu jäänsärkijä "Sisu".

Työ kauppalaivaston, satamien ja telakoiden kehittämiseksi

Laivastoyhdistyksen ensimmäisinä toimintavuosina näkyvimpänä yhdistyksen ajamana asiana oli sotalaivaston kehittäminen. Sen taustalla oli voimakkaana ajatus siitä, että suorituskykyinen laivasto oli välttämätön, jos haluttiin turvata maan kauppamerenkulku kriisitilanteissa.

Vuoden 1928 Laivastolehdestä⁵ merikapteeni Antti Wihuri kirjoittaa kauppameriliikenteen kehittymisestä. Kahta vuotta aiemmin oli silloinen kauppaministeri laadittanut tutkimuksen varustamoelinkeinoon kehittämisestä.

Kirjoituksesta käy ilmi, että nyt kaksi vuotta ajettu hanke epäonnistui:

"Siinä muodossa, minkä asia nyt valtiopäivillä sai, ei se ainakaan edistä kotimaista laivanvarustuselinkeino."

Kirjoituksensa lopussa Wihuri toteaa:

"Aivan viime aikoina tällä alalla harjoitettu innokas valistustyö, etusijassa Laivastoyhdistyksen toimesta, on herättänyt jonkinlaisia haparoivaa harrastusta, mutta ei ole vielä ehtinyt tehdä selväksi, miten asiaa käytännöllisesti on ajettava niin, että se hedelmiä kantaisi."

Suomen Laivastoliiton johdon laatimassa Laivastolehden kirjoituksessa vuoden 1935 joulukuulta luodaan katsaus liiton huolenpidon kohteena oleviin merenkäytön eri aloihin. Edellisen vuoden tapaan tavaravaihto on ollut vilkasta ja matkustajaliikenne entisestään suurentunut. Niin myös kauppalaivasto on edellisinä vuosina kasvanut valtavasti. Katsausvuonna kuitenkin kasvun todetaan pysähtyneen, mutta pääasiassa se on koskenut ulkolaisten omistamia "lippualuksia".

Huolena on ollut rahtihintojen "tavaton" alaisuus. Vuoden 1935 lopulla kuitenkin rahittaso alkoi nousta ja ennakoitiin siten laivanomistajille tyydyttävämpää tulosta.

Telakkateollisuuden todetaan toimineen lähinnä korjaustöiden varassa. Hietalahden telakka oli täydessä käytössä ja Turun suurtelak-

⁴ Laivastolehti 6/34, sivu 137

⁵ Laivastolehti 5/28, sivu 146

kan rakennustöiden kerrotaan etenevän suunnitelmien mukaisesti. Uudisrakenteista mainitaan F.Å.A:n "Orion", joka oli tähän asti suurin kotimaassa rakennettu kauppalaiva. Hietalahden telakka oli myös juuri saanut Helsingin kaupungin satamajäänsärkijän tilauksen. Kirjoituksessa esitetään toivomus, että kaikki valtion jäänsärkijät tulevaisuudessakin rakennettaisiin Suomessa - se toivomus on sitten myös toteutunut.

Vielä todetaan, että merenkulkuhallinnon alalla on tapahtunut merkittävää kehitystä; erikseen mainitaan Utön radiomajakka, joka oli maassamme laatuaan ensimmäinen.

Vaikka kauppamerenkulun ja telakkateollisuuden alalla asiat tuntuvat olevan hyvässä kunnossa, todetaan meripuolustuksen olevan edelleen murheellisella kannalla - laivaston kehittäminen näyttää toivottomalta.

"Emme voi kuitenkaan uskoa, että tällainen katsantokanta jää pysyväksi. Meidän maamme johtajat eivät voi ajan pitkään sulkea silmiään ja korviaan niiltä käsityksiltä, jotka muualla maailmassa johtavat sotalaivaston kehittämiseen ja voimistuttamiseen. ... Suotakoon itsekullekin voimia edelleen ja entistä menestyksellisemmin suorittaa herä-

tystyötä maamme merenkulun ja meripuolustuksen hyväksi."

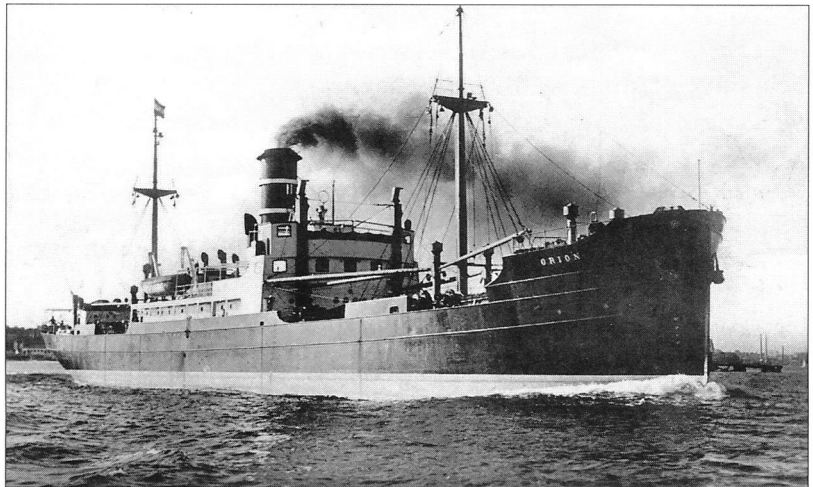
Kirjoitus kertoo lukijalle, että Laivastoliitto katsoi onnistuneensa kohtuullisesti siviilimerenkulun asioiden puolestapuhujana, mutta laivaston kehittämiseen liittyvä herätystyö oli vielä pahasti kesken.⁶

Alueelliset yhdistykset toivat voimakkaasti omassa propagandatyössään esille siviilimerenkulkuun liittyviä asioita. Kuten alueorganisaatioiden toiminnasta kertovassa luvussa mainitaan, Laatokan Laivastoyhdistys puhui ja kirjoitti Laatokan satamien ja väylien kunnon kohentamisesta ja ilmatorjunnan järjestämisestä, Vaasan ja Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistykset kauppalaivaston kotimaisuusasteen lisäämisestä ja jälkimmäinen myös ilmatorjunnan kehittämisestä taajaan asutuilla alueilla ja teollisuuskohteissa.

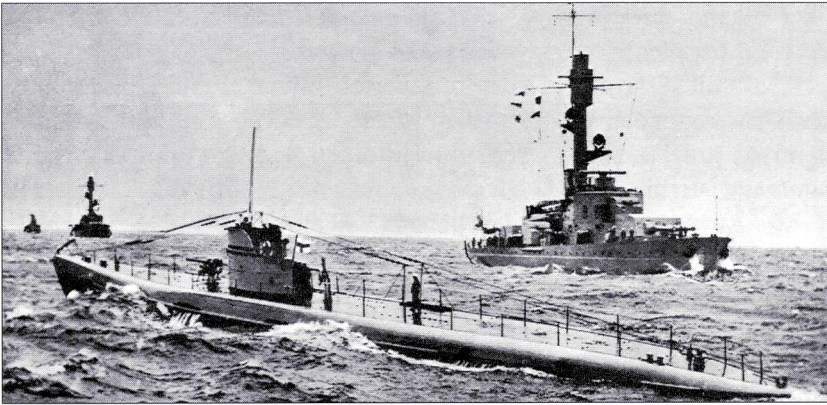
Laivastonäytökset ja vierailut rannikon satamissa

Laivastoliitto oli mukana valmistelemassa ja järjestämässä 1930-luvun lopulla rannikoilamme järjestettyjä laivastonäytöksiä. Suu-

Ensimmäinen Suomessa 1930-luvulla rakennetuista isoista uudisrakenteista oli ss "Orion".



⁶ Laivastolehti 12/1935, sivu 287



Laivastonäytöksissä olivat komeinta nähtävää panssarilaivat ja sukellusveneet.

rimpia olivat vuosina 1936 ja 1938 järjestetyt. Vuoden 1936 näytös liittyi Helsingissä pidettyihin matkailu- ja merenkulkumessuihin. Yleisö kuljetettiin merelle matkustaja-aluksilla, joilla mukana olleet meriupseerit selostivat katselijoille laivaston liikehtimistä ja laivastoasiaa yleensäkin. Yleisömenestys oli hyvä, vaikkakin merenkäynti häytti mukanaolijoiden keskittymistä tapahtumiin.⁷

Vuoden 1938 laivastonäytökseen osallistui käytännöllisesti katsoen koko Rannikkolaiivasto. Näytös järjestettiin 4.9.1938 Helsingin edustalla; yhteistyökumppanina järjestelyissä laivaston lisäksi oli Meriupseeriyhdistys. Kutsuvieraat olivat psl "Väinämöisellä", muuta yleisöä varten oli vuokrattu hl. "Suomi". Näytöksessä esitettiin kaikkea laivastotoimintaa kuten tykistöammuntoja, sukellusvene- ja moottoritorpedovenehyökkäyksiä, miinanlaskua ja syvyyspommien pudotusta. Näytöksessä oli mukana myös pommittajina toimineita lentokoneita.⁸

Vuonna 1927 oli Laivastoyhdistyksen edustajia mukana laivaston purjehdusohjelman mukaisilla harjoitusmatkoilla. Valistustilaisuuksia järjestettiin Suursaarella, Tytärsaarel-

la, Kotkassa, Haminassa, Viipurissa, Porvoossa ja Emäsalossa. Turun "mänövereillä" valmistui ensimmäinen kotimainen laivastoelokuva. Sen nimi oli "Meidän poikamme merellä" ja siinä kuvailtiin meripojan elämää sekä laivan kannella että maissa romanttiseen tyyliin. Filmin oli ohjannut *Erkki Karu*.⁹

*"Näiltä matkoilta on jäsenlistoissamme purjenuorissa kangistuneiden kalastajakourien piirtämiä jykeviä nimiä, oppineiden ja sirosti piirrettyjen nimien rinnalla, - naisjäseniä ..."*¹⁰

Jo useina vuosina toivottu laivaston alusten kesäharjoitusten ohjelmaan liittyvä "laivastovierailu" Pohjanlahden satamiin toteutui vuoden 1928 lopulla. Raumanmeren, Satakunnan, Vaasan ja Kokkolan Laivastoyhdistykset saivat myönteisen vastauksen Rannikkolaiivastolle esittämänsä kutsuun vierailusta "läntisten meriemme Raumanmeren ja Kainuunmeren tärkeimpiin merenkulkukeskuksiin Raumalle, Mäntyluotoon, Vaasaan ja Yksi-pihlajaan".

Vierailuun osallistui kolme Rannikkolaiivaston tykkivenettä. Kaikissa satamissa alukset ja niiden henkilökunta saivat poikkeuksellisen

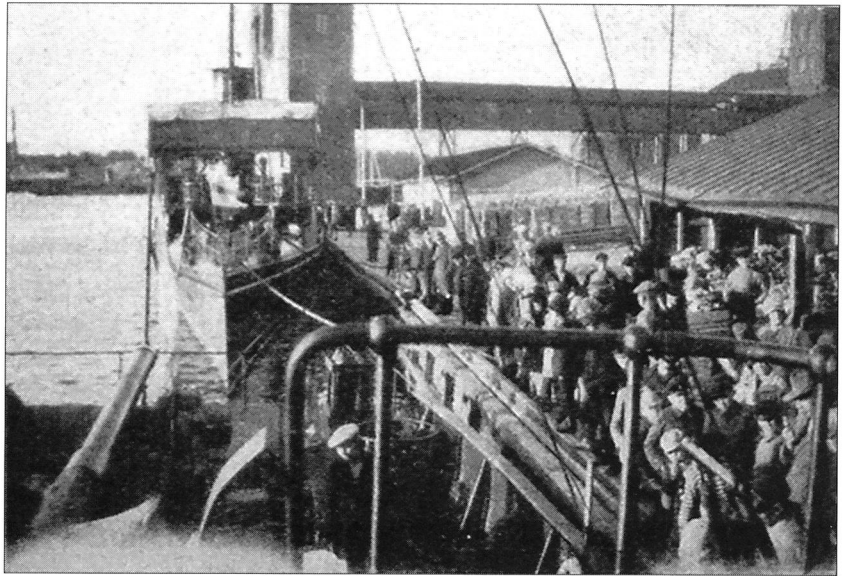
⁷ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 65

⁸ Suomen Laivasto 1918-68, osa I, sivu 200

⁹ Suomen Laivasto 1918-68, osa I sivu 202

¹⁰ Laivastolehti 9/27, sivu 269

Klas Horn -luokan tykkivene vierailulla Vaasan satamassa. Laiturilla näkyy runsaasti aluksia katsomaan tullutta yleisöä.



lämpimän vastaanoton. Aluksiin kävi tutustumassa tuhansia ihmisiä, jopa maaseudulta.¹¹

Alueellisista laivastonäytöksistä hyvänä esimerkkinä on Kotkassa 30.7.1939 järjestetty tapahtuma; toinen maailmansota alkoi kuu-kauden kuluttua.

“Sen valtava yleisömenestys osoitti, miten halukas Suomen kansa oli tutustumaan laivastoonsa ja sen toimintaan. Ja kuten kaupunginjohtaja R. Lindgren kutsuvieraiden puolesta lausui, kansamme oli suorastaan oikeutettu vaatimaan laivastomme puutteiden pikaista poistamista.”¹²

Laivaston vuosijuhlat

Vuodesta 1927 alkoi Laivastoyhdistys viettää Laivaston vuosipäivää yhdessä merivoimien ja Meriupseeriyhdistyksen kanssa. “Koska vuosijuhlaa vietetään kesällä, jolloin Meriup-

seeriyhdistyksen jäsenet ovat hajaantuneina laivoille, päätettiin juhlan yleinen järjestely jättää Laivastoyhdistyksen sekä maissa olevien Meriupseeriyhdistyksen johtokunnan jäsenten huoleksi.”

Jotta mahdollisimman monella olisi mahdollisuus osallistua juhlaan, järjesti Laivastoyhdistys erillisen laivavuoron Helsingistä Kotkaan. Muun ohjelman lisäksi esiteltiin laivaston eri aselajeja ja toimeenpantiin kilpasoutu. Yleisömenestys oli “ilahduttavan suuri”.

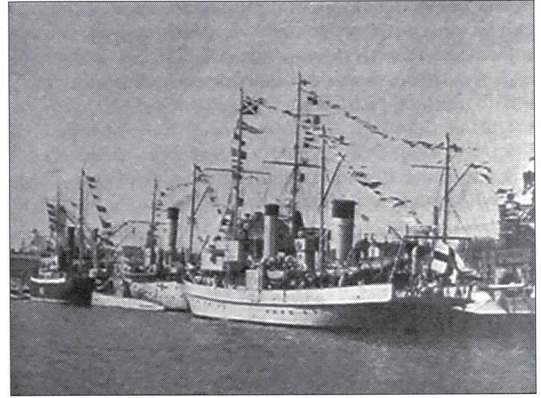
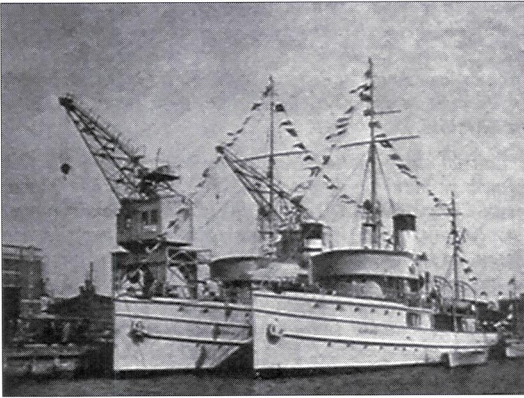
“Juhlia seurannut yhteinen illanvietto oli omiaan lähentämään meriupseeristoamme laivastoaatetta lähellä oleviin harrastuspiireihin.”¹³

Myös myöhempinä vuosina Laivastoyhdistys oli mukana järjestämässä laivastoaiheisia juhlia. Niinpä muun muassa vuonna 1929 Laivastoyhdistys ja Meriupseeriyhdistys suunnittelivat yhdessä järjestettävää laivastojuhlaa, joka oli tarkoitus toimeenpanna Suursaares-

¹¹ Laivastolehti 10/28, sivu 272

¹² Laivastolehti 5/40, sivu 61

¹³ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 129



Laivaston juhlaputettuja aluksia kesällä 1938 Helsingissä. Vasemmassa kuvassa tykkiveneet “Turunmaa” ja “Karjala”, oikeanpuoleisessa etualalla “Rautu”-luokan raivaaja.

sa; olihan laivaston aluksia itäisellä Suomenlahdella laivaston varsinaisen vuosijuhlan viettossa 9.7.1929. Ajankohdaksi päätettiin 7.7.1929; Kymenlaakson laivastoyhdistystä pyydettiin pitämään omat samoihin aikoihin suunnittelemansa juhlat 8.7.1929.

Suursaaren tapahtuman ohjelman puitteet oli sovittu jo edellisenä talvikautena ja keväällä. Rannikkolaivaston oli määrä antaa “tykistöammunnanäyte”, järjestää soutukilpailut ja pitää huoli musiikista; RL:n mukana olisi soitto-kunta. Muuta ohjelmaa olisi asiamies *Wirkkalan* puhe ja Laivastoyhdistyksen järjestämä iltotulitus sekä Laivastoyhdistyksen ja Meriupseeriyhdistyksen yhdessä järjestämät tanssiaiset. Tarkoituksena oli, että Laivaston Naisliitto järjestäisi “huviretken” tilaisuuteen Helsingistä.¹⁴ Suursaaren juhlien järjestämisessä oli Kymenlaakson Laivastoyhdistyksellä merkittävä osuus. Juhlat alkoivat Suurkylän Nuorisoseuran talolla ja ne päättyivät vasta klo 23.00. Mukana oli muun muassa tykkivene “Uusimaa”.

Kotkan naiskerhon työpanos oli merkittävä sekä Suursaaren että Kotkassa ja Ruotsinsalmessa järjestettyjen juhlien järjestelyissä.

Matka Suursaaren oli merihenkien; sekä meno- että paluumatkan naiset kulkivat hinaajan kannella ja kastuivat läpimäriksi. Siitä huolimatta he hoitivat vapaaehtoistyönsä juhlilla kiitettävällä tavalla.¹⁵

Suomen Laivastoliitto, Suomen Meripelastusseura ja Rannikkosotilaiden Huoltoyhdistys järjestivät yhdessä Reposaaren 4.10.1956 torpedovene “S-2” :n tuhoutumisen 30-vuotismuistojuhlan.

Tilaisuus alkoi kirkkojuhalla, jossa puhui entinen laivaston pappi, kenttäpiispa *Johannes Björklund* ja Reposaaren sekakuoro lauloi. Välittömästi kirkkojuhlan jälkeen oli ulkoilmatilaisuus, jossa puhujina olivat merivoimien komentaja, kontra-amiraali *Oiva Koivisto* ja maisteri *Kalervo Tamminen*, molemmat Laivastoliiton valtuuskunnan jäseniä. Tilaisuudessa oli kahden juhlaan osallistuneen sotalaivan miehistöistä muodostettu kunniaosasto ja Turun varuskuntasoihtokunta esiintyi.

Tapahtuma herätti tiedotusvälineissä laajaa mielenkiintoa.¹⁶

¹⁴ MY:n johtokunnan kokouksen pöytäkirja 27.5.1929

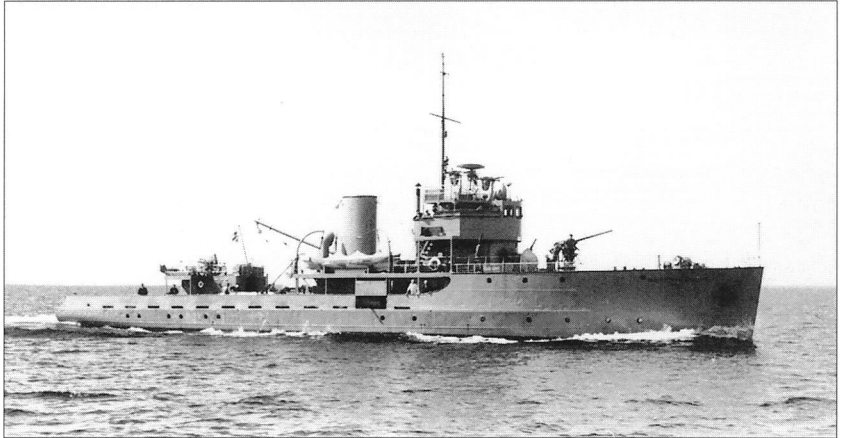
¹⁵ Laivastolehti 9-10/1929, sivut 283, 292 ja 293

¹⁶ Vuosikertomus v 1955

“Uusimaa” oli mukana muun muassa Suursaaren laivastujuhlassa v 1929. Kuvassa Uusimaa-luokan tykkivene.



Miinalaiva “Ruotsinsalmi” 1950-luvulla.



Seuraavana vuonna 7.7.1957 Laivastoliitto järjesti yhdessä Kymenlaakson museoseuran, Suomen Meripelastusseuran ja merivoimien kanssa Ruotsinsalmen juhlan. Puhujina juhlassa olivat pääjohtaja *Eero Rahola*, tohtori *G. Winterbäck* ja kapteeniluutnantti *Antonio Veltheim*.

Juhlaan osallistuivat merivoimista miinalaiva “Ruotsinsalmi”, raivaaja “Rymättylä” ja moottoritykkivene “Vasama 2”.¹⁷

Puhetilaisuudet ja muu julkinen esiintyminen

Asiamiehen tehtävää perustettaessa hänen tehtäviinsä sisällytettiin propagandatoiminta talvikautena kaupungeissa ja asutuskeskuksissa ja kesällä maaseudulla ja suojelekuntaleiripäivillä. Asiamiehet ja myöhemmin toimitusjohtajat ja toiminnanjohtajat toteuttivat tätä tehtäväaluettaan hyvinkin aktiivisesti.

¹⁷ Toimintakertomus v 1957

Paikkakunta ja ajankohta	Järjestäjä	Puhuja	Aihe
Kuopio 27.2.1939	Kuopion os	Liiton toim.johtaja Kaptl R Törrönen	Ahvenanmaa ja laivasto. Laivaston vahvistaminen meillä ja muualla.
Jyväskylä 5.3.1939	Jyväskylän os	Kom A. R. Raninen Ltn Martti Juutilainen, Liiton toim.johtaja.	
Turku 12.3.1939	Turunmaan Laivastoyhd.	Ins Tauno Liuksiala Kaptl K. A. Komi, Liiton toim.johtaja, Prof. P. O. von Törne.	
Lahti 19.3.1939	Lahden os	Liiton toim.johtaja Pääjoht. Osmo Toikka Kom A. R. Raninen	Laivastoaiheinen elokuva. Laivastokysymyksemme. Sodanaikaiset meriyhteytemme ja Laivaston tarpeellisuus taloudelliselta näkökannalta katsottuna. Itämeren laivastot.
Rauma 24.3.1939	Raumanmeren Laivastoyhd.	Ltn E. Ainamo Liiton toim.johtaja	Laivastomme tehtävät ja tarpeet. Eri maiden kuumeinen varustelutyö merellä ja oman laivastomme luomisen pysähtyminen puolitiehen.
Pori 25.3.1939	Satakunnan Laivastoyhd	Liiton toim.johtaja Ltn E. Ainamo Liiton toim.johtaja	Laivastoaiheinen elokuva. Suomen maanpuolustus ja meriyhteydet. Laivastokysymyksemme.
Kemi 27.3.1939	Kemin os	Liiton toim.johtaja Kaptl K. E. Pakkala	Laivastoasiamme. Meriyhteyksiemme merkitys.
Oulu 28.3.1939	Oulun yhd	Liiton toim.johtaja Kaptl K. E. Pakkala Prokuristi P. Leskelä	Laivastoaiheinen elokuvaesitys. Laivastomme vahvistamisen välttämättömyys. Sodanaikaisten meriyhteyksiemme turvaaminen. Laivastoliiton merkitys ja paikallisyhdistysten toiminta.

Salo
2.4.1939

Ltn U Juuramo
Liiton toim.johtaja.

Elokuvaesitys.

Viipuri
16.4.1939

Viipurin
Laivastoyhd

Liiton toim.johtaja
Tri Mauno J.
Kotilainen
Komkapt Oiva
Koivisto

Laivastoaiheinen elokuva.
Laivastokysymyksemme vaiheet.

Laivastomme monipuoliset tehtävät
elinehtojemme turvaajana.

Helsinki
11.5.1939

Laivastoliitto

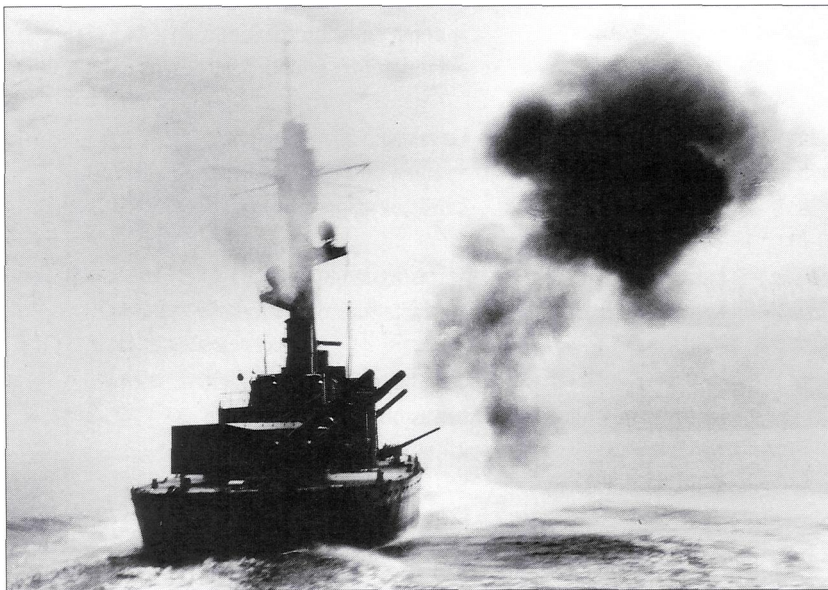
Liiton toim.johtaja
kapl A. I. Saukkonen

Ahvenanmaan puolustusasiaan
liittyvä laivastokysymys.
Kolmen esitetyn laivastofilmin selostaminen.

Liiton toimitusjohtaja oli mukana puhumassa kaikissa edelläluetelluissa esitelmätilaisuuksissa. Liiton toimitusjohtajana vuonna 1939 oli prokuristi, toimittaja *Matti E. Mäkelä*, joka jo 1930-luvulla oli myös tunnettu merikirjailija.

Helsingissä järjestetyn tilaisuuden osanottajina kerrotaan olleen muun muassa kaksi ministriä ja joukko kansanedustajia.¹⁹

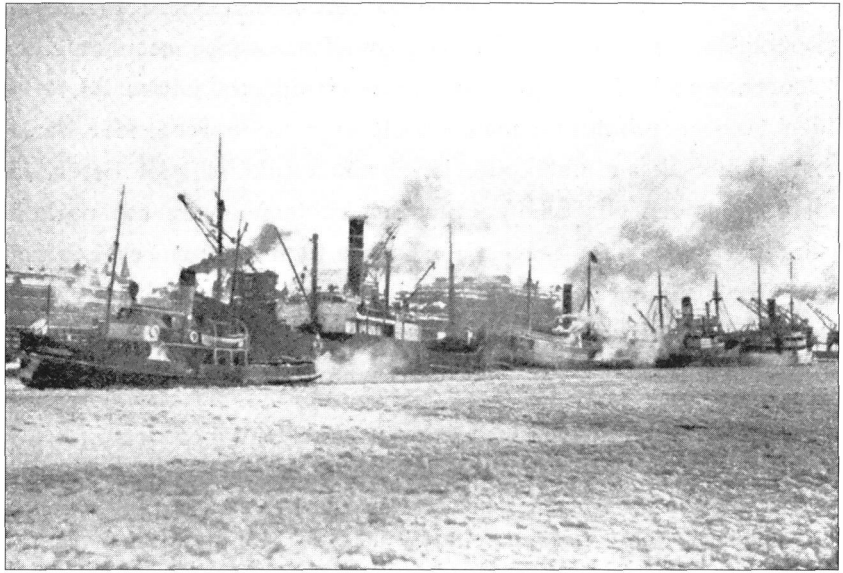
Talvisodan jälkeen Laivastoliitto oli mukana yhdessä Laivaston Aseveljien kanssa järjestä-



Panssarilaivat "Väinämöinen" ja "Ilmarinen" olivat päätätinä laivastoa esitelleissä filmeissä. Kuva psl "Väinämöisen" koeammunnoista 1930-luvun alussa.

¹⁹ Laivastolehti 5/40, sivu 60

Sodanjälkeisessä Suomessa merenkulku oli vilkasta. Valitettavasti kauppalaivojen keski-ikä oli kovin korkea, kuten Helsingin satamasta sodan jälkeen otettu kuva kertoo.²³



mässä asevelitapahtumia (katso luku “Yhteistoiminta”). Kesällä 1943 eivät Laivaston Aseveljet enää olleet mukana, kun jälleen järjestettiin kotirintamajuhlia, tällä kertaa Porissa, Lohjalla, Parikkalassa, Simpeleellä ja Uudessakaupungissa. Osallistujia oli yhteensä 2400. “Ohjelmansuorittajina ovat olleet Laivaston parhaat valistus- ja viihdytysvoimat ja puhujina ovat esiintyneet muunmuassa Laivastoliiton puheenjohtaja, pankinjohtaja *Osmo Toikka*.”²⁰

Suomen Laivastoliiton toimesta järjestettiin **kauppamerenkulun juhla** Salossa 6.3.1946 VPK:n talolla.

Yleisöä oli paikalla “kohtalaisen runsaasti”. Avauspuheen piti tohtori *E. Eklund-Äyhö*. Hän teki selkoa kauppalaivastomme merkittävästä osuudesta talouselämässämme ja päättyi puheensa lopuksi Laivastoliiton arvokkaaseen poikatyöhön. Toisena puhujana oli komentajakapteeni *Martti Juutilainen*, joka

“pakinoi” valtameripurjehduksesta. Tilaisuuden musiikista vastasivat *George de Godzinsky* ja *Georg Malmstén*. Esiintyjänä oli myös kaksi Salon Yhteiskoulun teiniä.

Puheiden aiheista ja esiintyjistä päätellen tilaisuus oli tarkoitettu nuorisolle tavoitteena liiton nuorisotyön virkistäminen Salon alueella.²¹

Laivastoliitto jatkoi 1950-luvulla tarkoituspriensä mukaisten esitelmätalaisuuksien järjestämistä. Aluksi liiton puheenjohtaja ja toiminnanjohtaja valaisivat “eri yhteyksissä kauppamerenkulumme ja laivanrakennuksemme ajankohtaisia kysymyksiä”.²²

Vuonna 1955 järjestettiin puhetilaisuus Helsingin Suomalaisessa Yhteiskoulussa helsinkiläisille teineille. Kapteeniluutnantti *Stig Wikberg* “teki mielenkiintoiseen tapaan selkoa moottoritorpedovenehyökkäyksestä Tyttärsaareen viime sodan aikana ja maist. Arjama (*Aarne Arjama*, liiton toiminnanjohtaja) puhui vesiteistä kulttuurin välittäjinä kohdist-

²⁰ Laivastolehti 9/43, sivu 172

²¹ Laivastolehti 3/46, sivu 24

²² Toimintakertomus v 1953

²³ Suomen Laivanvarustajain yhdistys, sivu 70

en päähuomion nykyajan tavaraliikenteeseen maailman merillä sekä Suomen asemaan tässä liikenteessä”.²³

Liitto alkoi myös välittää esitelmiä eri yhdistysten ja laitosten kokouksiin. Vuonna 1956 tarjouksia tehtiin noin 90, mutta tarjouksen käytti hyväkseen vain kaksi, Etelä-Pohjanmaan ja Lahden kauppakamarit.

Edellisten vuosien kokemusten perusteella tarjottiin esitelmiä nyt vain kauppakamareille. Vuoteen 1963 mennessä tarjousta käytti hyväkseen noin puolet Suomen kauppakamareista, minkä lisäksi eräät kauppakamarit järjestivät omasta aloitteestaan vastaavia esitelmätilaisuuksia ja meripäiviä.²⁴ Esitelmiä tarjottiin välitettäväksi myös vuoden 1963 jälkeen, mutta toimintakertomusten mukaan kauppakamarit eivät tunteneet asiaan enää mielenkiintoa.

Varojen keruu ja lahjoitukset

Varsinaisen yhdistystoiminnan edellyttämien varojen lisäksi Laivastoyhdistys/Laivastoliitto pyrki keräämään varoja myös lahjoitettavaksi yhdistyksen päämäärien mukaisiin kohteisiin. Siten muun muassa hankittiin kaupalaivojen ja sota-alusten henkilöstöille erilaista viihdytysvälineistöä kuten pelejä, kirjoja ja soittimia.

Ensimmäinen suurehko lahjoittaja oli helsinkiläinen Suomen Gummitehdas Oy 100.000,- vuonna 1926. Tuona yhdistyksen ensimmäisenä toimintavuonna lahjoittajia oli kaikkiaan 21, yhteissumma oli 167.839,03 mk. Lahjoittajat olivat lähinnä yhdistyksiä ja yksityishenkilöitä.²⁵

²³ Toimintakertomus v 1955

²⁴ Toimintakertomus v 1963

²⁵ Laivastolehti 4/27, sivu 133

²⁶ Laivastolehti 4-5/31, sivu 168

²⁷ Laivastolehti 9/27, sivu 269

²⁸ Laivastolehti 4/28, sivu 119

²⁹ Laivastolehti 1/29, sivu 5 ja 10/37, sivu 201

³⁰ Meriupseeriyhdistyksen vuosikertomus 1927-28

Puolustusministeriö tuki yhdistyksen toimintaa vuodesta 1926, jolloin sen kautta merkittiin tulleen lahjoituksena 12.538,32 mk. Vuonna 1930 yhdistys sai ”tänäkin vuonna” 25.000,- avustuksen valtioneuvoston käyttövaroista.²⁶

Vuonna 1927 perustettiin Laivastoyhdistyksessä niin kutsuttu **Suomen Laivaston Kultainen Kirja**. Se oli eräänlainen rahasto, johon kerättiin varoja laivastolle hankittavaa sota-alusta varten. Ilmeisesti rahaston alkuunpanijoita olivat naiset;

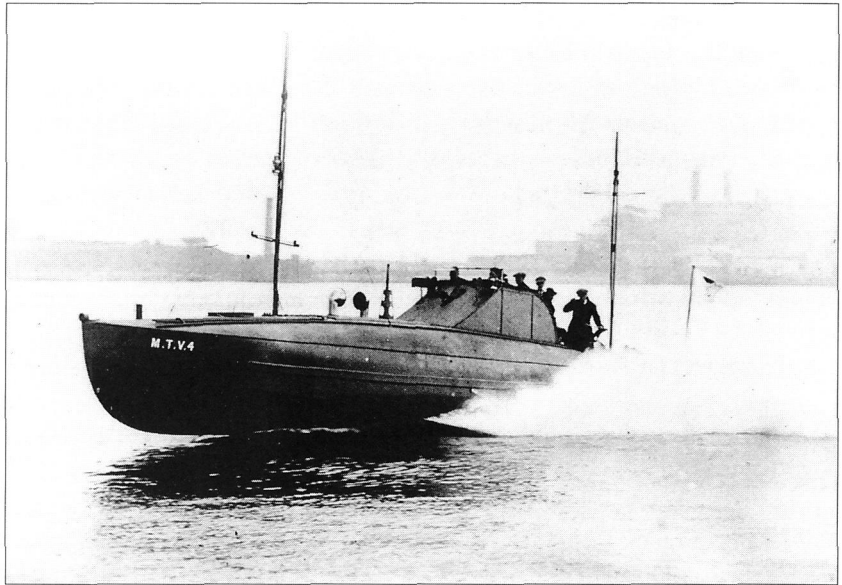
*”Suomen Laivaston Naisliitto on paljon vaativaan ohjelmaansa ottanut suurimpana ja kunniakkaimpana tehtävänänsä vapaaehtoisien laivanrakennusrahaston kartuttamisen keräyksellä M.T. veneitä varten.”*²⁷

Esimerkkinä lienee ollut Turussa keväällä 1920 valmistunut kolmimastoinen 16 tykin ja 50 miehen sotalaiva, lokertti ”Tumlaren”. Se rakennettiin Turun aatelittomien naisten keräämin varoin ja lahjoitettiin ”kuningas Kustaa III:n ja valtakunnan palvelukseen”.²⁸

Erityisesti Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys kertoi tavoitteenaan olevan lahjoitusten hankkimisen Kultaiseen Kirjaan.²⁹ Laivastolehdestä julkaistuista Laivastoliiton toimintakertomuksista ei mainintaa Kultaisesta Kirjasta löydy.

Vuosien 1927-28 aikana neuvottelivat Meriupseeriyhdistys ja Laivastoyhdistys jälkimmäisen aloittaman laivaston materiaalin kartuttamista tarkoittavan keräyksen muodoista.³⁰ Kokouksessa 28.3.1928 Laivastoyhdistyksen puheenjohtaja *Otto Engb. Jaatinen* mainitsi *”Laivaston Kultaisen Kirjan*, joka varmasti ei tulisi

Kultainen Kirja oli alkujaan tarkoitettu moottoritorpedoveneen ostamisrahan keräämiseen. Kuvassa suomalainen M.T.V.4 (myöh. "Syöksy", rakennettu Englannissa v. 1928) koeajossa Thamesilla (Akseli Ranisen kokoelmat).



tuottamaan pettymyksiä vaan kantaisi runsaita hedelmiä. Kirja oli suunniteltu siten, että jokainen suuremman summan lahjoittaja sai käyttää summan suuruudesta riippuvan sivupinnan nimikirjoitukseensa ja siten ikuistaa nimensä laivastomme luojana.”³¹

Meriupseeriyhdistyksen kokouksessa 6.2.1929 keskusteltiin ”L.Y:n kultaisesta kirjasta”. Sen todettiin saaneen varteenotettavan huomion erittäinkin Tampereella ja muuallakin liike- ja pankkipiireissä.

Kokouksessa oltiin vahvasti sitä mieltä, että Kultaiseen Kirjaan kertyneitä varoja ei tulisi käyttää Laivastoyhdistyksen suunnittelemaan kohteeseen vaan koululaivan hankkimiseen. Kokouksessa tehtiin päätös, että MY lähettää LY:lle kirjelmän,

*”jossa anotaan, että ellei eduskunta ensi syksynä myönnä varoja koululaivan hankintaan, niin hankitaan se kultaisen kirjan keräyksillä saaduilla varoilla.”*³²

Kun eduskunta lopulta kevätistuntokaudella

1930 hyväksyi neljän miljoonan markan määrärahan koululaivan hankkimiseen, ei Kultaisen Kirjan varoja siihen tarvittu.

Kultaiseen Kirjaan asetetut odotukset eivät kuitenkaan täyttyneet. ”Valitettavasti tämä kirja sittemmin tuotti pettymyksiä, sillä sen kantamat runsaat hedelmät siirtyivät valitettavasti väärinkäytösten kautta muihin yksityisluontoisempiin tarkoituksiin.”³²

Sotien aikana Laivastoliitto sai vastaanottaa lahjoituksia, jotka oli tarkoitettu merisotilaiden viihdyttämiseen. Niinpä talvisodan aikana Oy Nikolajeff Ab:n toimitusjohtaja, kapteeniluutnantti *Bj. Tötterman* lahjoitti 100.000,- ja 21 eri yritystä ja yksityistä yhteensä 17.100,-. Lisäksi tavaralahjoituksia saatiin lähes 20 muulta taholta.

Rannikkosotilaiden Huoltoyhdistys yhdessä Laivastoliiton kanssa kustansi reservin kersantti *A. Liuksialan* piirtämän 60.000 postikortin painamisen.³³

³¹ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 130

³² Meriupseeriyhdistyksen pöytäkirjat 1928-29

³³ Merisotilas 1 ja 37/1939-40

Laivastoliitto tuki myös tutkimustyötä. Vuonna 1944 Meriupseeriyhdistyksen viettäessä 20-vuotisjuhliaan Suomen Laivastoliitto ilmoitti varanneensa Meriupseeriyhdistyksen suorittamaa merisotatieteellistä tutkimustyötä varten 50.000,-.³⁴

Talvisodan aikana ilmestyi Helsingin laivastoaseman toimittamana "Merisotilas" -lehti, yhteensä 41 numeroa. Sen painatustyön kustansi Suomen Laivastoliitto.

Vuoden 1945 lopulla päätti Laivastoliiton hallitus ryhtyä hankkimaan kauppalaivastomme aluksille "skanssikirjastoja". Työn toteuttaminen annettiin paikallisyhdistysten tehtäväksi. Yhdistyksille lähetettiin piirustukset rakennettavista kirjakaapeista. Tehty selvitys kertoi, että laivoilla palvelevat miehet lukivat mieluiten kaunokirjallisuutta ja kohtalaisen paljon tietoteoksia; suhde oli 3:1. Salapoliisiromaanit ja muu ajanvietekirjallisuus oli vähemmän suosittua.

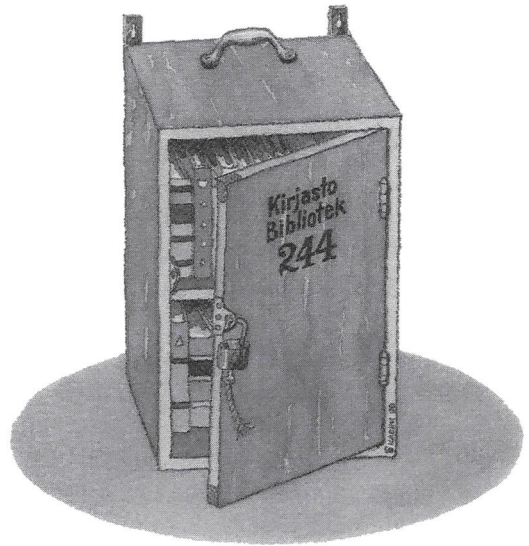
Liiton järjestämässä kahvitilaisuudessa 10.2.1946 oli neljän varustamon aluksille luovutettavissa Lahden paikallisosaston, Turunmaan ja Pohjois-Hämeen paikallisyhdistysten sekä Kymenlaakson Laivaston Naiskerhon hankkimat kirjastot.³⁵

Lehdistöpalvelu

1950-luvun alussa Laivastoliitto ryhtyi valistustyöhön kauppamerenkulun ja laivanrakennusteollisuuden hyväksi "Lehtipalvelulla". Lukuisille maaseudun sanomalehdille lähetettiin kerran viikossa maksuttomia uutisluontoisia "Laivastoliitto tiedoittaa" -monisteita.³⁶

Vuoden 1953 jälkeen palvelu muuttui maksulliseksi, vuonna 1956 jälleen ilmaiseksi. Lehdille lähetettiin yhä paitsi varsinaista uutisaineistoa myös lyhyen artikkelin luontoisia selvityksiä liiton toimintapiiriin kuuluvista kysymyksistä. Lehdet julkaisivat eräitä kirjoituksia jopa pääkirjoituksina tai muuten näyttävästi. Vuonna 1955 jakelu käsitti 17 suomenkielistä ja 5 ruotsinkielistä sanomalehteä,³⁷ vuonna 1960 yhteensä 67 sanomalehteä.³⁸

Uutisten välittäminen päättyi 1960-luvun puolivälissä, jonka jälkeen tiedotettiin vain liiton omista asioista; "Yleisistä liiton toimintaa koskevista uutisluontoisista asioista on annettu tiedot julkisuuteen joko Suomen Tietotoimiston välityksellä tai suoraan lehdistölle."³⁹



Laivastoliitto hankki kauppalaivoille vuodesta 1945 skanssikirjastoja.

³⁴ Laivastolehti 3/44, sivu 54

³⁵ Laivastolehti 2/46, sivu 20

³⁶ Toimintakertomus v 1953

³⁷ Toimintakertomus v 1955

³⁸ Toimintakertomus v 1960

³⁹ Toimintakertomus v 1967

3. PAIKALLISYHDISTYSTOIMINTA

Perustettu Suomen Laivastoyhdistys alkoi heti toimia koko valtakunnan alueella. Pääyhdistyksen, vuodesta 1931 Laivastoliiton jäsenenä olivat alueelliset yhdistykset.

Alueellisista yhdistyksistä aktiivisimpia oli Tampereen ympäristössä toiminut Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys.

Laivastoyhdistyksiä oli lopulta yhteensä 20. Sen lisäksi liittoon kuului Naisliitto ja eräitä muita yhdistyksiä ja kerhoja.

Laivastoyhdistysten työn jälkiä ovat muun muassa Poriin pystytetty "S-2":n tuhoutumisen muistopatsas ja Kotkassa oleva Ruotsinsalmen toisen meritaistelun muistomerkki.

Laivastolain perusteella rakennettujen uudisrakenteiden vesillelaskutilaisuuksissa toivat Naisliiton edustajat näyttävine univormuineen esille Laivastoliiton osuuden laivastolain syntymisessä.

Sotien jälkeisinä vuosina Laivastoliiton alueorganisaation toiminta vähitellen hiipui.

Alueorganisaatio

Laivastoyhdistyksen tavoitteena oli pyrkiä valtakunnalliseksi ja koko maan kattavaksi järjestöksi. Niinpä heti perustamisvaiheessa alettiin rakentaa alueorganisaatiota paikallisyhdistyksien muotoon. Ensimmäisiksi kohteiksi otettiin maan merenkulun johtavat alueet Viipuri, Turku ja Pori.

Ensimmäisenä alueellisena – maaseudun –

laivastoyhdistyksenä perustettiin Satakunnan Laivastoyhdistys 24.4.1926, samana päivänä kuin pääyhdistys.

“Sen perustaminen oli maakunnan elävä vastaus siihen murhenäytelmään, johon sen rannoilla Outoorin itäreimarin luona lokakuun 4. päivänä 1925 vain Pohjanlahden kuohut olivat todistajina. Siksi tulikin sen tehtäväksi aluksi kalliin muiston vaaliminen. Yhdistys ottikin aloitteen kansalliskeräyksen toimeenpanemiseksi S-2:n hautausmerkkiä varten.”¹

Laivastoyhdistyksen hallintoneuvoston henkilövalinnoissa eräänä määrävänä kriteerinä oli alueellinen edustus. Yhdistyksen ensimmäisen hallintoneuvoston jäsenten edustamia alueita tai paikkakuntia v 1926 olivat

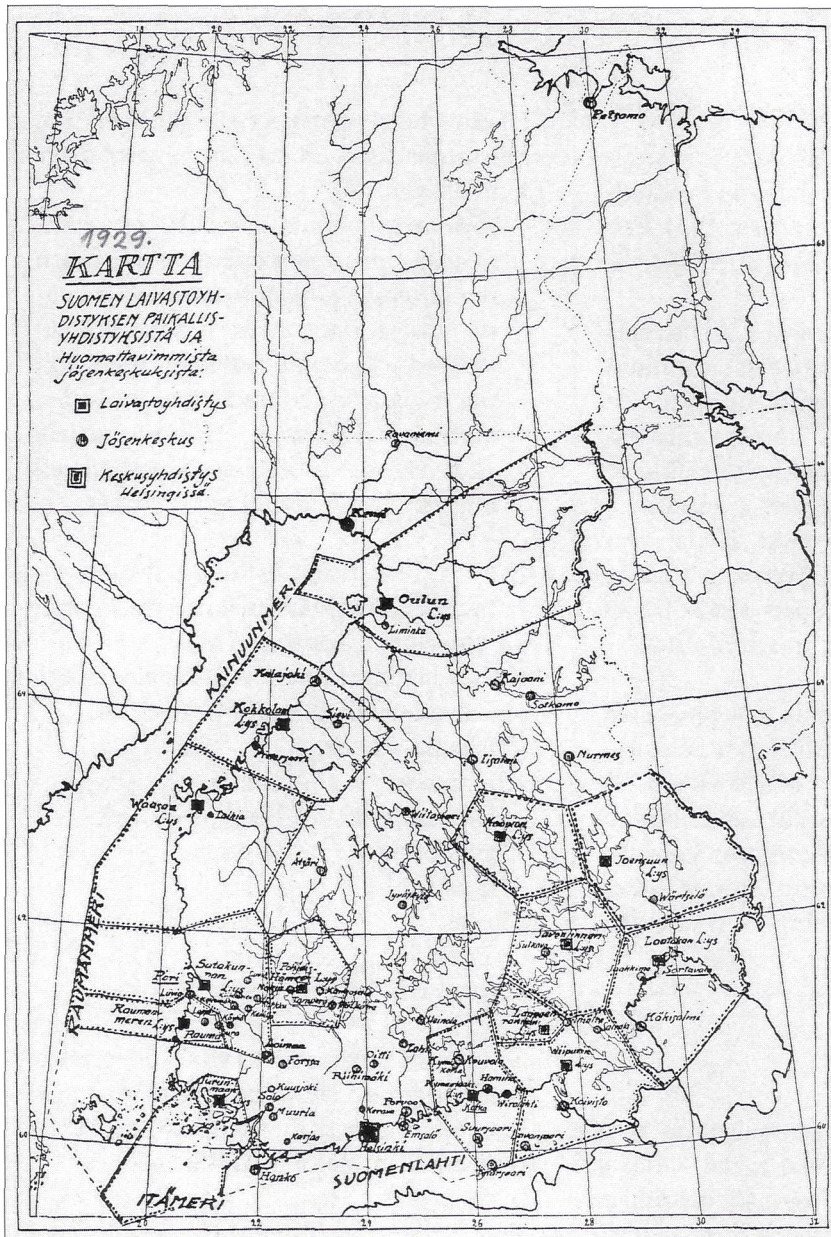
- Helsinki
- Tampere
- Hämeenlinna
- Savonlinna
- Hamina
- Kotka
- Viipuri
- Sortavala
- Turku
- Hanko
- Rauma
- Pori
- Vaasa
- Oulu
- Kemi.

Tavallisesti juuri näiden alueellisten edustajien ansiota oli alueellisten laivastoyhdistysten perustaminen; luonnollisestikin he olivat omien yhdistystensä johtotehtävissä.

Yhdistyksen ensimmäisinä vuosina jäsenmäärä nousi nopeasti. Vuonna 1928 runsaan vuoden kuluttua yhdistyksen perustamisesta jäsenmäärä oli yli 10000. Paikallisyhdistyksiä oli 13; Salon kauppalasta yli 10 % (Salon kauppalassa oli v 1930 1669 asukasta²) ja

¹ Laivastolehti 5/29, sivu 156

² Salon ja Uskelan historia



Emäsalon kalastajaväestöstä yli 15 % kuului Laivastoyhdistykseen.³

Vuonna 1931 Suomen Laivastoyhdistys muutti nimensä Suomen Laivastoliitoksi. Si-

ten "laivastoyhdistys" -nimi jäi selvästi vain alueorganisaation käyttöön.

Alueellisen organisaation toimintayksiköt olivatkin yleensä laivastoyhdistyksiä. Yhdistyksen alueella saattoi toimia paikallisosastoja tai

³ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 130

merikerhoja (laivastokerhoja). Yhdistyksen nimitys saattoi aikojen kuluessa muuttua. Niinpä esimerkiksi kesäkuussa 1929 perustettiin *Oulun Laivastoyhdistys*, josta myöhemmin käytettiin nimitystä *paikallisyhdistys* ja sen jälkeen *paikallisosasto*.

Salon alueella toimi vuonna 1930 laivastoyhdistys, jota myöhemmin kutsuttiin paikallisosastoksi. Ilmeisesti paikallisosaston toiminnan lakattua salolaisista valtakunnalliseen yhdistykseen kuuluneista käytettiin nimitystä "Laivastoliiton Salon jäsenet".

Vuonna 1936 mainitaan Laivastoliiton yhtenä ryhmänä "jäsenet, jotka eivät kuulu mihinkään paikallisyhdistykseen". Tällaisen ryhmän syntyminen oli seurauksena siitä, että tuolloin voimassa olleiden sääntöjen mukaan pääyhdistykseen ei voinut kuulua henkilöjäseniä; henkilöjäsenet tulivat sääntöihin vuonna 1940.

Laivastoyhdistysten perustamisesta kerrottiin lähes poikkeuksetta "Laivastolehdessä". Samalla valtakunnallisella foorumilla kerrottiin 1930- ja 1940-luvuilla useinkin niiden toiminnasta. Tultaessa 1950-luvulle ei laivastoyhdistyksistä enää ole montakaan mainintaa – niiden toiminta lakkasi vähitellen kokonaan.

Vuonna 1973 yritettiin nyt Meriliitoksi muutuneen liiton toimintaa jälleen aktivoida alueellisella tasolla. Tarkoituksena oli "laajentaa Meriliiton toimintaa perustamalla rekisteröimättömiä meriyhdistyksiä rannikkopaikkakunnille, ja mikäli mielenkiintoa ilmenee riittävästi, eräille satamapaikkakunnille sisävesistöillä".⁴

Suunnitelma ei kuitenkaan onnistunut, sillä

muistiossa vuodelta 1978 todetaan: "Henkilöjäsenten muodostamien meriyhdistysten perustamishankkeelle ei liene reaalisia edellytyksiä, koska paikkakuntaakohtaisille yhdistyksille ei ole osoitettavissa mielekkäitä tehtäviä eikä niiden jäsenille liioin siitä koituvia etuisuuksia."⁵

Luettelo alueellisista yhdistyksistä on [liitteenä 1](#).

Alueorganisaation toiminta

Kullakin paikallisyhdistyksellä oli toimintasuunnitelmissaan omaan toimialueeseensa liittyviä erityiskohteita. **Laatokan Laivastoyhdistys** kirjasi suunnitelmaansa seuraavaa:

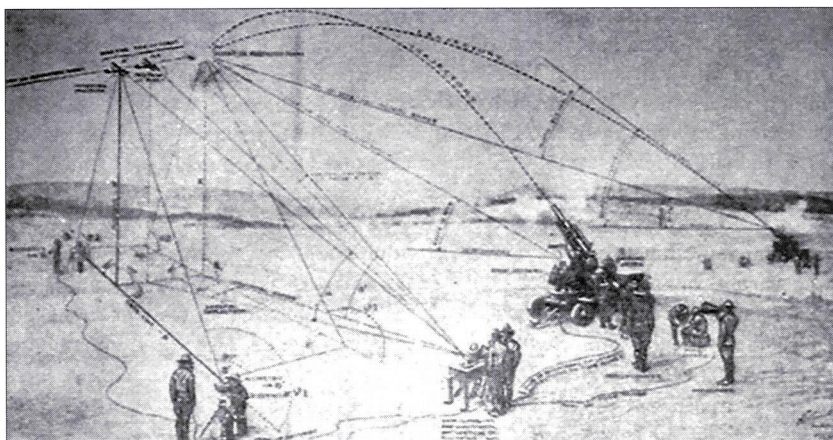
- Laatokan-Suomenlahden kanavahankkeen toteuttaminen,
- yhdistetyn jäänsärkijä-pelastuslaivan hankkiminen Laatokalle,
- Vuohensalmen hätäsataman ja Vossinoin kalastussataman aikaansaaminen,
- Saunaniemen hätäsataman lopulliseen ratkaisuun saattaminen,
- väylien parantaminen kuudella erikseen nimetyllä väyläosuudella,
- Mantsinsaaren laiturikysymyksen myönteinen ratkaisu,
- lauttaliikenteen järjestäminen Lunkulan ja Mantsinsaaren välille,
- Kaidan kannaksen kanavoiminen Uuksulla,
- ilmatorjunnan tehostaminen tehdas- ja taajaväkisillä alueilla.⁶

Vaasan Laivastoyhdistys painotti toimintansa alkuvaiheessa kauppalaivaston kotimaisuuden merkitystä ja sotalaivaston tärkeyttä sen suojaamisessa. Yhdistyksen johtokunnan

⁴ Meriliiton toimintasuunnitelma vuodelle 1974

⁵ Muistio Meriliiton toimintamahdollisuuksista lähivuosina, 14.4.1978

⁶ Laivastolehti 2/28, sivu 56



Ilmatorjunnan tehostaminen oli usean alueellisen laivastoyhdistyksen toivomuslistalla. Oheinen kuva ja siihen liittynyt artikkeli julkaistiin Laivastolehdessä v 1927.

toimittajajäsenten ansiosta ILKKA -sanomalehdessä oli 28.3.1928 pääkirjoitus, jossa oli luettavissa muun muassa

*“...niin pitäisi jokaiselle isänmaallisesti ajattelevalle kansalaiselle olla ilman muuta selvää, että meidän on ponnisteltava kaikki voimamme, saadaksemme toteutetuksi laivastorakennusohjelman koko laajuudessaan — Suomalaisella sisulla meidän on hellit-
tämättä rynnistettävä, otettava meriliikenne omiin käsiimme ja sitten suojattava myöskin kalliin isäimme maan taloudellista ja valtiollista riippumattomuutta.”*

Vaasassa Laivastoyhdistyksen toiminta ja “merenviljelyn alaan” liittyneiden asiain esilletuonti johti konkreettisesti Vaasan Merenkäyntäjät- nimisen purjehdusseuran perustamiseen v 1926. Seuran kommodoriksi valittiin Vaasan Laivastoyhdistyksen puheenjohtaja *Artturi Myntti*. Kirjoituksessaan Laivastolehdessä v 1929 hän pyrki innostamaan vaasalaisia purjehdusharrastuksen pariin ja samalla herättämään heissä aktiivisuutta “merenviljelyyn”:

“Sitä mukaa, kun entiset laivanrakentajamme Wolffit y.m. haudattiin, sitä mukaa haaksirikkoutuivat, lahoivat ja mätänivät uljaat parkkimme eikä uusia rakentajia syntynyt ... Vaasa oli laivanrakentajakaupun-

kina kuollut ... Samanaikaisesti, kuin kaupunkimme menetti merkityksensä omaa kauppalaivastoa omistavana kaupunkina, oli ilmeinen lamaannus huomattavissa muunkin merenviljelyn alalla.”

Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys oli yhdistyksistä aktiivisimpia. Sen toiminnan tavoitteisiin kirjattiin muun muassa

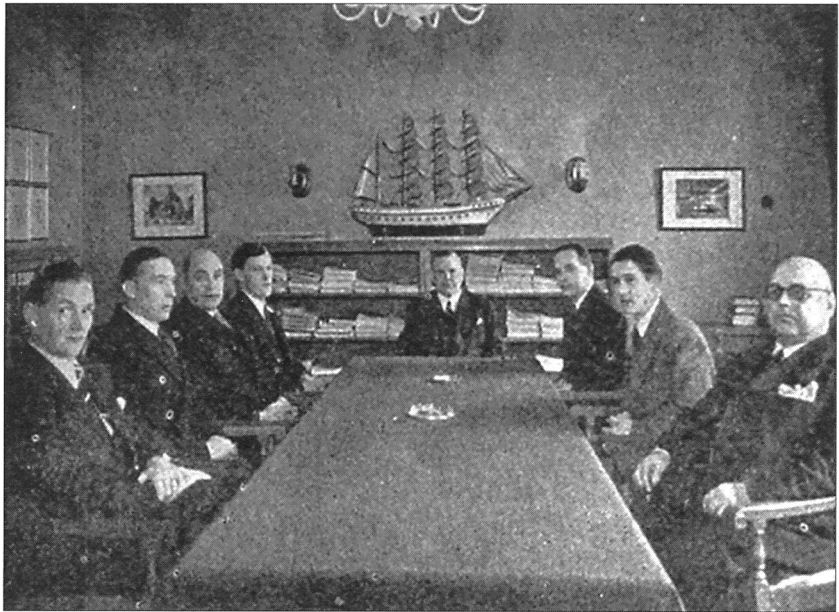
- pyrkimys puolustuskykyisen sotalaivaston luomiseen,
- teollisuuskeskusten ja taajaväkisten yhdyskuntien suojaaminen lentotorjunta-aseistuksella ilmasta käsin tapahtuvilta hyökkäyksiltä ja
- työskentely kilpailukykyisen kauppalaivaston aikaansaamiseksi.

Yhdistyksen 10-vuotiskertomuksesta käy ilmi, että Tampereen alueen teollisuuskeskusten ja väestön suojaaminen ilmahyökkäyksiltä oli erityisen huomion kohteena. Yhdistyksen toimesta järjestettiin useita neuvottelutilaisuuksia sotilasviranomaisten ja suojeluskunnan johtohenkilöiden kanssa.

Heti perustamisensa jälkeen vuoden 1927 joulukuussa yhdistys järjesti kolmipäiväiset laivastopäivät Tampereella; yleisömenestys oli “mitä suurin”.

⁷ Laivastolehti 11/29, sivu 310

Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen johtokunta kokouksessaan 1.11.47. Vasemmalta insinööri Suksdorff, tuomari Lähde, insinööri Riihimäki, teollisuusvirkamies Rautanen, vuorineuvos Nikander, ekonomi Väänänen ja johtaja Kaltio. Kuvasta puuttuu yhdistyksen varapuheenjohtaja maisteri O. Simelius.



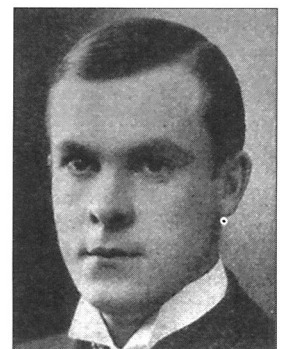
Tehtävänasettelun mukaisesti yhdistys keräsi varoja Suomen Laivaston Kultaiseen Kirjaan. Se lahjoitti varoja myös Tampereen suojeluskunnalle muun muassa valasveneen hankkimiseksi ja sotilaiden viihtyisyyden lisäämiseksi "Suomen Joutsenelle" ja panssarilaivoille. Yhdistyksen Naisjaosto keräsi huomattavat avustukset "Kuru"-laivan ja höyrylaiva "Louhen" haaksirikoissa kärsineiden omaisille.

Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys otti vahvasti kantaa 1930-luvun puolivälissä käytyyn suurtelakkakysymykseen Turun puolesta: " (yhdistys oli) sillä kannalla, että maan etu vaati allastelakkaa Turkuun ja että siis Turun kaupungin telakkaehdotus oli toteutettava. Asiaa ajettiin sanomalehdissä ja lähetettiin kauppa- ja teollisuusministeriölle, puolustusministeriölle ja kaikille muille laivastoyhdistyksille kirjelmiä, joissa kehoitettiin koko voimalla Turkuja kannattamaan. Myöskin koottiin huomattavien talous- ja teollisuusmiesten allekirjoituksia Turkuja puoltavan lausunnon alle."

Asia ratkesi sitten lopulta Turun hyväksi.

Suurimmillaan yhdistys oli 1930-luvun alussa, jolloin sillä oli noin 700 jäsentä.⁸ Vuonna 1942 yhdistys täytti 15 vuotta. Silloin oli insinööri Tauno Liuksiala toiminut 10 vuotta yhdistyksen sihteerinä:

*"Insinööri Liuksialan ansiota on suurelta osalta, että Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys on ollut Suomen Laivastoliiton alaosastoista jo kauan johtavassa asemassa."*⁹



Insinööri Tauno Liuksiala oli Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen vaikuttaja.

⁸ Laivastolehti 10/37, sivu 200-

⁹ Laivastolehti 5/42, sivu 113

Satakunnan Laivastoyhdistys teki syyskuussa 1926 aloitteen S-2:n muistomerkin pystyttämisestä. Pidettiin luonnollisena, että hanke on kaikkien suomalaisten asia ja siten varat tulisi hankkia valtakunnallisella keräyksellä. Maan hallituksen jäsenten kanssa käydyissä neuvotteluissa kävi ilmi, että valtiolta katsoi hankkeen rahoituksen kuuluvan valtiolle. Sen seurauksena Satakunnan Laivastoyhdistys lähetti Valtioneuvostolle anomuksen varojen myöntämisestä.¹⁰ Niinpä lopulta vuonna 1930 paljastettiin Reposaaressa yhteishaudalla *Wäinö Aaltosen* muovailema S-2:n uhrin muistopatsas.¹¹

Kymenlaakson Laivastoyhdistyksen toiminta-alue oli Ruotsinsalmen meritaistelujen tahtumapaikkojen äärellä. Siksi yhdistys piti yhtenä sille kuuluvana tehtävänä 9.7.1790 käydyin Ruotsinsalmen toisen meritaistelun muistopatsaan hankkimista. Muistomerkki-hanke käynnistyi jo v 1928, jolloin Ruotsin merivoimien korkeimpaan johtoon kuuluvat upseerit olivat esittäneet muistomerkin rakentamista Kotkaan; Tukholmassa sellainen jo silloin oli. Sen jälkeen voisivat Suomen ja Ruotsin laivastojen edustajat vuorovuosina tavata toistensa muistomerkeillä vuosijuhlapäivinä.

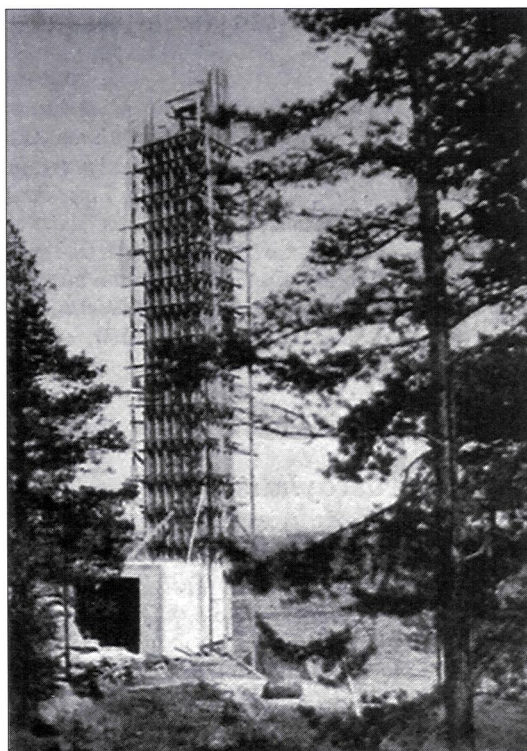
Muistomerkkihankkeen toteuttikin sitten Kymenlaakson Laivastoyhdistys ja sen naiskerho Kymenlaakson museoseuran tukemana. Rakentaminen aloitettiin v 1933 ja patsas paljastettiin Ruotsinsalmen taistelun 150-vuotispäivänä v.1940.¹²

Muiden alueellisten laivastoyhdistysten tavoin Kymenlaakson yhdistys pyrki kohottamaan suuren yleisön keskuudessa mielenkiintoa laivastokysymyksiä kohtaan. Vuoden 1938

tervehdyksessä vuosipäiväänsä viettävälle laivastolle käy kuitenkin ilmi, että siinä ei oltu ainakaan omasta mielestä onnistuttu:

“ Vaikka Kotka onkin maamme suurimpia merikaupunkeja ja samalla Kymenlaakson valtavan teollisuusseudun vienti- ja tuontisatama, täytynee mielenkiinto sotalaivastomme pyrkimyksiin suuren yleisön keskuudessa täällä leimata verrattain laimeaksi.”¹³

Laivastokerhot olivat kouluihin, lähinnä lukioihin perustettuja poikien tai tyttöjen kerhoja. Kerhojen ohjelmassa oli muun muassa pienoismallien rakentamista Laivastoliitosta saatujen ohjeiden ja mallien mukaisesti, lai-



Ruotsinsalmen taistelun muistomerkki valmistamassa v 1938.

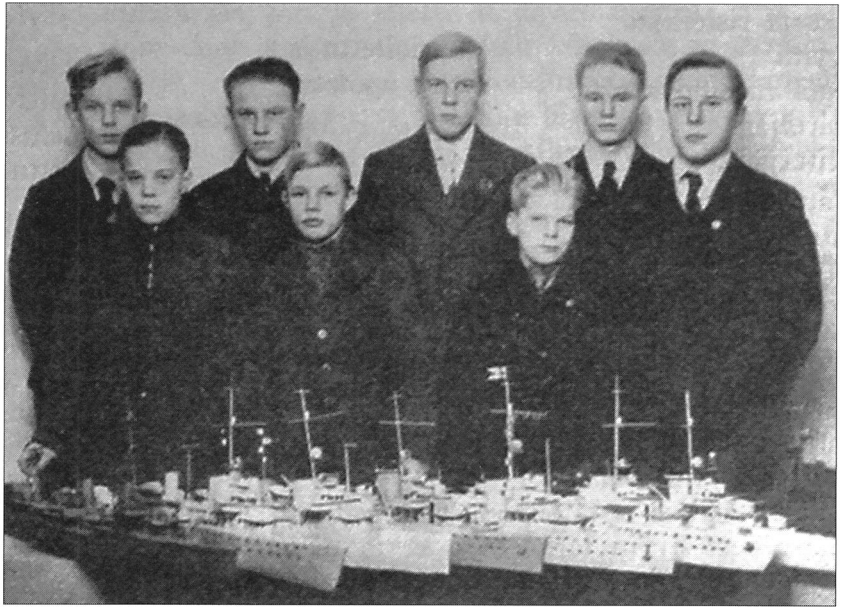
¹⁰ Laivastolehti 9-10/29

¹¹ Suomen Laivasto I, sivu 130

¹² Suomi Merellä 1988-89, sivu 35

¹³ Laivastolehti 6-7/38, sivu 151

Mikkelin laivastokerhon pojat pienoismalleineen. Vasemmalta Raimo Ylönen, Kai Rosenlöw, Leevi Röppänen, Pentti Rauta-aho, Olavi Nenonen, Viljo Vitikainen, Vilho Ohlsbom ja Paavo Huovinen.



vastoiheisia esitelmiä ja elokuvaesityksiä sekä retkiä telakoille ja laivaston tukikohtiin. Useat laivastokerhot perustettiin Laivastoliiton järjestämien oppikoululaisten (teinien) laivastopäiviin liittyvinä.

Mikkelin Laivastokerho kunnostautui v 1944 pienoismallien teossa. Rakennuskilpailun päätyttyä oli kilpailulautakunnan arvosteltavaksi tuotu kahdeksan hävittäjälaivan pienoismallia. Kaikki valmiiksi saadut mallit olivat yllättävän hyviä. Työtunteja niihin oli keskimäärin uhrattu 80-100.¹⁴

Suomen Laivaston Naisliitto

Vuonna 1927 alkoivat naiset toimia Laivastoyhdistyksessä miesten rinnalla ;

“–naisjäseniä, jotka muodostavat oman satalukuisen ryhmänsä valmiina auttamaan ja itseuhrautuvalla työllään palvelemaan merisotilaitamme sekä yhteistä asiaamme. Heidän omasta aloitteestaan on puhjennut

yhdistyksemme runkoon uusi, virkeä ja paljon lupaava vesa, jonka nimenä on “Suomen Laivaston Naisliitto”. Tämä on paljon vaativaan ohjelmaansa ottanut suurimpana ja kunniaakkaimpana tehtävänään vapaaehtoisien laivanrakennusrahaston kartuttamisen keräyksellä M. T. veneitä varten.”¹⁵

“Suomen Laivaston Naisliitto – Kvinnoförbundet för Finlands Flotta” syntyi siis vapaaehtoisen laivastokeräyksen innoittamana. Melko pian liitto laajensi toimintamuotojaan; merkittäviksi muodostuivat joka kuukausi toteutetut käynnit sotilassairaaloissa. Ohjelmana käynneillä oli musiikkia, laulua, “lausuntoa” ja puheita. Tuomisina oli kahvia ja hedelmiä.

Erilaisten juhlatilaisuuksien järjestelyt olivat usein Naisliiton vastuulla. Naiset valmistivat monena vuonna “joulun Laivastolle” ja muun muassa Nils Ehrenschöldin 200-vuotismuistojuhlien järjestelyt v 1928 hoiti suurelta osal-

¹⁴ Laivastolehti 1/45, sivu 8

¹⁵ Laivastolehti 9/27, sivu 269



Laivaston Naisliiton lähetystö, johon kuuluivat rouvat Olga Jaatinen ja Tyyne Villgren sekä neidit A. Somersaari ja B. Becker pyytämässä v 1931 Tasavallan Presidentin puolisoa (rouva Ellen Svinhufvud) liiton suojeleliseksi.

ta juuri Naisliitto.¹⁶ (kuva mitalista sivulla 81).

Naisliiton alueellinen organisaatio käsitti kerhoja, joita v 1928 oli Tampereella, Savonlinnassa, Raumalla, Salossa, Helsingissä ja Kuutasossa, vuodesta 1938 Kotkassa ja Haminassa. Viimeinen Laivastoliiton naiskerho toimi vuosina 1947–54 Satakunnassa (kts liite 1). Naisliitolla oli v 1928 jäseniä yhteensä 500.

Naisliiton ensimmäisenä puheenjohtajana vuoteen 1931 toimi *Maila* (oik *Maria*) *Mikkola*, suomalaisten paremmin kirjailijanimellä *Maila Talvio* tuntema. Hänen jälkeensä oli puheenjohtajana rouva *Olga Jaatinen*. Seuraavat otteet *Maila Talvion* kynästä vuodelta 1928 kertovat Naisliiton toiminnasta:

“Käynnit sairaiden sotilaiden luona muodostavat työkaudemme kirkkaimmat kohdat, siitä lienemme yksimieliset. Työmaata ei

meiltä puutu, jos vain tahdomme tehdä työtä. Työmme laatu määrää olemmeko tarpeelliset...

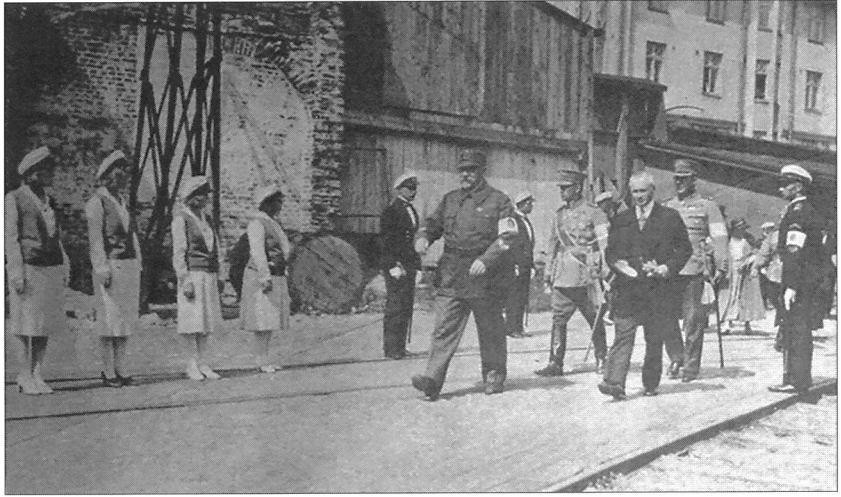
Meri on kutsunut esiin Suomen Laivastoyhdistyksen ja sen naisliiton, meri, joka ympäröi maataamme, suurella osalla muodostaen sen rajan, meri, jonka kohtalokas merkitys Suomelle vasta nyt aletaan tajuta. ...

Monelle on ehkä jäänyt epäselväksi, miksi hän täällä pitkissä kokouksissa istuu —. Mutta jos me kaikki teemme retken tuonne meren rannalle, meren kasvojen eteen, niin voi meri itse herkälle kuuntelijalle antaa vastauksen. Meren takana on vieras ranta ja täällä rannalla asuu vieraita ihmisiä, jotka ehkä haluavat omistaa meidän rantojamme ja noutaa itselleen, mitä täällä olemme saaneet työllämme kokoon. — Ei mikään aika eikä mikään sukupolvi tiedä hetkeä, jolloin tämä tapahtuu. Meren kasvojen edessä asetetaan meille jokaiselle kysymys, miten olemme varustetut tämän hetken varalta.”¹⁷

¹⁶ Laivastolehti 12/28, sivu 388

¹⁷ Laivastolehti 6/28, sivut 176-177

Laivastoliiton naiset kunniakujana presidentti P-E Svinhufvudin saapuessa psl "Ilmarisen" vesillelaskutilaisuuteen laivaston vuosipäivänä 9.7.1931.



Pula-aika kosketti voimakkaasti merimiesamatissa olevia. Kun ulkomailla vuosikausia purjehtineet merimiehet palasivat kotimaahansa oli tavallista, että he eivät olleet minäkään kunnan kirjoissa. Siten he eivät päässeet osallisiksi työttömille tarkoitettusta kunnallisesta tai valtion tuesta. Useilla ei ollut asuntoa, ruokaa tai vaatteita. Naisliitto anoi ja sai Valtioneuvostolta luvan yleisen keräyksen toimeenpanemiseksi työttömien merimiesten hyväksi. Niinpä esimerkiksi vuoden 1931 lo-

pulla saatiin kokoon huomattava rahasumma, joka vielä kasvoi lahjoituksin. Kertyneitä varoja alettiin jakaa työttömille merimiehille jo joulukuussa luovuttamalla heille ruokalippuja ja avustamalla heitä vaatteiden, kenkien, yösjan ja lääkkeiden hankinnassa. Useille voitiin kustantaa matka kotiseudulle tai sellaiselle paikkakunnalle, mistä he saattoivat löytää itselleen töitä.¹⁸

Uusien Laivastolain perusteella hankittujen

Naisliitto lahjoitti taisteluliput Laivastolain aluksille sekä joukkuelipun Laivastolle. Lipun naulaaminen tapahtui juhllisin menoin syksyllä v. 1932.



¹⁸ Laivastolehti 12/31, sivu 411

alusten juhlallisissa kastetilaisuuksissa Naisliiton naiset olivat näyttävästi mukana. Heidän osallistumisensa tilaisuuksiin kauniissa sinivalkoissa "virikapuvuissa" teki katsojiin suuren vaikutuksen.

Naisliitto luovutti jokaiselle uudelle sotalaivalle silkisen "taistelulipun". Se annettiin aluksen päällikölle ensimmäisen purjehduskauden alkaessa.

Naisliiton jäsenet toimivat myös ulkomaisten laivastovierailujen aikana vieraiden oppaina ja tulkkeina sekä järjestivät viihdytystilaisuuksia.

Sotavuosien aikana useat Naisliiton jäsenet toimivat muissa naisjärjestöissä muun muassa Rannikkosotilaiden Huoltoyhdistyksen riveissä sekä myös laivaston henkilökunnan tehtävissä. Naisliiton tehtäväkenttään kuuluneet toimet siirtyivät muille sodan ajan tehtäviin paremmin soveltuville naisjärjestöille. Sotien jälkeen ei Laivaston Naisliittoa enää valtakunnallisena organisaationa herätetty henkiin.¹⁹ Kuitenkin vielä vuosina 1947-54 oli Satakunnan Laivastoyhdistyksen naiskerho merkitsevällä tavalla mukana järjestämässä Laivastoliiton johtamia meripoikaleirejä Porin alueella.²⁰

¹⁹ Suomen Laivasto 1918-68, liite 14

²⁰ Praaki 1997, sivut 4-11

4. NUORISOTOIMINTA

Sotien jälkeen pyrittiin saamaan liiton toimintaan mukaan erityisesti nuorisoa. Toimintamuotoina olivat laivastopäivät, joiden ohjelmassa oli tavallisesti tutustuminen laivaston aluksiin sekä meripoi-kaleirit ja sen johdannaisena nuorisopurjehdukset. Erityisenä harrastusmuotona tuotiin pojille laivojen pienoismal-lien rakentaminen.

Nuorisopurjehdustoiminta kasvoi vähitellen niin laajaksi ja niin suurina pää-omia vaativaksi, että Laivastoliitolla ei enää ollut sellaiseen mahdollisuuksia. Sen sijaan laivojen pienoismallien kerääminen näyttelyihin tuli toimintamallik-si, joka yhä vielä on nyt jo suurempien-kin poikien kiinnostuksen kohteena.

Laivastopäivät

Vuonna 1943 Laivastoliitto alkoi järjestää koulujen lukiolaisille laivastopäiviä. Ensimmäiset kaksi tapahtumaa toteutettiin Helsingissä.

Ohjelmassa oli muun muassa tutustuminen panssarilaivaan, tykkiveneisiin, moottoritorpedoveneisiin, miinanlaskijaan ja VM-veneisiin. Kuusi arvalla valittua poikaa pääsi jopa mukaan sukellusvenetkelle.¹

Laivastopäivät järjestettiin, ensimmäisiä Helsingissä järjestettyjä lukuun ottamatta, usein jonkun oppikoulun tiloissa. Järjestelyistä vastasi liiton toiminnanjohtaja. Apunaan hänellä oli joko liiton alueorganisaatioon kuuluvia paikkakuntalaisia tai koulun lukiolaisia, usein merikerhon poikia.

Porissa järjestetyistä päivistä Laivastolehti kirjoitti seuraavaa:



Laivastopäiviin vuonna 1943 osallistuneet sotilaallisessa rivistössä Suomenlinnassa Merisotakoulun pi-halla.

¹ Tapahtumasta lisää Ilkka Toikan kirjoituksessa, liite 10

Päivien tarkoituksena oli tutustuttaa Porin ja sen lähiympäristön teinejä kaikkeen merenkäyttöön ja merenviljelyyn liittyvään. Niinpä päivillä tehtiin selkoa kauppalaivastostamme ja sen merkityksestä, merikortista, veden syvyyden mittaamisesta, laivan paikan määräystavoista, laivan nopeuden mittaamismenetelmistä, erilaisista sotalaivamalleista j.n.e. Päivien ohjelmaan liittyi myöskin elokuvaesitys merisodasta sekä pienoismallirakennuskilpailun julistaminen pojille sekä meriaiheisten sohvatyynyjen ompelukilpailu tytöille.

Paikalliset järjestelytoimenpiteet Porissa oli suorittanut Porin Yhteislyseon Merikerho.²

Laivastopäivillä annettiin siis myös usein

opastus pienoismallien rakentamiseen; mallien tekemiseen annettiin aikaa useita kuuksia ja parhaat työt palkittiin.

Vuonna 1944 Mikkelissä järjestetyt päivät oli alkujaan suunniteltu toimeenpantavaksi Hel싱issä, mutta taistelutoiminnan kiihdyttyä rintamalla päivät päätettiin järjestää turvallisemmalla alueella.

Mikkelin päiville osallistuneet yhteensä 60 poikaa olivat kotoisin lähinnä Mikkelin ympäristöstä.

Laivastoliiton järjestämällä laivastopäivillä oli mukana yhteensä noin 400 koulujen lukio-laista. Johtajana kaikilla leireillä oli Martti Juutilainen. Laivastopäiviä järjestettiin seuraavasti:

<u>N:o</u>	<u>Paikka</u>	<u>Aika</u>	<u>Osanottajia</u>
1.	Helsinki	25.-26.4.43	96
2.	Helsinki	21.11.43	46
3.	Mikkeli	24.-27.8.44	33
4.	Mikkeli	6.-8.10.44	27
5.	Pori	6.-9.1.45	39 (Mukana myös tyttöjä)
6.	Jyväskylä	3.-4.3.45	42
7.	Tampere	24.-25.3.45	20
8.	Vaasa	29.-30.9.45	30
9.	Turku	6.-7.1.46	30
10.	Kotka	28.-29.9.46	n.30 ³

Pienoismallilaivojen rakentaminen

Laivastoliiton järjestämällä koulujen ylimpien luokkien oppilaille tarkoitetuilla laivastopäivillä annettiin opastusta ja piirustukset pienoismallien rakentamiseksi. Heinäkuun 9. päivä 1944 järjestetyssä pienoismallikatsel-

muksessa alusten parhaita olivat suomalaisen teräsfregatti "Glenard" in sekä saksalaisten torpedoveneen ja "George Thiele" -luokan hävittäjän pienoismallit.⁴

Mikkelin laivastokerhon rakennuskilpailun tuloksesta kerrottiin jo aiemmin. Valmistuneet kahdeksan alusta oli kaikki rakennettu

² Laivastolehti 2/45, sivu 26

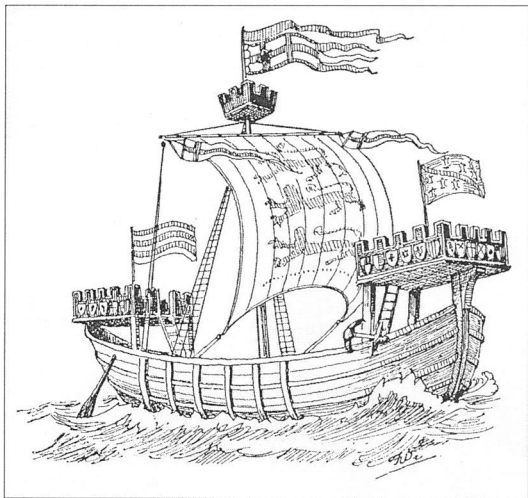
³ Laivastolehdet 1943-46

⁴ Laivastolehti 7-8/44, sivu 148

Laivastoliiton antamien piirustusten mukaan; mallina oli muutamaa vuotta ennen sotia valmistunut saksalainen hävittäjä "Z 44". Kaikki mallit olivat puurunkoisia. Maaleja ja liimausaineita oli saatu Helsingistä. Työtunteja kului keskimäärin 100 mallia kohti. Parhaana palkittiin Mikkelin Laivastokerhon puheenjohtajan, koululainen *Leevi Röppäsen* työ. Aluksessa oli vanhasta auton tuulilasinyppyhkijän moottorista tehty kone, jolla hävittäjä saavutti 2,5 solmun nopeuden. Kaikki kilpailumallien rakentajat palkittiin.⁵ Röppänen toimi myöhemmin Lappenrannan satamakaapteenina.

Seuraavat kilpailut julistettiin alkuvuodesta 1945; töiden tuli olla valmiina syyskuun puolivälissä.

Kymmenkunta Tampereen merikerholaista rakensi kesän aikana oman valintansa mukaan joko sotalaivan, kauppalaivan, purjelai-



"Neufi" oli eräs Laivastolehdessä olleen kirjoitussarjan historiallisista alustyypeistä.

⁵ Laivastolehti 1/45, sivu 8

⁶ Laivastolehti 10/45, sivu 147

⁷ Laivastolehti 10/46, sivu 95

⁸ Laivastolehti 6/47, sivu 67

⁹ Suomen Merimuseon ilmoitus 16.1.2001

van tai purjevereen pienoismallin. Parhaana palkittiin *Pentti Helpiön* rakentama "Hai" -veneen malli, toisena *Pentti Palon* rakentama "N" -veneen (tamperelainen nuorisovene-luokka) malli. Pentti Helpiö toimi myöhemmin v 1981-94 Meriliiton valtuuskunnan ja liittoneuvoston jäsenenä.

Jyväskylän Merikerhon pojat toivat palkintolautakunnalle kolme valmiiksi tehtyä hävittäjän mallia, jotka kaikki palkittiin. Ensimmäisen palkinnon sai *Ilpo Nevalaisen* hävittäjä "V-47".⁶ Suurin osa arvosteltaviksi tuoduista malleista oli vielä keskeneräisiä. Ilmeisesti useimmat niistä kuitenkin aika piankin valmistuivat, sillä jo lokakuussa 1946 Laivastoliitto saattoi Porissa järjestetyssä merijuhlissa esitellä 15 laivamallia, "joista suurin osa on merikerholaisten omaa työtä".⁷

Ilmeisesti myös samoja laivoja oli esillä Mikkelin v 1947 *Mikkelin Merikerhon* järjestämässä pienoislavamallinäyttelyssä. Saman tapahtuman yhteydessä lahjoitettiin vaasalaisen *Uno Inkiläisen* rakentama "Suomen Joutsenen" pienoismalli Mikkelin kaupunginjohtajalle "säilytettäväksi siksi, kunnes Suomen Merimuseo avaa ovensa, jonne malli on lopullisesti tarkoitettu sijoitettavaksi".⁸ Luovutusta ei ole ilmeisesti koskaan tapahtunut, sillä Suomen Merimuseossa nyt oleva Suomen Joutsenen pienoismalli on ilmeisestikin ammattilaisen tekemä.⁹

Myös Laivastolehti antoi apuaan pienoismallien rakentamisessa julkaisemalla piirustuksia ja ohjeita. Lehti alkoi vuonna 1947 julkaista kirjoitussarjaa historiallisista laivatyypeistä. Ensimmäisenä esittelyssä oli muun muassa Englannissa 1400-luvulla käytössä ollut "neufi" eli "niuwe".

“Alustyyppi on syntynyt ensimmäiseksi taitelulaivaksi viikinkien kevyitä snekkoja vastaan. Sen syntymäpaikaksi on voitu määrittellä Reinin ja Maasin suun seudut. Se on kehittynyt Reinin jokiproomusta ja Reinin-suun merialuksesta, holkista, jota on korotettu keulaan ja perään rakennetuilla kastelleilla. — Parras on maalattu kirkkaan punaiseksi samoin kastellien sivukannattajat ja kastellien pohja altapäin. — Purje on vaaleankellertävää hammppukangasta ja sen vaaleakunaleijonat ovat keltaisia.”¹⁰

Lokakuun numerossa v 1951 lehden sivuilla neuvottiin muun muassa yksityiskohtaisesti erään purjelaivamallin kokoaminen:

“Kun mastot ja puomit ovat paikoillaan, voidaan aloittaa rikaus. Köysinä voidaan käyt-

tää ohutta kalastajalankaa ja niiden sijainti näkyy selvästi mallissa. Purjeet valmistetaan vahvasta pergamenttipaperista ja kiinnitetään raakapuihin ennen niiden asettamista paikoilleen mastoihin.”

Ohjeesta käy ilmi, että keskimaston korkeus kannesta oli 32 cm ja keula- ja perämastojen 18 cm.¹¹

Vuonna 1956 Laivastoliitto oli hankkinut yhdessä Poikien Keskuksen kanssa ja myynyt 222 sukellusveneen rakentamiseen tarvittavaa rakennussarjaa ja 5 valmista venettä.¹² Rakennussarja oli puuta, vene oli 60 cm pitkä ja melko helppo koota mukana olleiden ohjeiden mukaan; vain runkoa oli tarpeen jonkin verran viimeistellä.¹³ Niinpä seuraavana vuonna saattoivat Laivastoliitto ja Poikien



Laivastoliiton ja Poikien Keskuksen yhteistyönä toteutetun sukellusveneen pienoismallikilpailun osanottajat.

¹⁰ Laivastolehti 4/47, sivu 44

¹¹ Laivastolehti 5/51, sivu 110

¹² Toimintakertomus v 1956

¹³ Navigator 6/56, sivu 123

Pirskerin toisen leirin
v 1948 isot pojat.



Keskus toimeenpanna Helsingin uimastadionilla yhteiset sukellusveneiden pienoismallin rakennus- ja sukelluttamiskilpailut. Tapahtumasta Laivastolehdessä julkaistuun yhteiskuvaan saatiin kymmenen poikaa veneineen. Veneiden voimanlähteenä oli kuminauha. Paras vene sukelsi 28 metriä ja se oli pinnan alla 42 sekuntia. Ilmeisesti kilpailuun ei osallistunut Laivastoliiton merikerholaisia, ainakaan heitä ei yltänyt palkintosijoille.¹⁴

Vuonna 1958 saatiin myyntiin rannikkosäiliölaivan malli. Sen rakennussarjaa myytiin vuonna 1959 vielä yhteensä 90 kpl. Vuoden 1960 jälkeen kiinnostus mallien rakentamiseen väheni ja Laivastoliitto lopetti pienoismallisarjojen ja niiden piirustusten teettämisen ja välittämisen.¹⁷

Meripoikaleirit

Ensimmäinen meripoikaleiri suunniteltiin toimeenpantavaksi vuoden 1941 kesällä Naantalissa.

Suunnitellun leirin ohjelma käy ilmi seuraavas-

ta Laivastolehdessä julkaistusta leirikutsusta:

“Järjestettävien päivien tarkoituksena on tutustuttaa Suomen oppikoulupoikia maamme sotalaivastoon, elämään merellä ja laivastossa, opettaa pojille soutua, purjehdusta, uintia, hengenpelastusuintia, tekohengityksen antamista, kiväärin käsittelyä ja ampumista. Voimistelu ja urheilu kuuluvat myöskin päivien ohjelmaan. Samoin selostetaan pojille lyhyesti isänmaan rannikolla käytyjen meritaisteluitten kulkua.”¹⁵

Ohjelmaan oli suunniteltu myös heittoliinan ja käsikranaatin tarkkuusheittoa ja köydenve-toa.

Leirille hyväksyttiin kaikkiaan 105 poikaa. Alkanut jatkosota esti kuitenkin leirin toteuttamisen. Jokaiselle hyväksytylle pojalle lähetettiin “lohdutukseksi” Laivastolehden vuoden 1941 numerot 5-12 ilmaiseksi kotiin.

Ensimmäinen edellä kerrotun suunnitelman mukainen meripoikaleiri voitiin pitää kuitenkin vasta vuonna 1947.

Leireille osallistuneiden poikien ikä oli 10-17 vuotta. Ensimmäisellä leirillä Luvian Pirskere-

¹⁴ Navigator 6/57, sivu 183

¹⁵ Laivastolehti 4/41, sivu 87

¹⁶ Leiristä lisää Ilkka Toikan kirjoituksessa, liite 10

¹⁷ Toimintakertomus v1960

rissä mukana oli lähinnä Satakunnan Laivastoyhdistyksen merikerhon poikia, mutta mukana oli myös poikia Helsingistä, Joensuusta, Mikkelistä ja Tampereelta.¹⁶

Olosuhteet leirin järjestelyille Pirskerin saarella olivat erinomaiset. Noin 50 hehtaarin kokoisella saarella ja sen rannoilla oli vaivatonta järjestää kaikkia leirin ohjelmaan kuuluvia toimintoja. Leirialueen satama laituri-

neen oli suojainen ja soveltui hyvin muun muassa soutu- ja uintiharjoitteluun ja -kilpailuihin. Leirialueen luovutti Laivastoliiton käyttöön talousneuvos *K F Homeri*, "joka poikatyölle aina on antanut suuren arvon eikä milloinkaan ole säästännyt sitä varten henkilökohtaisia uhrauksia".¹⁷

Laivastoliitto järjesti meripoikaleirejä seuraavasti:¹⁸

<u>N:o</u>	<u>Paikka</u>	<u>Aika</u>	<u>Osanottajia</u>	<u>Johtaja</u>	<u>Huom</u>
1.	Pirskeri, Luvia	29.7.- 6.(?) 8.47	23	Martti Juutilainen	
2.	Pirskeri	27.7.-4.8.48	30		
3.	Anttoora, Ahlainen	27.6.-6.7.49	30	Martti Juutilainen	kaksikielinen
4.	Mansikkasaari, Viasvesi	21.-29.7.51	24	Thora Steen	Porin maalaiskunta
5.	Mansikkasaari	4.-14.7.52	30	Olavi Vitikka	
6.	Mansikkasaari	28.6.-5.7.54	20	Erkki Ainamo	12 osallistujaa Helsingistä, 8 Porista
7.	Koukkusaari, Kotka	1.-15.8.55	29	Tuure Kairaneva	osallistujat Kymenlaaksosta
8.	Koukkusaari	3.-13.8.56	29	Tuure Kairaneva	
9.	Satakari, Haukipudas	29.7.-5.8.58	36	Pentti Jääskeläinen	osallistujat Oulusta ¹⁹ ja Kemistä
10.	Koukkusaari	2.-11.8.58	23	Tuure Kairaneva	
11.	Santaniemi, Kotkan Kuutsalo	30.6.-9.7.59	n.25		
12.	Satakari, Ii	20.7.-28.7.59	n.48		
13.	Satakari, Ii	2.-9.8.61	n.30	Kari Dahlbo	
14.	Kuutsalo, Kotka	17.-25.7.61	n.30	Tuure Kairaneva	
15.	Ryöväskeeri, Luvia	19.-24.7.65	32	K. Hannuksela	mukana järjestelyissä Säpin Seudun purjehtijat

Laivastoliiton 7. meripoikaleiri pidettiin Kotkan Koukkusaarella v 1955. Laivastoliitto huolehti leirin ohjelmasta, hankki teltat ja

palkkasi leirin johtajan. Kymenlaakson Laivastoyhdistys hoiti käytännön järjestelyt. Leirin ohjelmaan kuuluivat lipunnostot ja -las-

¹⁷ Laivastolehti 9/47, sivu 93

¹⁸ Praaki, sivut 4-10

¹⁹ Laivastolehti 6/58, sivu 161



Soppajono
Mansikkasaaren
leirillä v. 1951.

kut, merimiestaito, merenkulkua, soutu ja uinti, räiskäleenpaistaminen ja iltanuotiot meren äärellä. Leirin 29 poikaa olivat kotoisin Kymenlaakson alueelta.²⁰

7. meripoikaleirin jälkeen ei enää käytetty leireistä juoksevaa numerointia.

Vuonna 1964 Laivastoliitto kävi neuvotteluja Lions Club/Helsinki Cityn ja Suomen Partio-poikaliiton kanssa merikoulutuskeskuksen perustamisesta Porvoon edustalla sijaitsevien Sarvsalön ja Tavistholmin saarten alueelle. Kuitenkin jo vuoden 1965 toimintakertomuksessa todetaan, että kesätoiminnassa ensimmäiselle sijalle tulisi asettaa ”uiva leiri” eli kaljaasityyppinen alus.

Yhteensä Laivastoliiton järjestämille meripoikaleireille vuosina 1947-65 osallistui noin 440 nuorta. Muutamina vuosina ei liitto katsonut taloudellisen tilanteensa mahdollistavan leirin pitoa, mutta vuosina 1958 ja 1959 oli leirejä kaksi. Vuoden 1965 Ryöväskerin leirin jälkeen ei Laivastoliitto enää meripoikaleirejä järjestänyt.

²⁰ Toimintakertomus v 1955 ja Laivastolehti 7-8/55, sivu 186

²¹ Selostus poikaleirin ohjelmasta

Nuorisopurjehdukset 1964-81

Laivastoliiton vuoden 1965 toimintakertomuksessa mainittu ”uiva leiri” järjestettiin ensimmäisen kerran Kemissä 3.-12.8.1964. Leiri alkoi siten, että ensimmäisinä päivinä leiriläiset oli majoitettu sekä maihin teltoihin että leirin käytössä olleeseen kemiläisen partiolippukunta Jääkarhujen ”Remiga” -nimiseen kaljaasiin.

Kahtena ensimmäisenä päivänä sää oli niin sateinen ja tuulinen, että 11 leirin nuorimmista pojista halusi palata kotiin.

”Ajo Röyttään Remigalla, leirillä kuumetta saaneen pojan kotiin viemiseksi. Röyttäessä nousi 11 leiriläistä maihin jääden sinne. Syy tähän lienee ollut alkupäivistä aina tähän päivään vallinnut kova n 4-5 B:n tuuli sekä koko ajan kestänyt sade sekä se, että he olivat nuorimpia leirille tulleita eivätkä olleet olleet paljoakaan kotoaan pois.”²¹

Kaikki loput voitiinkin sitten majoittaa alukseen ja maissa oleva leiri purkaa. Niin tuli tästä leiristä Laivastoliiton ensimmäinen purjehdusleiri; leirin kesto-aika oli 10 päivää, joista



Remiga-laivalla viettää kesäleiriä merenbengessä iloinen joukko poikia. Oikealla kippari Eero Auvinen ja eräs »isoistaveljestä» Eino Punkki.

Merituulta ja suurta seikkailua Remigalla

Erikoinen ja varsin mielenkiintoinen mahdollisuus on tällä hetkellä joukolla pohjois-pohjalaisia poikia viettää osa kesälomastaan vesillä, sillä Suomen Laivastoliitto on järjestänyt 12-15 vuotiaalle pojille kesäleirin laivalle. Leiri kestää 10 päivää ja sinä aikana ristellään Perämeren saaristossa. Remiga-laiva, jonka omistaa kemiläinen meripartiolippukunta Jääkarhut, on luovutettu Laivastoliiton käyttöön täksi ajaksi. Kipparina aluksella toimii luutnantti Eero Auvinen. Hänellä on apunaan neljä muuta asiasta innostunutta nuorta miestä. Lisäksi on mukana kaksi torniolaista neitosta pitämässä huolta kokkaamisesta.

Poikia on kaikkiaan 27, vilkkaita, elämäntapaisia miehenalkuja, joiden innostusta on joskus vaikeakin pidellä aisoissa. Mitään haavereita ei toistaiseksi ole sattunut, ei edes merisairautta ja pahoinvointia kovin suuressa määrin.

Remiga saapui Toppilan satamaan myöhään torstai-iltana. Pojat kertoivat ukkosenilman olleen komeaa katseltavaa mereltä päin. Matka jatkui eilen iltapäivällä jälleen kohti pohjoista, Seskaröhön. Aluksi oli tarkoitus käydä myös Luulajassa, mutta matkasuunnitelmaa on muutettu hiukan. Ristely alkoi 3. päivä maanantaina ja viimeinen purjehduspäivä on 13. päivä keskiviikkona.

Mukana olevat leiriläiset ovat kotoisin pääasiassa Tornioista, Ylitornioista, Kemistä, Kaakamosta jne. Mutta onpa yksi poika Helsingistäkin. Pojille on järjestetty mahdollisimman monipuolista ohjelmaa päivittäin, ettei aika tulisi pitkäksi eikä koti-ikävä pääisi nipistelemaan. Kaikkalainen merenkulkuaan liittyvä teoreettinen ja käytännöllinen opetus on etualalla, ja siihen laivalla on mitä parhaimmat mahdollisuudet. Remiga on moottorialus, joka kulkee noin 3-4, 5 solmua, mutta siinä on myös mas-

tot, joten purjeita voidaan käyttää apuna. Pojille on järjestetty vahvistuorot, oikein isojen malliin. Vuorot vaihtuvat joka neljäs tunti ja kaikki joutuvat vuoronperään toimimaan mm. tähyistäjänä, viestittäjänä, konehuoneessa jne. Vahvistuorot kulkevat läpi yön, joten toiminta vastaa suuressa määrin todellisuutta. Ruokailu on kaksi kertaa päivässä ja teetä tarjoillaan samoin kahdesti. Aurinko ja merituuli yhdessä saavat kyllä ruoan maistumaan.

”Pojat ovat olleet reippaita eivätkä ole pelänneet yhtään vaikka tuulta on ollut joskus reippaan puoleisesti”, kertoi päällystöön kuuluva meripartiolainen Veijo Mattinen.

Suomen Laivastoliiton tarkoitus on tällaisia keräilomaristelyjä järjestäessään herättää pojissa kiinnostus merta ja merielämää kohtaan jo varhain. Vastavaanlaisia matkoja on järjestetty aikaisempina kesinä Etelä-Suomessa, mutta Pohjois-Suomi on toistaiseksi ollut ilman näitä retkiä. Laivastoliitto yrittää mahdollisuuksien mukaan hankkia laivan yksinomaan tätä tarkoitusta varten, jolloin voitaisiin järjestää läpi koko kesän ristelyjä. Ja mahdollisimman moni asiasta innostunut poika pääsisi nauttimaan merielämästä.

”Remigan” kanssa oltiin liikkeellä 8 päivää.

Leirin johtajana toimi turkulainen luutnantti Eero Auvinen. Yhdessä kemiläisen opettajan, kesäsiirtolan johtaja Eino Punkin ja opettaja Kauko Koskinoron sekä partiolippukunta Jääkarhujen kanssa hän hoiti leirin järjestelyt.

Aluksella oli vielä mukana keittäjinä kaksi tyttöä ja kaksi aluksen vakiohenkilöstöön kuulunutta partiolaista, jotka toimivat myös leirin kouluttajina.

Leiriläisiä oli alkujaan mukana 33 poikaa, joiden ikä oli 9-15 vuotta.

Torstaina 6.8.1964 oli retkeläisillä ihmettelemistä:

”22.00 tulo Toppilan satamaan. Matkalla tutkittu väylän varressa olevia merimerkkejä ja niiden vastaavuutta kartta-merkkeihin sekä nostettu kuollut hylje alukseen, mutta heitetty takaisin koska siltä oli viety jo alaleuka. Vastaantulleiden alusten kansallisuus on selvitetty ja todettu niiden kotipaikka sekä käyttötarkoitus. Kaikki puutavaraa vievät alukset olivat saksalaisia, mikä herätti leiriläisten ihmetystä.”²¹

Ohjelmaan kuului muun muassa soutua, solmujen tekoa, merenkulkuopetusta, ensiapua, purjehduskoulutusta kaljaasilla, uintia, tutustuminen kauppalaivaan, koneoppia, tutustuminen merivartioasemaan, laivatöitä ja tutustuminen saariston kirkkoihin. Onnettomuksiltakaan ei välttytty. Opetusohjelmaan oli lisättävä koneen korjaus, kun laivakello putosi konehuoneen venttiilin läpi ja katkaisi naftaputken.²¹

Laivastoliiton puheenjohtajan komentajakapteeni Erik Stjernvallin pyynnöstä Eero Auvinen laati selvityksen ”Remigan” soveltuvuudesta Laivastoliiton poikaleirien käyttöön. Selvityksessään Auvinen toteaa muun muassa, että ”alus purjealusena, edustan vanhaa purjealusromantiikkaa, lienee paras tarkoitukseen

*kun on kysymys nuoren miehen herättämisestä merelliseen ajattelutapaan.”*²²

Liiton nuorisotyötoimikunta puheenjohtajansa kapteeniluutnantti Leo Sarvimäen johdolla sai kesäksi 1966 liiton käyttöön Oy Hollming Ab:n omistaman kaljaasi ”Astreaan”. Se jatkoi kahtena kesänä ”Remigan” aloittamien purjehdusten sarjaa, kunnes omistaja luopui aluksesta. ”Astreaan” leiriläisten alaikäraja oli 12 vuotta. Vuoden 1966 leirien jälkeen Leo Sarvimäki totesi, että ikäraja tulisi nostaa 14:ksi.²³ Seuraavina vuosina ikärajana olikin 14-17 vuotta. Seuraava alus oli kotkalainen raakapurjekuunari ”Amphion”, joka myös oli kaksi kautta liiton käytössä.

Tukholman merimiesammattikoululta vuokrattiin kaikkiaan neljänä kesänä koululaiva, vuonna 1885 rakennettu kuunari ”Lys”, johon mahtui kerralla 24 oppilaspurjehtijaa. Kaljaasi ”Astrid” oli liiton käytössä kahtena vuonna. Kesällä 1972 järjestettiin ”Astridilla” ensi kertaa erillinen purjehdus työille.

Viimeinen v 1970 Meriliitoksi muuttuneen yhdistyksen järjestämä purjehdus toteutettiin Puolasta vuokratulla kaksimastoisella kahvelikuunari ”Zew Morzalla”. Aluksen luo-



● Ei jaksa seilata, ellei saa kovasti sapuskaa. Tässä »pikkumerikarhujen» kokki Anu-Liisa Kuusisto riisipuuron keittoa. touhussa.

Merileirin

JATKOA SIVULTA ①

mielessä merimiehen olevan »eri mies», sanoi yksi leirin johtajista, opettaja Eino Punkki selostaessaan leirin tarkoitusta hän korosti sitä, että pojille yritetään antaa mahdollisimman totuudenmukainen ja oikea kuva merielämästä.

□ PÄIVISIN PIDETÄÄN pojille oppitunteja samoin kuin laivamiehille ja öisin on vahtivuorot. Oppimisen lomassa jää pojilla paljon aikaa vapaille harrastuksilleen. Leirin johtajien, opettajien Eino Punkin ja Kauko Kaskinoron mielestä meriretki on erittäin onnistunut tähän saakka, hukan harmillisia ovat olleet alkupäivät, jolloin satoi ja tuuli kovasti.

□ LAIVASTOLIITOLLA on tarkoituksena ostaa tällainen pieni alus poikaleirienpitoa varten, mutta ilmeisesti rahavarat eivät ainakaan vielä ole sallineet kyseistä hankintaa. Olis tärkeää saada alus tähän tarkoitukseen, sillä näiden purjehdusreissujen aikana saavat pojat todellisen kokemuksen merimiehen elämään, eivätkä tee siitä väärää mieltä. Kuvia kuulumiensa merimiesjuttujen perusteella. Ensi ke-

²¹ Selostus poikaleirin ohjelmasta

²² E Auvisen kirjelmä 15.8.1964

²³ Kirjelmä ”Astreaan leirit,

vutuksen viivästymisen vuoksi liitto joutui palauttamaan jo saamiaan maksuja oppilas-purjehtijoille.

Laivastoliitto/Meriliitto järjesti nuorisopurjehduksia (purjehtivat poikaleirit) seuraavasti:²⁴

<u>Alus</u>	<u>Vuosi</u>	<u>Purjehdusten lkm</u>	<u>Purjehdus- vrk:t</u>	<u>Oppilas- määrät</u>	<u>Päälliköt</u>
Remiga	1964	1	8	22	Eero Auvinen
Astrea	1966	4	40	80	Leo Sarvimäki, Kauko Neittamo Tapani Sankkila, Juhani Läntinen
Astrea	1967	4	40	77	Tapani Sankkila, Pentti Valkamo, Aarni Lehti
Amphion	1968	3	36	52	Erkki Korpinen
Amphion	1969	3	36	51	Erkki Korpinen, Esko Illi, Matti Nykänen, Pekka Tuomisalo
Lys	1970	4	48	102	Matti Nykänen, Jan Krogerus, Jorma Martikainen, Esko Illi
Lys	1971	4	48	96	Mauri Salovaara, Esko Illi, Olavi Laakkonen, Björn Gottberg
Astrid	1972	5	53	96	Ragnar Söderström, Ilkka Astala, Hannu Saario, Olavi Laakkonen, Olavi Niskanen
Lys	1973	4	n.52	95	Mauri Salovaara, Esko Illi, Mikko Ruutu, Olavi Niskanen
Lys	1974	4	n.52	95	Petri Kangasvuo, Pekka Laakso, Mauri Salovaara, Olavi Niskanen
Astrid	1976	2	14	29	Esko Illi
Zew Morza	1977	2	18	36	Zdzislaw Michalski.

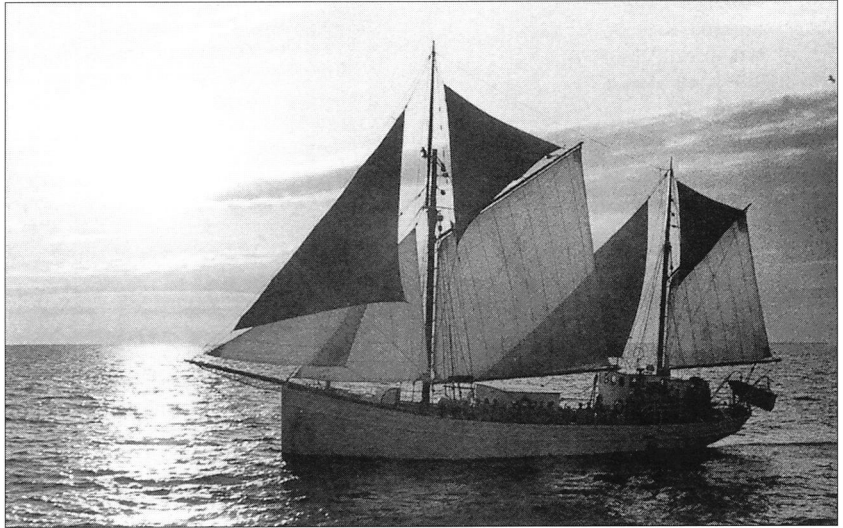
Eniten alusten päällikkyyksiä kertyi tarkastelukautena *Esko Illille*²⁵, kaikkiaan viisi.

Kun nähtiin, että vuonna 1975 ei ilmeisesti-
kään ole mahdollisuuksia järjestää purjeh-
duksia, liitto alkoi, lähinnä kokeilumielessä,
syksyllä 1974 välittää innokkaimpia purjeh-
tijoita ruotsalaisen Kryssarklubbenin ja eng-
lantilaisen The Sail Training Associationin
vuoden 1975 purjehdusmatkoille. Ilmoittau-
tujen määrä jäi kuitenkin lähinnä korkeiden
kustannusten vuoksi vähäiseksi.

Meriliiton jouduttua 1970-luvun puolessävä-
lissä taloudellisiin vaikeuksiin joutui yhdistyk-
sen hallitus tarkoin harkitsemaan nuorisopur-
jehdusten järjestämistä. Niinpä vuonna 1975
ei niitä järjestetty ja seuraavien vuosien pur-
jehduskerrat vähennettiin puoleen. Vuoden
1979 toukokuussa Meriliiton hallitus päätti,
että liitto ei tule nuorisopurjehduksia toistai-
seksi järjestämään. Kuitenkin Purjelaivasäätiön

²⁴ Vuosikertomukset, Vastaisen kautta myötätuuleen

²⁵ Merivomien komentaja vuodesta 1997, vara-amiraali vuodesta 1998 (Kadettiupseerit 1920-2000)



“Lys” kesällä 1970.

hallitukselle lähetetyssä kirjelmässä muistutettiin, että Meriliiton toiminnassa nuorisotyöllä on yhä keskeinen asema.²⁶

Vuonna 1979 merenkulkuneuvos *Heikki Holma* lahjoitti Meriliitolle 60-vuotispäivänä saamansa 36.391,- markan suuruisen rahasumman, josta tuli nuorisotyön edistämiseksi tarkoitettu lahjoittajan nimeä kantava stipendirahasto. Heikki Holman aloitteesta rahasto siirrettiin vuoden 1987 lopussa Purjelaivasäätiön haltuun. Rahaston säännöissä kuitenkin säilytettiin Meriliiton edustus rahaston hallinnossa.²⁷

Purjelaivasäätiö

Laivastoliiton hallitus asetti 14.11.1969 koulu-laivatoimikunnan, jonka tehtävänä oli laatia suunnitelma purjekoululaivan hankkimisesta liiton tarkoituksena toteuttamiseksi sekä tutkia siihen liittyviä järjestely- ja rahoituskysymyksiä. Toimikunnan puheenjohtajana toimi merikapteeni, ekonomi *Pentti Luukkonen*.

²⁶ Meriliiton hallituksen ptk 2/79, 7.5.1979

²⁷ Toimintakertomus v 1987

²⁸ Meriliiton purjekoululaivatoimikunnan mietintö 18.5.1972, Meriliiton arkisto

²⁹ Meriliiton arkisto

Toimikunta jätti mietintönsä 18.5.1972. Se päätyi esittämään englantilaisen “Royalist” -tyyppisen priki-takilaisen purjelaivan hankkimista kotimaisena uudisrakenteena. Toimikunnan selvityksen mukaan Meriliiton lisäksi aluksen käytöstä olivat kiinnostuneet merivoimat, Suomen Navigaatioliitto, meripartiolaiset, purjehdusseurat ja myytyjen matkojen järjestäjät.

Selvityksen olennaisena osana oli esitys purjelaivasäätiön perustamisesta, jolle tulisi velvoitteeksi muun muassa rahoituksen suunnittelu ja laivan hallinnon järjestelyt.²⁸

Meriliiton lähettämässä säätiön perustamiskokouksen kutsussa mainitaan, että “liiton hallitus on päättänyt ryhtyä aluksen hankkimista varten tarpeellisen Purjelaivasäätiön perustamistoimenpiteisiin”.²⁹ Myös aluksen hankinta oli siis päätetty antaa perustettavan säätiön tehtäväksi.

“Purjelaivasäätiö - Segelfartygsstiftelsen” -nimisen säätiön säädekirja allekirjoitettiin 6.9.1973.



“Lokki” oli Purjelaivasäätiön ensimmäinen oma alus. Kuvassa veneen miehistö käsittelemässä purjeita.

Säätiön tarkoituksena on antaa nuorisolle mahdollisuus perehtyä purjelaivalla merelliseen ympäristöön ja täten herättää ja ylläpitää kiinnostusta merenkulkuun sekä merimieselämään. Tarkoituksensa toteuttamiseksi säätiö hankkii yhden tai useampia purjelaivoja sekä muutoinkin tukee ja edistää nuorison merenkulun olosuhteiden tuntemuksen lisäämistä sopivin tavoin. (Sääntöehdotus, 2 §)³⁰

Allekirjoittajina oli yhteensä 28 varustamoiden, telakoiden sekä niiden alihankkijoiden ja muiden tuotantolaitosten, satamaelinkeinojen harjoittajien, hallinnon ja merialan aatteellisten järjestöjen edustajaa sekä yksityishenkilöä. Vuoden loppuun mennessä perustajien määrä kasvoi 43:een; mukaan tuli nyt rannikkokaupunkeja sekä raha- ja vakuutuslaitoksia.

Kokouksessaan 29.11.1973 Meriliiton valtuuskunta valitsi Purjelaivasäätiön sääntöehdotuksen mukaisesti säätiön valtuuskunnan. Meriliiton toiminnanjohtaja tuli toimimaan

myös Purjelaivasäätiön asiamiehenä. Tarkoituksena oli, että Purjelaivasäätiön tuli toimia purjelaivahanketta toteuttaessaan täysin itsenäisesti käyttämättä siihen Meriliiton varoja.³¹

Säätiö käynnisti nopeasti purjealuksen hankintaan liittyvät toimet. Diplomi-insinööri Jarl Lindblomilta tilattiin v 1974 piirustukset koululaivaksi soveltuvasta aluksesta. Valmistuneen suunnitelman mukaisen aluksen hankintaa valmisteltiin usean vuoden ajan, mutta pääasiassa taloudellisten syiden vuoksi jouduttiin jo muutaman vuoden kuluttua luopumaan uudisrakenteen hankkimisesta.

Nyt säätiö keskittyi tutkimaan käytetyn aluksen hankkimista. Soveliaita aluksia löytyi, mutta muun muassa jälleen taloudellisista syistä hankkeet raukesivat.

Purjelaivasäätiön ensimmäinen oma purjehdus toteutui vuonna 1983 SKOP:n omistamalla, maailmanympäripurjehduksestaan kuululla “Skopbank of Finland” -aluksella. Vuonna 1984 säätiö lopulta sai hankituksi oman purjealuksen, Sea Rover 51- tyyppisen

³⁰ Säädekirjaehdotuksen liite, painettu Lahti 1973

³¹ Toimintakertomus v 1973

³² Vastaisen kautta myötätuuleen, sivut 17-23

haruspurjekuunarin. Alus sai järjestetyn nimikilpailun tuloksena nimekseen "Lokki".³²

Tänä päivänä Suomen Purjelaivasäätiöön kuuluvat Laivanisännistöyhtiö Helena, joka omistaa kuunari "Helenan" ja Suomen Nuorisopurjehtijat ry, jossa on jäseniä noin 500. Säätiöllä on ollut käytössään eri laivanomistajien kanssa tehtyjen yhteistoimintasopimusten perusteella useita aluksia. Vuosi 1997 on hyvä esimerkki toteutuneista purjehduk-

sista; silloin niitä tehtiin yhteensä 58. Matkojen pituudet vaihtelivat muutamasta päivästä pariin viikkoon. Säätiön alusten purjehdusalueita olivat Suomen rannikot ja Itämeri, Atlantin Valtameri ja Karibian meri. Koulutusaluksina ovat toimineet säätiön lippulaiva, kuunari "Helena" sekä kuunari "Lokki", kahveliketsi "Feie", kuunari "Raahen Fiia", kaljaasi "Marita", galeasen "Albanus" ja kuunari "Tradewind".³³



Suomen Purjelaivasäätiön lippulaiva "Helena" (pituus 38,7 m, leveys 6,6 m, syväys 3,0 m, uppouma 79 tonnia, 235 kW SACM-Wärtsilä).

³³ Vastaisen kautta myötätuuleen, sivut 118-125

5. JULKAISUTOIMINTA

Yhdistyksen merkittävin julkaisu on ollut sen äänenkannattaja "Laivastolehti" - "Suomen Laivasto" - "Navigator". 1920-luvulla se oli alan ainoita julkaisuja ja siten sen ääni kuului. Laivastolain ollessa käsittelyssä eduskunnassa Laivastolehti jaettiin kaikille kansanedustajille; lehti oli monen puhujakorokkeelle nousseen kädessä!

Sotien aikana Laivastoliitto tuki laivaston oman "Merisotilas"-lehden julkaisemista. Sotien jälkeen tunnetuimmat yhdistyksen julkaisemat teokset ovat "Meri ja me" sekä "Suomi ja meri".

Laajimpiin yhdistyksen julkaisuihin kuuluu neliosainen "Suomen Merikirjallisuuden Bibliografia".

Vuodesta 1994 Navigator on julkaissut yhteistyössä Meriliiton kanssa merenkulun vuosikirjaa, jonka viimeksi ilmestynyt osa oli nimeltään "MARITIME FINLAND, Navigator Yearbook 2001".

Perustetun Laivastoyhdistyksen ensimmäisten sääntöjen 2 §:n mukaan

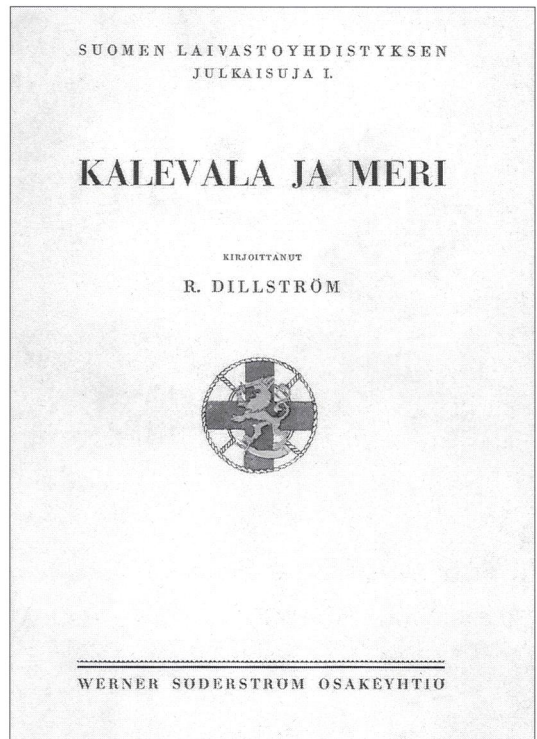
"Tarkoitustaan toteuttaa yhdistys

- 1) julkaisemalla erityistä aikakauskirjaa äänenkannattajanaan,
- 2) toimittamalla sota- ja kauppalaivastoa käsittäviä julkaisuja."¹

Vuoden 1925-26 toimintakertomuksen mukaan julkaisu toiminta päätettiin aloittaa komentajakapteeni *Rudolf Dillströmin* 208 sivuisella tutkielmalla "Kalevala ja Meri". Teos painettiin vuonna 1927 ja sen julkaisijana oli kustannusliike Werner Söderström osakeyhtiö.²

Dillström kertoo kirjassa Kalevalassa esiintyvistä muinaissuomalaisista merenkävijöistä. Hän on pyrkinyt osoittamaan, että Kalevalan tapahtumien maantieteellinen pohja on melko tarkoin määriteltävissä sanatilastollista tutkimusmenetelmää soveltamalla. Niinpä hän päätyi muun muassa siihen, että

- Kalevalan sankarit ovat asuneet nykyisessä Varsinais-Suomessa,
- Kalevalan Pohjola on ollut Satakunnassa Kokemäen joen seutuvilla ja
- Sampo ryöstettiin Porin alueelta, Luvianlahdesta.³



Yhdistyksen ensimmäisen julkaisun päälliskansi.

¹ Suomen Laivastoyhdistyksen 19.2.1927 hyväksytyjen sääntöjen 2 §, Meriliiton arkisto

² Toimintakertomus 1925-26; Laivastolehti 4/27, sivu 130; Kalevala ja Meri -teos 1927

³ Kalevala ja Meri, sivu 95

Laivastoyhdistyksen toiminnan tavoitteita kuvaa hyvin kirjan Laivastoyhdistyksen nimellä kirjoitetussa johdannossa toistuva ajatus kansallistunnosta;

Historiasta hakee ja löytää parhaimman tuksensa se suuri, kaikki puolue- ja etupyyteet vähäksyvä yhteenkuuluvaisuuden tunne, jota sanotaan kansallistunnoksi.

Laivastolehti - Suomen Laivasto - Navigator

Muutammat nuoret meriupseerit olivat 1920-luvulla kirjoittaneet laivastoaiheisia kirjoituksia "Sana ja Miekka" -nimiseen aikakauslehteen. Lehden toimittajan maisteri E. E. Kailan ja kyseisen lehden johtokunnan kanssa käytyjen neuvottelujen tuloksena lehti muuttui Meriupseeriyhdistyksen äänenkannattajaksi, ja nimeksi tuli "Laivastolehti". Uudessa muodossaan lehti ilmestyi tammikuussa 1926. Se oli pienikokoinen, yksipalstainen ja sen harmaalla kansilehdellä oli vauhdissa olevan hävittäjän kuva. Tammikuusta 1927 lehden ottivat äänenkannattajakseen myös Laivastoyhdistys ja Suomen Purjehtijaliitto.

Entisen "Sana ja Miekka" -lehden aihepiiri laajeni nyt siten, että laivastokysymyksen rinnalla alettiin käsitellä merenkulkua yleensä. Lehden alaotsikoksi tuli siten "Aikakauslehti meripuolustus- ja merenkulkuharrastuksen herättämiseksi." Ruotsinkieliseksi äänenkannattajaksi päätettiin perustaa "Finlands Flagga - Tidskrift för flottan och sjöfarten." Kuitenkin muuttaman numeron ilmestymisen jälkeen siitä luovuttiin hankkeen kannattamattomuuden ja tilaajien vähälukuisuuden vuoksi.

Laivastolehden toimituskuntaan tuli kuulumaan yhdistyksen edustajana yhdistyksen asiamies, myöhemmin toiminnanjohtaja.

Lehteä kustansi yhä OY. Sana ja Miekka.⁴

Vuoden 1928 alusta Laivastolehden koko oli kasvanut ja se oli muuttunut kaksipalstaiseksi. Sen kustantajaksi tuli nyt OY. Laivastolehti. Kustannusyhtiön osakkeista suurin osa oli laivastopiirien ulkopuolella, mitä pidettiin lehden heikkona kohtana. Viimein vuonna 1935 Suomen Laivastoliitto ja Meriupseeriyhdistys ostivat lähes kaikki Laivastolehden osakkeet Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapaino Oy:ltä⁵. Samalla lisättiin Meriupseeriyhdistyksen samana vuonna perustama julkaisu "Suomi Merellä" Laivastolehden liitteeksi.

Laivastolehden taustavoimat karttuivat vähitellen siten, että vuonna 1934 lehden olivat äänenkannattajakseen valinneet Meriupseeriyhdistys, Suomen Laivastoliitto, Suomen Purjehtijaliitto, Suomen Kanoottiliitto, Suomen Soutuliitto, Suomen Moottorivene-Klubi ja "Merikarhut" -yhdistys.⁶ Vuonna 1939 otti lehden äänenkannattajakseen vielä Akateeminen Laivastoyhdistys.⁷

Vuonna 1938 Laivastolehdessä oli pieni oma "mainos". Siinä kerrottiin, että lehden lukijakuntaan kuuluvat *kauppamerenkulun alalla* laivanvarustajat, laivojen kapteenit, perämiehet ja koneenkäyttäjät, merenkulkuviranomaiset, luotsit, ahtaajat, huolitsijat ja laivameklarit; *sotalaivaston alalla* upseerit, insinöörit, erikoismestarit, koneenkäyttäjät ja miehistö; *laivanrakennusalalla* telakoiden, veistämöiden ja konepajojen johtajat, insinöörit, työnjohtajat ja veneveistäjät; *satamalalla* kaupunkien hallitukset, kaupunginjohtajat, satamakapteenit ja -insinöörit; *urheilualalla* purjehtijat, moottorimiehet, melojat ja soutu-urheilijat. Lisäksi lehden lukijakuntaan kerrottiin kuuluvan maamme suurimpien

⁴ Toimintakertomus 1925-26, Laivastolehti 4/27, sivu 132, Suomen Laivasto 11/51, sivu 265

⁵ Laivastolehti 5/35, sivu 122

⁶ Eino Huttusen kirjoitus, Laivastolehti 2/39, sivu 43

⁷ Laivastolehti 1939 otsaketiedot

teollisuuslaitosten johtajat ja insinöörit, hallitusviranomaiset ja eduskuntapiirit.⁸

Laivastolehden sisällöstä antaa kuvan myös tämä historiikki; suurin osa yhdistystä käsittelevästä materiaalista ennen 1950-luvun alkua on saatu Laivastolehdessä julkaistuista muun muassa yhdistyksen vuosikokouksista kertovista artikkeleista. Lehdessä on julkaistu monelta vuodelta yhdistyksen vuosikertomus. Lehdestä on lisäksi lainattu tähän teokseen useita valokuvia, joiden alkuperäisversioita ei enää ole saatavilla.

Vuonna 1950 Laivastolehti sai uuden nimen, nyt siitä tuli ”Suomen Laivasto - Finlands Flotta”. Nimen muutos liittyi Laivastoliiton ja sen äänenkannattajan pyrkimykseen laajentaa toimintaansa entistä enemmän varsinkin kauppamerenkulun ja laivanrakennuksen alalle. ”Pyrkiesään tehtävänsä täyttämiseen on lehti valinnut nimen, joka mahdollisimman lyhyessä muodossa tahtoo ilmaista edustavansa kaikkia maamme laivastoja, niihin luettuna mm. kauppa-, sota-, meripelastus-, ja kalastuslaivastomme, sekä samalla koko sitä intressipiiriä, joka tässä mielessä tuntee käsitteen ”laivasto” omakseen.”⁹

Vuoden 1955 heinäkuusta lähtien Suomen Laivasto alkoi ilmestyä ”Navigator” -nimisenä. Vuodesta 1956 alkaen Suomen Purjehtijaliitto suostui siihen, että ”Navigator” saa virallisesti edustaa sitä.

Navigatorin painos vuonna 1956 oli 1.300 kpl, v 1968 2.100 kpl, v 1981 3.392 kpl ja v 1983 4.104 kpl. Nyt lehteä painetaan noin 3.500 kpl, minkä lisäksi se julkaistaan kaksi kertaa vuodessa englanninkielisenä 15.000 kappaleen painoksena.

Laivastoliiton osuus Navigatoria julkaisseen

⁸ Laivastolehti 10/38

⁹ Suomen laivasto 1/50, sivu 3

¹⁰ Oy Laivastolehden kertomus v 1983, arkisto

¹¹ Toimintakertomus 1984

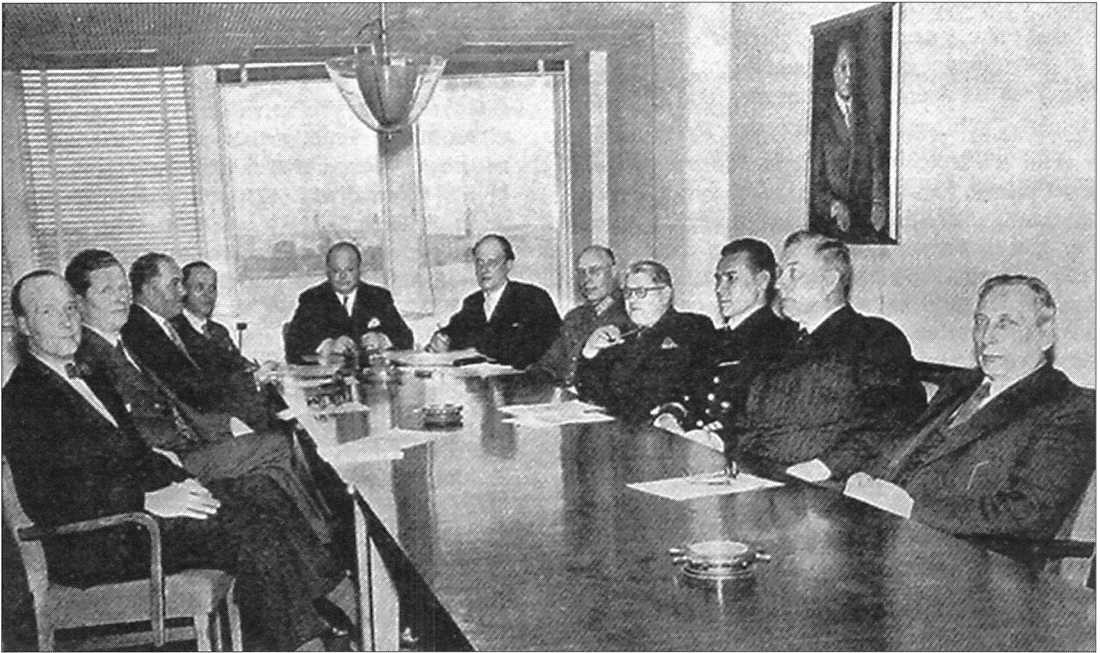
Oy Laivastolehden osakkeista oli ennen vuotta 1965 yhteensä 65,6 %. Tuona vuonna järjesteltiin lehteä julkaisevan yhtiön omistuspohjaa siten, että kaikkiaan 3000 osakkeesta omistivat Suomen Laivastoliitto 792 kpl, Suomen Laivanvarustajain yhdistys 750 kpl, Suomen Lastauttajain Liitto 300 kpl, Rauma-Rekola Oy 250 kpl, Oy Wärtsilä Ab 250 kpl, Valmet Oy 250 kpl, Meriupseeriyhdistys 246 kpl, Suomen Laivanselvittäjä- ja Laivameklariliitto 150 kpl, varatuomari *Lauri Norros* 6 kpl, insinöörikommodori *Martti Ollikainen* 3 kpl ja insinööriomentaja *Olli Pihkala* 3 kpl.

Vuonna 1983 oli osakkeita kaikkiaan 9000, joista Suomen Varustamoyhdistyksellä 2250 kpl, Suomen Telakkateollisuusyhdistyksellä 2250, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto/Merivakuutusyksiköllä 1500, Meriliitolla 1382, Meriupseeriyhdistyksellä 400, Suomen Lastauttajain Liitolla 400, Suomen Laivameklariliitolla 400, ICHCA-Suomen osastolla 400 ja varatuomari Lauri Norroksen perikunnalla 18 osaketta. Meriliiton osuus osakkeista oli siis 15,4 %.¹⁰

Oy Laivastolehti antoi Navigator-lehden kustannusoikeuden vuonna 1984 Merikustannus Oy:lle. Omistussuhteissa ei tapahtunut muutoksia ja lehti lähetettiin edelleen jäsenetuna liiton jäsenille.¹¹

Vuonna 2000 Laivastolehti Oy:n osakkeita omistivat (yhteensä 9000 kpl)

- Suomen Varustamoyhdistys ry	3750 kpl
- Metalliteollisuuden keskusliitto, telakkaryhmä	2250 kpl
- Meriliitto ry	1400 kpl
- Meriupseeriyhdistys ry	400 kpl
- Suomen Lastauttajain Liitto ry	400 kpl
- Suomen Laivameklariliitto ry	400 kpl
- ICHCA -Suomen osasto	400 kpl



Laivastoliiton ja O/Y Laivastolehden johtokunnan jäseniä neuvonpitoa käymässä toukokuun 6 p:nä 1954 Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen kokoushuoneessa. Vasemmalta oikealle: varatuomari Hilding Hallberg, maisteri Kalervo Tamminen, professori Jaakko Rahola (Laivastoliiton hallituksen varapuheenjohtaja), kommodori Eino Pukkila, komentajakapteeni evp. Erik Stjernvall (Laivastoliiton hallituksen puheenjohtaja), kauppatiet. tohtori Jorma Pohjanpalo (Laivastoliiton toiminnanjohtaja ja "Suomen Laivaston" päätoimittaja), insinöörieversti Aulis Havulinna, varatuomari Lauri Norros, komentajakapteeni Jouko Pirhonen, diplomi-insinööri Väinö Hukkinen ja merenkulkuneuvos Allan Viranko (O/Y Laivastolehden johtokunnan puheenjohtaja).

Laivastolehti - Suomen Laivasto - Navigator :
Päätoimittajat

1926-27	Eero Rahola
1928-38	Eino Huttunen
1939-40	Matti E. Mäkelä
1941-49	Martti Juutilainen
1950-55	Jorma Pohjanpalo
1955-66	Aarne Arjama
1966-81	Eero Pakkala
1981-91	Antti Kyynäräinen
1991-94	Kimmo Kallonen
1995-97	Markku Pervilä
1997-	Pirkko Stewen.

Muu julkaisutoiminta

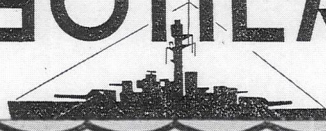
Meriupseeriyhdistyksen **Suomi Merellä** -lehti julkaistiin vuodesta 1935 tiiviissä yhteistyössä Meriupseeriyhdistyksen ja Laivastoliiton kanssa ja se jaettiin tilaajilleen Laivastolehden liitteenä.

Lehti ilmestyi myös vuosikirjana ja sen kolmas osa ilmestyi vuonna 1927. Se omistettiin maassamme harrastetulle laivastoyhdistystoiminnalle.¹²

Laivastoliiton vuosikirja julkaistiin huolimatta yhdistyksen heikosta taloudellisesta ti-

¹² Laivastolehti 7-8/33, sivu 175

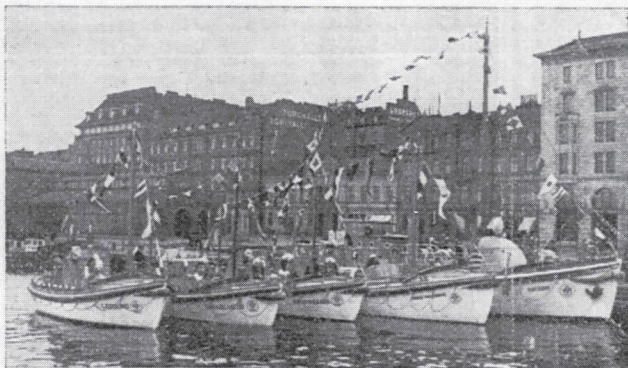
MERISOTILAS

N:o 7
17. 11. 1939

JULKAISIJA:
HELSINGIN LAIVASTOASEMAN VALISTUSTOIMISTO
OSOITE LAIVASTOASEMA, HELSINKI, PUH. 20 681 — 279

Painatustyön kustantaa
Suomen Laivastoliitto.



MEREN »PUNAINEN RISTI»

TK 11 P:NA AJOI LIETTUALAINEN RAHTIALUS "NIDA" KARILLE MÄRKETIN MAJAKAN LAHIS-
TÖLLÄ AHVENANMERELLÄ. KUN PELASTUSTYÖHÖN KUTSUTUT PELASTUSLAIVAT EIVÄT MYRS-
KYN TAKIA VOINEET PELASTAA LAIVAN MIEHISTÖÄ, HÄLYTETTIIN PAIKALLE SUOMEN MERI-
PELASTUSSEURAN ECKERÖN ASEMAN PELASTUSVENE "HANS HELENIUS", JOKA MITÄ VAI-
KEIMMISSA OLOSUHTEISSA 13-TTA PÄIVÄÄ VASTEN YÖLLÄ N. 10—11 BEAUF. MYRSKYN VAL-
LITESSA PELASTI KAIKKI "NIDASSA" OLLEET 51 HENKEÄ.

"HANS HELENIUS" ON SUOMEN MERIPELASTUSSEURAN UUSIMPIA PELASTUSVENEITÄ. KOKO
SEURAN PELASTUSVENEISTÖ KÄSITTÄÄ 9 VENETTÄ, JOTKA OVAT SJOITETUT MERENKULULLE
VAARALLISILLE PAIKOILLE PITKIN RANNIKOITAMME. HUOLIMATTA POIKKEUKSELLISISTA
OLOISTA ON SEURALLA PARHAILLAAN VESILLE LASKETTAVANA YKSI "HANS HELENIUS"-TYYP-
PINEN VENE JA RAKENTEILLA "OUTOORI"-TYYPINEN PELASTUSRISTEILIJÄ. KAIKKIAAN ON
MERIPELASTUSSEURALLA 32 PELASTUSASEMAA, JOTKA OVAT VARUSTETUT UUDENAIKAISIN
PELASTUSVÄLINEIN.

SUOMEN MERIPELASTUSSEURA, JOTA MYÖS KUTSUTAAN MEREN "PUNAISEKSI RISTIKSI",
ON TÄHÄNASTISELLÄ TOIMINNALLAAN SAAVUTTANUT MERENKULKIJAIMME YKSIMIELISEN
TUNNUSTUKSEN.

Kuva yllä: Meripelastusseuran pelastusveneitä Helsingin satamassa. Ensimmäinen oikealta Outoori, toinen Hans Helenius.

lanteesta vuoden 1933 lopussa. Kirjasta lau-
sui vuosikokouksessa 1934 hallintoneuvoston
puheenjohtaja Allan Viranko: "Uskon, että se
sellaisenaan täytti siihen asetetut vaatimuk-
set".¹³

Itsenäisyytemme vaarassa - aukko valtakun-
tamme puolustuksessa oli nimeltään vihko-

nen, jonka Suomen Laivastoliitto julkaisi
vuonna 1938. Siihen oli koottu kirjoituksia Lai-
vastolehden aiemmista numeroista. Sisällöl-
tään lehti oli hyvin voimakkaasti laivaston pe-
rushankintojen puolesta kantaa ottava ja päät-
täjiä ankarasti arvosteleva: "Tuntuu siltä, että
perushankintakomitea ei laivastokysymyksessä
ole tahtonut katsoa totuutta suoraan silmiin ..."

¹³ Laivastolehti 5/34, sivu 130

Otsakkeena toistui *“On käsittämätöntä...”*. Yhtenä juttuna oli mukana kirjoitus *“Itämeri voi tulla piakkoin sotänäyttämöksi”*.¹⁴

Sotien 1939-44 aikana Suomen Laivastoliitto rahoitti eräiden maanpuolustusjulkaisujen tekemistä. Niinpä liitto kustansi 26.10.1939 - 30.4.1940 ilmestyneen *Merisotilas* -lehden. Tammikuussa 1941 Laivastoliiton hallitus päätti aloittaa jälleen lehden toimituttamisen ja kustantamisen. Siitä tuli Laivaston joukko-osastolehti, toimittajaksi tuli Laivastolehden päätoimittaja, kapteeniluutnantti *Martti Juutilainen*.¹⁵ Lehti jaettiin ilmaiseksi kaikille kauppa- ja sotalaivastossa palveleville.¹⁶

Laivaston vuosikirja IV ilmestyi v. 1941 Meriupseeriyhdistyksen toimittamana. Kirjan painatustyön kustansi Suomen Laivastoliitto. Sen toimittajia olivat komentajakapteeni *Aimo Saukkonen*, kapteeniluutnantti *Kalervo Kijanen* ja kapteeniluutnantti *Martti Juutilainen*, jokainen myös Laivastoliiton toiminnassa mukana olleita meriupseereita.

Kirjassa on meriupseerien ja merenkulun ammattilaisten kirjoittamia artikkeleita muun muassa talvisodan merisotatapahtumista, nykyaikaisesta merisodasta, jäätalvista sekä sotatalvesta jäänsärkijöillämme.¹⁷

Laivastolehdessä 7-8/41 olleessa mainoksessa kerrotaan kirjasta sen sisältö ja todetaan, että *“Jokainen laivaston mies löytää tästä kirjasta mielenkiintoista luettavaa.”*

“Meri ja Me” -teoksen syntysanat kirjasi komentaja *Eero Pakkala*¹⁸ 20.12.1960 allekirjoit-

tamaansa Laivastoliiton hallitukselle osoittamaansa esitykseen.¹⁹ Teoksen julkaisemista tukivat Merenkulun Säätiö, Suomen Puunjalostusteollisuuden Keskusliitto, Suomen Laivanvarustajain Yhdistys, Suomen Satamaliitto, Suomen Metalliteollisuusyhdistys sekä myös Laivastoliitto.²⁰ Teoksessa on 404 tekstisivua ja merikarttoja 16 sivulla. Kirja, *“jonka julkisuuteen saattamiseksi liitto saattoi arvovaltaisesti toimia ja hoitaa teoksen ennakkomyynnin”*, julkaistiin vuosien 1962-63 vaihteessa;²¹ *“tuotot teoksen “MERI JA ME” myynnistä sekä meriarpajaisien ja merenäyttelyn “NAVIGARE 63” tuotot auttoivat liittoa läpi vuoden 1963”*.²²

Kirjan toimittaja oli aloitteentekijä komentaja *Eero Pakkala*. Suomen Laivastoliiton asetamaan julkaisutoimikuntaan kuuluivat vuorineuvos *William Lehtinen*, kenraalimajuri *Niilo Sario*, pankinjohtaja *Osmo Toikka* ja merenkulkuneuvos *Allan Viranko*. Teoksen suunnittelussa tekijä määrittä aiheeksi *“merenviljelyämme käsittelevä kokoomateos”*. Alaotsakkeena suunnitelmassa oli *“merenkäyttömme kokonaisuus ja sen eri alat”*. Hän kokosi kirjoittajakunnan, joka peitti kattavasti merenkäytön alan; aiheina olivat muun muassa ulkomaankauppa, laivanvarustus, satamatoiminta, laivanrakennus, kalastus, merenkulkulaitos, meripuolustus, merentutkimus ja kansalaisten merelliset harrastukset.²³

Suomen Merikirjallisuuden Bibliografia syntyi *“Meri ja Me”* teoksen toimittamiseen liittyen. Silloin ilmeni, että Suomen merikirjallisuutta sisältävän kirjallisuusluettelon aikaan-

¹⁴ Itsenäisyytemme vaarassa - aukko valtakuntamme puolustuksesa

¹⁵ Laivastolehti 1/41, sivvu 9

¹⁶ Laivastolehti 4/43, sivu 67, 5/44, sivu 104

¹⁷ Suomen Laivaston Vuosikirja IV

¹⁸ Asiaa on käsitelty enemmän Eero Pakkalan [liitteenä 9](#) olevassa haastattelussa

¹⁹ Arkisto v 1960

²⁰ Meri ja Me 1962

²¹ Navigator 5/64, sivu 129

²² Toimintakertomus 1963

²³ Arkisto 1960

Tiedotus!

SUOMEN MERIKIRJALLISUUDEN BIBLIOGRAFIA

FINLÄNSK SJÖLITTERATUR BIBLIOGRAFI

IV osa on nyt ilmestynyt.

Teos kattaa vuodet 1975—1979 ja sen on toimittanut fil. maist. Kristina Nyman. Meribibliografiaan sisältyy 6553 viitettä ja 2550 kirjoittajan luettelo. Aikaisemmin julkaistusta Meribibliografeista on osa I (—1962) loppuunmyyty. Kustantajalta on vielä saatavana rajoitetusti osat II (1963—68) ja III (1969—74)

MERILIITTO

Annankatu 25
00100 Helsinki 10
Puhelin (90—) 602 499

kation: Maritime buoyage systems, system A Merenkulku-
kus Hki-Hfora 1978 32 s
tusta yhtenäistetään kansainvälisellä tasolla (Utprick-
sen förenhetligas på internationell nivå) - Suomen Meren-
ku 76/2 ss 6-8(9-10)

glinjen sänkte färjornas fart på utsatta skärgårdsavsnitt
vikingen 79/8-9 ss 17-18
lä parannetaan - Navigator
läparannuksia Mikkeliissä

ylätöitä - Navigator 76/8
ylätöitä: Kustavin-Längn
vähylä; Turun-Tukholman v

ylätöitä: Suomenlahden
vähylä; Mikkelin laiva-
s 22

7 TALVIMERENKULKU
VINTERSJÖFART

ABRAMOV B & ABRAMOV S
Merenkulku 76/11 ss

AHOLA J 100 vuotta ta
78/1-2 ss 6-7
t & HÄIKIÖ J

Lähetetään minulle uusi Suomen Merikirjalli-
suuden Bibliografia IV (1975—79) kustanta-
jan hintaan mk 45:—kpl

_____ kpl

Samalla tilaan 20:—kpl osaa II _____ kpl

30:—kpl osaa III _____ kpl

Hintoihin lisätään pakkaus- ja postituskulut.

Nimi _____

Arvo tai ammatti _____

Lähiosoite _____

Postitoimipaikka _____

KIRJE

Vastauslähelys
Hki 10 lupa 1974

Meriliitto
maksaa
postimaksun

Meriliitto

PL 573

00003 HELSINKI 300

saaminen oli tarpeen ja vain osin toteutetta-
vissa "Meri ja Me" teoksen yhteydessä. Kui-
tenkin teoksen toimikunnan mielestä täydel-
listä kirjallisuusluetteloa ei voitu kirjaan mah-
duttaa. Niinpä Laivastoliitto päätti julkaista
sen erillisenä.

Bibliografian I osan ensimmäinen painos oli
500 kpl ja sitä myytiin ennakkoon vuonna

1963 yhteensä 255 kpl. Kirjan tiedot kokosi
maisteri *Yrjö Aav* ja häntä avusti liiton asetta-
ma toimikunta, johon kuuluivat kenraalima-
juri *Niilo Sario*, komentaja *Eero Pakkala* ja
maisteri *Aarne Arjama*. Teos painettiin Laivas-
toliiton kustannuksella.²⁴

Mainosmonisteen mukaan "Suomen merikir-
jallisuuden bibliografia on paras mahdollinen

²⁴ Toimintakertomus 1963

Uusi suomalainen merialojen tietokirja



**pätevä
lähde-
teos ja
mainio lahja-
kirja alan
ammattilaisille
sekä
harrastajille**

Kirjoittajina on 21 alan pätevää asiantuntijaa. Kirjan sisältö: Kauppamerenkulku, Kauppalaivat ja laivanvarustus, Merimiehen työ ja koulutus, Merimieslähetyt ja merimieskirkko, Satamat ja satamatoiminta, Ahtausala, Laivanrakennus, Laivanrakennusammatit, Jäänmurtamisen tekniikka ja tutkimus, Laivojen luokitus, Meritekniikka, Itämeri ja sen tutkimus, Meri ja kalastus, Merenkululaitos, Merikartat, Väylän synty, Elektroniikka merenkulun palveluksessa, Merirajat ja niiden vartiointi, Merivoimat, Rannikkotyöstö, Meripelastus, Meren virkistyskäyttö — merelliset harrasteet, Museolaivamme.

Teoksen laajuus on 432 sivua. Runsas kuvitus. 32 nelivärisivua. Selkeät taulukot. Laaja hakemisto.

Tilaa kirja heti edulliseen erikoishintaan suoraan Meriliitosta. Painosmäärä on rajoitettu. Osoite: Meriliitto ry, PL 103, 00501 HELSINKI 50.

Julkaisija Meriliitto ry, kustantaja WSOY.

opas etsittäessä merialan tietoutta. Sen avulla voi seurata, mitä Suomessa on julkaistu tavalla tai toisella mereen liittyvistä asioista kuten

- Suomen kauppamerenkulusta,
- talvimerenkulusta ja sisävesiliikenteestä,
- telakkateollisuudesta,
- Ahvenanmaan varustamatoiminnasta,
- merenkulkuopetuslaitoksista,
- merilainsäädännöstä,

- laivojen työturvallisuudesta ja työoloista,
- Itämeren meristrategiasta,
- merivartiointista,
- meripelastuksesta,
- luotsi- ja majakkalaitoksesta,
- merenkulku- ja merisotahistoriasta,
- sukelluksesta sekä
- purjehduksesta tai veneilystä.”²⁵

²⁵ Suomen merikirjallisuuden bibliografian moniste-esitys, 4. 75 LKS 9174, arkisto

Bibliografia julkaistiin neljänä osana; luettelot ovat eri vuosilta seuraavasti

Osa I	- 1963, 140 sivua
Osa II	1963 - 1968, 80 sivua
Osa III	1969 - 1974, 130 sivua ja
Osa IV	1975 - 1979, 340 kone- kirjoitettua sivua.

Osien III ja IV toimittaja oli filosofian maisteri *Kristina Nyman*²⁶, joka sai työhönsä Merenkulun Säätiön apurahat. Teokset ilmestyivät keväällä 1976 ja vuonna 1981.

Bibliografian III osassa on luettelotiedot yhteensä noin 3000 kirjasta ja aikakauslehtikirjoituksesta sekä tekijänmukainen hakemisto, IV:ssä osassa 6553 viitettä ja 2550 kirjoittajan luettelo.²⁷

Navigator-lehden 50-vuotisjulkaisussa vuonna 1976 oli liitteenä kommodori *Olavi Vitiikan* kirjoittama ”**Meriliiton 50-vuotishistoriikki**”, jossa on 15-sivuinen tiivistelmä tapahtumista vuodesta 1926 vuoteen 1974 ja toimintakertomus vuodelta 1975.

Suomi ja Meri -kirja valmistui loppuvuonna 1981. Se on tavallaan uusintapainos ”**Meri ja Me**” -kirjasta. Kirjan julkaisija oli Meriliitto ja kustantaja WSOY. Merenkulun säätiö tuki kirjan tekemistä taloudellisesti. Sivuja siinä on 432. Kirjan aihepiiri on pääpiirtein sama kuin ”**Meri ja Me**” -teoksessa. Lisäksi tässä ”uudessa painoksessa” on esitelty muun muassa merimiehen työtä ja koulutusta, merimieslähestystä, jäänmurtaamista, merikarttoja ja väylän syntyä, meripelastusta sekä museolaivamme. Kirjan päätoimittaja oli *Eero Pakkala*, kuten ”**Meri ja Me**” -kirjassakin. Hänen apunaan oli toimituskunta, johon kuuluivat *Hannu Hillo*, *Erkki Riimäla*, *Leo Sarvimäki*, *Kai Säteri* ja *O. Aaro Wiio*.²⁸

²⁶ Toimintakertomus 1975

²⁷ Toimintakertomus 1976 ja esite ”Suomen merikirjallisuuden bibliografia”, arkisto

²⁸ Suomi ja Meri

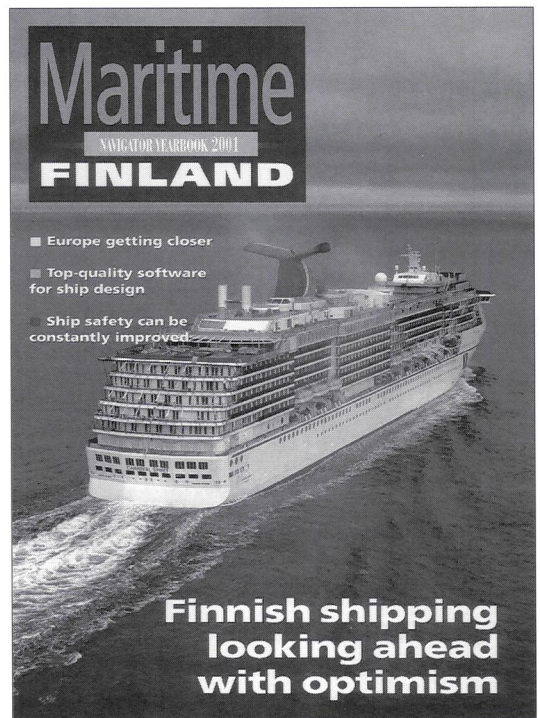
²⁹ Vuosikokouspöytäkirja 21.3.1994, hallituksen kokouspöytäkirja 2/95

³⁰ Navigator Yearbook 2000, Maritime Finland

Navigator -lehti ja Meriliitto julkaisivat yhdessä vuonna 1994 merenkulun vuosikirjan **NAVIGATOR, The Yearbook of the Finnish marine industry 1994**. Kirjaa on sen jälkeen julkaistu samaan tapaan vuosittain, joskin Navigator on toimittanut sen viime vuosina varsin itsenäisesti.²⁹

Vuoden 2001 julkaisun nimi on ”**MARITIME FINLAND, Navigator Yearbook 2001**”. Englanninkielisen 90-sivuisen teoksen artikkeli-sisältö on seuraava:³⁰

- maritime policy
- cargo traffic
- tanker traffic
- passenger traffic
- transit traffic
- shipbuilding
- offshore
- propulsion and power transmission
- ship design
- maritime Finland
- cluster
- sail training
- marine statistics.



6. MUU TOIMINTA

Sotien jälkeen jouduttiin etsimään uusia toimintamuotoja. Silloin pyrittiin järjestämään yksin tai yhdessä muiden mukana erilaisia merellisiä näyttelyjä. Sellaisia olivat muun muassa eräät laivojen pienoismallinäyttelyt. Näyttelyistä näyttävien oli messutapahtuma “Navigate 63”, jossa liitolla oli järjestelyistä päävastuu. Kansainvälisistä näyttelyistä tunnetuin oli Englannissa ja Turussa esillä ollut “Sea Finland”, jonka toteuttamisessa liitto oli mukana.

1970-luvulla alettiin järjestää tärkeille merenkulkualan kohderyhmille kuten eduskunnan liikennevaliokunnalle laivaseminaareja ja symposiumeja ja aloitettiin pitkä lounaskokousten sarja, joihin on kutsuttu esitelmöitsijöiksi merenkulkuun ja merenkäyttöön liittyvien alojen asiantuntijoita.

Näyttelyt

Laivastoliitossa ymmärrettiin jo 1930-luvun lopussa mahdollisuus näyttelyiden avulla tuoda maamme merenkäyttöön liittyvät asiat suuren yleisön tietoisuuteen.

Laivastoliitto oli mukana yhdessä Meriupseeriyhdistyksen kanssa vuoden 1936 elokuussa Helsingissä järjestetyillä “Matkailu- ja merenkulkumessuilla”. Messuihin liittyen järjestettiin laivastonäytös, johon yleisö kuljetettiin matkustaja-aluksilla.¹

Laivastoliitto oli mukana Nuorison kulttuuripäivillä Helsingissä vuonna 1947 järjestetyssä

askartelunäyttelyssä. Esillä oli useita laivojen pienoismalleja: *Uno Inkiläisen* rakentama “Suomen Joutsen”, egyptiläinen alus noin vuodelta 1000 e.Kr., kiinalainen djonkki vuodelta 1848, hampurilainen fregatti vuodelta 1624, suomalainen hl. “Trio”, panssarilaiva “Väinämöinen”, moottoritorpedovene ja fidjisaarelainen kalastajavene. Lisäksi näytteillä oli muistoesineitä “Suomen Joutsenen” valtamerimatkoilta: hopeapotuksin tehty arabialainen maljakko, marokkolainen koruliina, meritähti, kookospähkinä, hain leuat jne. Laivastolehden mukaan liiton osasto oli “erittäin edustava ja herätti se yleisössä suurta huomiota”²

Laivastoliitto järjesti 11.-19.3.1955 Helsingin Stockmannin tavaratalossa laivamallinäyttelyn, jossa laskettiin käyneen yhteensä noin 10 000 katsojaa.³

Näyttelykomitean puheenjohtajana oli insinööriversti *Aulis Havulinna* ja näyttelyn suunnittelijoina ja asiantuntijoina laivanvarustaja *Christoffer Ericsson* ja ekonomi *Paavo Pirilä*.

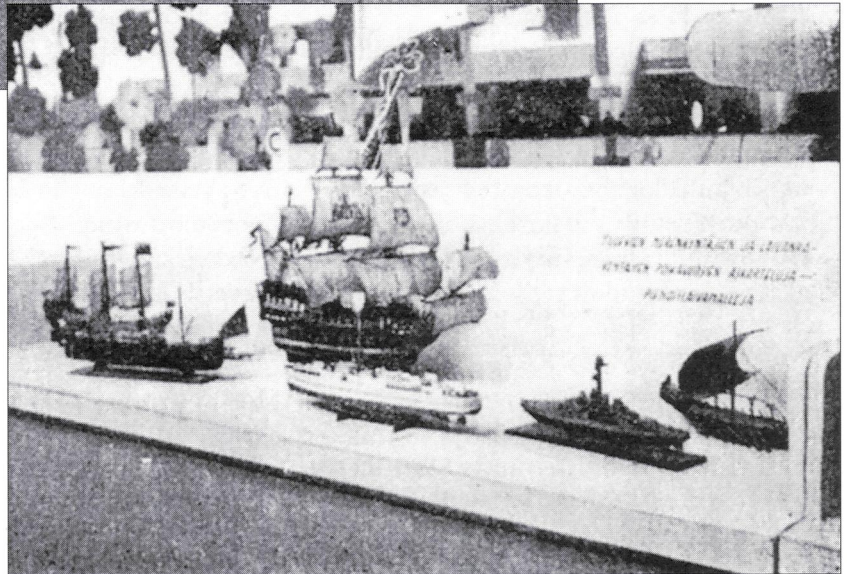
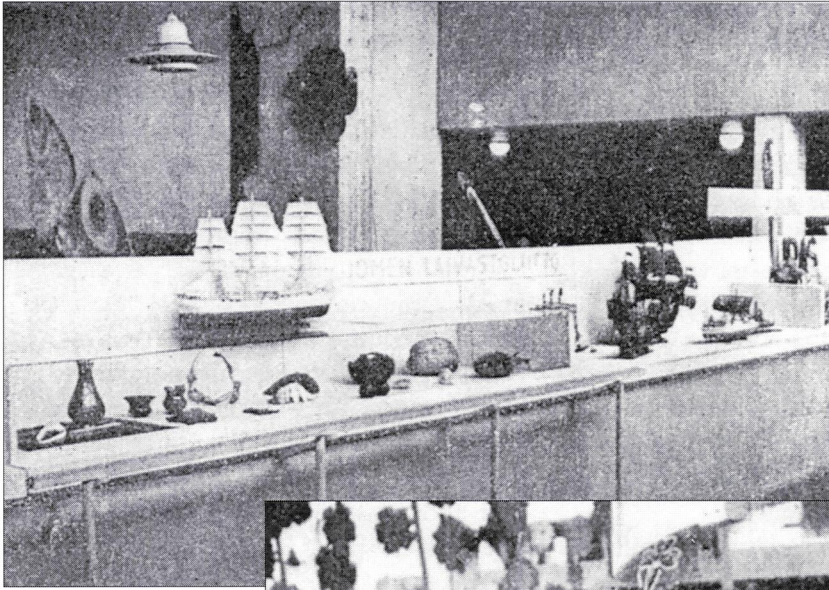
Näyttelyyn kerättiin pienoismalleja, laivojen kuvia, karttoja ja muuta materiaalia yksityisiltä, museoilta, varustamoilta ja harrastelijarakentajilta kautta maan. Mukana olivat myös Laivastoliiton ja Poikien Keskuksen yhteistyönä syntyneet mallit. Esineistöä tarjottiin niin paljon, että kaikkien esille asettamisessa oli vaikeuksia.

Avajaistilaisuuteen osallistui hyvin arvovaltainen kutsuvierasjoukko. Läsnä olivat muun muassa kauppa- ja teollisuusministeri *Aarre Simonen*, kontra-amiraalit *Oiva Koivisto*, *Eero Rahola* ja *Svante Sundman*, kenraaliluutnantti *Eino I. Järvinen*, kauppaneuvos *Birger Krogius*, merenkulkuneuvos *Antti Wihuri* sekä

¹ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 65

² Laivastolehti 6/47, sivu 68 ja 7-8/47, sivu 82

³ Toimintakertomus v 1955



Näyttelypöydät Helsingin Messuhallissa vuonna 1947. Näytteillä oli mm Uuno Inkiläisen rakentama pienoismalli "Suomen Joutsen".

Yhdysvaltain suurlähetystön I lähetystösihteri *Wells*.

Laivastoliitto käytti luonnollisestikin tapahtumaa merenkulkuun liittyvien asioiden esilletuomiseen. Näyttelyn avauspuheessaan Laivastoliiton valtuuskunnan puheenjohtaja, pääjohtaja Eero Rahola toi esille maamme merenkulun vaikeudet. Vertailukohtina olivat muun muassa Norja ja Ruotsi, joilla on huomattavasti suurempi ja kilpailukyvyltään parempi kauppalaivasto. Hän painotti maamme kilpailukyvyn säilyttämistä kaup-

pamerenkulussa; eräänä keinona hän toi esille mahdollisuuden, että valtiovalta antaisi tukea merenkulkuelinkeinolle. Lopuksi puhuja toi esille sotalaivastomme rappiotilan:

"Olisi onnellista, jos Laivastoliitto entiseen tapaan voisi sisällyttää ohjelmansa, yhdessä Meriupseeriyhdistyksen kanssa, valistustyön sotalaivaston rakennusohjelman toteuttamiseksi, niissä rajoitteissa ja meille mahdollisissa puitteissa kuin mitä se on Merivoimien piirissä suunniteltu."

Näyttelyssä käyneistä ehkä suurimman ryhmän muodostivat nuoret pojat, jotka erityisesti olivat kiinnostuneita vanhoista purjelaivoista ja sotalaivoista. Toinen suuri ryhmä koostui alan harrastajista, jotka kävivät näyttelyssä useita kertoja.

Näyttelyn suuri suosio selittyy osin muun muassa sillä, että Helsingissä ei silloin vielä ollut merimuseota. Niinpä Suomen Laivasto-lehti kirjoittaakin, että “näyttely teki arvokkaan propagandapalveluksen museohankkeelle, niin kaukaiselta kuin sen toteuttaminen saattaa tuntuakin”.⁴

Merennäyttely NAVIGARE 63 on yksi suurimmista näyttelytapahtumista, minkä järjestämisessä Laivastoliitolla on ollut päävastuu. Se oli avoinna yleisölle Helsingin Messuhallissa Mannerheimintielle syyskuussa 1963. Näyttelyssä olivat esillä varsinaiset merenkäyttöön liittyvät alat kuten laivanrakennus, varustamotoiminta ja kaupparamerenkulkuun liittyvät elinkeinoalat, maamme merivoimat, merenkulun hallinto, merentutkimus, merialan järjestöt ja harrastajapiirit sekä näitä palvelevan tuotannon edustajat.

Näyttelytoimikuntaan kuuluivat Suomen Laivastoliitosta toimikunnan puheenjohtajana komentajakapteeni *Erik Stjernvall*, jäsenenä insinöörieversti *Aulis Havulinna*, diplomi-insinööri *Christian Landtman*, kauppatieteiden maisteri *H Montonen*, komentajakapteeni *Kai Ruusuvuori*, kenraalimajuri *Niilo Sario*, kommodori *Aimo Saukkonen* sekä Osuuskunta Suomen Messuilta toimitusjohtaja *Olle Herold* ja *Olavi Parkkinen*. Tapahtumaa valmistelemaan asetettu toimikunta kokoontui kaikkiaan 13 kertaa, lisäksi oli muutamia suppeampia kokouksia.

Näyttelyyn kuului myös merihistoriallinen osasto, jonka valmistelutoimikuntaan kuuluivat kenraalimajuri *Niilo Sario* puheenjohta-

jana ja jäsenenä komentaja *Tapani Mattila* (Merivoimien Esikunta), intendentti *Olof af Hällström* (Suomenlinnan museo) ja majuri *Olli Airola* (Kymenlaakson museo). Tämä toimikunta kokoontui seitsemän kertaa.

Sekä näytteilleasettelultaan, osanottomäärältään että kaupallisesti NAVIGARE 63 onnistui erinomaisesti. Näyttelyssä oli mukana 27 eri maasta yhteensä 589 näytteilleasettajaa, joista kotimaisia oli 163 ja ulkomaisia 426. Näyttelyyn varattu pinta-ala oli 12.000 m²; näyttelyssä kävi yli 100.000 maksanutta näyttelyvierasta.

NAVIGARE 63 -näyttelyyn liittyivät läheisesti kahden englantilaisen aluksen laivastovierailut Helsingissä 18.-27.9.63. Laivastoliiton vastuulla oli järjestää merenmittausalus “Scott”in ja säiliölaiva “Tidepool”in miehistöjen ohjelma vierailun aikana. Näyttelyyn ja tähän vierailuun liittyi myös Englannin laivaston merenmittaustoiminnan päällikön, kontra-amiraali *E. G. Irvingin*, C.B. ja O.B.E. käynti maassamme. Yhdessä Suomen Maantieteellisen seuran kanssa Laivastoliitto huolehti amiraali Irvingin esitelmätilaisuuden järjestelyistä.

Navigare 63 -näyttelyn järjestämistä tukivat taloudellisesti Helsingin kaupunki sekä Neste Oy, Oy Shell Ab, BP-Petko Oy ja Oy Strömberg Ab.⁵

Kansainvälinen Meren näyttely NAVIGARE 67 Helsingin Messuhallissa jatkoi Navigare 63 -näyttelyn perinteitä. Laivastoliiton osaksi tuli rakentaa näyttelyn yhteyteen historiallinen osasto, jonka aiheena oli merenkulkumme kehitys 130 vuoden ajalta. Mottona oli “Puusta ja purjeesta teräkseen ja koneeseen”. Osastolla oli 150 laivojen pienoismallia sekä valokuvausuorennoksia ja aseita kolmen sodan ajalta täydennettynä merenkulkumme merkik henkilöiden kuvilla.

⁴ Suomen Laivasto 2/55, sivu 95

⁵ Toimintakertomus 1963

Toivomme näyttelyn avartavan kansalaistemme näkemystä

Vuorineuvos BERTEL LÄNGHJELM:

Meren näyttely NAVIGARE 67 on osoitus siitä, että meillä oivalletaan meren merkitys maaillemme yleensä ja sen kansantaloudelle erityisesti, sanoi Suomen Laivastoliiton valtuuskunnan puheenjohtaja, vuorineuvos Bertel Långhjelm toivottaessaan kutsuvieraat tervetulleeksi NAVIGARE-näyttelyn avajaisiin.

Lisäksi hän sanoi mm:
— NAVIGARE 67:n eräänä järjestäjänä ja näyttellepanijana esiintyy maassamme tunnettu aatteellinen järjestö, Suomen Laivastoliitto — Förbundet för Finlands Flotta, jonka toiminnan päämääränä on meren käytön edistäminen ja nuorison kiinnostuksen herättäminen merellisiin aloihin.

Suomen Laivastoliitto perustettiin v 1925, ja laajat kansalaispiirit liittyivät siihen herättäkkeeseen ja edistääkseen ymmärtämystä sitä kysymystä kohtaan, mitä meri maaillemme merkitsee. Herätyksen tälle toiminnalle antoi itsenäisen Suomen nuorta laivastoa kohdannut tuhoisa onnettomuus torpedovene S2:n tuhoutuessa



Suomalainen laivanrakennusteollisuus on kauan ollut tunnettu. Kertooahan maamme useiden rannikko kaupunkien historia suomalaisesta purjelaivusteollisuudesta, jonka rakentamat alukset kuljivat suomalaisien miesten ohjaamina kaukaisille merille kuljettaen tuotteitamme kauppavarana moniin maihin ja tuoden mukailtaan kotimaahan välttämättömiä hyödykkeitä kansamme tarpeiksi. Kunniakas merihistoriamme puolestaan kertoo niistä monista meritaistelusta, joihin Suomen laivasto voimat ovat osallistuneet. Kaikki nämä voitaneen pelkistää sanoihin "kulttuuri, kaupankäynti, merirajojemme puolustus", joista jokainen liittyy omana käsitteenään maamme ympäröiviin merenlah-
tiin.

Laivanrakennus tärkeää

Nykyisin laivanrakennusteollisuus muodostaa suomalaisen teollisuuden erään tärkeän sektorin. Kahden viimeksi kuluneen vuosikymmenen

Näyttelyn avajaisissa 15.9.1967 Suomen Laivastoliiton valtuuskunnan puheenjohtaja, vuorineuvos Bertel Långhjelm lausui kutsuvieraat tervetulleiksi. Puheessaan hän sanoi muun muassa: "Meren näyttely Navigare 67 on osoitus siitä, että meillä oivalletaan meren merkitys maaillemme yleensä ja sen kansantaloudelle erityisesti."

Näyttelyn avasi kauppa- ja teollisuusministeri Olavi Salonen.

Näyttelyn toimikuntaan kuuluivat puheenjohtajana merenkulkuneuvos Erik Stjernvall ja jäsenenä toimitusjohtaja Christian Landtman, varatuomari Mikko Mannio, toimitusjohtaja Olle Herold ja johtaja H Paalanen. Toimikunta kokoontui seitsemän kertaa.

Historiallisen osaston suunnittelutoimikuntaan kuuluivat puheenjohtajana vara-amiraa-

li Oiva Koivisto sekä jäsenenä maisteri Aarne Arjama, merikapteeni Helge Heikkinen, komentaja Tapani Mattila, kauppatieteitten tohtori Jorma Pohjanpalo ja maisteri Paavo Talvio. Tämä toimikunta kokoontui 13 kertaa. Kummankin toimikunnan sihteerinä oli Laivastoliiton toiminnanjohtaja. NAVIGARE 67 -näyttelyssä kävi vieraita yhteensä noin 55.000.⁶

HELSINGIN MERIPÄIVÄT 1982 toimeenpantiin yhdessä Helsingin kaupungin ja eräiden muiden yhteisöjen kanssa 21.-23.5.1982. Päiviin liittyi oheisnäyttely "stadi ja sköne", joka jatkui Helsingin Jugend-salissa kesäkuun puoleenväliin saakka. Meripäivien eri tilaisuuksiin osallistui kaikkiaan tuhansia ihmisiä.⁷

⁶ Toimintakertomus 1967

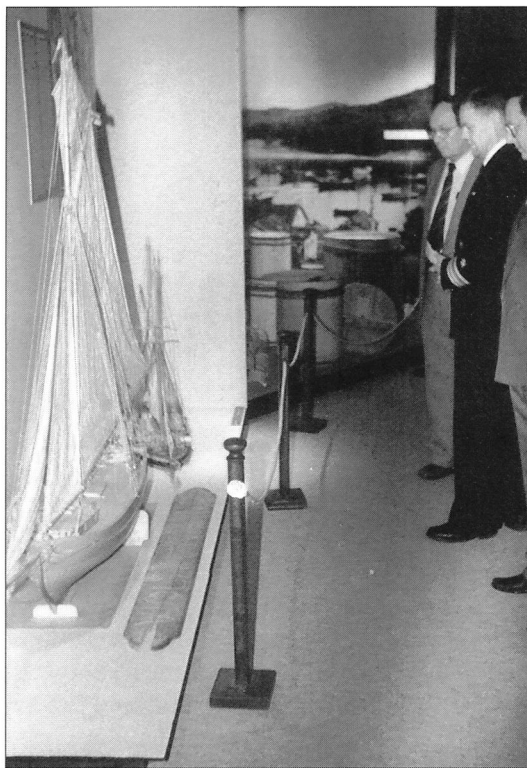
⁷ Toimintakertomus 1982

SEA FINLAND näyttely järjestettiin vuonna 1985 National Maritime Museumissa Greenwichissä Englannissa. Meriliitto antoi apua näyttelyn järjestäjille muun muassa osallistumalla suomalaista kauppamerenkulkua esittelevän osaston suunnittelutyöhön sekä toimimalla asiantuntija-apuna näyttelyesineiden kuljetuksiin liittyvissä kysymyksissä.⁸ Näyttelyesineistön merikuljetuksista huolehti korvauksetta Oy Bore Line Ab. Seuraavana vuonna Sea Finland näyttely oli esillä Turussa.

LAIVAT 1926-1986 -pienoismallinäyttely järjestettiin 15.5.-31.8.1986 Suomenlinnassa Armfelt -museon tiloissa. Näyttelyn avasi ylipormestari *Raimo Ilaskivi* ms "Silvia Regina"lla pidetyn Meriliiton 60-vuotisjuhlakokouksen jälkeen.

Näyttelyssä, jonka lay-outin ja julisteen oli suunnitellut taiteilija *Erik Bruun*, esiteltiin 80 pienoismallin sekä valokuvien ja julisteiden avulla suomalaista merenkulkua ja laivanrakennusta, merenkulun hallintoa ja meripuolustusta kuudelta vuosikymmeneltä. Näyttelyssä kävi kaikkiaan noin 15.000 vierasta.⁹

Kymmenen vuotta myöhemmin 70. juhlavuotensa kunniaksi Meriliitto järjesti tammi-kuussa 1997 laivapienoismallinäyttelyn yhdessä Oy Stockmann Ab:n kanssa. Stockmannin Helsingin tavaratalon Argos-hallissa järjestettyyn näyttelyyn oli koottu 75 pienoismallia, jotka oli saatu eri varustamoilta, telakoilta, merivoimilta, merenkululaitokselta, rajavartiolaitokselta ja Purjelaivasäätiöltä. Näyttelyn avaajana ja kummina oli liikenneministeri *Tuula Linnainmaa*.



Sea Finland -näyttely Turussa v 1986, kuvan oikeassa reunassa keskellä Jukka K Pajala.

Varovaisen arvion mukaan pienoismalleja kävi katsomassa yli 20.000 henkeä, kaksinkertainen määrä verrattaessa samassa talossa Laivastoliiton vuonna 1955 järjestämään pienoismallinäyttelyyn.¹⁰ Lisäksi näyttelystä kertoneita artikkeleita ja uutisia oli ainakin viidessä tiedotusvälineessä (mm Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Kauppalehti, TV-Nytt ja Tekniikan Maailma.)¹¹

⁸ Toimintakertomus 1984

⁹ Toimintakertomus 1986

¹⁰ Toimintakertomus 1997

¹¹ Muistio pienoismallinäyttelyn jälkipuintalaverista 4.2.1997, arkisto



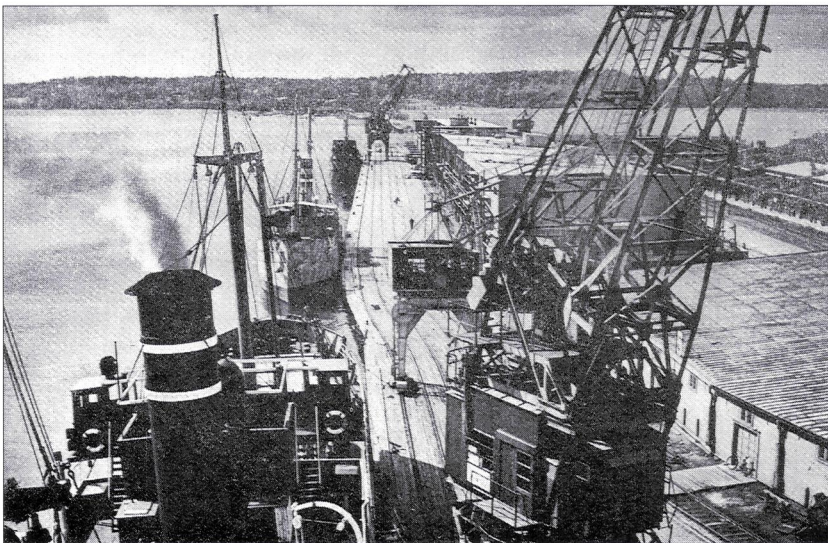
Liikenneministeri Tuula Linnainmaa avaa laivapienoismallinäytelyn v. 1997 avausanojensa jälkeen kellon lyönnillä.

Laivaseminaarit ja symposiumit

Ensimmäisiin kuuluvat lehdistölle tarkoitettut "laivastopäivät" eli nykyisen terminologian mukaan lehdistöseminaarin Suomen Laivastoliitto järjesti 8.-9.12.1940. Laivastopäivien "tarkoituksena oli tutustuttaa julkisen sanan edustajat Suomen sota- ja kauppalaivastoon sekä laivanrakennusteollisuuteen. Suomenlinnassa ja Turussa esiteltiinkin laivastomme

*aluksia ja merisodan erilaisia taisteluvälineitä, pidettiin esitelmää mm. kauppamerenkulun merkityksestä sekä nykypäivien merisodasta. Erikoisen antoisa oli käynti Crichton-Vulcanin telakalla sekä tutustuminen Turun uusiin satamalaitteisiin.*¹²

Vastaavat keinot kertoa vaikuttajille ja yleisölle laivastoaatteesta otettiin käyttöön taas 34 vuotta myöhemmin. Laivaseminaarit ja merisymposiumit ovat olleetkin vuodesta 1974



Turun satama oli vuonna 1941 järjestetyn lehdistöseminaarin tutustumisen kohteena, kuva samalta vuodelta.

¹² Laivastolehti 1/41, sivu 18

alkaen eräs näkyvimmistä Meriliiton toimintamuodoista.

Meriliitto järjesti vuosikokouksensa 17.4.1969 yhteyteen **Merenkulun symposiumin** Helsingissä hotelli Palacen kongressisalissa. Symposiumin aiheita olivat kansainvälisen merenkulupolitiikan nykynäkömät, Suomen merikuljetustarve ja sen asettamat vaatimukset kauppalaivastolle sekä lähivuosien työvoimakysymykset varustamoelinkeinoon piirissä. Kokoukseen osallistui noin 200 liiton jäsentä tai merenkuluelinkeinojen, laivanrakennusteollisuuden ja vientiteollisuuden piirissä toimivaa henkilöä. Symposiumin osanottajamäärä oli 70.

Marraskuussa 1980 toimeenpantiin Meriliiton aloitteesta kolmipäiväinen **Meripelastus 80** -symposium gts "Finnjetillä". Tapahtuman järjestäjinä olivat maan viranomaistahot, Suomen Meripelastusseura ja Meriliitto. Puheenjohtajana tapahtumassa oli kontra-amiraali *Jorma Haapkylä*, joka silloin oli Meriliiton hallituksen 1. varapuheenjohtaja.

Symposiumin aiheina olivat

- vapaaehtoisten osallistuminen meripelastuspalveluun,
- etsintöjen suorittaminen,
- pelastajan ja pelastettavan asema merihätätilanteessa ja
- koulutus-, harjoitus- ja valistustoiminta.

Symposiumin osanottajille oli järjestetty Travemündessä tilaisuus tutustua Saksan Liittotasavallan meripelastusjärjestön uusimpaan meripelastusristeilijään ja sen yhteistoimintaan helikopterin kanssa.

Symposiumiin osallistui kaikkiaan 61 henkeä, jotka edustivat 16 järjestöä sekä 13 virastoa ja laitosta.

Symposiumin loppulausunnossa todettiin tarkoituksenmukaisen seurannan tarpeellisuus.¹³ Niinpä marraskuussa 1983 järjestettiin Suomenlinnassa Meripelastus 80 -symposiumin seurantakokous. Siihen osallistui edustajia meripelastuspalvelun kaikilta sektoreilta. Kokoukseen osallistui myös sisäministeri *Matti Luttinen*.¹⁴

Kokouksen aiheita olivat muun muassa tutustuminen meripelastuksen ajankohtaisiin asioihin sekä alustukset ja keskustelut meripelastuskoulutuksesta, pelastusvälineistä ja -varusteista sekä meripelastuksen valmiudesta.¹⁵

Maaliskuussa 1987 Meriliitto järjesti **Lehdistöseminaari -87:n** ms "Sally Albatrossilla". Risteilyyn osallistui 20 radion, television ja lehdistön edustajaa sekä Meriliiton hallitus. Ohjelmaan kuului yhdeksän alustusta ja kierros aluksella. Alustajiksi oli saatu maan parhaita asiantuntijavoimia. Alustusten otsikkoja ja esitelmöitsijöitä olivat muun muassa

- Maa tarvitsee merikuljetuksia; valtiolta luo puitteet; toimistopäällikkö *Risto Paaermaa*, KTM
- Kuljetukset syntyvät tarpeesta; teollisuuden kuljetukset nyt ja tulevaisuudessa; johtaja *Kyösti Vesterinen*, TKL
- Miksi suomalaista varustamotoimintaa tarvitaan?; apulaisprofessori *Jorma Taina*, Turun kauppakorkeakoulu
- Maamme meriteollisuuden sisältö - riittävätkö eväät; professori *Petri Varsta*, Teknillinen korkeakoulu
- Entäpä, jos tilanne ei olekaan normaali? Kriisiajan merikuljetukset; kontra-amiraali *Jorma Haapkylä*, Meriliiton varapuheenjohtaja.

Seminaariin osallistujat saivat alustuksista kirjallisen tietopaketin.¹⁶

¹³ Meripelastus 80:n seurantakokouksen ptk 13.6.1983, arkisto

¹⁴ Vuosikertomus 1983

¹⁵ Meripelastus 80 -seurantakokouksen kutsu 3.10.1983, arkisto

¹⁶ Toimintakertomus 1987

Eduskunnan liikennevaliokunnan meriseminaari järjestettiin maaliskuussa 1988 risteilynä ms “Sally Albatrossilla”. Aiheina olivat periaatteessa samat ajankohtaiset merenkulkuun liittyvät kysymykset mitä oli käsitelty lehdistöseminaarissa edellisenä vuonna. Nyt kuitenkin painotettiin enemmän tulevaisuudennäkymiä kuten pääjohtaja *Kyösti Vesterinen* alustaessaan kuljetuksista yhdentyvässä Euroopassa ja apulaisjohtaja *Mikko Niini* pohtiessaan, minkälainen on tulevaisuuden laiva ja ovatko suomalaiset telakat oikealla tiellä. Liikennevaliokunnasta oli mukana seminaarissa sen puheenjohtajan *Aapo Saaren* johdolla 22 kansanedustajaa. Lisäksi seminaariin osallistui Meriliiton hallitus.¹⁷

Suomen Joutsenen kohtalo oli ollut keskustelun aiheena jo muun muassa vuoden 1987 aikana liiton vuosikokouksessa sekä useissa hallituksen kokouksissa. Vuoden 1989 tammikuussa toimeenpantiin Suomen Joutsenen teemailta, jossa valtiotieteen tohtori *Kullervo Killinen* esitelmöi “Suomen Joutsenen perinteistä” ja komentaja *Tapani Mattila* aiheenaan

“Vieläkö joskus koululaiva Suomessa?”

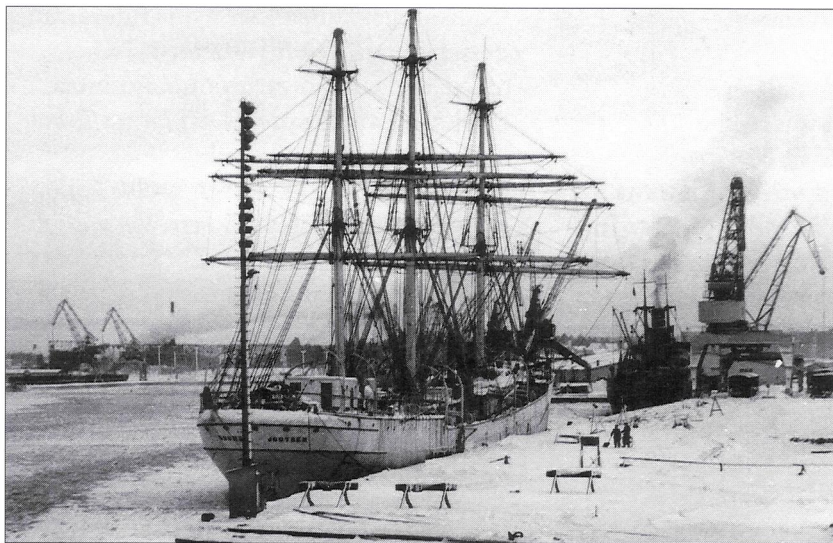
Aluksen tulevaisuudesta ja museoinnista käytiin vilkas keskustelu. Museopaikan tuli kokouksen mielestä olla sotalaivaston koululai- van kotisatamaa vastaavasti Helsinki.

Huhtikuussa 1989 Meriliitto järjesti **Meriseminaarin** ms “Sally Albatrossilla” liiton liitto- neuvoston puheenjohtajan merenkulkuneu- vos *Harry Österbergin* aloitteesta yhdessä Me- renkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kan- natusyhdistyksen kanssa. Seminaari oli tar- koitettu merenkulkuun liittyvien minis- teriöiden ja virastojen virkamiehille.

Seminaarissa jaettiin tietoa 27 kutsutulle vie- raalle; kaikkiaan tilaisuuteen osallistui 42 henkilöä.

Mottona oli “Merenkulku ja satamat - mitä 1990 -luvulla?” Seminaarin avasi järjestävien Meriliiton ja Merenkulkualan Opetuksen ja Tutkimuksen Kannatusyhdistyksen puolesta pankinjohtaja *Ilkka Toikka*.

Seminaarin järjestelyjä tuki Merenkulun säätiö.¹⁸



“Suomen Joutse- nen” tulevaisuus oli usein myös Meriliiton huolen aiheena. Kuvassa alus juuri Turkuun hinattuna 20.1.1960.

¹⁷ Kutsu Eduskunnan liikennevaliokunnalle 11.1.1988 ja seminaarin ohjelma

¹⁸ Toimintakertomus 1989 ja Meriseminaarin kutsukirje, arkisto

Vuoden 1990 seminaari järjestettiin **Parlamentaariselle liikennekomitealle**. Seminaariin oli kutsuttu 20 henkilöä, osallistujia oli kaikkiaan 30. Risteilylaivana oli tällä kerralla ms “Sally Clipper”.

Seminaarissa oli kaikkiaan yhdeksän alustusta; puheenjohtajana oli pääjohtaja *Kyösti Vesterinen*. Alustajina olivat muun muassa apulaisprofessori *Jorma Taina* Turun Kauppa- korkeakoulusta: Merenkulun merkitys Suomelle, apulaisosastopäällikkö *Mikko Talvitie* Liikenneministeriöstä: Tavaravirrat ja reitit, toimialajohtaja *Veli-Matti Ropponen* Neste Oy:stä: Öljykuljetukset Itämerellä ja toimitusjohtaja *Raimo Roos* FG-Shipping Oy:stä: Suomen aluskalusto - tämänpäivän ja tulevaisuuden alukset.¹⁹

Lounaskokoukset

Vuoden 1991 alussa Meriliitto järjesti Pääesi-

kunnan keskuspaivijongissa esitelmätilaisuuden, jonka aiheena oli “Itämeren turvallisuuspoliittinen ja kansainvälinen tilanne”. Luennotsijoina tilaisuudessa olivat merivoimien komentaja, kontra-amiraali *Sakari Visa* ja professori *Raimo Väyrynen* Helsingin yliopistosta. Kuulijoita oli kaikkiaan 40. Ilmeisesti onnistuneena pidetyn tilaisuuden innoittamana Meriliitto päätti keväällä 1992 uutena toimintamuotona järjestää säännöllisesti jäsenilleen ja muille asiasta kiinnostuneille lounastilaisuuksia, joihin kutsuttaisiin alustajiksi merialojen, talouselämän ja politiikan huippunimiä. Alustajiksi onkin saatu maamme politiikan ja teollisuuden eturivin tekijöitä ja vaikuttajia. Tilaisuudet ovat kulu- neen kymmenen vuoden aikana koonneet huomattavat määrät kuulijoita. Seuraavassa on lueteltu toimintakertomuksiin kirjatut tilaisuudet ja niihin osallistuneiden kuulijoiden määrät.

- 1.9.1992 vuorineuvos *Tauno Matomäki*: “Merenkulun kysymyksiä Suomen teollisuuden kannalta” (100).
- 18.3.1993 pääministeri *Esko Aho*: “Valtiovallan vastuu merenkulusta” (60).
- 14.10.1993 suurlähettiläs *Juri Derjabin*: “Itämeren merellinen infrastruktuuri” (60).
- 30.1.1995 toimitusjohtaja *Martin Saarikangas*: “Telakkateollisuuden näkymiä” (45).
- 9.11.1995 kansliapäällikkö *Juhani Korpela*: “Finland Gateway- Trans-European-Network” (45).
- 7.11.1996 pääjohtaja *Kyösti Vesterinen*: “Merenkulkulaitoksen liikelaitostaminen” (45).
- 20.5.1997 toimitusjohtaja *Hans Martin*: “Satamaelinkeinojen tila ja tulevaisuus” (50).
- 30.10.1997 liikenneministeri *Matti Aura*: “Ajankohtaiset merenkulkupoliittiset kysymykset” (50).
- 23.2.1998 pääjohtaja *Martin Saarikangas*: “Laivanrakennusteollisuuden kansainväliset kehitysnäkymät” (50).
- 26.5.1998 johtaja *Juhani Laapio*: “Varustamotoiminnan pohjoinen ulottuvuus” (39).
- 6.10.1998 merenkulkuneuvos *Antti Lagerroos*: “Merenkulun lähiajan kilpailukyky” (60).
- 3.3.1999 ympäristöministeri *Pekka Haavisto*: “Natura-2000 ja merellinen ympäristö” (47).
- 5.11.1999 kansanedustaja *Erkki Pulliainen*: “Ajankohtaisista merenkulkupoliittisista kysymyksistä Eduskunnan näkökulmasta” (48).
- 15.2.2000 liikenneministeri *Olli-Pekka Heinonen*: “Merenkulkuhallinnon tulevaisuuden näkymistä” (61).
- 12.10.2000 apulaiskaupunginjohtaja *Martin Meinander*: “Vuosaaren satamahankkeen näkymät osana Helsingin kehittämistä” (56).

¹⁹ Toimintakertomus 1990 ja seminaarin ohjelma, arkisto



Merenkululaitoksen liikelaitostamisajatukseseen kuuluu monitoimimurtajien vuokraaminen avovesikautena ulkomaille.

Useiden alustajien kertoma on ylittänyt tiedotusvälineiden uutisrajan. Muun muassa merenkulkuneuvos Lagerroosin esitelmä vuonna 1998 keräsi paikalle 10 tiedotusvälineiden edustajaa, kansanedustaja Pulliaisen esitelmää seurasi neljä.

Tall Ships' Race 1972

Syksyllä 1971 englantilainen purjelaivakoulutusta harjoittava järjestö "The Sail Training Association" otti silloisen Lontoon sotilasasiamiehemme komentaja *Kai Ruusuvuoren* välityksellä yhteyden Meriliittoon "Tall Ships' Race'n" toisen lähdön järjestämiseksi Helsingistä. Niinpä Meriliitto päävastuullisena yhdessä Suomen Purjehtijaliiton, Kap Hornseuran, merivoimien, merenkulkuhallituksen, Helsingin kaupungin, Suomenlahden Merivartioston, Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen, Laivaston Killan ja helsinkiläisten partiolaisten kanssa hoiti tapahtuman järjestelyt.

Tapahtuman eri tiedotusvälineissä saaman laajan huomion ansiosta Meriliiton nimi esiintyi julkisuudessa usein. Meriliiton aloitteesta Posti- ja lennätinhallitus julkaisi "Tall Ships' Race" -aiheisen postimerkin, joka yleisöäänestyksessä valittiin vuoden kauneimmaksi merkiksi.

Kilpailun suojelijana toimi ylipormestari *Teuvo Aura*, joka järjesti suuren vastaanoton kaupungintalolla laivojen päällystölle ja järjestelyihin osallistuneiden järjestöjen ja laitosten edustajille.

Työvaliokunnan puheenjohtajana toimi Meriliiton toiminnanjohtaja *Leo Sarvimäki* sekä jäsenenä toimitusjohtaja *Ilkka Tuominen* Suomen Purjehtijaliitosta ja merikapteeni *Georg Häggström* Kap Horn -seurasta.²⁰

Meriliiton hallituksen 5/72 kokouksessa luettiin koululaiva "Christian Radichin" päällikön kirje, jossa tämä kiitti liittoa "Tall Ships' Race'n" suurten purjelaivojen luokan voittajalle lahjoitetusta palkinnosta.²¹

²⁰ Toimintakertomus 1972

²¹ Hallituksen kokouksen pöytäkirja 30.10.1972.

Ansiomerkit ja muut merkit

Yhdistyksen suojelijaksi kutsuttiin Tasavallan presidentti vuodesta 1926: “Suomen Laivastoyhdistyksen suojelijaksi päätti perustava kokous pyytää *Tasavallan Presidenttiä*.”²² Sen jälkeen samaa käytäntöä kutsua virkakautensa aloittava presidentti yhdistyksen suojelijaksi noudatettiin ainakin vuoteen 1941 saakka, jolloin tehtävään pyydettiin presidentti *Risto Ryti*. Hän lähetti tervehdyksensä vielä vuoden 1944 vuosikokoukseen.²³ Sotien jälkeen ei ilmeisestikään kutsua enää uudistettu.

Yhdistyksen **Ansiomerkin**, kultainen (risti), hopeinen (risti) ja pronssinen (risti), suunnitteli Laivastoyhdistyksen ensimmäinen asiamies, taiteilija *Ilmari Wirkkala*. Merkin keskustassa on lehväseppeleen ympäröimä yhdistyksen merkki.

Yhdistyksen, nyt Suomen Laivastoliitto, korkein tunnusmerkki, **kultaristi**, annettiin ensimmäisenä entiselle presidentille *Lauri Kr. Relanderille* vuonna 1931 “kiitokseksi siitä tuesta, jota hän presidenttikautenaan oli liiton isänmaalliselle toiminnalle antanut ja tunnustukseksi hänen osottamastaan harrastuksesta laivastoasialle.”²⁴ Kultaristin n:o 2 sai viisi vuotta myöhemmin amiraali *Gustav von Schoultz*, “joka erittäin ansioituneesti on ajanut liiton pyrkimyksiä.”²⁵

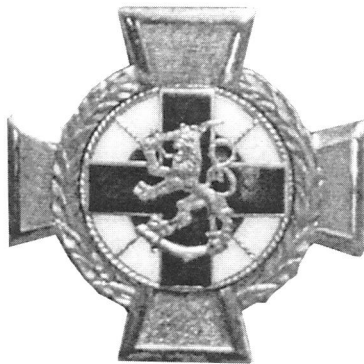
Ensimmäinen **hopearisti** luovutettiin samoin vuonna 1931 talousneuvos *Tuomo Pohjanpallolle* “hänen ansioistaan laivastoinnostuksen

herättäjänä”. Pohjanpalo toimi Kokkolan Laivastoyhdistyksen puheenjohtajana ja täytti mainittuna vuonna 70 vuotta²⁶.

Kultaristi sai myöhemmin nimekseen **Kultainen ansioristi** ja hopearisti **Hopeinen ansioristi**.

Vuoden 1929 vuosikokouksessa jaettiin yhdistyksen **ansiomerkkejä** jäsenille, “jotka olivat tarmokkaasti toimineet yhdistyksen hyväksi ja hankkineet vähintään 100 jäsentä”.²⁷ Ensimmäiset ansiomerkit luovutettiin jo vuotta aikaisemmin ja viimeiset jaettiin 1932.

Laivastoliitto luovutti Porin Viasvedellä vuonna 1951 pidetyn 4. Meripoikaleirin järjestelyissä mukana olleille **Suomen Laivastoliiton Leirimerkkejä**.²⁸



Meriliiton ansiomerkkejä ovat kultainen, hopeinen ja pronssinen ansiomerkki.

²² Toimintakertomus 1925-26

²³ Laivastolehti 5/44, sivu 104

²⁴ Laivastolehti 4-5/31, sivu 171

²⁵ Laivastolehti 5/36, sivu 135

²⁶ Laivastolehti 4-5/31, sivu 171

²⁷ Laivastolehti 5/29, sivu 173

²⁸ Praaki 1997, sivu 10

“Merenkulun maineteko - En bedrift inom sjöfarten” - kunniapalkinto

Meriliiton hallituksessa syntyi 1980 -luvun alussa ajatus ryhtyä jakamaan erityistä tunnustuspalkintoa merellisen kulttuurin yleisen tiedon ja arvostuksen lisäämiseksi tehdyistä huomattavista saavutuksista. Näin syntyi “Merenkulun maineteko - En bedrift inom sjöfarten” -kunniapalkinto, jonka säännöt hyväksyttiin vuonna 1983. Niiden mukaan “palkinnon tarkoituksena on Suomen merellisen kulttuurin yleisen tiedon ja arvostuksen lisäämiseksi olla tunnustuksena Meriliiton sääntöjen 2. pykälän mukaisesta merkittävästä toiminnasta”. Mainittu pykälä määrittelee liiton tarkoitukseksi työskennellä merellisen kulttuurin hyväksi sekä herättää ja ylläpitää harrastusta mereen liittyvien toimintojen edistämiseksi. Palkinto muodostuu kunniakirjasta ja siihen kiinnitetyistä mitalista. Mitalin suunnittelusta ja valmistuksesta vastasi taiteilija *Hannu Veijalainen* (Oy Tillander Ab).

Palkinto jaettiin sen merkityksen ja tarkoituksen korostamiseksi ensi kerran Meriliiton täyttävässä 60 vuotta 1986. Ensimmäinen kunniapalkinto luovutettiin liiton juhlah kokouksessa ms “Silvia Reginalla” 15.5.1986 kahtena kapaleena ja sen saivat silloin Lontoon Greenwichissä kesällä 1985 pidetyn “Sea Finland” -näyttelyn järjestäjät, Suomen Merimuseo ja National Maritime Museum. Palkinnot luovutettiin museoviraston edustajille sekä Iso Britannian suurlähettiläälle säilytettäväksi Suomen Merimuseossa Hylkysaarella ja National Maritime Museumissa Greenwichissä.

Samassa tilaisuudessa luovutettiin mainetekopalkinto



Meriliitto kokoaa ja ylläpitää rekisteriä laivapienoismalleista. Kuvassa vuoden 1997 laivapienoisnäyttelyn laivoja. Etualalla v 1937 valmistunut “Aallotar”, joka jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliitolle v 1945.

nro 2 ruotsalaiselle pintapelastaja *Sven Sellin-gille*, joka toimi ansiokkaasti suomalaisalus "Karelian" miehistön pelastamiseksi.

Kolmas mainetekopalkinto luovutettiin Meriliiton vuosikokouksen yhteydessä 11.4.1990 ms "Cinderellalla" merenkulkuneuvos *Gunnar Eklundille* hänen ansioistaan suomalaisen merenkulun edistämiseksi ja erityisesti siitä uranuurtavasta työstä, jonka hän oli tehnyt Itämeren autolauttaliikenteen alkuunsaattamiseksi ja kehittämiseksi.

Mainetekopalkinto nro 4 ojennettiin 7.11.1996 taiteilija *Erkki Riimalalle* hänen monivuotisesta työstään Suomen merenkulun tunnetuksi tekemisessä ja erityisesti hänen toimittamansa ensimmäisen Suomen merenkulkua, laivanrakennusta, satamia ja muita merenkäytön osa-alueita käsittelevän laajan historiikin, neliosaisen *Navis Fennican* johdosta.

Viimeisimmän mainetekopalkinnon nro 5 Meriliitto luovutti 23.2.1998 pääjohtaja *Martin Saarikankaalle*, sillä hän on Meriliiton

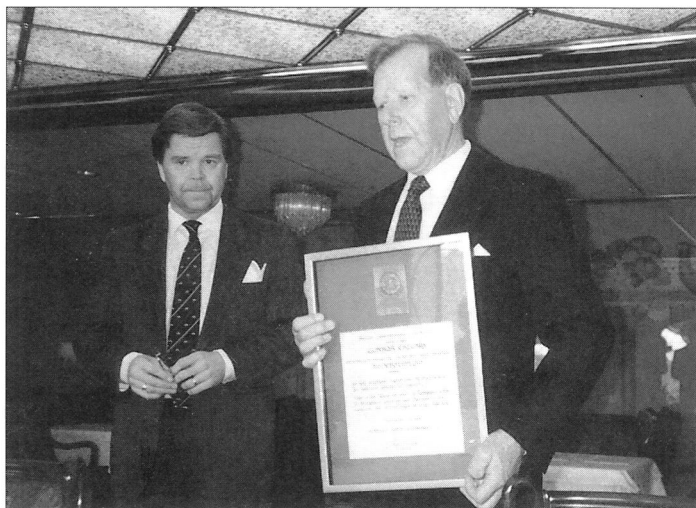
mielestä nostanut Suomen laivanrakennuksen uuteen kukoistukseen ja samalla hän on näkyvänä hahmona tuonut esille laivanrakennuksen ja merenkulun tärkeyttä maaillemme.²⁹

Yhdistysten huomionsoitukset ovat liitteessä 7.

Pienoismallitiedoston kerääminen

Vuoden 1997 laivapienoismallinäyttelyä valmisteltaessa tiedettiin, että erinomaisia pienoismalleja on eri puolilla Suomea. Niiden löytäminen oli kuitenkin vaivalloista, koska niistä ei ollut olemassa koottua tietoa. Onnistuneen näyttelyn kokemusten innoittamana Meriliiton hallitus perusti vuonna 1997 työryhmän kokoamaan mahdollisimman kattava rekisteri Suomen laivapienoismalleista tulevien tarvitsijoiden avustamiseksi. Vuoden 2000 lopussa luetteloa varten oli kerättyä tiedot lähes tuhannesta mallista. Liiton tavoitteena on julkaista niistä laadittu tiedosto 75-vuotisjuhlavuoden mittaan ja sen jälkeenkin ylläpitää ja täydentää luetteloa entistä kattavamaksi.³⁰

Mainetekopalkinnon n:o 3 merenkulkuneuvos *Gunnar Eklundille* luovutti 11.4.1990 Meriliiton puheenjohtaja *Kyösti Vesterinen*.



²⁹ kirjoittanut Matti Pietikäinen.

³⁰ kirjoittanut Jukka K. Pajala

7. YHTEISTOIMINTA MUIDEN JÄRJESTÖJEN KANSSA

Laivastoyhdistyksen - Laivastoliiton - Meriliiton yhteistoimintakumppaneista tärkein on ollut Meriupseeriyhdistys. Yhdistysten jäseniä on ollut lukuisasti yhteistyöyhdistyksen jäseninä. Yhdistykset ovat usein yhteisvoimin ajaneet yhteisiksi kokemiaan tärkeitä asioita. Sellaisista tunnetuin on vuoden 1927 Laivastolaki.

Meriupseeriyhdistys

Laivastoyhdistyksen/Laivastoliiton ja Meriupseeriyhdistyksen välinen yhteistoiminta oli heti yhdistyksen perustamisesta lähtien hyvin kiinteää. Jo 25.4.1925 pidetyssä Meriupseeriyhdistyksen vuosikokouksessa luutnantti *Väinö Kopio* ehdotti laivastoyhdistyksen perustamista. Kun tiedettiin, että asia oli vireillä Suomalaisessa Pursiseurassa, päätettiin jättää aloitteen tekeminen yhdistyksen ulkopuolella oleville.¹ Meriupseeriyhdistyksen johtokunta käsittelee laivastoyhdistyksen perustamishanketta lokakuussa 1925 ja päätti, että johtokunta osallistuu ”mieskohtaisesti” laivastoyhdistyksen perustavaan kokoukseen ja päätettiin kehottaa myös kaikkia ”kaupungissa” asuvia jäseniä osallistumaan kokoukseen. Edelleen johtokunta päätti, että yhdistyksen puheenjohtaja lausuu yhdistyksen kiitoksen niille henkilöille, jotka olivat aloitteen tehneet. Saman kokouksen pöytäkirjaan on merkitty, että johtaja *Jaatinen* oli pyytänyt in-

sinööri komentajakapteeni *Dillströmiä* pitämään kokouksessa ruotsinkielisen esityksen laivastoyhdistyksen merkityksestä. Samalla *Dillström* ilmoitti, että hän aikoo pyytää komentaja *Yrjö Roosia* pitämään vastaavan esityksen suomeksi.²

Meriupseeriyhdistyksellä (MY) on ollut Laivastoyhdistyksen (LY) perustamisesta lähtien oma edustajansa yhdistyksen johtoelimissä. Vuonna 1926 MY:n ensimmäiseksi edustajaksi nimettiin kapteeniluutnantti *Eero Rahola*³, joka lopulta oli Laivastoyhdistyksen ja sen seuraajien eri tehtävissä noin 40 vuotta. MY:n jäseniä oli Laivastoyhdistyksen johtotehtävissä vuosina 1926-30 kolmesta viiteen, sen jälkeen vaihtelevasti yksi tai useampia.

Vuodesta 1927 Laivastoyhdistys oli MY:n kokouksissa vahvasti edustettuna. Vuonna 1927 mukaan oli kutsuttu kahteen kokoukseen kumpaankin kuusi yhdistyksen jäsentä yhdistyksen puheenjohtajan *Otto Jaatinen* johdolla. Helmikuun kokouksessa LY:n asiamies *Ilmari Wirkkala* esitelmöi kauppalaivastomme omistussuhteista ja ulkomaankaupasta. Joulukuun kokouksessa käsiteltiin hyvin perusteellisesti Laivastoyhdistyksen käynnistämää keräystä moottoritorpedoveneiden hankkimiseksi. Keräys tunnettiin nimellä ”Kultainen Kirja”. Kokouksissa etsittiin yhdistysten (ja merivoimien!) yhteistä linjaa keskustelulle meripuolustukselle kerättävien varojen käytöstä ja yhteiselle julkiselle esiintymiselle laivastoaatteen puolesta.

¹ Pöytäkirja MY:n vuosikokouksesta 25.4.1925

² Pöytäkirja MY:n johtokunnan kokouksesta 13.10.1925

³ Pöytäkirja MY:n vuosikokouksesta 21.4.1926

Yhteistoiminta jatkui seuraavina vuosina tiiviinä. MY:n jäsenet kävivät esitelmöimässä LY:n järjestämissä propagandatilaisuuksissa ja keskustelua keräysvaroin hankittavasta aluksesta jatkettiin. Vuonna 1928 syntyi yhteistyönä Niilo Ehrenschöld-mitali (200 vuotta Riihlahden sankarin Niilo Ehrenschöldin kuolemasta); sen lyöttäjä oli Meriupseeriyhdistys ja kustantaja Laivastoyhdistys.⁴

Muina yhteistoimintamuotoina olivat muun muassa laivaston vuosijuhlien järjestäminen. Siten esimerkiksi vuonna 1937 toimeenpantiin yhteisesti laivastonäytös, vesiturheilujuhla ja matkailumessujen yhteyteen järjestetty laivastonäyttely Messuhallissa.⁵

Meriupseeriyhdistyksen ja Laivastoliiton tiivistä yhteistyötä 1930-luvulla kuvaa se, että vuonna 1933 Meriupseeriyhdistys kutsui ensimmäiseksi kunniajäsenekseen Laivastoliitossakin näkyvästi toimineen kontra-amiraali *Gustav von Schoultzin*. Samalla päätettiin kutsua kutsujäseniksi Laivastoliiton piirissä ansioituneet merenkulkuneuvos *Allan Viranko* ja merikapteeni *Antti Wihuri*. Seuraavana vuonna kutsuttiin samoin Laivastoliitossa ansioituneina Meriupseeriyhdistyksen kutsujäseniksi yli-insinööri *Lauri Helenius* ja insinööri *Tauno Liuksiala*, molemmat Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksestä sekä Laivastoliiton johtokunnan puheenjohtaja, konsuli *Yrjö O. Fagerström* (myöh. *Riisla*). Vuonna 1936 saman kutsun sai prokuristi *Matti E. Mäkelä*, vuonna 1938 *Mauno J. Kotilainen* ja filosofian maisteri *Väinö Kokko* sekä vuonna 1939 lehtori *Aarne Honka* ja diplomi-insinööri *Väinö Hukkinen*. Vielä ennen vuotta 1948 samaan kutsujäsenten joukkoon liittyivät kauppaneuvos *Hemming A. Elfving* v 1941 ja



Meriupseeriyhdistyksen ja Laivastoyhdistyksen yhteistyönä syntyi Ehrenschöld-mitali. Sen on suunnitellut taitelija, kapteeniluutnantti Sulho Sipilä.¹²

toimitusjohtaja *Kalervo Tamminen* v 1947. Meriupseeriyhdistyksen kutsujäsenet olivat siis kaikki Laivastoliiton aktiivisia jäseniä. Kun 1930-luvun puolivälissä oli tarpeen ryhtyä toimenpiteisiin Laivastoliiton elvyttämiseksi, pyrki Meriupseeriyhdistys tukemaan veljesyhdistystään; sisimpänä renkaana tässä työssä oli edellä mainituista Laivastoliiton jäsenistä muodostunut MY:n kutsujäsenryhmä.⁶

Meriupseeriston ja teollisuuspiirien välistä kanssakäymistä pidettiin 1930-luvulla tärkeänä. Siitä esimerkkinä oli vuonna 1939 Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen kutsusta toteutunut Meriupseeriyhdistyksen vierailu Tampereelle. Mukana oli kaikkiaan 51 yhdistyksen jäsentä.⁷

Meriupseeriyhdistys julkaisi kolmannen vuosikirjansa vuonna 1927 nimellä "Suomi Merellä". Se omistettiin lähinnä laivastoyhdistystoiminnalle maassamme.⁸

4 Pöytäkirjat MY:n kokouksista 1926-29, nimen kirjoitustapa mitalista (Laivastolehti 11/28 päällys)

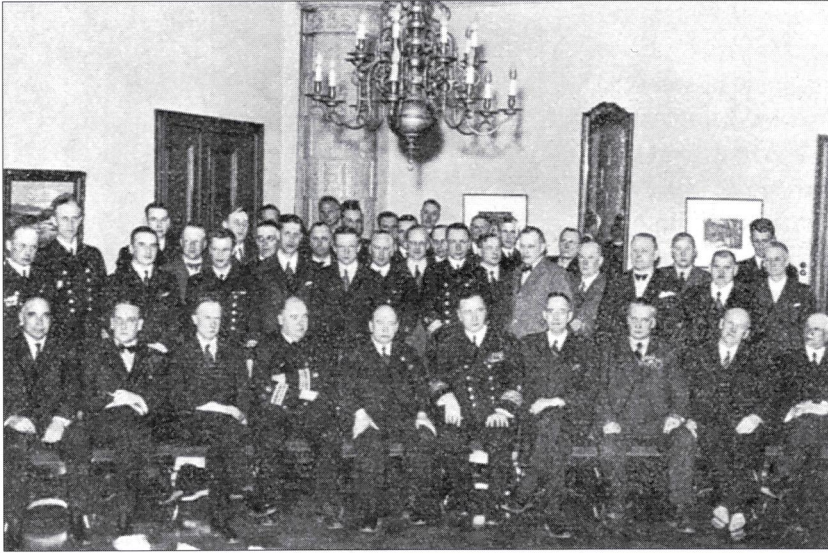
5 Laivastolehti 5/37, sivu 98

6 Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 135

7 Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivut 30-39

8 Laivastolehti 7-8/33, sivu 175

9 Pöytäkirja MY:n kokouksesta 6.2.1929



Vuonna 1941 toteutettiin Suomen Laivastoliiton ja Meriupseeriyhdistyksen vuosikokoukset samanaikaisesti Turussa. Kuvassa kokousten osanottajat yhteiskuvassa; edessä neljäs vasemmalta on Meriupseeriyhdistyksen puheenjohtaja Eino Huttunen ja viides Laivastoliiton puheenjohtaja konsuli Yrjö O. Riisla.

Yksi näkyvimpiä yhteistoimintamuotoja 1930-luvulla Meriupseeriyhdistyksen ja Laivastoyhdistyksen, myöhemmin Laivastoliiton kanssa olivat eri puolilla maata toimeenpannut propagandatilaisuudet. Näissä yli 70 tilaisuudessa niin rannikon kuin sisämaankin kaupungeissa (mm Tampere ja Kuopio) esitelmöivät MY:n kautta valitut meriupseerit tuoden esille ajankohtaisia tapahtumia ja mielipiteitä sotalaivastosta ja sen kehittämisestä.⁹

Vuonna 1934 Meriupseeriyhdistys liittyi ryhmäjäsenenä Laivastoliittoon.¹⁰

Vuonna 1941 järjestivät Laivastoliitto ja Meriupseeriyhdistys kumpikin omat vuosikokouksensa Turussa. Kokouksien osanottajille oli yhteinen esitelmätilaisuus ja useita muita yhteisiä tapahtumia. Esitelmätilaisuuteen oli kutsuttu Hampurista esitelmöijäksi tohtori-insinööri *E. Foerster*. "Esitelmä kosketti erinäisiä ajankohtaisia kysymyksiä laivanrakennuksen alalla sekä selvitteli kauppamerenkulun tulevaisuuden näkymiä."¹¹

Julkaisutoiminnassa Laivastoyhdistys ja Meriupseeriyhdistys ovat jo Laivastoyhdistyksen perustamisesta alkaen olleet hyvin läheisessä yhteistyössä. Laivastolehden - Suomen Laivasto - Navigator -lehden päätoimittajina on ollut meriupseeri vuodesta 1926 kaikkiaan lähes 60 vuotta, pitkäaikaisimpana kommodori *Eero Pakkala* 16 vuotta vuosina 1966-81.

Merkittävä yhteistyömuoto on ollut jo 1930-luvulla alkanut Laivastoliiton - Meriliiton nuorisotyö, jossa Meriupseeriyhdistyksen nuoremmat upseerit ovat olleet mukana leirien ohjaajina ja harjoituspurjehduksilla alusten päällikköinä ja vahtipäällikköinä. Tämä yhteistyö jatkui aina 1980-luvun alkuun saakka. Sen jälkeen vastaava toiminta on jatkunut Purjelaivasäätiön nuorisopurjehduksilla.

Meriliiton luottamushenkilöiksi v. 2000 valituista on hallitukseen kuulunut kaksi meriupseeria, kommodori *Jukka K. Pajala* ja komentaja *Pekka Tuomisalo*. *Jukka Pajala* toimii myös liiton sihteerinä.

⁹ Suomen Laivasto 11/51, sivu 264

¹⁰ Laivastolehti 5/34, sivu 130

¹¹ Laivastolehti 5/41, sivu 117

Laivastoliiton johtohenkilöt olivat usein mukana Meriupseeriyhdistyksen kokouksissa ja juhlatilaisuuksissa. Kuvassa kommodori Eino Huttunen esitelmöimässä MY:n 25-vuotisjuhlassa 6.11.1948, kuulijoina vasemmalta vuorineuvos Yrjö O. Riisla ja merenkulkuneuvos Allan Viranko.



Laivastomiehet

Heti Laivastoyhdistyksen toiminnan alkuvuosina ymmärrettiin, että yhdistyksen on tavoitteidensa ajamiseksi saatava mukaan muita merellisesti ajattelevia piirejä. Niinpä Suomen Laivastoyhdistyksen piirissä, muun muassa Meriupseeriyhdistyksen kanssa¹² käytyjen neuvottelujen jälkeen perustettiin huhtikuussa 1929 “Laivastomiehet” -niminen suljettu kerho. Kerhon toimintasuunnitelmaksi kirjattiin

- vuorovaikutuksen aikaansaaminen taloudellisten intressipiirien välillä meripoliittisen ajatuskannan kasvattamiseksi valtakunnassamme,
- ratkaisujen etsiminen merenkulkumme edistämistä ja suojaamista välittömästi koskeville kysymyksille,
- toimiminen yhdyssiteenä Suomen Laivastoyhdistyksen edustavien jäsenten välillä,
- toimiminen valtiollisista puolueista riippumattomana ja
- kerhotoiminnan avulla jäsenten tuntemuk-

sen kartuttaminen merenkulun edistämistä ja vesiemme turvaamista koskevissa kysymyksissä.

Kerhon jäseneksi oli pääsy kaikilla Laivastoyhdistykseen/Laivastoliittoon kuuluvilla sekä laivaston esiupseereilla ja vastaavalla suojeluskuntalaivaston päällystöllä.

Kerhosta käytettiin myös nimeä “Laivastomiesten kerho”.¹³

Ensimmäisessä Laivastomiesten kokouksessa oli kaksi esitelmää. Maisteri *K.W. Hoppu* kertoi kotimaisen merenkulun ja kauppalaivaston asemasta ja korvettikapteeni *Karl Bartenbach* piti saksaksi “erinomaisen arvokkaan ja näköaloja aukaisevan” esitelmän Suomen laivastokysymyksestä selostaen “vaakuuttavasti meripuolustuksemme edellytyksiä esittäen mielenkiintoisia näkökohtia sen järjestämiseksi”.¹⁴

Laivastomiesten vuosikokouksissa oli tavallisesti kaksi esitelmää ajankohtaisista merenkäyttöön liittyvistä aiheista. Vuoden

¹² Pöytäkirja MY:n kokouksesta 6.2.29

¹³ Suomen Laivasto 1918-68, I osa, Liite 13.

¹⁴ Laivastolehti 5/29, sivu 173

1929 aikana pyrittiin pitämään kokouksia kerran kuukaudessa. Vähitellen kokoukset järjestettiin yhdessä Meriupseeriyhdistyksen kanssa.¹⁵

Yksi vieläkin näkyviä Laivastomiesten kerhon päätöksiä oli nimen valitseminen laivaston uudelle purjekoululaivalle. Kerhon kokouksessa tapahtuneessa äänestyksessä nimi *Suomen Joutsen* voitti *Suomettaren* äänin 12-11.¹⁶

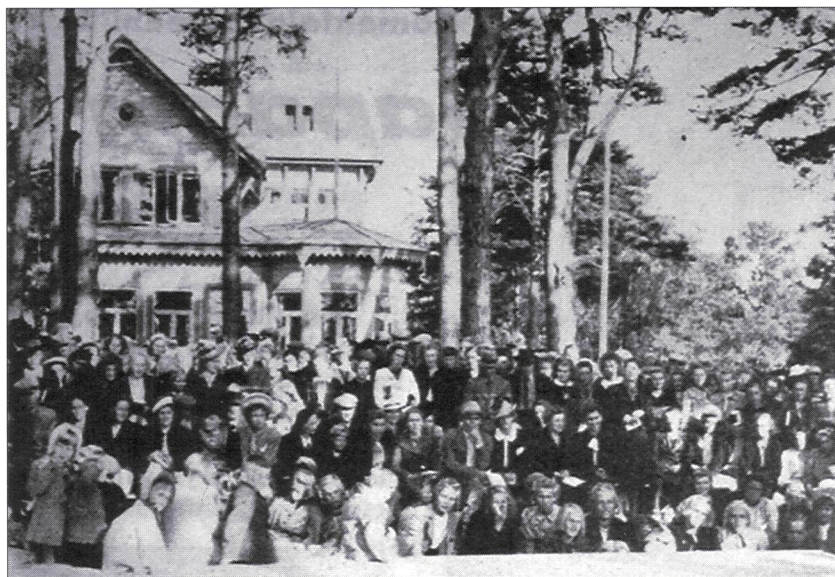
Laivastomiesten kerhon toiminta hiipui vähitellen jatkuttuaan noin 10 vuotta. Vielä vuoden 1936 vuosikokouksessa valittiin toimihenkilöt seuraavalle vuodelle; kokouksessa esitelmöi kontra-amiraali *Gustav von Schoultz* aiheesta "Itämeren strategia ja politiikka".¹⁷ Kerhon loppuvaiheista ei arkistojen katoamisen vuoksi ole tietoja. Vuoden 1939 jälkeen ei Laivastomiesten kerho ilmeisesti enää toiminut.¹⁸

Laivaston Aseveljet

Suomen Aseveljien liitto perustettiin elokuussa 1940 rintamalla olleiden sotilaiden yhteistoiminnan valtakunnalliseksi järjestöksi.¹⁹ Pian valtakunnallisen järjestön perustamisen jälkeen syntyi alueellisia Laivaston Aseveljien osastoja.

Laivaston Aseveljien Helsingin osaston puheenjohtajana oli osaston perustamisesta lähtien Laivastoliiton hallituksen jäsen, vuodesta 1943 Laivastoliiton puheenjohtaja, pankinjohtaja *Osmo Toikka*.

Laivaston Aseveljien kanssa Laivastoliitto järjesti välirauhan ja jatkosodan aikana useita asevelitilaisuuksia ja kotirintamajuhlia toimien kuitenkin itse pääjärjestelijänä.



Yhteistyö Laivaston Aseveljien kanssa ajoittui sota-aikaan. Rauman Poroholmassa yhdessä järjestetyssä laivastojuhlissa oli kaikkiaan 1500 vierasta.

¹⁵ Laivastolehti 5/30, sivu 189, pöytäkirja M.Y:n kokouksesta 16.1.30

¹⁶ Meriliitto 50 vuotta

¹⁷ Laivastolehti 4/36, sivu 111

¹⁸ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 136

¹⁹ Jatkosodan historia 1, sivu 20

6.10.1940 järjestettiin laivaston riveistä kaatuneiden muistojuhla. Tilaisuus järjestettiin Helsingissä Bio Rex-teatterissa. Kunniavieraina juhlassa olivat kaatuneitten omaiset ja laivaston invaliidit. Osallistujia oli kaikkiaan yli 700 henkeä.²⁰ Tilaisuuden musiikista huolehtivat Laivaston soittokunta, Sibeliuskvartetti ja Kalevan kuoro. Puhujina olivat kapteeniluutnantti *Martti Juutilainen* ja sotarovasti *Johannes Björklund*.

Kesällä 1942 kiersi Naantalissa, Raumalla ja Helsingissä Laivastoliiton ja Laivaston Aseveljien yhdessä järjestämänä taiteilijaryhmä, joka keräsi tuhatpäisen yleisön. Laivaston ja Helsingin laivastoaseman soittokunnat esiintyivät, ”suomalaisen oopperan tunnetut kyvyt” *Inga Roeb* ja ylimatruusi *Arvo Martikainen* esittivät espanjalaista tanssia ja musiikkivärikkö *Georg Malmsten* lauloi ”varsinkin naisväen unohtumattomaksi iloksi” merimieslauluja. Puhujina tilaisuuksissa olivat pankinjohtaja *Osmo Toikka* ja kapteeniluutnantti *Martti Juutilainen*.²¹

Laivastoliitto tai sen jäsenyhdistykset tukivat muun muassa rahalahjoituksin Laivaston Aseveljien toimintaa. Kotkan Naiskerho lahjoitti ainakin kaksi kertaa Laivaston Aseveljien sekä Turun että Helsingin osastoille useita tuhansia markkoja.²²

Suojeluskuntalaivasto

Laivastoyhdistyksen perustamista valmisteleen väliaikaisen toimikunnan toimintaan kutsuttiin laivaston edustajan komentajakapteeni *Rudolf Dillströmin* lisäksi Suojeluskuntain

Yliesikunnan edustajana komentajakapteeni *Svante Hollming*. Myöhemmin kommodorin arvoon ylennyt Hollming toimi Suojeluskuntalaivaston päällikkönä.

Yhteistoiminta suojeluskuntalaivaston kanssa toteutui tavallisesti paikallisella tasolla. Niinpä esimerkiksi vuonna 1928 toteutettiin Tampereella Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen ja paikallisen suojeluskuntalaivueen yhteistyönä laivastopäivät.

Vuonna 1928 toteutetun Laivastoliiton ja laivaston yhteisen koulutuspurjehduksen ohjelmaan kuuluivat yhteydenotot suojeluskuntien alueorganisaatioon. Muun muassa Mäntyluodon satamassa oli matkalaisia vastaanottamassa lähetystö, johon kuului Porin kaupungin johtajien ja Satakunnan Laivastoyhdistyksen edustajien lisäksi Satakunnan suojeluskuntapiirin ja Merisuojeluskunnan edustajia. Laivastoyhdistys toimi isäntänä Porin Teatteritalolla upseereille ja merisotilaille järjestetyssä juhlassa.²⁶

Vaasassa perustettiin suomalainen suojeluskunnan laivue vuonna 1924. Laivueella oli käytössään useita veneitä, mutta omaa venettä ei ollut. Jotta aloitteelle olisi saatu laajempi pohja kutsuttiin Laivastoyhdistys ja Vaasan Merenkyntäjät mukaan hankkeeseen yhteisen, ”paremmanpuoleisen” harjoitusveneen hankkimiseksi. Merenkyntäjät olisivat voineet käyttää alusta palkintotuomariveneen.²⁷ Veneen hankinnan toteutumisesta ei ole tietoa.

Alueellisella tasolla eräät laivastoyhdistykset avustivat taloudellisesti paikallisia suojeluskuntalaivueita tekemällä lahjoituksia muun muassa miehistön viihtyvyyden lisäämiseksi aluksilla.²⁸

²⁰ Laivastolehti 10/40, sivu 165

²¹ Laivastolehti 7-8/42, sivu 161 ja 9/42, sivu 188

²² Laivastolehti 4/41, sivu 96 ja 4/44, sivu 80

²⁶ Laivastolehti 10/28, sivu 273

²⁷ Laivastolehti 11/29, sivu 313

²⁸ Laivastolehti 5/36, sivu 115

LAIVASTOLEHTI

Aikakauslehti meripuolustus- ja merenkulkuharrastuksen herättämiseksi

SUOMEN LAIVASTOLIITON, SUOMEN PURJEHTIJALIITON, SUOMEN MOOTTORIVENE KLUBIN, SUOMEN SOUTULIITON "MERIKARHU" YHDISTYKSEN JA AKATEEMISEN LAIVASTOYHDISTYKSEN ÄÄNENKANNATTAJA LAIVASTOLEHDEN LIITE "SUOMI MERELLÄ" MERIUPSEERIYHDISTYKSEN ÄÄNENKANNATTAJA

N:o 1—2

Tammii—Helmikuu

1940

Päätoimittaja: Matti E. Mäkelä	K. V. Hoppu Satakuntajohtaja G. V. Louhanmeri Merikapteeni A. Uusikangas Johtaja	NEUVOTTELUKUNTA: LAIVASTOLEHTI: H. V. Huuskinen Insinööri Albin Manner Toimintopäällikkö Antti Viikari Laivanvarustaja Allan Viranko Merenkulkuneuvos	J. A. Lehtonen Merenkulkuneuvos R. Nordström Konsuli Victor Wikman Varatuomari	SUOMI MERELLÄ: Eero Rahola Kommodori S. Halming Kommentaja Eino Hiltunen Kommentaja P. Miettinen Kommentaja	Osakeyhtiö Laivastolehden toimitusjohtaja: Yrjö O. Riisila Taloudenhoitaja H. W. Hein Puh. 39 774. Konttorin osoite: Aaltonkatu 19. A. VI. Puh. 39 357.
-----------------------------------	---	--	---	---	---

Laivastolehti ilmestyy herran kaukudessa
Tilauhinta koko vuodelta 50 mk. 1/2 v. 30 mk. Irtonumerot 5 mk. Tilattavana postikontoreista, kirjakaupoista, asiamiehiltä ja lehden konttorista.

Oletko unohtanut

tilata tänä vuodeksi

LAIVASTOLEHDEN?

Sen vuosikerta maksaa vain 50 mk ja on tilattavissa kirjakaupoista, postikontoreista, asiamiehiltä ja lehden konttorista.

SISÄLTÖ:

Kansikuv: Sukellusvenemme satamassa.
Etusivu: Englantilaisista taistelulaivastoista.
G. S.: Kansainvälisen puuttumattomuuskomitean palveluksessa.
Matti E. Mäkelä: Merisotilaita tervehtimässä "jossakin".
Eino Koivisto: Joulukirje.
M. Juutilainen: Etelä-Afrikasta ja sen merkityksestä Brittiläiselle maailmavallalle.
Väinö Eskola: Katsaus kuluneeseen purjehduskautteen.
Väinö Eskola: Maamme soutu-urheilun heräsi olympiakisain vuoksi.

Liity jäseneksi

LAIVASTOLIITTOON!

Kaikki

tarvitsemanne painatustyöt suorittaa parhaiten Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Osakeyhtiö, Lönnrotink. 4, puh. 20081 ja 35019

Kirjapaino, Kivipaino, Syväpaino, Rotatiopaino, Valokuvapaino, Kirjansitomo, Kuvalaattalaitos

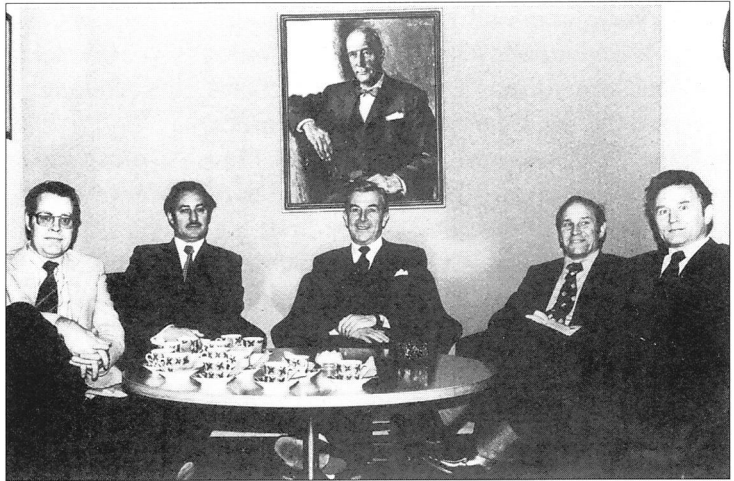
Viranomaistahot

Heti Laivastoyhdistyksen perustamisesta alkaen yhdistyksen hallintoelimityksessä oli mukana merivoimien ja laivaston sekä merenkulkuhallinnon johtohenkilöitä. Siten yhteistyö merellisten viranomaisten kanssa oli jatkuvaa. Ensimmäisten vuosien kokousten pöytäkirjoja ei ole enää käytettävissä, mutta voi hyvin olettaa, että yhteistoiminta sovittiin varsin pitkälle johtoelementien kokouksissa.

Toiminta laivastolain eduskuntakäsittelyn aikana oli varmasti sovittu merivoimien ja laivaston johdon kanssa. Samoin laivastolain jälkeen tapahtunut esiintyminen julkilausumien muodossa noudatteli pitkälle merivoimien piirissä liikkuneita ajatuksia laivastovoimien kehittämisestä.

Sotien aikana Laivastoliitto toimi hyvin läheisesti puolustusvoimien kanssa ollen mukana järjestämässä erilaisia viihdytystilaisuuksia

Suomen Varustamoyhdistyksen johtohenkilöt ovat olleet pitkäaikaisia Laivastoliiton/Meriliiton luottamushenkilöitä. Kuvassa ensimmäinen vasemmalta SVY:n toimitusjohtaja Per Forsskåhl (liitossa 35 vuotta) ja kolmas vasemmalta SVY:n puheenjohtaja Harry Österberg (liitossa 25 vuotta) varustamoyhdistyksen vieraiden kanssa v. 1979. Seinällä on SVY:n toimitusjohtaja 1940-75 Hilding Hallbergia esittävä taulu (liitossa 25 vuotta).



rannikoillamme. Liitto osallistui myös laivaston julkaisutoimintaan osoittamalla varoja lehtien ja muiden julkaisujen tekemiseen.

Laivaston vuosijuhlien järjestelyissä oli yhdistys hyvin usein mukana, joskus kantaen suurimman vastuun juhlien järjestämisestä.

Meriupseerien osuus Laivastoyhdistyksen toiminnan tukemisessa on koko yhdistyksen historian ajan ollut hyvin merkittävä. Erilaisissa koulutus- ja esitelmätilaisuuksissa sekä purjelaiivatoiminnassa laivastossa palveluksessa olleet upseerit, jotka ovat tavallisesti olleet myös Meriupseeriyhdistyksen jäseniä, ovat antaneet arvokkaan, jopa korvaamattoman panoksen yhdistyksen toimintaan.

Vapaa-ajan harrastusjärjestöt

Yhdistyksen äänenkannattajan Laivastolehti - Suomen Laivasto - Navigator -lehden otsakkeessa muun muassa vuosina 1939 ja 1948 oli lueteltuina ne järjestöt, joiden äänenkannattajana lehti oli:

- Suomen Laivastoliitto,
- Suomen Purjehtijaliitto,
- Suomen Moottorivene Klubi,

- Suomen Soutuliitto,
- "Merikarhut" -yhdistys ja
- Akateeminen Laivastoyhdistys.

Luonnollisestikin yhteistoiminta näiden yhdistysten kanssa oli muun muassa yhteisen lehden puitteissa läheistä. Näkyvänä yhdyssiteenä esimerkiksi Laivastoliiton ja Suomen Purjehtijaliiton välillä oli yhdistyksen ensimmäinen puheenjohtaja Otto Jaatinen, joka oli myös suomalaisten purjehdusseurojen johtohahmo. Yhteistoiminta näiden yhdistysten välillä jatkui hyvin tiiviinä aina *Eino Huttusen* kuolemaan v. 1949 saakka, sillä Huttunen oli aktiivisesti mukana myös purjehtijaliiton toiminnassa.

Suomen Laivanvarustajain yhdistys/Suomen Varustamoyhdistys

Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen/Suomen Varustamoyhdistyksen asema yhdistyksen aktiivisena jäsenenä ja sen tukijana yhdistyksen vaikeina aikoina on ollut perustavaa laatua. Vuonna 1953 Suomen Laivanvarustajain yhdistys lähetti jäsenilleen kyselyn siitä, onko Laivastoliiton toiminta varustamon käsityksen mukaan hyödyksi merenkululle ja

olisiko varustamo valmis määrättyä taloudellista tukea antamalla tekemään mahdolliseksi liiton jatkuvan toiminnan. Lähetekirjelmässä kerrottiin, että varustamot ovat viimeksi vuonna 1952 tukeneet Laivastoliittoa noin 650.000,- markalla.²³ Kuvaavaa Varustamoyhdistyksen asemasta ja aktiivisuudesta yhdistyksen piirissä on, että kun Meriliiton arkisto ajalta ennen vuotta 1992 joutui kadoksiin, vara-arkistona vuosilta 1953-92 on voitu käyttää Varustamoyhdistykselle kertynyttä melko täydellistä asiakirja-aineistoa. Tästä arkistosta on havaittavissa, että Varustamoyhdistyksen edustaja on useinkin ottanut vahvasti kantaa erilaisiin yhdistyksessä käsiteltävinä olleisiin asioihin, muun muassa vuoden 1992 hallituksen sihteerikysymykseen.

Meriliiton johtotehtävissä viime vuosien näkyvimpänä hahmona Varustamoyhdistyksestä on ollut toimitusjohtaja *Per Forsskåhl*, joka on ollut hallituksen jäsenenä vuodesta 1966 alkaen.

Merenkulun Säätiö

Merenkulun Säätiö perustettiin vuonna 1945 Helsingissä. Säätiön tarkoituksena on maamme merenkulun ja laivanrakennuksen tukeminen ja edistäminen myöntämällä avustuksia merenkulun, merenkulullisen liiketoiminnan ja laivanrakennuksen aloilla opintoja harjoittaville sekä näitä aloja edistäviä tutkimuksia suorittaville henkilöille.

Säätiön hallitukseen kuuluu seitsemän jäsentä, joita ovat vuoden 1969 sääntöjen mukaan merenkulkuhallituksen pääjohtaja sekä kauppa- ja teollisuusministeriön, liikenneministeriön, Teknillisen korkeakoulun, Suomen Va-

rustamoyhdistyksen, Suomen Metalli-, Kone- ja Sähköteknisen Teollisuuden Keskusliiton ja Keskuskauppakamarin määräämät henkilöt.²⁴

Laivastoliiton vuoden 1950 ja sen jälkeen laadituissa säännöissä on merkitty yhdistyksen varojen "perijäksi" Merenkulun Säätiö.

Samoihin tavoitteisiin pyrkimisen luonnollisena seurauksena on ollut, että Merenkulun Säätiö on lahjoituksin tukenut Laivastoliiton - Meriliiton toimintaa.

Teoksien "Meri ja Me" sekä "Suomi ja Meri" tukijoiden joukossa oli myös Merenkulun Säätiö.²⁵ Säätiö on ollut myös tukemassa viimeisien vuosien aikana toimeenpantuja lehdistö- ja meriseminaareja.

Yhteistyö muiden merellisten tahojen kanssa jatkuu

Meriliitto on vuosittain osallistunut 12-13 muun merenkulkujärjestön kanssa kunnia-käyntiin Merenkulkijoiden muistomerkillä Merisataman rannassa Ursinin kalliolla Helsingissä. Pyhäinpäivänä järjestettävän vaikuttavan tilaisuuden ohjelmaan sisältyvän seppeleenlaskun Meriliitto on hoitanut vuorollaan kolmasti, ensi kerran v. 1977 ja viimeksi v. 2000. Merenkulkujärjestöjen aloitteesta syntynyt muistomerkki valmistui v. 1968. Sen ikuinen liekki symboloi elämän ja merenkulun jatkumista, mereen menehtyneiden ja heidän elämänsä elävää muistoa sekä iankaikkisen elämän toivoa. Muuallakin maassa on pääasiassa yksittäisiin merionnettomuuksiin tai merenkulkuun liittyviä muistomerkkejä. Helsingissä järjestettyä kunniakäyntiä pidetään kuitenkin valtakunnallisena päätapahtumana.²⁹

23 Suomen Laivanvarustajain yhdistys ry:n kirj 31.12.1953. N:o 74/53

24 Merenkulun Säätiön säännöt v 1969; muutokset 1989/91, arkisto -91

25 Toimintakertomus 1977

29 Toimintakertomus 1997, em palkinnon säännöt sekä muistio perustamiskokouksesta, arkisto

Vuonna 1988 Meriliiton hallitukseen valittiin ensi kertaa muiden muassa Liikenneministeriön ja Metalliteollisuuden Keskusliiton telakaryhmän edustajat. Merenkulun elinkeino oli toki jo pitkään ollut monipuolisesti ja arvovaltaisesti edustettuna liittoneuvostossa, mutta valinnoilla pyrittiin lisäämään myös hallituksen työskentelypohjaa elinkeinon piirissä sen hakiessa uutta vauhtia käytännön toimintaan. Suotuisasti alkanut yhteistoiminta on jatkunut, vaikkakin henkilövaihdoksia on tapahtunut.³⁰

“Merenkulun Turvallisuuspalkinto Sea Sunday” on ollut 1990 -luvun eräitä yhteistyöprojekteja, joissa Meriliitto on mukana. Palkinto perustettiin Suomen Merimieskirkon aloitteesta 29.10.1996. Perustamisjäsenenä oli

kaikkiaan 24 viranomaista ja valtakunnallista järjestöä, joista yksi on Meriliitto ry. Palkinto on huomionosoitus, jonka tarkoituksena on kannustaa merenkulun turvallisuuden kehittämistä. Palkinto julkistetaan ja luovutetaan syyskuun toiseksi viimeisenä sunnuntaina järjestettävään valtakunnalliseen Sea Sunday:n yhteydessä. Perustavassa kokouksessa todettiin Meriliiton esille tuomana periaatteena, että “turvallisuuspalkintotapahtumalla ei ole tarkoitus muistella merenkulun uhreja, vaan lähestyä meriturvallisuustyötä laajalla foorumilla positiivisessa mielessä”.

Ensimmäinen palkinto luovutettiin 18.9.1997 Onnettomuustutkintakeskuksen johtaja *Kari Lehtolalle* tunnustuksena hänen merenkulun turvallisuuden hyväksi tekemästään työstä. Sen jälkeen palkinto on jaettu vuosittain.²⁹

29 Kirjoittanut Jukka K. Pajala

30 Kirjoittanut Jukka K. Pajala

8. LAIVASTOYHDISTYS - LAIVASTOLIITTO - MERILIITTO YHDISTYKSENÄ

Yhdistyksen nousu liittyi voimakkaasti torpedovene "S-2":n katastrofiin. Jäsenmäärä oli suurimmillaan (13 000) vuonna 1928. Kun Laivastolaki saatiin valmiiksi ja siihen kuuluneet laivat rakennetuiksi, alkoi kiinnostus yhdistystä ja sen ajamia asioita kohtaan maassa laimeta.

Sotien jälkeen oli yhdistyksen tarkkaan harkittava tulevaa toimintaansa. Aika ei ollut yhdistyksen taloudelle suotuisaa. Kuitenkin vasta vuonna 1967 ensimmäisen kerran yhdistyksen tulevaisuus oli vakavasti vaakalaudalla.

Nyt Meriliitto on sopeuttanut toimintansa nyky-yhteiskuntaamme ja jatkaa sääntöjensä mukaisesti toimintaansa "tarkoituksenaan työskennellä Suomen merellisen kulttuurin hyväksi sekä herättää ja ylläpitää harrastusta mereen liittyvien toimintojen edistämiseksi".

Yhdistyksen luottamus- ja toimihenkilöt sekä kunniajäsenet

Laivastoyhdistyksen perustamista valmistelleet henkilöt johtaja *Otto Engb. Jaatisen* johdolla näkivät, että yhdistyksen ääntä tulaisiin maassa kuulemaan parhaiten siten, että sen johtoon tulisivat maan merenkäytöstä muutenkin vastaavat henkilöt. Siten yhdistyksen ajamat virkamiestasolla päätettävät asiat tulisivat ainakin osittain hoidetuiksi tavallaan yhdistyksen sisältä.

Toisaalta näyttää siltä, että maamme merenkäytöstä vastaavat henkilöt löysivät Laivastoyhdistyksestä sellaisen foorumin, jonka avulla heillä oli tilaisuus ajaa sellaisia asioita, joita

ei voinut hoitaa tavanomaisen virkakoneiston mahdollistamin keinoin. Oli ilmeistä, että Laivastoyhdistyksellä oli sen perustamisvaiheessa olemassa jo valmiina jonkinlainen "tilaus". Ilmeisesti juuri sen seurausta oli, että yhdistyksen johto- ja muihin luottamustehtäviin tuli valituiksi maamme johtavia merenkulkualan ja merenkäytön sekä laivastovoi-
mien henkilöitä.

Luettelo yhdistyksen luottamushenkilöistä on [liitteenä 4](#).

Luettelo yhdistyksen puheenjohtajista, kunniajäsenistä ja eräistä yhdistyksen merkkihenkilöistä on [liitteenä 8](#).

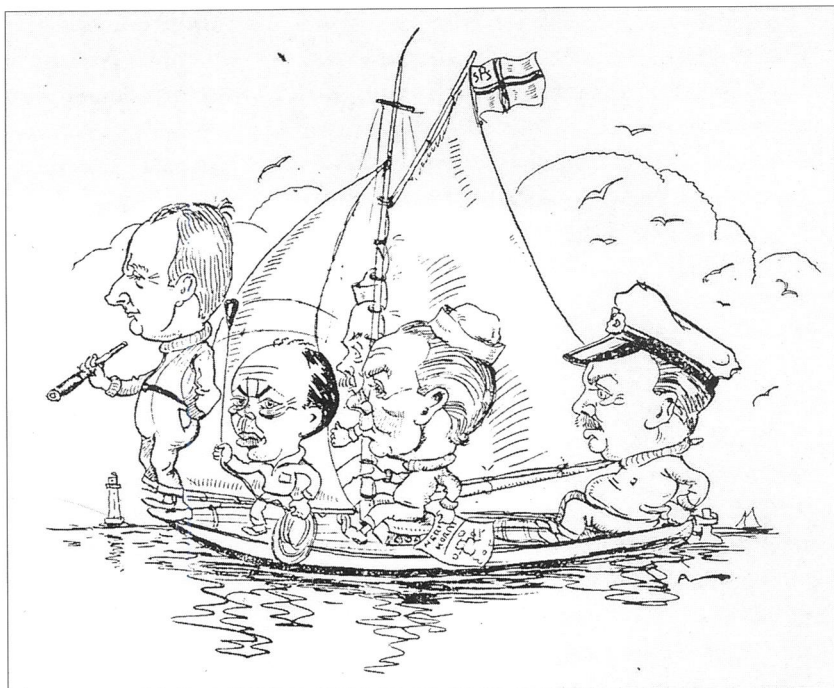
Ensimmäisenä yhdistyksen toimihenkilönä, yhdistyksen asiamiehenä toimi suojeluskuntapioneeriupseeri, taiteilija *Ilmari Wirkkala*. Hänen velvoitteisiinsa kuului yhdistyksen toiminnan laajentaminen koko maan kattavaksi ja yhdistyksen valtakunnallisen organisaation luominen. Lisäksi asiamiehen tehtäväkenttään kuului yhteydenpito alueorganisaation yhdistyksiin ja yhdistyksen päivittäisen rutiinin hoitaminen.

Yhdistyksen asiamiestä kutsuttiin joissakin yhteyksissä myös sihteeriksi. Myöhemmin tehtävää hoitanutta *Martti Juutilaista* kutsut-



Suojeluskuntapioneeriupseeri, taiteilija Ilmari Wirkkala oli yhdistyksen ensimmäinen asiamies ja hallituksen sihteeri.

Otto Engb. Jaatinen oli Suomalaisen Puriseuran kommodori. Piirroskuvassa vuodelta 1927 Jaatinen SPS:n purjeveeneen peräsिमessä.



tiin asiamieheksi, toimitusjohtajaksi ja lopulta toiminnanjohtajaksi (vrt kohta säännöt). Luettelo yhdistyksen toimihenkilöistä on liitteenä 5.

Nousun ajat ja paluu arkeen

Laivastoyhdistyksen perustamiselle tuli tavaltaan kuin "tilaus" torpedovene "S-2":n traagisen tuhoutumisen myötä. Tapahtuma kos-

ketti suomalaisia merellisesti ajattelevia ihmisiä voimakkaasti ja moni halusi tehdä jotain vastaavan katastrofin välttämiseksi. Kun maassamme tapahtumahetkellä olivat jo miltei valmiina Saksasta ja Ruotsista saadun mallin mukaisen yhdistyksen perustamisvalmistelut, käytännön toimenpiteet oli mahdollista käynnistää hyvinkin nopeasti; jo viisi päivää onnettomuuden jälkeen *Otto Engb. Jaatinen* kutsui koolle valmistelevan kokouksen.



Komentajakapteeni Martti Juutilainen oli Laivastoliiton kantava voima 1940-luvulla.

Hyvin nopeasti havaittiin, että perustettu Laivastoyhdistys oli pakko organisoida valtakunnalliseksi. Kaksi vuotta perustamisen jälkeen yhdistyksellä oli jäseniä jo 2400, joista sisämaassa suuri osa, muun muassa Tampereella 300. Kolmantena toimintavuonna 1928 yhdistyksen jäsenmäärä oli kasvanut huippulukemaan, eräiden tietojen mukaan aina 13 000:een. Yhdistyksen jäsenmäärät ovat liitteessä 6.

Johtaja *Otto Jaatinen* kertoi yhdistyksen kuumisista Meriupseeriyhdistyksen kokouksessa 28.3.1928 seuraavasti:

“Kun yhdistyksen jäsenluku näin on kasvanut yli kaikkien odotusten, on toiminta voitu suunnata erinäisiä merenkulku-, kauppa- ja teollisuusintressejä j.n.e. käsitteleviin kysymyksiin, kuten Laatokan-Suomenlahden kanavahankkeeseen, sisävesien merimieskouluihin, Kokkolan-Suolahden strategiseen jälkikuljetusrataan, passiiviseen ilmapuolustukseen j.n.e.

Yhdistyksen taloudellinen puoli on hyvällä kannalla. Jäsenmaksulla on kyetty koko propagandatyö rahoittamaan, vieläpä on niistä jäänyt huomattavasti ylitse. Onnistunut jäsenmerkki on edullisesti vaikuttanut niin hyvin jäsenmäärän kasvuun kuin paikallisyhdistysten ekonomiaanakin.”¹

Samassa kokouksessa Jaatinen viittasi myös “Suomen Laivaston Kulaiseen Kirjaan”, joka “toimenpide kaikesta päättäen ei tule tuottamaan pettymyksiä, vaan kantamaan runsaita hedelmiä”.

Vuoden 1928 jälkeen alkoi mielenkiinto yhdistyksen toimintaa kohtaan vähitellen laimeta. Yhdistys oli esiintynyt hyvin voimakkaasti Laivastolakia valmisteltaessa ja kun laki saatiin valmiiksi ja alusten rakentaminen alkoi, jäsenistönkin määrä alkoi vähetä. Vuonna 1933 jäseniä oli enää 3 000. Tuolloin olivatkin kaikki Laivastolain alukset valmiita. Vaikka Laivastoliiton mielestä Laivastolain alusmäärä oli liian pieni ja siitä muun muassa puuttuivat kokonaan saattoaluksiksi soveltuvat hävittäjät, ei asian eteenpäinvienti enää tahtonut kiinnostaa suurta yleisöä. Aikaa oli kulunut “S-2”:n uppoamisesta jo melkein kymmenen vuotta. Yhdistyksen taloudellinen tilanne vuonna 1933 oli ilmeisen vaikea. Laivastolehti referoi hallintoneuvoston puheenjohtajan, merenkulkuneuvos Allan Virangon puhetta vuoden 1934 vuosikokouksessa:

“Johtokunnalla on ollut suuri huoli Liiton taloudellisesta asemasta. Sehän on vuosi vuodelta huonontunut; viime vuosikokouksen hyväksymä tulo- ja menoarviokin edellytti, että pääomaa oli edelleen käytettävä menojen peittämiseksi. Vuoden aikana ilmaantui lisäksi eräitä odottamattomia tehtäviä, jotka välttämättömästi oli hoidettava, mutta jotka aiheuttivat menoja. Nämä lisämenot saatiin kuitenkin osaksi korvatuiksi kauppa- ja teollisuusministeriön myöntämällä apurahalla ja lahjoituksilla, jotka eivät näy tileistä.”²

Edellä olevasta viittauksesta pääoman käyttämisestä menojen peittämiseen ei käytettävissä olevasta lähdemateriaalista löydy muita mainintoja. On mahdollista, että yhdistys on joutunut käyttämään “Kultaisen Kirjan” varoja juoksevien menojen kattamiseen - MY:n historiikissa 1923-48 mainitaan, että varat olisivat joutuneet “yksityisluontoisempiin tarkoituksiin”.³

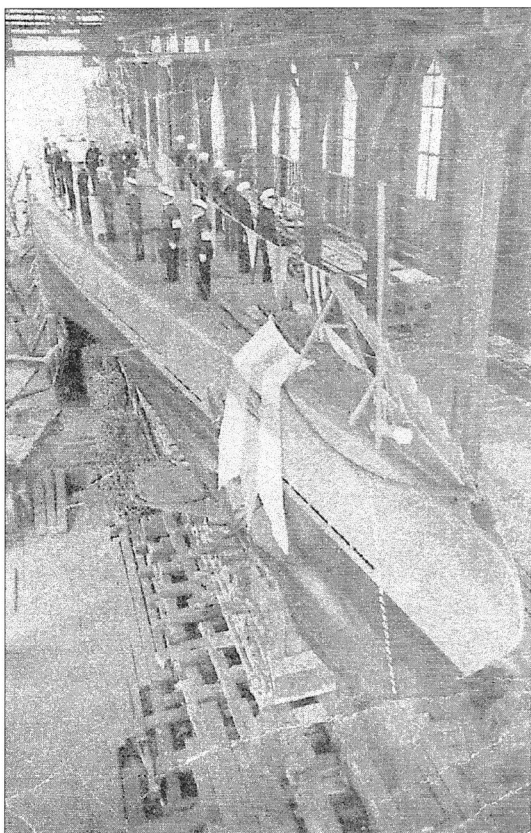
Vuonna 1934 piti Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistyksen pitkäaikainen aktiivijäsen insinööri Tauno Liuksiala Meriupseeriyhdistyksen kokouksessa puheen, jossa hän pahoitteli Laivastoliiton jäsenmäärän hiipumista ja paikallisyhdistysten toiminnan lakkaamista. Puhuja pyysi silloin Meriupseeriyhdistystä tukemaan Laivastoliiton toimintaa lähettämällä sopivia puhujia alaosastojen kokouksiin eri puolilla maata. Tuolloin vielä Liuksiala piti Laivastoyhdistyksen tärkeimpänä senhetkisenä toiminnan tavoitteena hävittäjäkäsityksen läpivientä.

Kuitenkin Liuksiala näki toiminnassa elpymisen merkkejä, sillä Laivastoliiton johto oli melkein kokonaan uusittu ja sen sihteeriksi saatu entinen puolustusministeri Albin Man-

¹ Pöytäkirja Meriupseeriyhdistyksen kokouksesta 28.3.28, MY:n arkisto

² Laivastolehti 5/34, sivu 130

³ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 130



Laivastoliitto julkaisi 1930-luvun alussa uusia sota-aluksia kuvaavia postikortteja. Kortin takana oli Laivastoyhdistyksen rekrytointityössä aikoinaan käyttämä merkki.

ner, jolla luonnollisesti oli hyvät suhteet vaikutusvaltaisiin piireihin.⁴

Sotien jälkeen yhdistyksen toiminta jatkui muun muassa poikien laivastopäivien ja erilaisten meripäivien merkeissä.

Vuonna 1953 Suomen Laivanvarustajain yhdistys lähetti jäsenilleen kyselyn siitä, onko Laivastoliiton toiminta varustamon käsityksen mukaan hyödyksi merenkululle. Laivanvarustajain yhdistyksen arkistossa on kymmenen varustamon vastaus kyselyyn.

Laivanvarustajain yhdistykseen kuului v 1953 kaikkiaan 56 varustamo⁵; suurin osa varustamoista ei siis katsonut tarpeelliseksi lähettää vastausta. Vastaajista neljä pitää Laivastoliiton toimintaa hyödyksi merenkululle ja kolme on valmis tukemaan sen toimintaa. Eräs varustamoista ei tuntenut Laivastoliiton toimintaa ja eräs, lausunnon perusteellisuudesta päätellen yhdistyksen toimintaan paremmin perehtynyt, piti yhdistyksen propagandatoimintaa kohtalaisen kesynä ja jossain määrin harrastelijamaisena (hobbyklubbsbetonad).

Seuraavina vuosina yhdistyksen talous oli hyvin pitkälle lahjoitusten varassa. Käytävissä olevissa vuosikertomuksissa on kirjattu vuodesta 1953 vuoteen 1967 seuraavia lahjoittajia:

Rauma-Repola Oy
Helsingin Osakepankki
Vakuutus Oy Fennia
Oy Wärtsilä-yhtymä Ab
Oy Fennia-Patria
Jenny ja Antti Wihurin rahasto
Kymin Oy
Valtion urheilulautakunta

⁴ Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 134

⁵ Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen vuosikertomuksen v 1953 varustamoluettelo, arkisto

Kotka Stevedoring Oy
 Pohjoismaiden Yhdyspankki Oy
 Oy Strömberg Ab
 Enso-Gutzeit Oy
 Oy Finnlines Ltd
 Lohjan Kalkkitechdas Oy
 Laiva Oy Aune H
 Suomen Lastauttajain Liitto
 John Nurminen Oy
 Sorea Oy
 Wiljo Byström & Co Oy
 Valmet Oy
 Paraisten Kalkkivuori Oy
 Oy Laivateollisuus Ab
 Suomen Pankkiyhdistys
 SOK
 Vakuutus Oy Pohjola
 Oy Esso Ab
 Neste Oy
 Kemi Federation Stevedoring Ltd
 E. Stjernvall & Co,
 neiti Vieno Rahikainen
 Oy Shell Ab
 BP-Petko Oy
 Suomen Merivakuutus Oy
 Ab Federation Stevedoring Ltd
 Ab Hangö Skeppstuveri.

Lahjoittajista noin puolet toimi merenkulku-elinkeinon alalla, toinen puoli sitä sivuten.

Yhdistys valinkauhassa v. 1967

Vuodesta 1967 lainsäädäntö muuttui siten, että yhdistyksellä ei enää ollut mahdollisuuksia saada yli 3 000 markan suuruisia verottomia lahjoituksia.

Vuosikokouksen jälkeen yhdistyksen johto laati Laivastoliiton toiminnan jatkamista käsittelevän muistion. Sen otsake oli "Suomen Laivastoliiton toiminnan jatkamisen edelly-

tyksistä". Muistiossa todetaan, että toimeenpantua jäsenhankintaa on jatkettava ja yhdistystä aiemmin tukeneita tulisi pyytää jatkaamaan avustustoimintaansa. Koska verottomien suurlahjoitusten nyt pelättiin jäävän saamatta ja kun yhdistyksen varojen kertymästä 2/3 oli siihen asti saatu lahjoituksina, yhdistys näki kolme vastaisen toiminnan vaihtoehtoa

- a. Yhdistyksen toimintaa rajoitetaan siten, että poikaleiritoiminta peruutetaan ja henkilökuntaa vähennetään.
- b. Yhdistyksen toiminta lopetetaan.
- c. Toimintaa tukevilta toiminimiltä tulee saada takeet vuotuisesta tuesta.⁶

Ilmeisesti jo muistiota tehtäessä oli päädytty kohdan a. vaihtoehtoon. Hallituksen kokouksessa 22.5.1967 toiminnanjohtaja sai tehtäväkseen ryhtyä toimenpiteisiin poikaleiritoiminnan peruuttamiseksi ja toimiston muuttoa ja henkilökunnan uudelleen järjestelyä koskeva toiminnanjohtajan esittämä suunnitelma hyväksyttiin.⁷

Jäsenistöstä ei sotien jälkeiseltä ajalta ollut pidetty kirjaa. Nyt ryhdyttiin aktiiviseen toimintaan jäsenistön kirjaamiseksi ja hankkimiseksi. Hallitus päätti, että kaikki vuonna 1966 Laivastoliitolle tai Oy Laivastolehdelle lahjoituksia suorittaneet henkilöt ja yhteisöt katsotaan jäsenmaksun suorittaneiksi ja yhdistyksen jäseniksi. Samalla toiminnanjohtaja veloitettiin laatimaan luettelo vakinaisiksi jäseniksi aikanaan merkityistä henkilöistä ja yhteisöistä; näille annettaisiin jäsenyyttä osoittava jäsentodistus.

Vuoden 1967 vuosikokouksessa jäsenhankinta tuotti 9 yhteisöjäsentä ja 43 henkilöjäsentä. Aktiivisen jäsenhankinnan tuloksena oli vuonna 1968 yhteisöjäseniä jo 20 ja henkilöjäseniä

⁶ Muistio 18.5.1967, arkisto

⁷ Hallituksen pöytäkirja 22.5.1967, arkisto

156. Vähitellen jäsenmäärä sitten kasvoi aina vuoteen 1975, jolloin yhteisöjäseniä oli 33, henkilöjäseniä 428 ja nuorisojäseniä 150.

pienimpiin yhdistyksen historian aikana kirjattuihin lukuihin; henkilöjäseniä oli 68 ja yhteisöjäseniä 10.

Vuoden 1992 kriisi

Seuraava yhdistyksen toiminnan jatkumista vakavasti uhannut kriisi oli vuonna 1992. Tuolloin yhdistyksen jäsenmäärä oli laskenut

Vuoden 1991 lopussa laati Meriliiton hallituksen työvaliokunta muistion Meriliiton tulevasta toiminnasta. Silloin todettiin muun muassa, että
- jäsenmäärä ja siten myös jäsentulot



SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS FINLANDS REDERIFÖRENING

HALLITUKSEN JÄSENILLE

KUTSU

5.8.1992 B/12

Meriliitto uusii toimintamuotojaan

Meriliitto on päättänyt uusia toimintamuotojaan. Liiton hallitus on päättänyt järjestää liiton jäsenille ja muille asiasta kiinnostuneille lounastilaisuuksia, joihin alustajiksi kutsutaan merialojen, talouselämän ja politiikan huipputimiä.

Ensimmäinen lounastilaisuus pidetään tiistaina 1.9.1992 klo 12.00 ms Silja Symphonyllä, Eteläsatamassa.


Lounasesitelmöitsijänä on Teollisuuden Keskusliiton puheenjohtaja vuorineuvos Tauno Matomäki, joka arvioi: Merenkulun kysymyksiä Suomen teollisuuden kannalta.

Meriliiton hallitus, jonka jäsenenä olen, pyrkii voittamaan laajan kuulijakunnan. Paitsi, että toivon, että Suomen Varustamoyhdistyksen hallituksen jäsenet osallistuisivat lounastilaisuuteen pyydän, että kutsu jaettaisiin varustamonne johtajille ja myös niille osastopäälliköille, joita ao. aihe saattaa kiinnostaa.

Toivon runsasta osanottoa.

Ystävällisin terveisin

SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS R.Y.


Per Forsskahl

Liite

puh. 170 401
tel.

telefax 90-669 251 FINN SHIPOWN ASS
telex 12-2751 fsh st

Satamakatu 4 A, 00160 Helsinki - PL 155, 00161 Helsinki 16
Hamngatan 4 A, 00160 Helsingfors - PB 155, 00161 Helsingfors 16

vähenevät radikaalisti,
- valtaosa henkilöjäsenistä on iäkkäitä,
- erilaiset yhteisöt vastaavat nykyisin suurelta osin niistä tehtävistä, joita Meriliiton puitteissa on aiemmin hoidettu,
- vuodelle 1992 ei ole nähtävissä sellaista tapahtumaa, joka nostaisi liiton profiilia ja
- meriseminaarienkin järjestäminen on herättänyt kritiikkiä.

Muun muassa näihin seikkoihin viitaten työvaliokunta jätti hallituksen harkittavaksi, pitäisikö

1. Meriliiton toimintaa jatkaa nykyisellään,
2. hakea vielä uusia kehittämismahdollisuuksia vai
3. päättää liiton lakkauttamisesta tai sulauttamisesta johonkin muuhun järjestöön.⁸

Meriliiton hallitus päätti kuitenkin kokouksessaan 27.1.1992 jatkaa yhdistyksen toimintaa ja ottaa ohjelmaan muun muassa lounastilaisuudet. Niitä järjestettäisiin 4-5 kertaa vuodessa ja niihin kutsuttaisiin esiintyjiksi korkeatasoisia alustajia.⁹ Suomen Varustamoyhdistyksen omassa piirissä jakamassa tiedotteessa kerrottiin Meriliiton uudesta toimintamuodosta; liitto järjestää jäsenilleen ja asiasta kiinnostuneille lounastilaisuuksia, joihin alustajiksi kutsutaan merialojen, talouselämän ja politiikan huippunimiä. *Per Forsskåhlin* allekirjoittamassa tiedotteessa kehoitettiin kutsu jakamaan varustamojen johtajille ja osastopäälliköille.¹⁰

Vuosina 1991 ja 1992 syntyi hallituksen ja hallituksen sihteerin välille epäluottamus, jonka seurauksena sihteeri vaihdettiin vuo-

den 1992 kesällä. Uudeksi sihteeriksi valittiin merikapteeni *Jukka Kantola*.¹¹ Hän joutui tekemään mittavan työn yhdistyksen taloudellisen tilanteen, jäsenistön ja arkiston selvittämisessä. Yhdistyksen historiallisesti arvokasta arkistoa ei kuitenkaan enää ehditty pelastaa. Kantolan työllä ja toimilla vuoden 1992 kriisin selvittelemisessä on ollut suuri merkitys yhdistyksen toiminnan jatkumiselle.¹²

Säännöt

Kun yhdistyksen vuosikokous oli hyväksynyt uudet säännöt, kesti useinkin kauan, että uudet säännöt hyväksyttiin yhdistysrekisteriin. Kuitenkin yhdistys alkoi tavallisesti toimia heti vuosikokouksen päätöksen jälkeen uusien sääntöjen mukaisesti. Niinpä esimerkiksi vuonna 1937 yhdistyksen vuosikokous yhdisti hallintoneuvoston ja johtokunnan hallitukseksi, mutta säännöt hyväksyttiin yhdistysrekisteriin vasta vuonna 1940. Kuitenkin hallitukseen valittiin jäsenet jo vuodesta 1937.

Ensimmäiset säännöt vuodelta 1927

Ensimmäiset sääntöehdotukset saivat laadittavakseen maisteri *K. W. Hoppu* ja komentajakapteeni *Rudolf Dillström*. *Otto Jaatisen* tehtäväksi tuli laatia luonnos hallintoneuvoston ja johtokunnan kokoonpanoiksi. Perustava kokous hyväksyi sääntöjen suomenkielisen version pienin muutoksin ja jätti hallintoneuvoston toimeksi vahvistaa ruotsinkieliset säännöt suomenkielisiä vastaaviksi. Sääntöjen mukaan yhdistyksessä oli hallintoneuvosto ja johtokunta. Hallintoneuvoston va-

⁸ Hallituksen kokousta 27.1.1992 koskevan kokouskutsun liite, arkisto

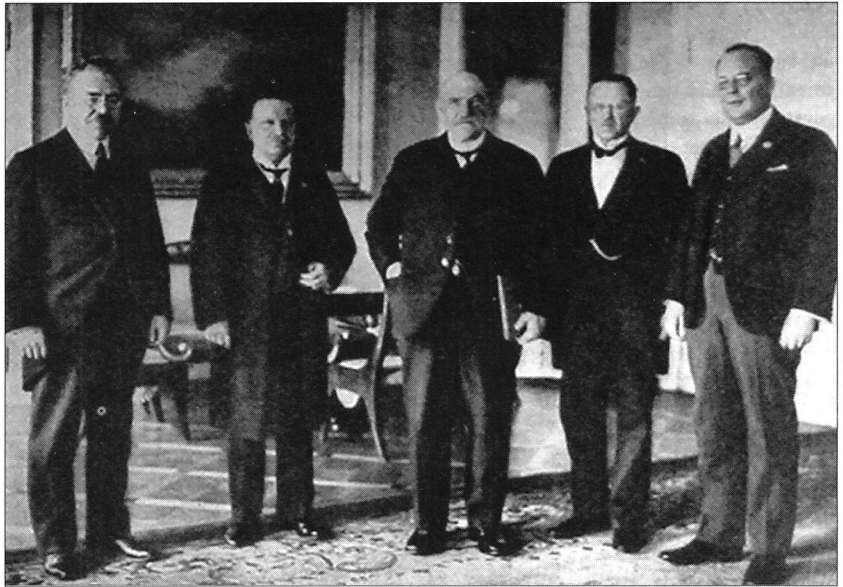
⁹ Hallituksen kokouksen pöytäkirja 27.1.1992, arkisto

¹⁰ Suomen Varustamoyhdistyksen kirjelmä 5.8.1992 B/12, arkisto

¹¹ Hallituksen pöytäkirja 22.6.1992, arkisto

¹² Jukka K Pajalan haastattelu

Tasavallan Presidentti Pehr Evind Svinhufvud antoi suostumuksensa liiton suojelijaksi v 1931. Kuvassa liiton puheenjohtaja Otto Jaatinen, hallituksen jäsenet I. A. Hallakorpi, Arvo Linturi ja liiton sihteeri Ilmari Wirkkala presidentin luona.



litsi vuosikokous ja hallintoneuvosto taas valitsi johtokunnan, joka valitsi itse puheenjohtajansa. Yhdistyksen jäsenet hyväksyi johtokunta.

Perustavassa kokouksessa hallintoneuvostoon valittiin 27 ja johtokuntaan 9 jäsentä.

Yhdistyksen suojelijaksi kutsuttiin Tasavallan Presidentti, joka antoi valintaan suostumuksensa.

Paikallisosastojen säännöistä sovittiin, että niiden tuli olla sopusoinnussa pääyhdistyksen sääntöjen kanssa.

Sääntöjen mukaan yhdistyksellä oli asiamies, jonka tehtäviin kuului yhdistyksen juoksevien asioiden hoito sekä johtokunnan päätösten toimeenpano. Viimeksimainittu sisälsi käytännössä alueellisen propagandatoiminnan ja osallistumisen alueorganisaation toimintaan sekä yhdistyksen alueorganisaation toiminnan aktivoimisen.

Ensimmäiseksi asiamieheksi valitusta *Ilmari Wirkkalasta* on käytetty eräissä lähteissä myös nimitystä "sihteeri" tai "Laivastoyhdistyksen sihteeri"¹³.

Laivastoyhdistyksen ensimmäiset säännöt ovat liitteessä 2.

Laivastoliitto vuodesta 1931

Vuonna 1930 yhdistykselle laadittiin uudet säännöt, jotka sosiaaliministeriö hyväksyi 7 p:nä maaliskuuta 1931. Silloin yli 10 000 jäsenen yhdistys sai nimekseen "Suomen Laivastoliitto r.y. - Finlands Flottförening r.f.". Uusien sääntöjen mukaan Laivastoliitolla ei enää ollut henkilökohtaisia jäseniä, ainoastaan jäsenyhdistyksiä. Niitä olivat kaikki toimivat laivastoyhdistykset.

Ylimpänä liiton elimenä oli yhä hallintoneuvosto. Hallintoneuvostoon tuli vuosikokouksen valita kahdeksi vuodeksi kerrallaan 12 jäsentä sekä kunkin laivastoyhdistyksen keskuudestaan vuodeksi kerrallaan yksi jäsen ja yksi lisäjäsen jokaista täyttä 300 jäsenlukua kohden.

Hallintoneuvosto valitsi johtokunnan (liiton hallitus), johon tuli kuulumaan kahdeksan vakinaista ja neljä varajäsentä.

¹³ Laivastolehti 5/29, sivu 173.

Hallintoneuvostossa oli voimakas alueellinen edustus. Vuosikokouksen vuonna 1930 valitsemassa hallintoneuvostossa kotipaikaksi kolmelle oli merkitty Helsinki, loput yhdeksän olivat Kemistä, Raumalta, Kokkolasta, Hangosta, Wiipurista, Kotkasta, Nokialta, Tampereelta ja Savonlinnasta.¹⁴

Yhdistyksen nimen muutoksen jälkeen ei nimitystä "asiamies" pääyhdistyksessä enää käytetty. *Ilmari Wirkkalasta* käytettiin nimitystä sihteeri ja *Albin Mannerista* sekä *Martti Juutilaisesta* nimitystä johtokunnan sihteeri, toim.joht., toimitusjohtaja ja lopulta toiminnanjohtaja.

Hallintoneuvosto ja johtokunta hallitukseksi vuonna 1940

Vuonna 1937 päätettiin yhdistää yhdistyksen hallintoneuvosto ja johtokunta hallitukseksi, jonka vuosikokous valitsi. Vuoden 1938 vuosikokous päätti rajoittaa hallituksen jäsenmäärän 30:ksi. Jäsenet olivat määräaikaista, mutta muun muassa v. 1938 kaikki erovuoraiset valittiin uudestaan.

Hallitus valitsi keskuudestaan puheenjohtajan ja kaksi varapuheenjohtajaa sekä kaksi jaostoa, propaganda- ja talousjaoston.¹⁵ Oikeusministeriö hyväksyi nämä säännöt 6. p:nä kesäkuuta 1940.

Kun yhdistyksen jäseniksi halukkaista oli yhä useampia sellaisia, jotka eivät syystä tai toisesta voineet olla alueyhdistysten jäseniä, päädyttiin lopulta siihen, että jäsenet olivat sekä henkilö- että yhteisöjäseniä; jaotteluksi määritettiin kunniajäsenet, perustavat jäsenet, vakinaiset jäsenet, vuosijäsenet ja ryhmäjäsenet. Alueyhdistys -nimitystä ei siis enää ollut jäseniä määritettäessä, mutta yhä edel-

leen säännöissä annettiin ohjeet paikallisyhdistysten säännöistä ja henkilövalinnoista. Samalla säännöissä edellytettiin, että jäsenistä oli pidettävä luetteloa, johon paikallisyhdistykseen liittyneet merkitään erikseen. Yhdistyksen asiamiehen nimi muutettiin toimitusjohtajaksi.

Valtuuskunta ylimmäksi elimeksi vuonna 1950

Oikeusministeriön 13. p:nä kesäkuuta 1950 hyväksymissä säännöissä yhdistyksen vuosikokouksen tuli valita valtuuskunta, johon kuului vähintään 12 ja enintään 35 jäsentä; alueellisesta edustavuudesta ei ollut mainintoja.

Valtuuskunnan tuli valita keskuudestaan tai ulkopuoleltaan vuodeksi kerrallaan hallitus, jossa on vähintään 7 ja enintään 10 jäsentä. Valtuuskunta määräsi yhden valitsemistaan jäsenistä puheenjohtajaksi ja yhden tai useampia varapuheenjohtajiksi.

Hallituksen tehtäväksi tuli valita liiton toiminnanjohtaja.¹⁶

Meriliitto vuodesta 1970

Yhdistys muutti vuosikokouksen 28.4.1970 tekemän päätöksen mukaan nimensä Laivastoliitosta Meriliitoksi. Vuoden 1970 vuosikokouksen avauspuheessaan liiton puheenjohtaja tohtori *Kullervo Killinen* kertoi, että on katsottu tarpeelliseksi tutkia keinoja liiton perinteisen ja kunniakkaan nimen yleistämiseksi siten, että se olisi lähempänä maamme nykyistä merenkulun alan ja siihen liittyvien toimintojen jakautumaa. Hallituksen laatima sääntömuutos, mikä samalla sisälsi liiton nimenmuutoksen - Meriliitto - Sjöfartsförbundet - hyväksyttiin yksimielisesti.¹⁷ Uusissa säännöissä tarkennettiin liiton tarkoitus ja

¹⁴ Laivastolehti 5/30, sivu 190

¹⁵ Laivastolehti 5/38, sivu 120

¹⁶ Suomen Laivastoliitto r.y.:n säännöt 13.6.1950, arkisto

¹⁷ Navigator 5/70, sivu 10

toiminta kuulumaan seuraavasti:

- herättää ja vaalia harrastusta Suomen merenkulun ja meripuolustuksen sekä muun kansallisen merenkäytön edistämiseksi ja
 - toimia Suomen merenkulun ja laivanrakennuksen sekä muiden merenkäyttöön liittyvien elinkeinojen hyväksi.
- Tarkoitustaan liitto toteuttaa
- harjoittamalla tutkimus-, tiedotus- ja julkaisutoimintaa,
 - toimeenpanemalla esitelmä-, tutustumis-, juhla- ja muita samantapaisia tilaisuuksia sekä
 - järjestämällä merellisiä harrastusmahdollisuuksia erityisesti nuorisolle.

Nyt valtuuskunnan ja hallituksen tehtäväkenttää tarkennettiin aiemmasta. Eräänä muutoksena edellisiin sääntöihin oli, että hallituksen jäsen ei voinut olla samanaikaisesti valtuuskunnan jäsenenä.

Uusien sääntöjen mukaan hallituksen puheenjohtajasta tuli käyttää nimitystä liiton puheenjohtaja.¹⁷

Valtuuskunnasta liittoneuvosto vuonna 1984

Oikeusministeriön päätöksellä muutettiin valtuuskunnan nimi liittoneuvostoksi. Liittoneuvostossa oli vuonna 1984 puheenjohtaja, 1.varapuheenjohtaja ja 2.varapuheenjohtaja sekä 28 jäsentä,¹⁸ vuonna 1992 puheenjohtajien lisäksi 23 jäsentä.

Liittoneuvosto lakkautetaan vuonna 1995

Sääntöjä muutettiin nyt siten, että liittoneu-

vosto käytännön syistä lakkautettiin.²⁰ Säännöt hyväksyttiin yhdistysrekisteriin 23.2.1995.²¹ Samalla Meriliiton tarkoitusta ja toimintaa tarkennettiin jälleen; tarkoituksena on jäsenten aatteellisena ja toiminnallisena yhdyssiteenä työskennellä Suomen merellisen kulttuurin hyväksi sekä herättää ja ylläpitää harrastusta mereen liittyvien toimintojen edistämiseksi.¹⁹

Yhdistyksen säännöt vuosilta 1951, 1970 ja 1993 ovat liitteessä 3.

Yhdistyksen lippu ja merkki

Suomen Laivastoliiton lippu vihittiin käyttöön yhdistyksen 25-vuotisjuhlien yhteydessä 16.11.1951.

Lipun olivat hankkineet Satakunnan Laivastoyhdistyksen naiset ja heidän puolestaan sen luovutti Laivastoliitolle rouva *Thora Steen*. Puheessaan rouva Steen mainitsi muun muassa seuraavaa

“Suomen Laivastoliiton toiminnan ja aatteiden näkyväksi vertauskuvaksi on tarkoitettu tämä lippu... Mikäpä paremmin symbolisoisikaan merenkulkuamme ja merikulttuurimme hyväksi tehtävää toimintaa kuin juuri ankkuri! Mutta se on kautta aikojen tunnettu myös toivon symbolina, ja toivoa kuvastaa myös sininen väri. Kaiken muun kauniin ohella kätkeköönkin tämä lippu pöimuihinsa ennen muuta juuri toivoa: uusia suunnitelmia, yhä laajentuvan työkentän, koko liiton ja jokaisen sen yksityisen jäsenen kohdalla entistä suuremman rakkauden tähän työhön, joka on eräs erinomainen kulttuurimme kuvastaja... Olkoon tämä lippu Suomen Laivastoliitolle kiitos, tunnustus ja kannustin.”

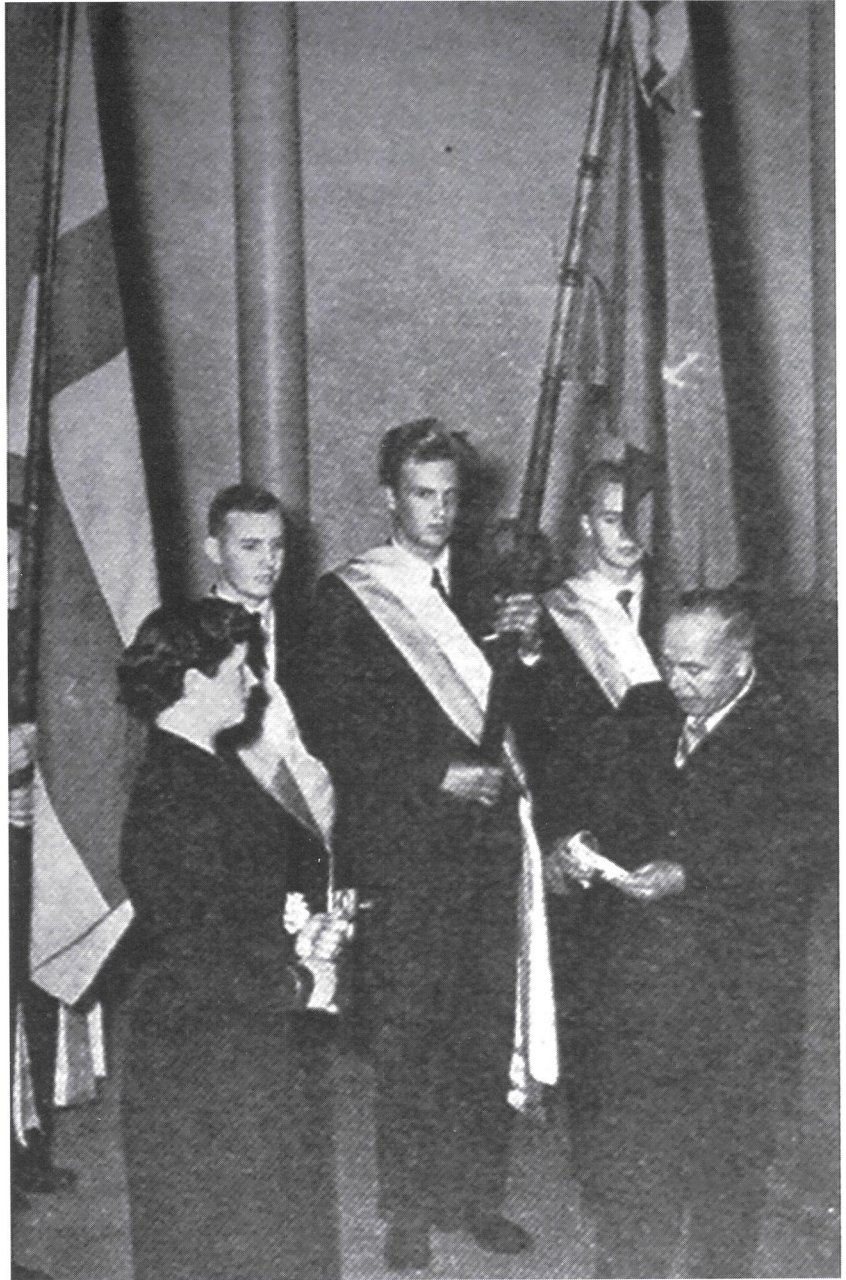
¹⁷ Meriliitto - Sjöfartsförbundet painetut säännöt (painatusajankohta puuttuu) vuodelta 1970, arkisto

¹⁸ Toimintakertomus 1984

¹⁹ Säännöt, toimintakertomuksen 1994 liitteenä, arkisto

²⁰ Toimintakertomus 1993; päätöksen liittoneuvoston lakkauttamisesta teki 25.3.1993 kokoontunut vuosikokous

²¹ Hallituksen kokouspöytäkirja kokouksesta 27.4.1995



Rouva Thora Steen on juuri luovuttanut Suomen Laivastoliiton uuden lipun ja konsuli Birger Krogius on pitämässä kiitospuhetta.

Lipun vastaanotti Laivastoliiton puolesta yhdistyksen hallituksen varapuheenjohtaja, konsuli *Birger Krogius*. Hän kiitti lahjoittajia ja esitti toivomuksen, että juuri luovutettu

Laivastoliiton ulkonainen tunnus olisi keräävä yhä laajemmat kansalaispiirit merenviljelyä edistämään.

²² Suomen Laivasto 12/51, sivu 322

Lipun on piirtänyt tekstiilitaiteilija *Kirsti Ilvessalo* ja sen on valmistanut Suomen Käsi-työn Ystävät Oy.

Lipussa on laivastonsinisellä pohjalla seitsemän kultanväristä ankkuria ja vasemmassa yläkulmassa liiton tunnusmerkki. Lipun koko on 120 x 140 cm.²²

Laivastoyhdistyksen jäsenmerkin laatimistehtävä päätettiin johtokunnan viimeisessä kokouksessa v 1926 antaa yhdistyksen asiamiehelle²³, joka oli suoje-luskuntapioneeri-upseeri *Ilmari Wirkkala*.

“Jäsenmerkki on niiden kansalaisten tunnus, jotka eivät vapauttamme lujitettaessa tahdo jättää meriämme ja rannikoitamme, merenkulkuamme ja kauppaamme ilman laivastoa ja sotalaivaston suojaa.”

Jäsenmerkki oli alkujaan tarkoitettu

- 1) Kannettavaksi kokardina tavallisessa purjehdusseura-mallisessa lakissa,
- 2) Kannettavaksi tavallisena jäsenmerkkinä rintaneulan muodossa,
- 3) Vuosikokouksessa jaettavaksi ansiomerkinä yhdistyksen toiminnassa ansioituneille kansalaisille.²⁴

Jäsenmerkin kuvioaihe vakiintui sitten yhdistyksen tunnukseksi, joka toistuu monissa



Suomen Laivastoyhdistyksen jäsenmerkki alkuperäisessä asussaan. Sen on suunnitellut yhdistyksen asiamies Ilmari Wirkkala.

Risti ja pelastusrenkas ovat emalia, värit sininen ja valkoinen. Köysipunoksien väri on hopeaa, leijona on kultainen. (Vrt. kannen kuva).

yhdistyksen julkaisuissa ja asiakirjoissa. Alkuperäistä tunnuksen tulkintaa ei ole ollut käytettävissä. Tunnuksen pohjakuvio on valkoinen pelastusrenkas, jota kehystää köysi. Renkaan päällä on valkeareunainen sininen, tasasakarainen risti ja sen päällä kullattu Suomen Leijona. Merkki on hopeinen ja pelastusrenkas ja risti ovat emalia.²⁵

²³ Laivastolehti 4/27, sivu 132

²⁴ Suomen Laivaston vuosikirja III 1926-27, sivut 99-100

²⁵ Laivastolehti 12/50, sivu 332

Katse tulevaisuuteen

Suomen ulkomaankaupasta noin 80 % kulkee meritse. Korvaavaa kuljetustietä ei ole näköpiirissä, joten merenkulku on tulevaisuudessakin tärkeä osa maamme talouselämää. Lisäksi laivaliikenteen merkitys matkailussa ja virkistyksessä on jatkuvasti kasvanut. Satamatoiminnot ja merenkulun palvelut pysyvät meillä jatkossakin. Maamme laivanrakennuksella on edelleen vankka sija risteily- ja erikoisalusmarkkinoilla.

Suomessa säilyvät merellisten alojen osaajat niin yhtiöinä kuin yksilöinä ja uusia tarvitaan jatkossakin. Ajan henkeen kuuluu erikoistuminen ja sen myötä helposti myös eriytyminen. Ala tarvitsee kuitenkin yhteistoimintaa, jonka avulla yhteiset intressit voidaan paremmin hyödyntää. Tietoa tulee voida levittää, vaihtaa ja syventää.

Täksi yhteistoimintakentäksi sopii Meriliitto, jolla on vuosikymmenten vankka tausta tukena. Liiton toiminta on pitkään keskittynyt Suomen meriklusteriin eli merialojen yrityksiin sekä yhteisöihin. Jäsenkunta muodostuu pääasiassa merenkulun, satamien, merenkulun palveluiden, laivanrakennuksen ja meripuolustuksen edustajista. Tässä joukossa liitto pyrkii laajentamaan tunnettuisuuttaan ja nuorentamaan ilmettään.

Meriliiton tehtävänä on jatkossakin toimia yhdyssiteenä Suomen meriklusterissa ja laajentaa vielä toimintaansa niille klusterin osa-alueille, jotka ovat heikosti edustettuina, toisin sanoen meri- ja satamatekniikkaan, vesirakennukseen, veneteollisuuteen ja kalastukseen.

Ministeri *Aatos Erkon* työryhmä totesi vuonna 1979 Meriliiton kehittämismuisti-

ossaan muun muassa, että Meriliitosta tulee kehittää Suomen merellisten intressipiirien tuki- ja yhteisjärjestö sekä arvostettu keskustelufoorumi. Toimintaa tulee harjoittaa painopisteitä valiten eikä voimia tuhlaten toimimalla liian leveällä rintamalla. Jäsenkunnan tulee edustaa mahdollisimman monipuolisesti merellistä kenttää. - Muistion ajatukset soveltuvat edelleen Meriliiton strategian perustaksi, vaikka sen laatimisesta on jo kulunut 22 vuotta.

Viimeisimmän sääntöuudistuksen yhteydessä vuonna 1995 on määritelty, että Meriliiton tarkoituksena on jäsentensä aatteellisena ja toiminnallisena yhdyssiteenä työkennellä Suomen merellisen kulttuurin hyväksi sekä herättää ja ylläpitää harrastusta mereen liittyvien toimintojen edistämiseksi.

Maininnalla harrastuksen herättämisestä mereen liittyviin toimintoihin tarkoitetaan erityisesti nuorison mielenkiinnon suuntaamista merialoihin. Esimerkkinä tästä Meriliitto on jo pitkään järjestänyt laivamallinäyttelyitä ja 75-vuotisjuhluvuoden päätteeksi pidetään keväällä 2002 jälleen mallinäyttely, tällä kertaa Helsingin Jugendsalissa. Nämä näyttelyt ovat osoittautuneet suosituiksi ja kävijämäärät ovat nousseet 5-numeroisiin lukuihin.

Jäsenten aatteellisena ja toiminnallisena yhdyssiteenä Meriliitto järjestää edelleen jäsenilleen lounaskokouksia ja tutustumisretkiä, joilla jäseniä yhdistävän vaikutuksen lisäksi pyritään tietoisuuteen laajentamaan ja syventämään jäsenkunnan merialojen osuudesta.

Merenkulun maineteko - kunniapalkinto on saavuttanut arvostetun aseman meri-

aloilla, sillä se myönnetään perusteellisen harkinnan tuloksena ansioituneelle saajalle. Sitä on jaettu vain viisi kertaa 15 vuoden aikana. Tämä palkinto säilyy edelleen Meriliiton toiminnassa, mutta sen ohelle otetaan uudelleen käyttöön erityisesti Meriliiton toiminnassa ansioituneille suunnattava tunnustus.

Meriliitolla on suunnitteilla Internetin kotisivut, jotka voisivat samalla toimia linkkinä muihin merialan yhteisöihin. Lisäksi harkitaan CD-romin ja/tai videon tekemistä, joka esittelisi monipuolisesti merialoja nuorisolle ja muillekin asiasta kiinnostuneille.

Nyt ilmestyvä historiakirja jatkaa Meriliiton julkaisutoimintaa. Siihen voisi tulla jatkoa esimerkiksi kouluihin ja messuilla jaettavan meren käytön osa-alueita esittelevän lehtisen muodossa. Myös laajan yleiskuvan merialasta Suomessa antavan tietoteoksen julkaiseminen saattaisi jälleen tulla kyseeseen muun muassa lähdeteoksena niille, jotka tarvitsevat tietoja meritoiminoista oman toimialansa ulkopuolelta.

Meriliiton ja Purjelaivasäätiön yhteistoiminta jatkuu saumattomana: Meriliitto pyrkii herättämään merellisen kiinnostuksen nuorissa, Purjelaivasäätiö vie heidät merelle ja johtaa mahdollisesti valitsemaan uransa merialoilla, josta he aikanaan tulevat Meriliiton jäseniksi.

Meriliitto pyrkii säilyttämään ja kehittämään Suomen merellistä kulttuuria, josta esimerkkinä mainittakoon valmisteilla oleva rekisteri Suomessa olevista laivapienöimälleista. Tähän mennessä on jo saatu yksityiskohtaiset tiedot noin tuhannesta mallista niiden omistajilta, mutta paljon vielä puuttuu ja työ jatkuu.

Vaikka nimet vaihtuvat, niin Meriliiton ja Navigatorin tiiviinä 75 vuotta kestänyt yhteistoiminta on edelleenkin tärkeä osa liiton toiminnan tunnetuksi tekemisessä.

Maailma muuttuu ja Meriliitto sen mukana, mutta liitto pyrkii kuitenkin järkevästi yhdistämään perinteen ja uudistumisen sekä osaltaan vahvasti edistämään "Merenkulku on välttämätöntä" -ajattelua.¹

¹ kappaleen "Katse tulevaisuuteen" on kirjoittanut Matti Pietikäinen

LITTEET

LAIVASTOYHDISTYKSEN/LAIVASTOLIITON/ MERILIITON ALUEORGANISAATIO

Helsingin Laivastoyhdistys 1931-34 (toimintaa mahdollisesti jo vuonna 1928)
 Joensuun Laivastoyhdistys 1934
 Jyväskylän Paikallisosasto/Laivastoyhdistys 5.3.39; -51
 Kemin Paikallisosasto 27.3.39; -46
 Kokkolan Laivastoyhdistys 1928; -31
 Kuopion Laivastoyhdistys/Osasto 1929; -40
 Kymenlaakson Laivastoyhdistys 1929; -58 (toimintaa mahdollisesti jo vuonna 1927)
 - Haminan Laivastokerho 1929; -38
 Laatokan Laivastoyhdistys (Sortavala) 15.1.1928; -38
 Laatokanmeren Laivastoyhdistys 12.1938;
 Lahden Paikallisosasto 1937; -46
 Lappeenrannan Laivastoyhdistys 1929; -34
 Oulun Laivastoyhdistys/Paikallisyhdistys/Paikallisosasto 6.1929; -51
 Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys 29.10.1927; -51
 Raumanmeren Laivastoyhdistys (Rauma) 5.2.28; -39
 Salon Laivastoyhdistys /Paikallisosasto (Laivastoliiton Salon jäsenet) 1938; -40
 Satakunnan Laivastoyhdistys (Pori) 24.4.26; -54 (toimintaa mahdollisesti jo vuonna 1925)
 Savonlinnan Laivastoyhdistys 17.1.28; -36
 Turunmaan Laivastoyhdistys (Turku) 1929; -60 (toimintaa mahdollisesti jo vuonna 1927)
 Vaasan Laivastoyhdistys 26.3.28; -38
 Wiipurin Laivastoyhdistys 1929; -39

Suomen Laivaston Naisliitto 1927;

Naisliiton kerhoja 1928

- Tampere	- Helsinki
- Savonlinna	- Kuutsalo
- Rauma	- Hamina;
- Salo	- Kymenlaakson Naiskerho 1928, -51
- Kotka ; -38	- Satakunta 1947; -54

Ne jäsenet, jotka eivät kuulu mihinkään paikallisyhdistykseen 1936.

Akateeminen Laivastoyhdistys 19.4.1938

Tampereen Merikerho 3.5.45; -46

Jyväskylän Merikerho 4.3.45; -46,

Mikkelin Poikain Laivastokerho (Merikerho) 25.8.44; -47

Porin Yhteislyseon Merikerho 30.11.45; -46

Turun Merikerho 7.2.46;

Selite:

Ensimmäinen päivämäärä tai vuosi tarkoittaa yhdistyksen perustamista.

Viimeisen merkityn vuoden jälkeen yhdistyksestä ei ole mainintoja käytetyissä lähteissä. Käytännössä se on merkinnyt yhdistyksen toiminnan loppumista, vaikka se olisikin yhä ollut esimerkiksi yhdistysrekisterissä.

YHDISTYKSEN REKISTERÖIMISASIAKIRJAT JA ENSIMMÄISET SÄÄNNÖT

Kaavake aatteellisen yhdistyksen yhdistysrekisteriin ilmoittamista varten.

(Ilmoitus, joka on maksuton, sisältäjätietokään liitteinen)

Sosiaaliministeriön diarinumero ²⁸ 76-27

Paikallistaviranomaisen diarinumero

Tuonut Saapunut Sosiaaliministeriöön

Tuonut Saapunut paikallistaviranomaiselle

24 p:nä ¹ tammi kuuta 1927

p:nä kuuta 1927

Yhdistyksen rekisterinumero 12875

Sosiaaliministeriö on hyväksynyt tämän yhdistyksen merkittäväksi yhdistysrekisteriin ja sen yhdistyksen nimeen liitetty: *r. y. r. y.*

Merkitty:

sisäisessä Sosiaaliministeriössä

Yhdistysrekisteriin siv. 66/12.46

19 p:nä ¹⁹ helmi kuuta 1927

Paikallisuutteleon siv.



Ilmoitus yhdistysrekisteriin.

S o s i a a l i m i n i s t e r i ö l e

Ilmoitetaan täten yhdistysrekisteriin merkittäväksi jälempänä mainittu yhdistys:

Yhdistyksen nimi ja rekisteröitäessä nimeen tehtävä lisäys (valinnan mukaan, jolloin rekisteröity

yhdistys* tahi sen lyhenne "r. y."): Suomen Laivastoyhdistys -

- Finlands Flottförening, "r. y.", *r. y.*

Yhdistyksen kotipaikka: H e l s i n k i

Yhdistyksen tarkoitus ja toiminnan laatu: Herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme

tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja riippumattomuutemme ylläpitämättömänä suojana ja puolustajana; sekä herättää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja kotimaiseen merenkulun kehittämiseen. - Toiminnan ollessa valistavaa propagandaa työtä, jota harjoitetaan omien aikakauslehtien, julkaisujen ja julkisten esitelmien muodossa.

Millä tavalla yhdistys on katsuttava koolle: Yhdistyksen vuosikokoukseen tai ylimääräiseen kokoukseen on kutsu julkaistava vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta ainakin kolmessa pääkaupungissa ilmestyvässä sanomalehdessä.

Kuka tai jotka säännöissä olevan määräyksen perusteella ovat oikeutetut merkitsemään yhdistyksen nimen sekä heidän kotipaikkansa (nimenmerkitsijän etu- ja sukunimet ilmoitetaan täydellisinä); lisäksi on ilmoitettava kuuluvato ja missä ominaisuudessa puheenjohtajana, sihteerinä j. n. e. nimenmerkitsijät

Yhdistysrekisterilomake N:o 1. Rekisteröinti-ilmoitus

3247-26

hallitukseen): Puheenjohtajana, johtaja Otto Engb. Jaatinen, Helsinki,

Varapuheenjohtajana, tohtori Henrik Ramaay, "

Johtok. jäsenenä, eversti V. Valve, "

Nimikirjoituksen varmentaa

Yhdistyksen asiamiehenä Ilmari Wirkkala, "

Yhdistyksen hallituksen varsinaisten ja varajäsenten nimet ja kotipaikat (Hallituksen varsinaiset

ja varajäsenet ilmoitetaan vain siinä tapauksessa, että oikeus yhdistyksen nimenmerkintään sääntöjen perusteella on kella tahansa hallituksen jäsenistä joko yksin tai jonkun toisen kanssa. Jos silloin nimenmerkintäoikeus sääntöjen mukaan on määrättyillä hallituksen toimihenkilöillä, esim. hallituksen puheenjohtajalla ja sihteerillä, niin hallitusta kokonaisuudessaan ei tarvitse ilmoittaa.)

Varsinaiset:

Varajäsenet:

Helsinki - ssä 20, p.nö. tammik. kuuta 19.37

J. V. Schantz
Yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja
hallintoneuvoston

Tähän ilmoitukseen on liitettävä yhdistyksen perustamista koskeva sopimuskirja ja siihen sisältyvät säännöt.

SUOMEN LAIVASTOYHDISTYKSEN
SÄÄNNÖT.

1 §

Yhdistyksen nimi on Suomen Laivastoyhdistys - Finlande
Flottförening, ja sen tarkoituksena on:

- 1) herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja riippumattomuutemme välttämättömänä suojana ja puolustajana;
- 2) herättää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja kotimaisen merenkulun kehittämiseen.

2 §

Tarkoitustaan toteuttaa yhdistys:

- 1) julkaisemalla erityistä aikakauskirjaa äänenkannattajanaan;
- 2) toimittamalla sota- ja kauppalaivastoa käsitteviä julkaisuja;
- 3) toimeenpanemalla esitelmiä ja muita herättäviä tilaisuuksia;
- 4) järjestämällä retkeilyjä, joiden kautta herätetään harrastusta varsinkin puolustuslaivastoon.

3 §

Yhdistyksen toiminta käsittää koko maan ja sen keskushallinto sijaitsee Helsingin kaupungissa.

4 §

Yhdistyksellä on oikeus perustaa paikallisia yhdistyksiä ja hyväksyä niille sääntöjä.

Samoin voivat muilla paikkakunnilla perustetut laivastoyhdistykset liittyä Suomen Laivastoyhdistykseen, jos johtokunta sen hyväksyy.

5 §

Yhdistyksen jäsenet ovat:

- 1) kunniajäseniä;
- 2) perustavia jäseniä;
- 3) vakinaisia jäseniä; ja
- 4) vuosijäseniä.

6 §

Paikallisten yhdistysten jäsenet ovat myöskin keskusyhdistyksen jäseniä.

7 §

Yhdistyksen jäseneksi pääsee jokainen kuusitoista vuotta täyttänyt hyvämaineinen Suomen kansalainen, joka sellaiseksi on hyväksytty sillä tavalla kuin alempana määrätään.

Perustavaksi jäseneksi kutsuu yhdistyksen johtokunta henkilön tai järjestön, joka kerta kaikkiaan on suorittanut vähintään viidentuhannen Suomen markan suuruisen jäsenmaksun.

Vakinaiseksi jäseneksi hyväksyy johtokunta henkilön tai järjestön, joka kerta kaikkiaan on suorittanut vähintään viiden sadan Suomen markan suuruisen jäsenmaksun.

Vuosijäsenet, jotka johtokunta hyväksyy, suorittavat vähintään kymmenen markan suuruisen jäsenmaksun vuodessa. Kun vuosijäsenen yhdenjakoisesti suorittamain jäsenmaksujen summa nousee vähintään kuuteen sataan Suomen markkaan, siirtyy hän vakinaiseksi jäseneksi.

Hallintoneuvoston asiana on määrätä, mitä yhdistyksen julkaisuja on kullekin jäsenryhmälle jaettava ilman korvausta taikka alennettuun hintaan.

Perustavien ja vakinaisten jäsenten jäsenlippu sekä vuosijäsenten vuosimaksukuitti oikeuttavat pääsyn maksutta kaikkiin yhdistyksen järjestämiin juhla-, esitelmä-, y.m. tilaisuuksiin, jollei johtokunta ole jotakin tilaisuutta varten erityistä pääsymaksua määrännyt.

Kunniajäseneksi kutsuu yhdistys hallintoneuvostonsa ehdotuksesta henkilöt, jotka joko toiminnallaan tai muuten ovat osoittaneet erikoista harrastusta yhdistyksen toimintaa kohtaan taikka työkalneilleen tehtävää tarkoitettavien päämäärien hyväksi.

8 §

Yhdistyksen asioita hoitaa johtokunta hallintoneuvoston valvonnan alaisena.

Hallintoneuvostoon kuuluu kaksikymmentäneljä ensi kerran perustavan kokouksen ja sen jälkeen vuosikokouksen kahdeksi vuodeksi valitsemaa jäsentä sekä sen lisäksi kunkin sellaiseen paikalliseen yhdistyksen valitsema edustaja, jolla on vähintään kolmesataa jäsentä. Hallintoneuvoston jäsenistä eroaa vuosittain puolet, ensi kerran arvalla.

Uudestaan valitseminen on sallittu.

10 §

Hallintoneuvosto valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan, kokoontuu vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta annetusta kutsusta ja käsittelee seuraavat asiat:

- 1) valitsee vähintään viisi jäsentä ja vähintään kolme varajäsentä johtokuntaan;
 - 2) vahvistaa toimintasuunnitelman alkavaksi vuodeksi;
 - 3) hyväksyy paikallisten yhdistysten säännöt;
 - 4) määrää paikallisten yhdistysten keskushallinnolle suoritettavien jäsenmaksujen perusteet;
 - 5) vahvistaa vuosikokoukselle annettavan toimintakertomuksen;
 - 6) päättää yhdistyksen toimintaa koskevista tärkeimmistä kysymyksistä;
 - 7) käsittelee johtokunnan sille alistamat asiat; sekä
 - 8) kutsuu vuosikokouksen koolle ja määrää sen paikan ja ajan.
- Pöytäkirjan hallintoneuvoston kokouksissa laatii yhdistyksen asiamies.

Johtokunnan jäsenillä on puhevalta hallintoneuvoston kokouksissa.

11 §

Johtokunta valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan, ottaa yhdistykselle asiamiehen ja muut tarvittavat toimihenkilöt sekä määrää heidän palkkionsa.

Johtokunta edustaa yhdistystä ulospäin ja kolmatta henkilöä kohtaan.

Johtokunta hyväksyy yhdistyksen jäsenet, sillä tavalla kuin 7 §:ssä säädetään, hoitaa yhdistyksen juoksevia asioita, huolehtii yhdistyksen julkaisuista, panee täytäntöön vuosikokouksen ja hallintoneuvoston päätökset ja vastaa yhdistyksen rahavaroista.

Johtokunta on päätösvaltainen, kun puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja ja kolme jäsentä ovat saapuvilla. Jos johtokunta on pää-

töksestä yksimielinen, on se päätösvaltainen puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan ja kahden jäsenen ollessa saapuvilla, ei kuitenkaan asioissa, jotka koskevat yhdistyksen jäsenten erottamista.

Johtokunnan kokouksissa on hallintoneuvoston puheenjohtajalla puhevalta.

12 §

Yhdistyksen asiamies hoitaa yhdistyksen toimistoa, panee johtokunnan päätökset täytäntöön, huolehtii jäsenmaksujen kannosta ja tarpeellisesta kirjeenvaihdosta. Johtokunnan asiana on vahvistaa hänelle erikoinen ohjesääntö.

13 §

Yhdistys kokoontuu vuosikokoukseen huhti- tai toukokuun kuluessa ja ylimääräisiin kokouksiin silloin kuin hallintoneuvosto katsoo sellaisen tarpeelliseksi tai kymmenesosa yhdistyksen jäsenistä sellaista määrättyä asiaa varten vaatii.

Kokoukset avaa hallintoneuvoston puheenjohtaja.

Vuosikokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- 1) valitaan kokoukselle puheenjohtaja;
- 2) valitaan kaksi pöytäkirjan tarkastajaa;
- 3) esitetään edellisen toimintavuoden kertomus, tilit ja tilintarkastajain kertomus ja päätetään niiden aiheuttamista toimenpiteistä;
- 4) valitaan hallintoneuvostoon jäsenet erovuoroisten eijaan;
- 5) valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa;
- 6) käsitellään johtokunnan taikka hallintoneuvoston vuosikokoukselle esittämät asiat; sekä
- 7) käsitellään yksityisten jäsenten tai paikallisten yhdistysten ehdottamat asiat:

Seitsemännessä kohdassa mainitut asiat ovat, tullakseen vuosikokouksessa käsitellyksi, vähintään kolme viikkoa ennen vuosikokousta ilmoitettavat johtokunnalle, jonka on niistä annettava lausuntonsa.

Ylimääräisessä kokouksessa noudatettakoon soveltuvissa kohdin mitä vuosikokouksessa on edellä sanottu.

14 §

Yhdistyksen vuosikokoukseen tai ylimääräiseen kokoukseen on kutsu julkaistava vähintään kaksi viikkoa ennen kokousta ainakin kolmessa pääkaupungissa ilmestyvässä sanomalehdessä. Muut tiedonannot yhdistyksen jäsenille julkaistaan samalla tavalla taikka kullekin jäsenelle postitse lähetetyllä kirjeellä.

15 §

Yhdistyksen tilit päätetään kalenterivuosittain ja ovat tilit ynnä niihin kuuluvat todisteet ennen maaliskuun 15 päivää jätettävät tilintarkastajille, joiden on ennen maaliskuun loppua annettava kertomuksensa suorittamastaan tarkastuksesta.

16 §

Yhdistyksen nimen kirjoittaa johtokunnan puheenjohtaja tai hänen estettynä ollessa varapuheenjohtaja taikka johtokunnan siitä varten valitsema johtokunnan jäsen. Nimikirjoituksen varmentaa yhdistyksen asiamies. Yhdistyksen nimessä annettujen rahamääräisten sitoumusten, ollakseen yhdistystä sitovia, tulee olla vähintään kahden johtokunnan jäsenen allekirjoittamia ja asiamiehen varmentamia.

Jäsenmaksukuititt allekirjoittaa yhdistyksen asiamies yksinään.

17 §

Jäsen, joka on lyönyt laimin velvollisuutensa yhdistystä kohtaan taikka toiminut yhdistyksen tarkoitusperiä vastaan, voidaan johtokunnan yksimielisellä päätöksellä erottaa yhdistyksestä. Päätöksestä olkoon erotetulla oikeus vedota hallintoneuvostoon, jonka päätös asiassa on lopullinen.

18 §

Yhdistyksellä on oikeus ottaa vastaan lahjoituksia ja testamentteja.

19 §

Jos yhdistys lakkaa, joutuvat sen varat suojeluskuntain yleisikunnalle käytettäväksi valtakunnan laivaston kehittämiseksi sillä tavalla kuin näiden sääntöjen 1 §:n 1) kohdassa edellytetään.

20 §

Päätös näiden sääntöjen muuttamisesta ja yhdistyksen lakauttamisesta on tehtävä kahdessa peräkkäin seuraavassa, vähintään kuukauden väliajalla pidetyssä kokouksessa, joista toinen on vuosikokous, ja kahden kolmanneksen äänten enemmistöllä saapuvilla olevien jäsenten määrästä.

Helsingissä tammi-k. 3 p:nä 1927

G. ~~Lehtinen~~ M. ~~Lehtinen~~ Heini ~~Rammi~~

Avo in asia najo valt a kir ja .

Helsinki, tammikuun 20 p:nä 1927

Suomen Laivastoyhdistys

Henrik Ramming

G. v. Schaulz.

M. v. P. J. J. J.

Todistavat:

Esteri Kola.
Thora Pääskinen

SUOMEN LAIVASTOLIITTO r.y.

SÄÄNNÖT

Tämä yhtiö on Suomen Laivastoliitto - Sjöfartssällskapet för Finlandin Kluubi ry. ja sen kotipaikka on Helsinki.

Yhtiön tarkoituksena on edistää jäsentensä ja yleisen kansainvälisen meriliikenteen edistämistä.

Yhtiön tarkoituksena on edistää jäsentensä ja yleisen kansainvälisen meriliikenteen edistämistä.

Yhtiön tarkoituksena on edistää jäsentensä ja yleisen kansainvälisen meriliikenteen edistämistä.

Tarkoituksena on edistää jäsentensä ja yleisen kansainvälisen meriliikenteen edistämistä.

Yhtiön tarkoituksena on edistää jäsentensä ja yleisen kansainvälisen meriliikenteen edistämistä.

HELSINKI 1950

MERILIITTO -
SJÖFARTSFÖRBUNDET r.y.



STADGAR

SÄÄNNÖT

*Sääntömuutokset hyväksytyt yhdistysrekisteriin
merkittäviksi 13 päivänä kesäkuuta 1950.*

1 §

Yhdistyksen nimi on Suomen Laivastoliitto - Förbundet för Finlands Flotta r.y. ja sen kotipaikka on Helsingin kaupunki.

Yhdistyksestä käytetään näissä säännöissä nimitystä liitto.

2 §

Liiton tarkoituksena on :

- 1) työskennellä Suomen merenkulun, laivanrakennuksen, meripelastustoiminnan, purjehduksen ja muiden vesiturheilulajien edistämiseksi;
- 2) herättää, vaalia ja tehostaa tietoisuutta Suomen merenkulun ja kansallisen merenkäytön tärkeydestä.

3 §

Tarkoitustaan liitto toteuttaa :

- 1) julkaisemalla tarkoituksensa edistäviä julkaisuja;
- 2) toimeenpanemalla esitelmätilaisuuksia, retkeilyjä, juhlia ja muita samantapaisia tilaisuuksia tavoitteittensa saavuttamiseksi.

4 §

Liiton jäsenet ovat:

- 1) kunniajäseniä;
- 2) perustavia jäseniä;
- 3) vakinaisia jäseniä;
- 4) vuosijäseniä ja
- 5) ryhmäjäseniä.

5 §

Kunniajäsenen kutsuu liiton kokous liiton valtuuskunnan ehdotuksesta.

Perustavia jäseniä ovat ne, jotka liiton perustamisvaiheessa on sellaisiksi merkitty.

Ryhmäjäsenet ovat omia tarkoituksiaan varten perustettuja rekisteröityjä yhdistyksiä, jotka haluavat kannattaa liiton toimintaa.

Vakinaiset jäsenet, vuosijäsenet ja ryhmäjäsenet hyväksyy liiton hallitus.
Vakinaiset jäsenet maksavat liiton vuosikokouksen määräämän kertakaikkisen sekä vuosijäsenet ja ryhmäjäsenet vuosikokouksen kutakin vuotta varten määräämän jäsenmaksun.

6 §

Jos samalla tai lähipaikkakunnilla asuvat liiton jäsenet haluavat muodostaa paikallisyhdistyksen, on sen säännöt esitettävä liiton hallituksen hyväksyttäväksi. Vuosikokouksen on määrättävä, mikä osa vuosijäsenten jäsenmaksuista on luovutettava paikallisyhdistyksen omaan käyttöön.

7 §

Jäsenistä on pidettävä luetteloa, johon paikallisyhdistykseen liittyneet merkitään erikseen.

8 §

Ylin päätösvalta liiton asioissa on liiton kokouksella.
Liiton kokouksessa on jokaisella läsnäolevalla liiton jäsenellä yksi ääni.
Ryhmäjäsenen äänivaltaa käyttää se, jonka ryhmäjäsen on siihen valtuuttanut.

9 §

Liitto kokoontuu vuosikokoukseensa vuosittain ennen huhtikuun loppua ja ylimääräiseen kokoukseen, milloin hallitus harkitsee sen tarpeelliseksi tai 50 jäsentä sitä vaatii kirjallisesti hallitukselta erityisesti ilmoitettua asiaa varten.
Kutsu kokoukseen on vähintään 7 päivää aikaisemmin julkaistava vuosikokouksen määräämissä aikakautisissa julkaisuissa, yhdessä tai useammassa.

10 §

Vuosikokouksessa käsitellään seuraavat asiat :

- 1) esitetään kertomus edellisen kalenterivuoden toiminnasta sekä tilit ja tilintarkastajien lausunto;
- 2) päätetään vastuuvapaudesta ja muusta toimenpiteestä, johon edellisen vuoden hallinto antaa aihetta;
- 3) päätetään jäsenmaksuista;
- 4) valitaan valtuuskunta, jossa on vähintään 12 ja enintään 35 jäsentä;
- 5) valitaan kaksi tilintarkastajaa varamiehineen tarkastamaan kuluvan vuoden tilejä ja hallintoa;
- 6) päätetään, missä julkaisuissa kutsu liiton kokoukseen ja muut tiedonannot jäsenille toimitetaan;
- 7) käsitellään muut hallituksen ja jäsenten esittämät asiat.

11 §

Viimeistään toukokuun aikana pidettävässä kokouksessa valtuuskunta valitsee puheenjohtajansa ja varapuheenjohtajansa sekä keskuudestaan tai ulkopuoleltaan vuodeksi kerrallaan hallituksen, jossa on vähintään 7 ja enintään 10 jäsentä, ja määrää yhden näistä puheenjohtajaksi ja yhden tai useampia varapuheenjohtajiksi.

Valtuuskunta on päätösvaltainen vähintään seitsemän jäsenen läsnä ollessa.

Valtuuskunta kutsutaan koolle kirjeitse vähintään seitsemän päivää ennen kokousta.

12 §

Hallitus johtaa liiton käytännöllistä toimintaa ja päättää kaikesta, mikä ei ole näiden sääntöjen tai liiton kokouksen taikka valtuuskunnan päätöksen mukaan pidätetty näille elimille tai uskottu liiton toimihenkilöille.

Hallitus valitsee toiminnanjohtajan ja, harkintansa mukaan, muita toimihenkilöitä.

Hallitus on päätösvaltainen puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan ja lisäksi vähintään neljän jäsenen läsnä ollessa.

13 §

Liiton nimen kirjoittaa hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja toiminnanjohtaja, kaksi yhdessä.

14 §

Liiton tilit päätetään kalenterivuositain ja on viimeistään maaliskuun 15 päivään mennessä annettava tilintarkastajien tarkastettaviksi.

Tilintarkastajien on ne lausuntoineen palautettava hallitukselle viimeistään viikkoa ennen vuosikokousta.

15 §

Liiton sääntöjen muuttamiseen vaaditaan yleisessä kokouksessa 2/3 äänten enemmistö.

Liiton purkamisesta on päätettävä kahdessa liiton kokouksessa vähintään kuukauden väliajoin, ensimmäisessä kokouksessa yksinkertaisin äänten enemmistön, toisessa kokouksessa 2/3 äänten enemmistöllä.

16 §

Jos liitto purkautuu, luovutetaan sen varat Merenkulun Säätiölle - Sjöfartsstiftelsen'ille.

STADGAR (1970)

Namn och hemort

1 §

Föreningens namn är Meriliitto - Sjöfartsförbundet r.y. Dess hemort är Helsingfors stad och verksamhetsområde hela Finland.

Föreningen benämnes i dessa stadgar förbundet.

Ändamål och verksamhet

2 §

Förbundets ändamål är att som ideel och praktiskt verkande föreningslänk för medlemmarna

- väcka och befrämja intresset för Finlands sjöfart och sjöförsvaret samt annan nationell marin verksamhet och
- verka till frömmen för Finlands sjöfart och skeppsbyggnad samt övriga näringsgrenar i anslutning till sjöfarten.

Sitt ändamål förverkligar föreningen genom att

- bedriva forsknings-, informations- och publicistverksamhet,
- anordna föredrag, exkursioner, fester och annat liknande samt
- ordna möjligheter till marin hobbyverksamhet speciellt för ungdom.

Bestämmelser rörande medlemskap

3 §

Till medlem i förbundet kan antagas finsk medborgare eller sammanslutning som förbundets styrelse godkänner.

Förbundets medlemmar kunna verka ortsvis inom ramen av oregistrerade sjöfartsföreningar enligt stadgar, som förbundets styrelse godkänner.

4 §

Medlem erlägger till förbundet för varje verksamhetsår en medlemsavgift, vars storlek fastställs av årsmötet.

Rättigheter, vilka tillkomma stiftande eller ordinarie medlemmar enligt tidigare stadgar, får ej kränkas.

5 §

Förbundsmöte kan, på framställning av förbundets delegation, till hedersmedel kalla person, vilken i betydande utsträckning befrämjat förbundets syftemål.

6 §

Medlem, vilken uraktlåt sina skyldigheter gentemot förbundet eller verkat mot förbundets syftemål, kan av förbundets styrelse uteslutas.

Förbundets organ

7 §

Förbundets organ är förbundsmötet, förbundets delegation och förbundets styrelse.

Förbundsmötet

8 §

Förbundets årsmöte hålles årligen inom mars eller april månad. Plats och tid för mötet bestämmes av förbundets styrelse.

Extra förbundsmöte kan hållas då förbundets styrelse anser det nödigt eller ifall en femtedel (1/5) av antalet medlemmar i förbundet skriftligen därom anhåller hos styrelsen för behandling av bestämd fråga.

Kallelse till förbundsmöte tillställs medlemmarna genom skriftligt meddelande eller annons i av årsmötet bestämda tidningar minst fjorton (14) dagar före mötet.

9 §

Såsom förbundsmötets beslut gäller den mening, för vilken de flesta rösterna avgivits såvida i dessa stadgar annat ej bestämmes. Vid lika röstetal avgöres val genom lottning, men i andra frågor gäller den mening som biträts av mötets ordförande.

10 §

Vid årsmötet

- 1) väljes ordförande, sekreterare och tvenne protokolljusterare för mötet,
- 2) behandlas förbundets årsberättelse och bokslut,
- 3) föredrages revisionsberättelsen,
- 4) fattas beslut om fastställandet av bokslutet och ansvarsfrihet åt styrelsen beträffande räkenskaper och förvaltning,
- 5) väljes förbundsdelegation,
- 6) fastställs medlemsavgifternas storlek,
- 7) väljes två revisorer jämte suppleanter för löpande verksamhetsår,
- 8) fattas beslut om i vilka tidningar kallelse till förbundets möten skall kungöras.

Förbundets delegation

11 §

Som förbundets beslutande organ mellan årsmötena fungerar förbundets delegation.

I delegationen inväljes årligen minst tolv (12) högst trettiofem (35) medlemmar. Delegationen utser inom sig ordförande och två viceordförande.

Medlem i förbundets styrelse kan ej samtidigt vara ledamot i delegationen.

12 §

Delegation sammanträder varje verksamhetsår till två ordinarie möten, nämligen vårmötet, som hålles under april - maj och höstmötet, vilket äger rum under oktober - november. Plats och tid

för mötet fastställs av förbundets styrelse.

Delegationens ordförande bestämmer när andra delegationsmöten skall hållas.

Kallelse till möte skall delges delegationens medlemmar per brev minst sju (7) dagar före sammankomst.

Delegationen är beslutför då minst sju (7) medlemmar är närvarande.

Som delegationen beslut gäller den mening, för vilken de flesta rösterna avgivits. Vid lika röstetal avgöres val genom lottning, men i övriga frågor gäller den mening som biträtts av mötets ordförande.

13 §

Vid delegationens vårmöte

- 1) väljes ordförande och viceordförandena för delegationen,
- 2) behandlas och granskas långsiktsplanering av förbundets verksamhet och ekonomi,
- 3) handlägges övriga frågor som förbundets styrelse anmält till behandling eller medlem minst sju (7) dagar före mötet skriftligen hos styrelsen anhållit om handläggning av. Detta gäller likväl icke ärenden, som nämns i föreningslagens 14 §, såvida de ej äro omnämnda i kallelsen.

14 §

Vid delegationens höstmöte

- 1) fastställs verksamhetsplanen för det kommande året,
- 2) fattas beslut om antalet medlemmar i förbundets styrelse,
- 3) väljes ordförande och viceordföranden för styrelse,
- 4) väljes övriga medlemmar i styrelsen,
- 5) handlägges övriga frågor som förbundets styrelse anmält till behandling eller medlem minst sju (7) dagar före mötet skriftligen hos styrelsen anhållit om handläggning av. Detta gäller likväl icke ärenden, som nämns i föreningslagens 14 §, såvida de ej äro omnämnda i kallelsen.

Förbundets styrelse

15 §

Som förbundets lagbestämda företredare verkar dess styrelse. I styrelsen inväljes för vart verksamhetsår en ordförande, två viceordförade samt minst sju (7) och högst tio (10) övriga ledamöter.

Styrelseordföranden benämnes förbundsordförande och viceordförandena förbundets första och andra viceordförande.

Styrelsen kan tillsätta nödigbefunna utskott.

16 §

Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden, eller vid förfall för denne, viceordförande. Den är beslutför då ordföranden eller viceordförande och minst hälften (1/2) av styrelsens medlemmar är närvarande.

Styrelsens medlemmar bör erhålla kallelse till sammankomst minst tre (3) dagar i förväg.

Som styrelsens beslut gäller den mening, för vilken de flesta rösterna avgivits. Vid lika röstetal avgöres val genom lottning, men i övriga frågor gäller den mening som biträtts av mötets ordförande.

17 §

Styrelsen handhar förbundets verksamhet och bör i detta avseende bland annat

- 1) verka för förverkligandet av förbundets syftemål och sköta den interna verksamheten,
- 2) företräda förbundet,
- 3) sammankalla förbundsmöten samt föbereda där och vid delegationens sammankomster förekommande ärenden,
- 4) verkställa de beslut som fattats vid förbunds- och delegationsmöten,
- 5) sköta förbundets penningmedel och övrig egendom samt tillse att bokslut uppgöres,
- 6) ombesörja avfattandet av förbundets verksamhetsberättelse,
- 7) uppgöra förbundets verksamhetsplan och budget,
- 8) anställa och uppsäga funktionärer, övervaka deras verksamhet samt fastställa deras löner,
- 9) godkänna stadgar för lokala sjöfartsföreningar,
- 10) föra medlemsregister.

Verksamhets- och räkenskapsår samt revision

18 §

Föreningens verksamhets- och räkenskapsår sammanfaller med kalenderåret. Bokslutet bör föreligga färdigt senast den 1. mars att överlämnas till revisorerna. Dessa bör avge sin granskningsberättelse till styrelsen senast den 15. mars.

Tecknandet av förbundets namn

19 §

Förbundets namn tecknas av förbundets ordförande tillsammans med någondera viceordföranden eller med funktionär som styrelsen därtill utsett.

Ändring av stadgarna och upplösning av förbundet

20 §

Beslut om ändring av dessa stadgar fordrar minst tre fjärdedelar (3/4) av vid förbundsmöte avgivna röster.

21 §

Beslut, som avser upplösning av förbundet bör fattas vid tvenne på varandra följande förbundsmöten med minst trettio (30) dagars intervall.

Beslut träder i kraft såvida minst tre fjärdedelar (3/4) av alla vid vartdera mötet avgivna röster voterat för upplösning.

22 §

Ifall beslut om föreningens upplösande fattats, eller den upplöses, överlämnas dess egendom till Sjöfartsstiftelsen.

MERILIITTO - SJÖFARTSFÖRBUNDET R.Y.

SÄÄNNÖT (1995)

Nimi ja kotipaikka

- 1 § Yhdistyksen nimi on Meriliitto - Sjöfartsförbundet r.y. Sen kotipaikka on Helsingin kaupunki ja toimialueena valtakunnan alue. Yhdistystä nimitetään näissä säännöissä liitoksi.

Tarkoitus ja toiminta

- 2 § Liiton tarkoituksena on jäsentensä aatteellisena ja toiminnallisena yhdyssiteenä työskennellä Suomen merellisen kulttuurin hyväksi sekä herättää ja ylläpitää harrastusta mereen liittyvien toimintojen edistämiseksi.

Tarkoitustaan liitto toteuttaa

- harjoittamalla tutkimus-, tiedotus- ja julkaisutoimintaa,
- toimeenpanemalla esitelmä-, tutustumis-, juhla- ja muita vastaavia tilaisuuksia sekä
- tukemalla nuorison merellisiä harrastusmahdollisuuksia.

Jäsenyyttä koskevat määräykset

- 3 § Liiton jäseneksi voi päästä Suomen kansalainen ja yhteisö, jonka liiton hallitus jäseneksi hyväksyy.
Liiton jäsenet voivat toimia paikkakunnittain rekisteröimättöminä meriyhdistyksinä, joiden säännöt liiton hallitus hyväksyy.
- 4 § Jäsenet suorittavat liitolle kultakin toimintavuodelta jäsenmaksun, jonka suuruuden liiton vuosikokous vahvistaa.
Vanhojen sääntöjen mukaisten perustavien ja vakinaisten jäsenten oikeuksia ei loukata.
- 5 § Liiton kokous voi liiton hallituksen esityksestä kutsua liiton kunniajäseneksi liiton tarkoituksiperiä huomattavalla tavalla edistäneen henkilön.
- 6 § Jäsenen, joka on laiminlyönyt velvollisuutensa liittoa kohtaan tai toiminut liiton tarkoituksiperien vastaisesti, voi liiton hallitus erottaa.

Liiton toimielimet

- 7 § Liiton toimielimet ovat liiton kokous ja liiton hallitus.

Liiton kokoukset

8 § Liiton vuosikokous pidetään vuosittain maaliskuu- tai huhtikuussa. Kokousajan ja kokouspaikan määrää liiton hallitus.

Ylimääräinen liiton kokous voidaan pitää, milloin liiton hallitus katsoo sen tarpeelliseksi tai milloin viidennes (1/5) liiton jäsenistä sitä hallitukselta määrätyn asian käsittelyä varten kirjallisesti pyytää.

Kutsu liiton kokoukseen toimitetaan jäsenille kirjallisesti tai ilmoittamalla vuosikokouksen määräämissä lehdissä vähintään neljätoista (14) päivää ennen kokousta.

9 § Liiton kokouksessa tulee päätökseksi se mielipide, jonka puolesta useimmat äänet on annettu, jollei näissä säännöissä toisin määrätä. Äänten mennessä tasan vaali ratkaistaan arvalla, mutta muissa asioissa voittaa se mielipide, johon kokouksen puheenjohtaja on yhtynyt.

10 § Liiton vuosikokouksessa

- 1) valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri ja kaksi pöytäkirjan tarkastajaa,
- 2) käsitellään liiton vuosikertomus ja tilinpäätös,
- 3) esitetään tilintarkastuskertomus,
- 4) päätetään tilinpäätöksen vahvistaminen ja hallitukselle myönnettävästä tili- ja vastuuvapaudesta,
- 5) valitaan liiton puheenjohtaja ja varapuheenjohtajat sekä muut hallituksen jäsenet,
- 6) vahvistetaan jäsenmaksujen suuruus,
- 7) valitaan kuluvaksi toimintavuodeksi kaksi tilintarkastajaa ja heille varamiehet,
- 8) päätetään, missä lehdissä kutsu liiton kokouksiin on julkaistava.

Liiton hallitus

11 § Hallitus toimii liiton lakimääräisenä edustajana. Hallitukseen valitaan toimintavuositain puheenjohtaja, kaksi varapuheenjohtajaa sekä vähintään seitsemän (7) ja enintään kymmenen (10) muuta jäsentä.

Hallituksen puheenjohtajasta käytetään nimitystä liiton puheenjohtaja ja varapuheenjohtajista nimityksiä liiton ensimmäinen ja toinen varapuheenjohtaja.

Hallitus voi asettaa tarpeelliseksi katsomiaan toimikuntia.

12 § Hallitus kokoontuu puheenjohtajan tai tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtajan kutsusta ja on päätösvaltainen kun puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja ja vähintään puolet (1/2) hallituksen jäsenistä on läsnä.

Kokouksista on ilmoitettava hallituksen jäsenille vähintään kolme (3) päivää ennen kokousta.

Hallituksen kokouksessa tulee päätökseksi se mielipide, jonka puolesta useimmat äänet on annettu. Äänen mennessä tasan vaali ratkaistaan arvalla, mutta muissa asioissa voittaa se mielipide, johon kokouksen puheenjohtaja on yhtynyt.

13 § Hallitus huolehtii liiton toiminnasta ja sen tulee siinä tarkoituksessa muun muassa

- 1) toimia liiton tarkoituksien toteuttamiseksi ja huolehtia liiton sisäisestä toiminnasta,
- 2) edustaa liittoa,
- 3) kutsua koolle liiton kokoukset sekä valmistella niissä käsiteltävät asiat,
- 4) panna täytäntöön liiton kokousten päätökset,
- 5) hoitaa liiton rahavaroja ja muuta omaisuutta sekä huolehtia tilinpäätöksen valmistamisesta,
- 6) huolehtia liiton toimintakertomuksen laatimisesta,
- 7) huolehtia liiton toimintasuunnitelman ja talousarvion laatimisesta,
- 8) ottaa ja erottaa toimihenkilöt, valvoa heidän toimintaansa sekä vahvistaa heidän palkkansa,
- 9) hyväksyä paikallisten meriyhdistysten säännöt,
- 10) pitää luetteloa jäsenistä.

Toiminta- ja tilivuosi sekä tilintarkastus

14 § Liiton toiminta- ja tilivuosi on kalenterivuosi. Tilinpäätöksen tulee olla valmiina viimeistään maaliskuun 1. päivänä jätettäväksi tilintarkastajille, joiden tulee antaa tarkastuskertomuksensa hallitukselle maaliskuun 15. päivään mennessä.

Liiton nimen kirjoittaminen

15 § Liiton nimen kirjoittavat liiton puheenjohtaja ja jompikumpi varapuheenjohtajista yhdessä tai joku heistä yhdessä sellaisen toimihenkilön kanssa, jonka liiton hallitus on siihen määrännyt.

Sääntöjen muuttaminen ja liiton purkaminen

16 § Päätöksiin, jotka tarkoittavat näiden sääntöjen muuttamista, vaaditaan vähintään kolmeneljännestä (3/4) liiton kokouksessa annetuista äänistä.

17 § Liiton purkamista koskeva päätös on tehtävä kahdessa peräkkäisessä liiton kokouksessa, joiden välillä on vähintään kolmekymmentä (30) päivää.

Päätös tulee voimaan, jos molemmissa kokouksissa purkamista on kannattanut vähintään kolmeneljännestä (3/4) kaikista äänestyksessä annetuista äänistä.

18 § Jos yhdistys on päätetty purkaa tai se lakkautetaan, luovutetaan sen omaisuus Merenkulun säätiölle.

LUOTTAMUSHENKILÖT

Väliaikaisen toimikunnan puheenjohtaja

Jaatinen Otto Engb. , johtaja 1925

Väliaikaisen toimikunnan jäsenet

Wrede Gustav, vapaaherra, Merenkulkuhallituksen ylijohtaja 1925

Hornborg Eirik, rehtori 1925

Holma K. V. , lakitieteen kandidaatti 1925

Hoppu K. W. , maisteri 1925

Hollming Svante , komentajakapteeni, Suojeluskuntain yliesikunta,
kutsuttiin 3.11.1925 1925

Dillström Rudolf, komentajakapteeni, laivasto,
kutsuttiin 3.11.1925 1925

Suomen Laivastoyhdistyksen suojelija

Tasavallan Presidentti Lauri Kr Relander 1926-30

Tasavallan Presidentti Pehr Evind Svinhufvud 1931-37

Tasavallan Presidentti Kyösti Kallio 1938-40

Tasavallan Presidentti Risto Ryti 1941-44

Laivaston Naisliiton suojelija

Tasavallan presidentin puoliso (Ellen Svinhufvud) 1931-37

Hallintoneuvoston puheenjohtajat

von Schoultz Gustav, kontra-amiraali 1926-29

Viljanen Väinö Matti Juho, ylijohtaja 1930-31

Viranko Allan, merenkulkuneuvos 1932-36

Hallintoneuvoston varapuheenjohtajat

Wrede Gustav, vapaaherra 1926

Mikkola Jooseppi J. , professori 1928

Viljanen Väinö Matti Juho, ylijohtaja 1929

Viranko Allan, merenkulkuneuvos 1930-31

Hallintoneuvosto

Ahlström Walter, vuorineuvos (Satakunta) 1926-29

Ahlman Mikko, lääketieteen lisensiaatti (Pohjois-Hämeen LY, Tampere) 1930-31

Andersson A. E. , hovioikeudenneuvos (Helsingin LY) 1930-31

Antero Antti, yli-insinööri (Pohjois-Häme, Nokia) 1929-35

Backberg Harry, toimitusjohtaja (Oulu) 1933

Bergström W. , insinööri (Tampere) 1926

Brejlin Alvar, insinööri (Kymenlaakson LY, Voikka)	1929-31
Brofeldt Kaarlo, johtaja (Kymenlaakso)	1929
Brunila E. E. , kauppias (Kotka)	1930-32
Elfving H. A. , johtaja (Hanko)	1926-32
Erkkilä N. , merisuojeluskunnan päällikkö (Viipuri)	1933-35
Gripenberg H. H. , vapaaherra, (Turku)	1933-34
Haarla Rafael, kauppaneuvos (Pohjois-Häme)	1926-29
Hacklin Werner, konsuli (Satakunnan LY, Pori)	1929-31
Hallberg Aimo, pankinjohtaja (Kotka)	1926
Harlin Almar, tohtori (Kuopion LY, Kuopio)	1929-31
Helenius Ilmari, maaherra (Turunmaan LY)	1926-31
Helenius Lauri, yli-insinööri (Pohjois-Häme, Tampere)	1929-35
Helle E. J. , laivanrakennusopin tohtori (Helsinki)	1933
Hirmu Edvard, konsuli (Kemi)	1926-32
Holma K. V. , tuomari	1926
Hornborg Eirik, rehtori (Helsinki)	1926-29
Jaatinen Olga, rouva (Laivaston Naisliitto, Helsinki)	1930-31
Jokinen Urho, johtaja (Laatokan LY, Sortavala)	1929-31
Joukahainen V. , pankinjohtaja (Hamina)	1926
Kaitera Iikka, konsuli (Oulu)	1935
Kallio Albert, merikapteeni (Viipuri)	1926
Krogius Lars, kauppaneuvos	1926
Laapas W. , konsuli (Wiipuri)	1929
Lampen Aleks, vuorineuvos	1934-35
Larsson Hugo, insinööri (Savonlinna)	1926-35
Lavonius Rob. , toimitusjohtaja (Helsingin LY)	1930-31
Lybeck J. E. , kommodori (Helsinki)	1926 -29
Löfgren G. W. , kapteeni (Raumanmeri)	1929-35
Manner Albin, maanviljelijä	1926
Mela K. V. , merenkulun tarkastaja (Viipuri)	1932
Meurman Otto, arkkitehti (Viipurin LY, Viipuri)	1930-31
Mikkola Jooseppi J. , professori (Helsinki)	1926-31
Mikkola Maila, rouva (naisosastot)	1929
Myntti Artturi, johtaja (Vaasan LY, Vaasa)	1929-31
Nissinen K. , johtaja (Sortavala)	1926
Näsman A. , johtaja (Helsinki)	1929
Ollonqvist J. , kauppaneuvos (Vaasa)	1926
Palmgren J. , konsuli (Turunmaa)	1926-29
Penttilä Jalmari, johtaja (Raumanmeren LY, Rauma)	1926-31
Pohjanpalo Tuomas, tehtailija, talousneuvos (Kokkola)	1929-32
Pohjanpalo Soini, insinööri (Kokkola)	1933
Polón Eduard, varatuomari (Helsinki)	1926-29
Rahola Eero, komentajakapteeni (Helsinki)	1926-35
Ramsay Henrik, tohtori, toimitusjohtaja	1930-31

Rauanheimo Uljas Vesa, majuri (Hamina)	1934-35
Rosenberg Hjalmar, johtaja (Oulun LY, Oulu)	1929-31
Ruth Wilh. , teknikko (Wiipuri)	1930-31
Sario Walde, konsuli (Wiipuri)	1929
von Schoultz, Gustav, kontra-amiraali (1930- Helsingin LY)	1926-31
Seitola T. , kauppias (Kymenlaakso)	1929-35
Skogster A. Gust. , kauppaneuvos (Hämeenlinna)	1926-29
Talas Onni, professori (Helsinki)	1929-31
Tulenheimo Eino, pankinjohtaja (Pohjois-Häme)	1929
Tuomaala Herman, tuomari (Helsingin LY, Salo)	1930-31
Uusikylä A., johtaja (Helsingin LY)	1930-31
Viljanen Väinö Matti Juho, ylijohdaja (Helsinki)	1926-31
Viranko Allan, merenkulkuneuvos	1930-35
Wrede Gustav, vapaaherra (Helsinki)	1929
Åström M. , johtaja (Oulu)	1926

Johtokunta

Johtokunnan puheenjohtajat

Jaatinen Otto Engelbert, satamalaitoksen johtaja	1926-33
Riisla Yrjö O., konsuli	1933-36

Johtokunnan varapuheenjohtajat

Ramsay Henrik, tohtori, toimitusjohtaja	1926-29
Silander J. Thure, laivanrakennusinsinööri	1930
Fagerström Ossian, konsuli	1934

Nimen merkitsijä

Wihuri Antti, merikapteeni, johtaja, laivanvarustaja	1931
--	------

Johtokunnan jäsenet

Hallakorpi I. A. , professori	1930-31
Hollming Svante, Suojeluskunnan yliesikunta, SK-laivaston päällikkö	1926-31, -36
Huttunen Eino, komentajakapteeni, Laivasto	1926-31
Jaatinen Otto Engelbert, satamalaitoksen johtaja	1926-33
Koskenmaa E. J. , metsäneuvos	1929
Lake John, insinööri	1931
Linturi Arvo, merenkulkuneuvos	1930-31
Ramsay Henrik, tohtori, toimitusjohtaja	1926-29
Rydman Eero, pankinjohtaja	1929
Silander J. Thure, insinööri	1930
Valve Väinö, eversti, Rannikkotyökistön päällikkö	1926-31
Wihuri Antti, merikapteeni, johtaja, laivanvarustaja	1929-31
Wirta Arvo, komentajakapteeni	1929

Johtokunnan varajäsenet

Brandt Birger, merikapteeni	1926
Ikonen Kauko, komentajakapteeni	1929
Killinen Ilmari, teollisuusneuvos	1930-31
Kinnunen Väinö Viljo, komentajakapteeni	1926-29
Laine F. W. , merenkulkuneuvos	1926
Miettinen Väinö, komentajakapteeni	1930-31
Tainio S. , merikapteeni	1929-31
Wihuri Antti, merikapteeni	1926
Wirta Arvo, komentajakapteeni	1930-31

Suomen Laivastoliiton (1950-1969)/Meriliiton (1970-94) valtuuskunnan (1950-1984)/Liitto- neuvoston (1985-94) jäsenet 1950-1994

Puheenjohtaja

Ramsay Henrik, ministeri	1950-51
Vesa Yrjö, vuorineuvos	1952-54
Rahola Eero, kontra-amiraali	1955-60
Norros Lauri, varatuomari	1961-62
Wahlforss Wilhelm, vuorineuvos	1963-64
Honkajuuri Paavo, vuorineuvos	1965
Långhjelm Bertel, vuorineuvos	1966-72
Heikkilä Pentti, vuorineuvos	1973-79
Francke Pehr-Gustaf, eversti	1980-85
Österberg Harry, merenkulkuneuvos	1986-94

1. Varapuheenjohtaja

Vesa Yrjö, vuorineuvos	1950-51
Krogius Birger, kauppaneuvos	1952-62 (?)
Honkajuuri Paavo, vuorineuvos	1963-64
Långhjelm Bertel, vuorineuvos	1965
Jääsalo Helge, pääjohtaja	1966-72
Wihuri Rakel, kauppaneuvos	1973-75
Francke Pehr-Gustaf, eversti	1976-79
Österberg Harry, merenkulkuneuvos	1980-85
Jansson Jan-Erik, pääjohtaja	1986-94

2. Varapuheenjohtaja

Stjernvall Erik, merenkulkuneuvos	1970-72
Francke Pehr-Gustaf, eversti	1973-75
Österberg Harry, merenkulkuneuvos	1976-79
Jansson Jan-Erik, pääjohtaja	1980-85
Sere Jouko, vuorineuvos	1986-94

Jäsenet

Aarnio Aarne, vuorineuvos	1975-94	20 vuotta
Aarnio-Wihuri Antti, johtaja	1976-79	4 vuotta
Aura Teuvo, ylipormestari	1970-79	10 vuotta
Berghell Helge, vuorineuvos	1964-74	11 vuotta
Borg Olavi, professori	1968-69	2 vuotta
Byström Veli, konsuli	1950-60	11 vuotta
Castrén Fredrik, toimitusjohtaja	1974-79	6 vuotta
Ehrnrooth Robert G. , toimitusjohtaja	1980-94	15 vuotta
Ehrström Jan-Erik, toimitusjohtaja	1986-94	9 vuotta
Erikkilä Niilo, johtaja	1950-54	5 vuotta
Erikson Edgar, merenkulkuneuvos	1970-83	14 vuotta
Eriksson Gerhard, kauppaneuvos	1980-94	15 vuotta
Erkko Aatos, hallituksen puheenjohtaja	1981-94	14 vuotta
Fabritius Torfinn, komentajakapteeni	1952-60	9 vuotta
Forsgren Tapio, toimitusjohtaja	1984-87	4 vuotta
Francke Pehr-Gustaf, eversti	1966-87	22 vuotta
Grönholm Hakon, komentaja	1951-80	30 vuotta
Guvenius Hakon, hallitusneuvos	1967-94	28 vuotta
Haapkylä Jorma, kontra-amiraali	1991	1 vuosi
Haavisto Helge, vuorineuvos	1970-83	14 vuotta
Hacklin B. , komentaja	1963-66	4 vuotta
Haikkola K. J. , satamajohtaja	1951-60	10 vuotta
Hallberg Hilding, varatuomari	1950-74	25 vuotta
Halle Pentti, vuorineuvos	1963-74	12 vuotta
Harberg Justus, toimitusjohtaja	1984-94	11 vuotta
Havulinna Aulis, insinöörieversti	1951-66	16 vuotta
Heikkilä Pentti, vuorineuvos	1967-80	14 vuotta
Helenius Lauri, vuorineuvos	1950-59	10 vuotta
Helke Väinö, pankinjohtaja	1950-58	9 vuotta
Helpiö Pentti, tehtaanojohtaja	1981-94	14 vuotta
Herold Olle, kauppaneuvos	1963-78	16 vuotta
Holma Heikki, toimitusjohtaja, merenkulkuneuvos	1983-91	16 vuotta
Honka Aarne, kouluneuvos	1950-66	17 vuotta
Honkajuuri Paavo, vuorineuvos	1951-84	34 vuotta
Horn Tankmar, ministeri	1970-94	25 vuotta
Hukkinen Lars-Erik, varatoimitusjohtaja	1984	1 vuosi
Hukkinen Väinö, diplomi-insinööri	1950-64	15 vuotta
Huldén K-J. , toimitusjohtaja	1980-94	15 vuotta
Hultin Sven Olof, tekniikan tohtori, toimitusjohtaja	1973-76	4 vuotta
Ilaskivi Raimo, ylipormestari	1970-94	25 vuotta
Ilves E. , pankinjohtaja	1951-53	3 vuotta
Ilves Rauno, johtaja	1988-94	7 vuotta
Jansson Jan-Erik, pääjohtaja	1979-94	16 vuotta

Jääsalo Helge, pääjohtaja	1966-83	18 vuotta
Kaila Olli, pankinjohtaja	1967-69	3 vuotta
Karasto Ahti, varatoimitusjohtaja	1984-86	3 vuotta
Kaskela Akseli, sosiaalineuvos	1955-66	12 vuotta
Killinen Kullervo, valtiotieteen tohtori	1966-69, 1977-81	9 vuotta
Klenberg Jan, vara-amiraali	1980-94	15 vuotta
Koivisto Oiva, vara-amiraali	1951-79	29 vuotta
Koskela Arne, pääkonsuli	1963-69	7 vuotta
Kotilainen Mauno, professori	1950-60	11 vuotta
Krogius Birger, kauppaneuvos	1951-79	29 vuotta
Kumlin Tor, kauppaneuvos	1967-72	6 vuotta
Lake John, diplomi-insinööri	1950-64	15 vuotta
Landtman Christian, diplomi-insinööri	1970-94	25 vuotta
Langenskiöld Lars, vapaaehtoinen	1970-84	15 vuotta
Lanu Juha, toimitusjohtaja	1980-83	4 vuotta
Larte Uolevi, merikapteeni	1988-94	7 vuotta
Lehtinen William, vuorineuvos	1955-74	20 vuotta
Lindroos Lauri, johtaja	1950-51	2 vuotta
Långhjelm Bertel, vuorineuvos	1955-72	18 vuotta
Mannio Mikko, varatuomari	1968-87	20 vuotta
Mattila Olavi J. , ministeri	1967-83	17 vuotta
Naski Alpo, toimitusjohtaja	1985-94	10 vuotta
Nielsen Berndt, konsuli	1984-94	11 vuotta
Nordström Ragnar, eversti	1963-65	3 vuotta
Norros Lauri, varatuomari	1950-80	31 vuotta
Oravisto Jaakko, varatuomari	1975-76	2 vuotta
Pakkala Eero, kommodori	1960-65, 1983-87	11 vuotta
Piironen Mauri, toimitusjohtaja	1966-69	4 vuotta
Pirhonen Jouko, vara-amiraali	1966-82	17 vuotta
Pirilä Paavo, ekonomi	1963-66	4 vuotta
Potila Antti, toimitusjohtaja	1980-86	7 vuotta
Pukkila Eino, kommodori	1952-60	9 vuotta
Raade Uolevi, vuorineuvos	1967-81	15 vuotta
Rahola Eero, kontra-amiraali	1950-69	20 vuotta
Rahola Jaakko, professori	1950-73	24 vuotta
Ramsay Henrik, ministeri	1950-51	2 vuotta
Riisla Yrjö O., vuorineuvos	1950-54	5 vuotta
Roos Raimo, toimitusjohtaja	1985-94	10 vuotta
Rusama Eero, johtaja	1964-83	20 vuotta
Ruusuvuori Kai, komentajakapteeni	1960-66	7 vuotta
Sario Niilo, kenraalimajuri	1959-63	5 vuotta
Saukkonen Aimo, kommodori	1963-69	7 vuotta
Sere Jouko, vuorineuvos	1979-94	16 vuotta
Sihvo Aarno Antero, kenraaliluutnantti	1981-90	10 vuotta

Sourander Rafael, pankinjohtaja	1951-60	10 vuotta
Stewen Martin Kasimir, eversti	1963-67	5 vuotta
Stjernvall Erik, merenkulkuneuvos	1954-79	26 vuotta
Sundman Ralf, toimitusjohtaja	1988	1 vuosi
Sundman Svante, kontra-amiraali	1951-65	15 vuotta
Sweins Holger, kauppaneuvos	1982-94	13 vuotta
Tamminen Kalervo, filosofian maisteri	1950-57	8 vuotta
Terho Lasse, toimitusjohtaja	1976-84	9 vuotta
Toikka Ilkka, pankinjohtaja	1989-94	6 vuotta
Toikka Osmo, pankinjohtaja	1955-66	12 vuotta
Toivonen Aarre, diplomi-insinööri	1985-94	10 vuotta
Tuominen Ilkka, toimitusjohtaja	1977-94	18 vuotta
Törmä Topi, toimitusjohtaja	1967-78	12 vuotta
Uino Juho, rehtori	1984-87	4 vuotta
Valleala Ville, kaupunginjohtaja	1973-79	7 vuotta
Valve Väinö, kenraaliluutnantti	1958-65	8 vuotta
Vesa Yrjö, vuorineuvos	1950-54	6 vuotta
Viranko Allan, merenkulkuneuvos	1955-67	13 vuotta
Virkkunen Matti, pääjohtaja	1954-60	7 vuotta
Wahlforss Wilhelm, vuorineuvos	1951-65	15 vuotta
Wetterstein Nils, merenkulkuneuvos	1965-85	21 vuotta
Wihuri Antti, merenkulkuneuvos	1950-60	11 vuotta
Wihuri Reijo, valtiotieteen maisteri	1989-94	6 vuotta
Wihuri Rakel, kauppaneuvos	1966-75	10 vuotta
Wikberg Stig, kontra-amiraali	1970-80	11 vuotta
Österberg Harry, merenkulkuneuvos	1970-94	25 vuotta

Hallitus

(v. 1937 entinen hallintoneuvosto ja johtokunta sulautettiin yhteen, vuodesta 1970 Meriliiton hallitus)

Hallituksen puheenjohtaja

Riisla Yrjö O., konsuli	1937-43
Toikka Osmo, pankinjohtaja	1943-49
Rahola Jaakko, professori	1950-53
Stjernvall Erik, merenkulkuneuvos	1954-68
Killinen Kullervo, valtiotieteen tohtori	1969-76
Holma Heikki, merenkulkuneuvos	1977-82
Toikka Ilkka, pankinjohtaja	1983-88
Vesterinen Kyösti, pääjohtaja	1989-93
Muurinen Eljas, satamaneuvos	1994-96
Pietikäinen Matti, kauppatieteiden maisteri	1996-

I varapuheenjohtaja

Viranko Allan, merenkulkuneuvos	1937-49
Krogius Birger, kauppaneuvos	1950-53
Rahola Jaakko, professori	1954
Havulinna Aulis, insinöörieversti	1955-65
Holma Heikki, merenkulkuneuvos	1966-76
Muttalainen Heikki, ylijohdaja	1977
Erkko Aatos, hallituksen puheenjohtaja	1978-80
Haapkylä Jorma, kontra-amiraali	1981-90
Pietikäinen Matti, kauppatieteiden maisteri	1991-95
Forsskähl Per, toimitusjohtaja	1996-

II varapuheenjohtaja

Brandt Birger, kapteeni (Loviisa)	1937
Kotilainen Mauno J, tohtori	1938-43
Liuksiala Tauno, insinööri	1944-45
Wihuri Antti, merenkulkuneuvos	1946-49
Holma Heikki, toimitusjohtaja	1965
Landtman Christian, diplomi-insinööri	1966-69
Holmström Eric E B, johtaja	1970-80
Toikka Ilkka, pankinjohtaja	1981-82
Sundman Ralf, toimitusjohtaja	1984-86
Arkkola Asko, toimitusjohtaja	1987, 1996-
Wihuri Reijo, valtiotieteen maisteri	1988
Pietikäinen Matti, kauppatieteiden maisteri	1989-90
Muurinen Eljas, satamaneuvos	1991-93
Forsskähl Per, toimitusjohtaja	1994-95

Hallituksen jäsenet¹

Antero Antti, vuorineuvos (Nokia)	1937-42	6 vuotta
Arkkola Asko, toimitusjohtaja	1987-	14 vuotta
Bergström C. S. , laivanvarustaja (Helsinki)	1948	
Brandt Birger, kapteeni (Loviisa)	1937-38	2 vuotta
Brotherus Johannes, varatoimitusjohtaja	1967-68	2 vuotta
Byström Veli, konsuli (Oulu)	1944-48	
Ehrström Jan-Erik, toimitusjohtaja	1973-85	13 vuotta
Ericsson Chr. , laivanvarustaja	1955-58	4 vuotta
Erikkilä N. , kamreeri (Viipuri) (Eerikkilä, Erkkilä,)	1937-48	12 vuotta
Elfving Hemming, kauppaneuvos	1942-48	7 vuotta
Erkko Aatos, hallituksen puheenjohtaja	1973-80	8 vuotta
Favorin Harry, ylitarkastaja	1988-96	9 vuotta
Federley Jarl, apteekkari (Hamina)	1947-48	

¹ Osa hallituksen jäsenistä valittiin alueellisina edustajina, (suluissa jäsenen edustama alue tai paikkakunta).

Forsskähl Per, toimitusjohtaja	1966-	35 vuotta
Grönqvist Erkki, toimialajohtaja	1994-96	3 vuotta
Haapkylä Jorma, kontra-amiraali	1958-60, 1980-90	14 vuotta
Hacklin Werner, konsuli, kauppaneuvos (Pori)	1937-45	9 vuotta
Hallakorpi I. A. , professori	1937-39	3 vuotta
Hallberg Hilding, varatuomari (Helsinki)	1947-65	19 vuotta
Hallonblad Torsten, johtaja (Tampere)	1945	1 vuosi
Harlin Alwar, tohtori, ylilääkäri	1938-48	10 vuotta
Havulinna Aulis, insinöörieversti	1954-65	12 vuotta
Heinrichsen Alf, merikapteeni	1955-64	9 vuotta
Helaniemi I. , toimitusjohtaja	1938	1 vuosi
Helenius Lauri, yli-insinööri, vuorineuvos	1937-48	12 vuotta
Helke Väinö, pankinjohtaja (Turku)	1944-48	5 vuotta
Helle E. J. , professori, tohtori-insinööri	1937-48	12 vuotta
Hernberg Runar, toimitusjohtaja	1950-52	3 vuotta
Hollming Svante, kommodori	1937-48	12 vuotta
Holma Heikki, merenkulkuneuvos	1964-82	18 vuotta
Holmström E. E. B. , diplomi-insinööri	1953	1 vuosi
Holmström Eric, johtaja	1970-80	11 vuotta
Honka Aarne, lehtori (Turku)	1941-48	9 vuotta
Hukkinen Väinö, diplomi-insinööri	1938-48	11 vuotta
Huttunen Eino, kommodori	1937-48	12 vuotta
Ikonen Kauko, komentaja	1938-39	2 vuotta
Illi Esko, komentajakapteeni	1976-82	7 vuotta
Ilves Rauno, johtaja	1968-87	20 vuotta
Jääsalo Helge, pääjohtaja	1965	1 vuosi
Kajatsalo Kaarlo, kansanedustaja	1955-60	6 vuotta
Kallonen Kimmo, päätoimittaja	1992-94	3 vuotta
Kijanen Kalervo, komentaja	1951	1 vuosi
Killinen Kullervo, valtiotieteen tohtori	1955-57, 1969-76	10 vuotta
Klinge Timo, johtaja	1988-00	13 vuotta
Koivisto Aarno, kommodori	1987-90	4 vuotta
Kokko Väinö, maisteri	1938-44	7 vuotta
Korhonen Timo T. , johtaja	1991-93, 1997-	8 vuotta
Kotilainen Mauno Johannes, tohtori, professori (Helsinki)	1937-48	12 vuotta
Krogius Birger, kauppaneuvos	1950-54	5 vuotta
Kurki Raimo, merenkulkuneuvos	1997-	4 vuotta
Kyynäräinen Antti, päätoimittaja	1983-91	9 vuotta
Lake John, insinööri	1937-48	12 vuotta
Lakomaa H. , insinööri, teollisuusneuvos (Savonlinna)	1937-48	12 vuotta
Lampén Kari, toimitusjohtaja	1947-53	7 vuotta
Landtman Christian, toimitusjohtaja	1955-69	15 vuotta
Lappalainen Esko, kauppaneuvos	1966-73	8 vuotta
Larte Uolevi, johtaja	1974-87	14 vuotta

Lennes Oiva V. , komentaja	1950	1 vuosi
Leppänen Eero, satamajohtaja, diplomi-insinööri	1997-	4 vuotta
Lindholm Sture, kaskojohtaja	1988-90	3 vuotta
Lindroos I. L?., johtaja	1946-48	3 vuotta
Lindroos Lauri, palopäällikkö, (Pori)	1945-46	2 vuotta
Liuksiala Tauno, insinööri (Tampere)	1937-39	3 vuotta
Lounasmeri G. V. , merikapteeni (Rauma)	1937-48	12 vuotta
Manner Alb. , johtaja (Helsinki)	1937-44	8 vuotta
Miettinen Väinö, komentaja	1937-46	10 vuotta
Mutttilainen Heikki, ylijohtaja	1973-82	10 vuotta
Muurinen Eljas, satamaneuvos	1983-95	13 vuotta
Mäkelä Matti E. , prokuristi, toimittaja, toimitusjohtaja	1938-40	3 vuotta
Nordell Henrik, apulaisjohtaja	1988-	13 vuotta
Norros Lauri, varatuomari (Helsinki)	1941-48	8 vuotta
Nurminen Matti, johtaja	1953	1 vuosi
Pajala Jukka K., kommodori	1991-	10 vuotta
Pakkala Eero, kommodori	1966-82	17 vuotta
Palmberg H. , insinööri (Kotka)	1937-48	12 vuotta
Pervilä Markku, toimitussihteeri, uutispäällikkö	1995-	6 vuotta
Petäjaniemi Pekka, hallintojohtaja	1986	1 vuosi
Pietikäinen Matti, kauppatieteiden maisteri	1985-	16 vuotta
Piironen Mauri, toimitusjohtaja	1963-65	3 vuotta
Pirhonen Jouko, komentajakapteeni	1950-54	5 vuotta
Pukkila Eino, kommodori	1952-54	3 vuotta
Rahola Eero, kontra-amiraali, pääjohtaja	1937-48	12 vuotta
Rahola Jaakko, professori	1943-54	12 vuotta
Rantanen Kalle, kommodori	1984-86	3 vuotta
Rewell Martti, johtaja	1981-84	4 vuotta
Riisla Yrjö O. , konsuli, vuorineuvos	1937-48	12 vuotta
Ruusuvuori Kai, komentaja	1966-68	3 vuotta
Santala Jouko, merikapteeni, kauppatieteiden maisteri	1989-	12 vuotta
Sarvimäki Leo, kapteeniluutnantti	1966	1 vuosi
Saukkonen Aimo, kommodori	1963-65	3 vuotta
von Schoultz Gustav, kontra-amiraali	1937-44	8 vuotta
Seitola Ilmari, pankinjohtaja (Hamina)	1937-47	10 vuotta
Stjernvall Erik, merenkulkuneuvos	1954-68	15 vuotta
Sundman Ralf, toimitusjohtaja	1981-87	7 vuotta
Tainio Sakari, merenkulkuneuvos (Helsinki)	1937-46	10 vuotta
Tamminen Kalervo, filosofian maisteri (Pori)	1946-48, 1954-55	5 vuotta
Toikka Ilkka, pankinjohtaja	1972-88	17 vuotta
Toikka Osmo, pankinjohtaja, pääjohtaja	1938-63	26 vuotta
Tuomisalo Pekka, toiminnanjohtaja, komentaja	1991-	10 vuotta
Tötterman Bj., konsuli	1941-48	7 vuotta
Valkonen Heikki, merenkulkuneuvos	1983-87	5 vuotta

Valve Väinö, kenraaliluutnantti	1963-65	3 vuotta
Vesa Yrjö, insinööri	1938-42	5 vuotta
Vesterinen Kyösti, pääjohtaja	1989-96	8 vuotta
Viranko Allan, merenkulkuneuvos	1937-65	29 vuotta
Visa Sakari, komentaja	1983	1 vuosi
Väsänen Pekka, tiedotuspäällikkö	1997-	4 vuotta
Wallin Olof, filosofian maisteri	1966-71	6 vuotta
Waris Reino, komentaja	1968-79	12 vuotta
Wihuri Antti, konsuli, merenkulkuneuvos	1937-47	11 vuotta
Wihuri Reijo, valtiotieteen maisteri	1967-88	22 vuotta

Tilintarkastajat

Fagerholm W. , merenkulkuneuvos	1926	
Lumme Otto, johtaja, tukkukauppias	1926,-32-33	
Blomberg A. , valantehnyt tilintarkastaja	1930	
Pylkkänen A. , johtaja	1930	
Malmberg E. , valantehnyt tilintarkastaja, lehtori	1931	
Lehto A. E. , valantehnyt tilintarkastaja, maisteri	1931-35,-38	
Montell E. O. , talouspäällikkö, majuri	1934-35,-38,-41- 44	
Anttonen Jonne, valantehnyt tilintarkastaja, maisteri	1941-48, 53,-57	
Lieto S. J. , rehtori	1946,-47	
Wirkkala Ilmari, taiteilija	1948-66	
Molander Väinö, varatuomari, kanslianeuvos	1958-72	
Pirilä Paavo, ekonomi	1967-76	
Heltimoinen Terho, kommodori	1973	
Kuparinen Teuvo, komentaja	1974-77	
Reinivuo Seppo, komentaja	1977-79	
Pietikäinen Matti, kauppatieteiden maisteri	1978-84	
Lehti Aarni, komentaja	1980-82	
Norros Tapio, varatuomari	1983-	
Pakkala Eero, kommodori	1985-86	
Santanen Matti, merikapteeni	1987	
Pirhonen Ilmari, merikapteeni	1988-93	
Siivonen Oso, diplomi-insinööri	1994-97	
Kantola Jukka, merikapteeni	1998-	

Varatilintarkastajat

Granberg H. Kr. , tuomari	1926	
Marsio A. , insinööri	1926,-32-33	
Lumme, Otto, tukkukauppias	1930-31	
Malmberg E. , valantehnyt tilintarkastaja	1930	
Winter K. O. , maisteri	1932-33	
Anttonen Jonne, valantehnyt tilintarkastaja, kauppatieteiden kandidaatti	1934-35,-38	

Nurminen John, konsuli	1934-35
Lieto S. J. (Helsinki)	1938,-41,-44
Helke, asessori (Turku)	1941
Sourander R. , pankinjohtaja	1944,-48
Rautanen Yrjö, kapteeniluutnantti, teollisuusvirkamies, tehtaanedustaja	1946-47
Wirkkala Ilmari, taiteilija	1946-47
Kihlman Svante, kaupatieteen maisteri, KHT	1955-66
Pirilä Paavo, ekonomi	1955-66
Norros Lauri, varatuomari	1967-77
Norros Tapio, varatuomari	1978-82
Heltimoinen Terho, komentaja	1967-77
Kuntsi Jukka, varatuomari	1978
Helaniemi Lauri, ylioppilas	1979-82
Pirhonen Ilmari, merikapteeni	1983-87, 1994-
Lehti Aarni, komentaja	1983-87
Siivonen Oso, diplomi-insinööri	1988-93
Ryynänen Bruno, komentaja	1988-

LAIVASTON NAISLIITTO

Puheenjohtaja

Mikkola Maila (oik Maria), rouva (Maila Talvio)	1928
Jaatinen Olga, rouva	1931

LAIVASTOMIEHET

Kerhotoimikunnan puheenjohtaja

Viranko Allan, merenkulkuneuvos	1929-37
---------------------------------	---------

Kerhotoimikunnan varapuheenjohtaja

Wihuri Antti, merikapteeni, laivanvarustaja	1929,-33
---	----------

Kerhomestari

Huttunen Eino, komentajakapteeni	1929,-37
----------------------------------	----------

Sihteeri

Wirkkala Ilmari, Laivastoyhdistyksen sihteeri	1929-32
Viheroksa Y. ,tuomari	1933
Manner Alb. , kansliapäällikkö	1935-36
Valtiala P. , taloudenhoitaja	1937

Tilintarkastajat

Lehtonen A. , kapteeni	1930-31
------------------------	---------

Lahtinen J. A. , kapteeni	1930-31
Ekman Evert, komentajakapteeni	1936-37
Hyrsky J. , merikapteeni	1936-37

Tilintarkastajien varamiehet

Jaatinen Otto Engb. , satamajohtaja	1931
Tainio S. , kapteeni	1931
Wendell-Vuoksenvuo V. , merikapteeni	1936-37
Lehtonen J. V. , satamakapteeni	1936-37

TOIMIHENKILÖT

Asiamies(1926) ja sihteeri (1927-33)

Wirkkala Ilmari, suojeluskuntapioneeriupseeri 1926-33

Laivastoliiton toimitusjohtaja (toiminnanjohtaja, sihteeri)

Manner Albin (johtokunnan sihteeri) 1933-35-
 Valtiala P, taloudenhoitaja 1937-38
 Mäkelä Matti E. (sihteeri, toim.joht) 1939
 Juutilainen Martti, komentajakapteeni (toiminnanjohtaja) 1940-49 (lähde KKmatr)
 Pohjanpalo Jorma, kauppatieteen tohtori 1950-54
 Arjama Aarne, maisteri 1955(?)-67
 Sarvimäki Leo, komentajakapteeni 1967-73,1976-81
 Vitikka Olavi, komentaja 1973-76

Laivastoliiton tiedotussihteeri

Lehto Fredrik, toimittaja 1951

Toimitussihteeri – järjestösihteeri

Hillo Hannu 1977-79

Hallituksen sihteeri

Santala Jouko, merikapteeni, KTM 1981-88
 Kynnäräinen Antti, päätoimittaja 1989-92
 Kantola Jukka, merikapteeni 1992- 98
 Pajala Jukka K. , kommodori 1998-

JÄSENMÄÄRÄT

1926 121
 1927 2400 (Tampereella 300 jäsentä ¹)
 1928 10040 (Helsingistä 5789) (Yht 13000 ²)
 1929 9314 (31.12.1929) (1.1.1929 Kymenlaakson LY:ssä 690 jäsentä³)
 1930 1931 vuosikokouksessa oli edustettuna 4500 jäsentä
 (Tampereella noin 700 jäsentä ⁴)

 1933 3000 ⁵

Sotien jälkeen toiminta oli pääasiassa kutsujäsenten varassa ⁶

	Henkilö-	Nuoriso-	Yhteisöjäsenet
1967	43		9 ⁷
1968	156		20
1969	173		25
1970	199		26
1971	206		27
1972	277		33
1973	421	40	34
1974	421	130	33
1975	428	150	33
1976	418	149	33
1977	275	107	33
1978	339	132	34
1979	298	132	33
1980	293	132	36
1981	194	23	28
1982	180	13	26
1983	180	11	27
1984	170	11	27
1985	140	7	29
1986	168	6	28

1 Laivastolehti 10/1937, sivu 200

2 Pöytäkirja M.Y:n kokouksesta 6.2.29

3 Laivastolehti 9-10/1929, sivu 283

4 Laivastolehti 10/1937, sivu 201

5 Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 134 (insinööri T Liuksialan esitelmä 5.2.1934)

6 Meriupseeriyhdistys 1923-48, sivu 136

7 Valtuuskunnan kokouspöytäkirja 1.2.1967, 3§: "liitolla ei tällä hetkellä ole virallisesti vahvistettua jäsenkuntaa"

	Henkilö-	Nuoriso-	Yhteisöjäsenet
1987	144	7	23
1988	151		24
1989	151		24
1990	150		22
1991	94		12
1992	68		10
1993	98		14
1994	99		10
1995	108		14
1996	106		18
1997	107		17
1998	115		17
1999	114		18
2000	118		18

HUOMIONOSOITUKSET

SUOMEN LAIVASTOLIITON ANSIOMERKIT 1930-LUVULLA

(taiteilija Ilmari Wirkkalan v 1959 kertoman mukaan, arkisto)

- 1) **Pronssinen ansiomerkki** voitiin myöntää henkilöille, jotka olivat liitolle hankkineet vähintään 100 jäsentä.
- 2) **Hopeinen ansiomerkki** voitiin jakaa henkilöille, jotka liiton johtoelimissä toimien tai puheiden tai kirjoituksien tai rahallisten avustuksien tai muulla tavalla pitkäaikaisesti ja ansiokkaasti olivat työskennelleet liiton hyväksi.
- 3) **Kultaista ansiomerkkiä** on jaettu erikoistapauksissa, kuten valtion päämiehelle tai pitkäaikaisille erikoisen ansioituneille liiton johtohenkilöille.

Pronssisen ja hopeisen ansiomerkin myönsi liiton johtokunta (= nykyisin hallitus). Kultaisen ansiomerkin myönsi liiton hallintoneuvosto (= myöhemmin valtuuskunta).

MERILIITON ANSIOMERKKISÄÄNNÖT

(Kirjattu v 1971, uusittu ilmeisesti vuonna 1959, arkisto)

1 §

Meriliiton ansiomerkkejä on kolmea eri astetta: Pronssinen, hopeinen ja kultainen ansiomerkki.

2 §

Pronssinen ansiomerkki voidaan myöntää huomattavaa harrastusta osoittavasta, tuloksellisesta toiminnasta liiton tai sen tarkoitusperien hyväksi.

3 §

Hopeinen ansiomerkki voidaan myöntää pitkäaikaisesta, ansiokkaasta toiminnasta liiton tai sen tarkoitusperien hyväksi tai niiden tunnustusta ansaitsevasta edistämisestä.

4 §

Kultainen ansiomerkki voidaan myöntää vain erittäin ansiokkaasta toiminnasta liiton tai sen tarkoitusperien hyväksi tai niiden erittäin tehokkaasta edistämisestä.

5 §

Ehdotuksen ansiomerkin antamisesta, joka on tehtävä kirjallisesti perusteltuna liiton hallitukselle, on oikeutettu tekemään vähintään kaksi liiton jäsentä yhdessä tai liiton paikallisyhdistys. Jos hallitus päättää puoltaa ansiomerkin antamista, ratkaisee sen myöntämisen liiton valtuuskunta tai tämän puheenjohtajisto yhdessä hallituksen kanssa.

Kultaristi/Kultainen ansioristi/ansiomerkki (liiton korkein tunnusmerkki)

1.	Relander Lauri Kristian, entinen tasavallan presidentti	1931
2.	von Schoultz Gustav, kontra-amiraali	1936
	Riisla Y. O. , pääjohtaja	1939
	Viranko Allan, varatuomari	1943
	Wihuri Antti, merenkulkuneuvos	1943
5.	Liuksiala Tauno, insinööri, Pohjois-Hämeen LY	1944
6.	Huttunen Eino, kommodori	1946
	Helenius L. , vuorineuvos	1947
	Nikander A. T. , vuorineuvos	1947
	Toikka O. , pankinjohtaja	1951
	Rahola Jaakko, professori	1952
	Rahola Eero, pääjohtaja	1957
	Wahlforss Wilhelm, vuorineuvos	1962
	Hukkinen Väinö, diplomi-insinööri	1962
	Stjernvall Erik, komentajakapteeni	1965
	Havulinna Aulis, insinöörieversti	1965
	Honka Aarne, kouluneuvos	1967
	Krogius Birger, kauppaneuvos	1971
	Lehtinen Wm. , vuorineuvos	1971
	Honkajuuri Paavo, vuorineuvos	1973
	Långhjelm Bertel, vuorineuvos	1973
	Grönholm Hakon, komentaja	1976
	Holma Heikki, merenkulkuneuvos	1976
	Koivisto Oiva, vara-amiraali	1976

Hopearisti/Hopeinen ansioristi/ansiomerkki

	Pohjanpalo Tuomo, talousneuvos, Kokkolan LY:n pj	1931
	Jaatinen Otto, satamajohtaja	1932
	Helenius Lauri, yli-insinööri (Tampere)	1936
	Liuksiala Tauno, insinööri (Tampere)	1936
	Harlin Almar, tohtori (Kuopio)	1936
	Lounasmeri G. W. , kapteeni	1936
	Löfgren G. V. , merikapteeni (Rauma)	1936
	Mäkelä Matti E. , pankkivirkailija	1936
	Manner A. , toimistopäällikkö	1938
	Pakkala Veli, hammaslääkäri	1940
	Lindroos L. , palopäällikkö	1944
	Sojonen Lydia, johtajatar	1945
	Kaltio Holger, johtaja	1947
	Simelius Osk. , maisteri	1947
	Riihimäki E. , insinööri	1947
	Väänänen Kauko, ekonomi	1947
	Herva Matti, pankinjohtaja	1947

Rautanen Yrjö, teollisuusvirkailija	1947
Helke Väinö, asessori, pankinjohtaja (Turunmaan LY)	1948
Hukkinen Väinö, diplomi-insinööri	1949
Erkkilä Niilo, johtaja	1951
Lake John, diplomi-insinööri	1951
Norros Lauri, varatuomari	1951
Rahola E. , pääjohtaja	1951
Sourander R. , pankinjohtaja	1951
Wirkkala Ilmari, taiteilija	1951
Pirilä Paavo W. , ekonomi	1951
Hakkiluoto Betty, rouva	1951
Molander Väinö, kanslianeuvos	1974
Pakkala Eero, kommodori, päätoimittaja	1976
Sarvimäki Leo, komentajakapteeni	1976

Ansiomerkki/pronssinen ansiomerkki

(Ensimmäisissä säännöissä “tarmokas toiminta yhdistyksen hyväksi ja hankkinut vähintään 100 jäsentä”)

Luukkonen Väinö, alikersantti	1928
Paavola Eero, pankkivirkailija	1928
Karhunen, pursimies	1928
Helle Aino, neiti	1928
Larson (Lakomaa) Hugo, insinööri	1928
Virkkala Selma, rouva	1928
Halme Anni, neiti	1928
Eklund-Äyhö Edv. , tohtori	1928
Eklund Väinö, kapteeni	1928
Mälkiä Aino, rouva	1928
Ekbom Karl, liikemies	1928
Malmsten Georg, musiikkimestari	1928
Rydman E. , johtaja	1928
Nurminen E. , speditööri	1928
Puolan “Liga Morskan” sihteeri	1928
Eronen Leo, toimittaja, Helsinki	1929
Jaamala, res. vänr, kanslisti, Helsinki	1929

¹ Praaki 1997, sivu 10

Liuksiala T. , insinööri, Tampere	1929
Pietikäinen H. , res. vänr. , Hanko	1929
Räikkönen, vääpeli, Laivaston kouluutuskunta	1929
Nyberg, pursimies	1929
Pehkonen M. , neiti	1929
Kjälldström K. , johtaja, Tampere	1932
Blomqvist G. , insinööri, Sulkava	1932

Suomen Laivastoliiton Leirimerkki ¹

Hakkiluoto Betty	1951
Hakkiluoto Erkki	1951
Jountila Eevi	1951
Löfman Helga	1951
Nurminen Lulu	1951
Palonen Lidja	1951
Päivike Elli	1951
Rannikko Kerttu	1951
Ronimus Sylvelin	1951
Steen Thora	1951
Salveterä Ljuba	1951

MERENKULUN MAINETEKO, MERILIITON KUNNIAPALKINTO SÄÄNNÖT

(Hyväksytty v 1983, arkisto)

Palkinto

Palkinnon nimi on "Merenkulun maineteko, Meriliiton kunniapalkinto". Palkintoon kuuluu tarkoitukseen lyöty mitali ja kunniakirja. Mikäli palkintolautakunta katsoo aiheelliseksi voidaan palkintoon sisällyttää lisäksi tavara- tai rahapalkinto, stipendi tai muu sopiva liitännäinen.

Tarkoitus

Suomen merellisen kulttuurin yleisen tiedon ja arvostuksen lisäämiseksi palkinnon tarkoituksena on olla tunnustuksena Meriliiton sääntöjen 2. pykälän mukaisesta merkittävästä toiminnasta.

Palkintolautakunta

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimii liiton puheenjohtaja ja muut jäsenet, joita on vähintään kaksi, nimeää liiton hallitus kulloinkin erikseen tekemällään päätöksellä.

Palkinnon saaja

voi olla yksityinen henkilö, henkilöryhmä, yhteisö, yritys tai laitos, tai erillinen tapahtuma tai hanke, tai pysyvästi järjestäytynyt toiminta. Esityksen palkinnon saajasta voi tehdä yksityinen henkilö tai yhteisö. Palkintolautakunnan jäsenille ei palkintoa voida myöntää.

Palkinnon jakaminen

Palkinto jaetaan palkintolautakunnan harkinnan mukaan. Palkinnon myöntämisen perusteena voi olla kertatapahtuma tai pitempiaikainen toiminta.

Palkinnon säännöt

Palkinnon sääntöjä voi Meriliiton hallitus muuttaa yksimielisellä päätöksellä.

Merenkulun Maineteko – En Bedrift Inom Sjöfart

- | | |
|---|------|
| 1. Sea Finland –näyttely | 1986 |
| - National Maritime Museum, Greenwich | |
| - Suomen Merimuseo, Hylkysaari | |
| 2. Sven Selling, pintapelastaja (ruotsalainen varusmies) | 1986 |
| - kunnostautuminen ms KARELIAN pelastustöissä | |
| 3. Gunnar Eklund, merenkulkuneuvos | 1990 |
| - uranuurtava työ Itämeren autolauttaliikenteen alkuunsaattamiseksi ja kehittämiseksi | |
| 4. Erkki Riimala, taiteilija | 1996 |
| - monivuotinen työ Suomen merenkulun tunnetuksi tekemisessä | |
| 5. Martin Saarikangas, pääjohtaja, vuorineuvos | 1998 |
| - telakkateollisuuden pelastaminen Suomeen | |

Merenkulun Turvallisuuspalkinto Sea Sunday

- | | |
|--|------|
| 1. Kari Lehtola, Onnettomuustutkintakeskuksen johtaja | 1997 |
| 2. Heikki Valkonen, Merenkululaitoksen turvallisuuspäällikkö | 1998 |
| 3. Suomen Meripelastusseura ry | 1999 |
| 4. Kaj Jansson, Viking Linen tekninen johtaja | 2000 |

PUHEENJOHTAJAT, KUNNIAJÄSENET JA MERKKIHENKILÖT

PUHEENJOHTAJAT

Otto Engelbert Jaatinen, satamajohtaja

Otto Engb. Jaatinen nimitettiin Kauppalehden päätoimittajaksi v. 1911. Vuonna 1921 hänet valittiin jäseneksi Helsingin kaupungin ensimmäiseen satamahallitukseen. Seuraavana vuonna Helsingin kaupunginvaltuusto valitsi hänet 15 hakijan joukosta kaupungin ensimmäiseksi satamalaitoksen johtajaksi eli satamajohtajaksi; tehtävään sisältyi myös satamahallituksen puheenjohtajuus.

Jaatinen oli kysytty esitelmöijä ja hän kirjoitti paljon sekä kotimaisiin että ulkolaisiin julkaisuihin Helsingin satamaan liittyvistä asioista. Hänen eräänä pyrkimyksenään oli maan talvimerenkulun kehittäminen ja Helsingin sataman aseman vahventaminen talvisatamana. Myös satamien välinen yhteistyö oli hänen tavoitteitaan. Hänen ansionaan voidaan pitää vuonna 1923 tapahtunutta Suomen Satamaliiton perustamista; uuden liiton puheenjohtajaksi valittiin Otto Jaatinen.

Jaatisen käsityksen mukaan Helsingin satama tuli saada mukaan kansainväliseen satamien keskeiseen yhteistyöhön. Niinpä hän hakeutui v. 1922 Kielissä pidettyyn satamakongressiin; ilmeisesti juuri tällä matkallaan hän sai ensimmäisen kosketuksen kansainväliseen laivastoyhdistystyöhön.¹

Jaatinen oli Suomalaisen Pursiseuran johtaja eli kommodori vuosina 1922-34. Sitä ennen vuonna 1914 hän oli ollut saman seuran sih-

teerinä. Hän oli kuitenkin myöhemmin siirtynyt NJK:n (Nyländska Jaktklubben) jäseneksi, mutta palasi SPS:aan vuoden 1920 tienoilla.² Siten hänellä oli luontaiset yhteydet muihin maan pursiseuroihin ja niiden kommodoreihin.

Tämä joukko olikin meriupseerien ja merikapteenien ohella ytimenä perustettaessa Suomeen Laivastoyhdistystä.

Satamajohtaja Otto Engb. Jaatisella oli keskeinen asema Suomen Laivastoyhdistyksen perustamisessa. Matkoillaan lähinnä Saksassa ja Ruotsissa hän tutustui näissä maissa virinneeseen meriharrastusten hyväksi tehtyyn valistustyöhön. Näin hän toi maahamme ajatuksen saksalais-ruotsalaisen mallin mukaisen laivastoyhdistyksen perustamisesta. Otollinen aika yhdistyksen perustamiselle syntyi sitten "S-2":n onnettomuuden tapahtuessa.

Jaatinen oli pursiseurojen kommodoreista kokoamansa "Väliaikaisen toimikunnan" koollekutsuja ja toimi sen puheenjohtajana ajankohtana, jolloin valmisteltiin yhdistyksen perustaminen ja suunniteltiin sen organisaa-



Otto Engb. Jaatinen
(1881-1934)

¹ Helsingin sataman ja satamahallinnon historia, sivu 99-119

² Suomalaisen Pursiseuran historia 1913-1988

tio ja toimintatavat. Hänen tehtäväkseen tuli hahmotella yhdistyksen hallintoneuvoston ja johtokunnan kokoonpano.

Väliaikaisen toimikunnan puheenjohtaja Otto Jaatinen oli vuosina 1925-26, johtokunnan puheenjohtaja ja jäsen vuosina 1926-33. Yhdistyksen luottamustehtävissä Jaatinen oli yhteensä 7 vuotta.

Jaatiselle luovutettiin hopeinen ansioristi v. 1932.

Otto Engb. Jaatinen kuoli virkamatkalla Kielessä 24.6.1934.

Yrjö Ossian Riisla, (vuoteen 1935 *Fagerström*), pääjohtaja, konsuli

Yrjö O. Riisla toimi eri tukkuliikkeiden toimitusjohtajana vuosina 1917-42. Hän oli Tukku-kauppojen Oy pääjohtajana ja johtokunnan puheenjohtajana vuosina 1942-57. Vuorineuvokseksi hänet nimitettiin v. 1945.³



Yrjö O. Riisla (1889 - 1957)

Riisla valittiin Laivastoliiton puheenjohtajan tehtävään ajankohtana, jolloin yhdistyksen suuruuden kausi oli ohi ja yhdistyksellä oli huomattavia taloudellisia vaikeuksia. Hänen aikanaan liiton talous ja sisäiset asiat järjestettiin uudelleen. Riislan aloitteesta yhdistyksen toimintaa laajennettiin maaseudulle perustamalla uusia paikallisosastoja ja yhdistyksiä. Hänen aloitteestaan alettiin kiinnittää erityistä huomiota nuoriso- ja poikatyöhön.

Johtokunnan ja hallituksen puheenjohtajana Riisla oli vuosina 1933-36 ja 1937-43. Riisla oli hallituksen jäsenenä vuosina 1937-48 sekä valtuuskunnan jäsenenä vuosina 1950-54. Hänelle luovutettiin kultainen ansioristi (n:o 3) v. 1939.

Osmo Akseli Toikka, pankinjohtaja, filosofian maisteri, kauppatieteiden kandidaatti

Osmo Toikka toimi Suomen Käsityöläis-Osakepankin pääjohtajana vuosina 1939-43, Pohjoismaiden Yhdyspankin johtokunnan jäsenenä vuodesta 1943, pääjohtajan varamiehenä vuodesta 1946 ja toimitusjohtajana vuodesta 1955 eläkkeelle siirtymisensä vuoteen 1966. Hän toimi myös useiden liikelaitosten ja talouselämän järjestöjen johtelimissä.⁴



Osmo Toikka (1900 - 1967)

Toikka oli innokas laivaston ystävä esiintyen itse puhujana lukemattomissa tilaisuuksissa. Hän oli mukana vapaaehtoisessa suojeluskuntatyössä Tampereella ja vietti usein kesälomansakin laivastossa. Sotavuodet 1918 ja 1939-44 hän palveli laivaston riveissä ja oli sotilasarvoltaan kapteeni.

Laivaston Aseveljien Helsingin osastossa Toikka oli puheenjohtajana sen perustamisesta alkaen.⁵

Osmo Toikka oli Laivastoliiton hallituksen jä-

³ Uusi Tietosanakirja, osa 17, sivu 111

⁴ Uusi Tietosanakirja, osa 21, sivu 183 ja täydennysosa II, sivu 654 ja Ilkka Toikka

⁵ Laivastolehti 6/43, sivu 105

sen vuosina 1938-63, josta ajasta puheenjohtajana vuosina 1943-49 ja valtuuskunnan jäsen vuoteen 1966; yhdistyksen eri luottamustehtävissä hän oli kaikkiaan 29 vuotta. Toikalle luovutettiin Kultainen ansioristi v. 1951.

Jaakko Juhani Rahola, professori, diplomi-insinööri, tekniikan tohtori

Jaakko Rahola valmistui diplomi-insinööriksi v. 1925 ja väitteli tekniikan tohtoriksi v. 1939 aiheenaan laivanrakennus. Vuonna 1925 hän tuli merivoimien palvelukseen ja oli muun muassa vuodesta 1930 mukana panssarilaivojen rakentamisen valvontaelimessä.

Rahola oli vuosina 1933-44 merivoimien esikunnan konstruktioimiston ja laivanrakennustoimiston päällikkönä. Vuodesta 1941 hän oli Teknillisen Korkeakoulun laivanrakennusopin professori, koneinsinööriosaston johtaja ja lopulta rehtori vuosina 1955-65. Kauppa- ja teollisuusministeriön kansliapäällikkönä hän oli vuosina 1965-69. Vuosina 1944-50 Rahola oli Sotevan laivanrakennuksen johtotehtävissä.

Professori Jaakko Rahola on saavuttanut kansainvälistä kuuluisuutta väitöskirjassaan esittämällään menetelmällä määrittää laivan minimivakavuus (Raholan kriteeri).⁶

Jaakko Rahola on toiminut yhdistyksen halli-



Jaakko Rahola
(1902-1973)

tuksen puheenjohtajana vuosina 1950-53 ja varapuheenjohtajana vuonna 1954. Hallituksen jäsenenä hän on ollut vuosina 1943-54 ja liittoneuvoston jäsenenä vuodesta 1950 vuoteen 1973. Kaikkiaan yhdistyksen eri luottamustehtävissä Rahola on ollut 31 vuotta.

Kultainen ansioristi myönnettiin Jaakko Raholalle vuonna 1952.

Erik Woldemar Stjernvall, merenkulkuneuvos, komentajakapteeni



Erik Stjernvall
(1905-1992)

Erik Stjernvall valmistui meriupseeriksi v. 1927. Hän palveli muun muassa "Suomen Joutsenella" ja panssarilaivoilla.

Stjernvall haavoittui vaikeasti vuoden 1944 Helsingin pommituksissa ja jäi puolustusvoimista eläkkeelle v. 1945. Sen jälkeen hän työskenteli

Suomen Höyrylaivaosakeyhtiössä liikennetarastajana, vuodesta 1952 Suomen Kartonkiyhdistyksen laivauspäällikkönä ja vuosina 1955-68 Suomen Lastauttajainliiton ja työnantajainliiton toimitusjohtajana.

Stjernvall ylennettiin komentajakapteeniksi v. 1941. Merikapteenin kirjan hän sai v. 1948 ja hänet nimitettiin merenkulkuneuvokseksi v. 1966.⁷

Stjernvall on toiminut yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana vuosina 1954-68 sekä valtuuskunnan jäsenenä vuosina 1954-79 ja sen toisena varapuheenjohtajana vuosina

⁶ Uusi Tietosanakirja, osa 16, sivu 637 ja täyd.osa II, sivu 314

⁷ Kadettiupseerit 1920-2000

1970-72. Hänelle myönnettiin yhdistyksen kultainen ansioristi v. 1965 ja hänet nimitettiin yhdistyksen kunniajäseneksi v. 1976.

Erik Stjernvall oli yhdistyksen luottamustehtävissä kaikkiaan 26 vuotta.

Paolo Kullervo Killinen, ye-kommodori, valtiotieteiden tohtori

Kullervo Killinen valmistui meriupseeriksi v. 1934 ja kävi Sotakorkeakoulun vuosina 1947-49.

Hän palveli moottoritorpedoveneillä sekä pääesikunnan ja puolustusministeriön eri tehtävissä, muun muassa sotilasasiamiehenä Lontoossa vuosina 1957-60. Sen jälkeen hän oli Suomen Tietotoimiston toimitusjohtajana ja päätoimittajana vuoteen 1972. Helsingin yliopiston kansainvälisen politiikan dosenttina Killinen oli vuosina 1958-68.

Valtiotieteiden tohtoriksi Killinen väitteli v. 1956. Hänet ylennettiin kommodoriksi v. 1966.⁸

Killinen oli yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja vuosina 1969-76 ja hallituksen jäsenenä sen lisäksi vuosina 1955-57.

Valtuuskunnan jäsenenä hän oli vuosina 1966-69 ja 1977-81.

Yhdistyksen luottamustehtävissä Killinen oli kaikkiaan 19 vuotta.



Kullervo Killinen
(1912-1994)

Heikki Caius Viktor Holma, merenkulkuneuvos, toimitusjohtaja, merikapteeni

Heikki Holma valmistui merikapteeniksi vuonna 1948. Sen jälkeen hän on ollut muun muassa Rauman kaupungin liikennejohtaja, Valikon telakan johtaja, Saimaan Kanavalaitvat Oy:n toimitusjohtaja, Merivienti Oy:n toimitusjohtaja, Oy Finnlines Ltd:n toimitusjohtaja ja johtokunnan

puheenjohtaja. Vuosina 1972-76 Holma oli Suomen Laivanvarustajain yhdistyksen ja Suomen Varustamoyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja. Suomen Varustamoyhdistys kutsui hänet kunniajäsenekseen v. 1980. Holma on ollut kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan ja Merenkulun neuvottelukunnan jäsen.

Heikki Holma sai merenkulkuneuvoksen arvonimen v. 1972.⁹

Vuonna 1979 merenkulkuneuvos Heikki Holman lahjoitusvaroin perustettiin stipendiraasto, joka tuli kantamaan lahjoittajansa nimeä. Rahastosta jaetaan vuosittain avustuksia nuorisopurjehduksiin osallistuville nuorille.¹⁰

Heikki Holma oli yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana vuosina 1977-82. Hallituksen jäsen hän oli jo vuodesta 1964, ensimmäisenä varapuheenjohtajana vuodesta 1966.



Heikki Holma
(1917-1991)

⁸ Kadettiupseerit 1920-2000

⁹ Suomen Varustamoyhdistys 1932-82, sivu 257

¹⁰ Vastaisen kautta Myötätuuleen, sivu 14 ja Meriliiton arkisto

Yhdistyksen luottamustehtävissä Holma oli kaikkiaan 27 vuotta.

Heikki Holmalle myönnettiin yhdistyksen kultainen ansioristi v. 1976.

Ilkka Toikka, pankinjohtaja, ekonomi

Ilkka Toikka valmistui ekonomiksi v. 1956. Hän on vuodesta 1958 toiminut Suomen Höyrylaiva Oy:n, Oy Finncarriers Ab:n ja Oy Saimaa Lines Ltd:n johtajana ja toimitusjohtajana sekä v. 1983-93 Suomen Yhdyspankki Oy:n eri tehtävissä. Lisäksi hän on kuulunut



Ilkka Toikka (s. 1934)

Suomen Meripelastusseuran hallintoelimiin, seuran puheenjohtajana hän on ollut vuodesta 1990.

Toikka oli hallituksen puheenjohtaja v. 1983-88. Hän oli hallituksen jäsenenä vuodesta 1972 ja liittoneuvoston jäsen v. 1989-94 sen lopettamiseen saakka.

Yhdistyksen luottamustehtävissä Toikka on ollut kaikkiaan 23 vuotta.

Kyösti Vihtori Vesterinen, pääjohtaja, oikeustieteen kandidaatti

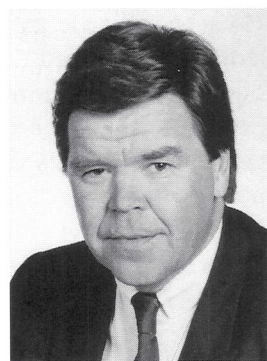
Kyösti Vesterinen on suorittanut oikeustieteen kandidaatin tutkinnon v. 1972.

Vesterinen on toiminut Kansallis-Osake-Pankissa muun muassa lakimiestehtävissä v. 1967-1970, teollisuus- ja työnantajajärjestöjen palveluksessa v. 1972-88. Hänet nimitet-

tiin merenkulkuhallituksen pääjohtajaksi v. 1988. Hän on osallistunut liikenteen ja kuljetusalan yhdistysten ja järjestöjen toimintaan.¹¹

Kyösti Vesterinen on tuonut merenkulkuhallintoon liikelaitosajattelun ja muun muassa vuokraamalla kesäkaudeksi jäänmurttajia/monitoimialuksia ulkomaille pyrkinyt kattamaan hallinnonalan ylläpitokustannuksia.

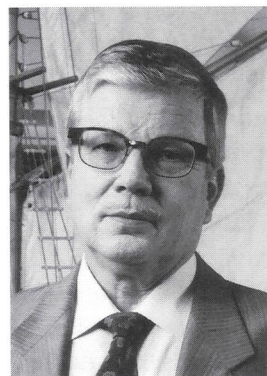
Vesterinen on ollut yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana v. 1989-93 ja hallituksen jäsenenä sen lisäksi vielä v. 1994-96.



Kyösti Vesterinen (s. 1945)

Eljas Muurinen, satamaneuvos, diplomi-insinööri

Eljas Muurinen valmistui diplomi-insinööriksi v. 1959 täydentäen opintojaan USA:ssa Princetonin yliopistossa. Hän tuli Helsingin satamalaitoksen palvelukseen v. 1959 ja hänet valittiin satamajohtajaksi v. 1975. Hän toimi menestyksellisesti Helsingin sataman hyväksi ja teki siitä liikelaitoksen. Kuten yhdistyksen perustaja Otto Engb. Jaatinen Muurinen piti Suomen Sata-



Eljas Muurinen (1936-1996)

¹¹ Nimikirjaote, Merenkululaitos

maliiton asemaa merkittävänä ja toimi sen hallituksen puheenjohtajana.

Satamaneuvoksen arvon hän sai v. 1992.

Eljas Muurinen oli yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana v. 1994-96 kuolemaansa saakka. Hallituksen jäsen hän oli vuodesta 1983 ja sen toinen varapuheenjohtaja vuodet 1991-93.

Matti Aapo Juhani Pietikäinen, ekonomi, kauppatieteiden maisteri

Matti Pietikäinen valmistui ekonomiksi v. 1960 ja kauppatieteiden maisteriksi v. 1971.

Hän on työskennellyt Oy Finnlines Ltd:llä, Vaasa Line Oy:llä ja Suomen Tankkilaiva Oy:llä vuosina 1963-73.

Sen jälkeen hän on ollut Johtamistaidon Opistolla v. 1973-77, UNDP:n varustamon taloushallinnon asiantuntijana Tongassa v. 1974-75 sekä v. 1977-94 YIT RoRo-Lines:llä, Oy Ecotrans Ltd:llä, Thomesto Oy:ssä sekä Thominvest Oy:ssä.

Matti Pietikäinen on ollut yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana vuodesta 1996. Hallituksessa hän on ollut vuodesta 1985 valittuna II varapuheenjohtajaksi 1989-90 ja I varapuheenjohtajaksi 1991-95. Yhdistyksen tilintarkastajana Pietikäinen oli v. 1978-84. Vuosina 1970-73 hän oli purjelaivatoimikunnan jäsen. Pietikäinen on toiminut Navigator-lehden avustajana vuosina 1965-89 ja Laivastolehden tilintarkastajana v. 1975-78.

Matti Pietikäinen on ollut yhdistyksen luottamustehtävissä kaikkiaan 23 vuotta.



Matti Pietikäinen
(s. 1936)

KUNNIAJÄSENET

Lauri Kristian Relander, tasavallan presidentti, agronomi, filosofian tohtori



Lauri Kr. Relander
(1883-1942)

Lauri Kr. Relander oli eduskunnan jäsenenä v. 1910-13 ja 1917-20 ja sen puhemiehenä v. 1919-20. Sen jälkeen hän toimi Viipurin läänin maaherrana.

Suomen tasavallan presidenttinä Relander oli v. 1925-30, ajankohtana, jolloin Laivastoyhdistys perustettiin ja eli voimakkainta aikaansa.

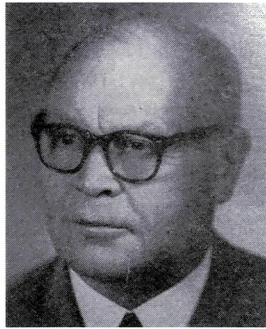
Relander kutsuttiin yhdistyksen kunniajäseneksi v. 1931. Samalla hänelle luovutettiin yhdistyksen ensimmäinen "kultaristi" kiitokseksi "siitä tuesta, jota hän presidenttikautenaan on liiton isänmaalliselle toiminnalle antanut ja tunnustukseksi hänen osoittamastaan harastuksesta laivastoasialle"¹².

Antti Taavetti Wihuri, merenkulkuneuvos, merikapteeni

Antti Wihuri palveli kauppalaivoilla v. 1895-1911, jonka jälkeen hän oli erilaisissa satamalan tehtävissä Oulussa, Raahessa ja Helsingissä. Laivanvarustajana hän aloitti Raahessa vuonna 1916 ja perusti sitten v. 1920 Helsinkiin Finnish Stevedores Ltd -nimisen yhtiön, jonka toimitusjohtajana hän oli. Vuonna 1939 Wihuri oli maan suurimpia varustajia. Vuonna 1946 hän perusti Suomen Tankkilaiva

¹² Laivastolehti 4-5/31, sivu 171

Oy:n ja v. 1961 muodostettiin Wi-huri-Yhtymä Oy. Yhdessä puolisonsa kanssa hän perusti v. 1942 Jenny ja Antti Wihurin rahaston, jonka tarkoituksena on muun muassa edistää henkisen ja taloudellisen viljelyn kehitystä Suomessa ja lujittaa maanpuolustustah-
toa.¹³



Antti Wihuri
(1883-1962)

Antti Wihuri oli Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen perustamisen aloitteentekijöitä ja sen ensimmäinen puheenjohtaja vuodesta 1932; yhdistyksen kunniajäseneksi hänet nimitettiin v. 1953.

Merenkulkuneuvoksen arvonimen Wihuri sai v. 1939 ja hänet vihittiin kauppatieteiden tohtoriksi h.c. vuonna 1955.¹⁴

Antti Wihuri oli mukana yhdistyksen eri luottamustehtävissä ja yhdistyksen toiminnassa sen alkuvuosilta aina kuolemaansa saakka. Hän oli johtokunnan ja hallituksen varajäsenenä ja jäsenenä ja varapuheenjohtajana vuodesta 1926; vuonna 1931 hän oli yhdistyksen ”nimen merkitsijä”. V. 1950-60 Wihuri oli valtuuskunnan jäsen. Kerhotoimikunnan varapuheenjohtajana Antti Wihuri oli v. 1929-33.

Ansioistaan yhdistyksessä Antti Wihuri palkittiin kultaisella ansioristillä v. 1943 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1962.

Wilhelm Wahlforss, vuorineuvos, diplomi-insinööri



Wilhelm Wahlforss
(1891-1969)

Wilhelm Wahlforss valmistui diplomi-insinööriksi v. 1916. Hän toimi Oy Wärtsilä Ab:n toimitusjohtajana vuosina 1926-38 sekä Wärtsilä-Yhtymä Oy:n pääjohtajana v. 1938-61. Hän oli siis merkittävässä asemassa juuri silloin, kun laivastolain tarkoit-

tamia aluksia 1930-luvun vaihteessa rakennettiin Turussa.

Hän oli Metalliteollisuusyhdistyksen johtokunnan puheenjohtajana v. 1937-42 ja Suomen Teollisuusliiton puheenjohtajana v. 1942-46.

Vuorineuvoksen arvonimi Wilhelm Wahlforssille myönnettiin v. 1941 ja hänet vihittiin tekniikan tohtoriksi h.c. vuonna 1949.¹⁵

Wahlforss on ollut yhdistyksen valtuuskunnan jäsen vuosina 1951-65 ja valtuuskunnan puheenjohtajana vuosina 1963-64. Vuonna 1962 hänet nimitettiin yhdistyksen kunniajäseneksi ja hänelle myönnettiin kultainen ansioristi.

Yhdistyksen luottamustehtävissä Wahlforss on ollut yhteensä 15 vuotta.

¹³ Uusi Tietosanakirja, osa 23

¹⁴ Suomen Varustamoyhdistys 1932-82, sivu 255

¹⁵ Nykysuomen Tietosanakirja, osa 1

Väinö Hukkinen, diplomi-insinööri

Väinö Hukkinen valmistui diplomi-insinööriksi v. 1913. Koko elämäntyönsä hän on tehnyt Oy Strömberg Ab:n palveluksessa toimien erilaisissa vastuunalaisissa tehtävissä. Vuodesta 1927 alkaen hän oli laivasto-osaston päällikkönä tehtäväkenttäänään moninaiset sähkötekniiset ratkaisut. Hän oli muun muassa johtamassa Voima- ja Karhu-luokkien sekä Neuvostoliittoon toimitettujen Kapitan-luokan jäänmurtajien sähkökoneiden ja -laitteiden suunnittelua, rakentamista ja asentamista.

Hukkinen on ollut mukana yhdistyksen toiminnassa sen alkuvuosista lähtien.¹⁶ Hallituksen jäsen hän on ollut v. 1938-48 ja valtuuskunnan jäsen v. 1950-64.

Hukkiselle on myönnetty yhdistyksen hopeinen ansioristi v. 1949, kultainen ansioristi v. 1962 ja hänet on nimitetty kunniajäseneksi samoin v. 1962.

Yhdistyksen luottamustehtävissä hän on ollut 25 vuotta.

Allan Viranko, merenkulkuneuvos, lakitieteen lisensiaatti

Vuonna 1927 Allan Viranko tuli merenkulkuhallituksen kansliaosaston päälliköksi ja vuonna 1937 hän siirtyi Graafisen Teollisuuden Liiton asiamieheksi.



Väinö Hukkinen
(1889-1965)

Viranko oli Laivastolehden alkuajoista lähtien innolla mukana sekä sitä johtamassa että myöhemmin sen avustajana ja tukijana; hän oli pitkään lehden johtokunnan puheenjohtaja.

Allan Viranko oli yhdistyksen hallintoneuvostossa puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana v. 1930-36 sekä valtuuskunnan jäsenenä v. 1955-67. Hallituksen varapuheenjohtajana ja jäsenenä hän oli v. 1937-65. Kerhotoimikunnan puheenjohtajana hän oli v. 1927-37.

Virangolle luovutettiin kultainen ansioristi v. 1943 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1966.

Viranko oli yhdistyksen eri luottamustehtävissä yhteensä lähes 40 vuotta.

Aulis Havulinna, insinöörieversti, diplomi-insinööri, filosofian maisteri

Aulis Havulinna suoritti v. 1929 reserviläisille tarkoitetun kemistikurssin ja v. 1931 neljän ja puolen kuukauden mittaisen insinööriupseerikurssin. Sotien jälkeen hän oli Helsingin edustalla sijaitsevalla Harakan saarella toimineen Kemial-



Allan Viranko
(1892-1980)



Aulis Havulinna
(1895-1986)

¹⁶ Navigator 1/63, sivu 20

lisen koelaitoksen/ Osasto 2:n/ puolustusvoimien tutkimuslaitoksen johtajana. Siitä tehtävästä hän jäi eläkkeelle vuonna 1955.

Havulinna oli valtuuskunnan jäsen v. 1951-66. Hallituksen jäsenenä hän oli v. 1954-65 ja ensimmäisenä varapuheenjohtajana vuodesta 1955. Kultainen ansioristi Aulis Havulinnalle myönnettiin vuonna 1965 ja vuonna 1966 hänet nimitettiin kunniajäseneksi. Yhdistyksen luottamustehtävissä Havulinna oli kaikkiaan 16 vuotta.

Aarne Uno Johannes Honka, kouluneuvos, kansanedustaja, filosofian maisteri

Aarne Honka toimi oppikoulun opettajana Turussa ja Kotkassa. Turun kaupunginvaltuuston jäsen hän oli vuodesta 1931. Eduskunnan jäsenenä hän oli 1933-45 ja 1948-51, kokoomuksen puoluesihteerinä v. 1942-46. Honka oli presidentin valitsijamies vuosina 1931, 1950 ja 1956.¹⁷



Aarne Honka
(1889-1975)

Aarne Honka oli hallituksen jäsen v. 1941-48 ja valtuuskunnan jäsen v. 1950-66. Vuonna 1967 hänet nimitettiin kunniajäseneksi ja hän sai kultaisen ansioristin. Yhdistyksen luottamustehtävissä Aarne Honka oli kaikkiaan 26 vuotta.

Eero Akseli Rahola, pääjohtaja, kontra-amiraali

Valmistuttuaan ylioppilaaksi Eero Rahola

opiskeli neljä vuotta Teknillisessä Korkeakoulussa. Hän liittyi laivastoon v. 1919 ja suoritti Italian laivastossa meriupseerien normaalikurssin ja ylemmän kurssin. Sen jälkeen hän palveli laivastossa tykki- ja sukellusveneillä. Vuonna 1940 hänet nimitettiin laivaston komentajaksi. Vuonna 1945 hän erosi vakinaisesta palveluksesta ja siirtyi Merenkulkuhallituksen pääjohtajaksi, jota tehtävää hän hoiti vuoteen 1964 saakka.¹⁸



Eero Rahola
(1897-1975)

Eero Rahola oli yhdistyksen hallintoneuvoston jäsen v. 1926-35 ja valtuuskunnan jäsen v. 1950-69 ja sen puheenjohtaja v. 1955-60. Hallituksen jäsenenä hän oli v. 1937-48. Raholalle myönnettiin hopeinen ansioristi v. 1951, kultainen ansioristi v. 1957 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1971. Eero Rahola oli yhdistyksen eri luottamustehtävissä yhteensä 40 vuotta.

Erik Stjernvall, merenkulkuneuvos, komentajakapteeni
Erik Stjernvall on esitelty puheenjohtajien yhteydessä.
Hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1976.

Hakon Arthur Säteri Grönholm, komentaja

Hakon Grönholm valmistui meriupseeriksi v. 1927. Hän palveli eri tehtävissä laivaston moottoritorpedoveneillä, sukellusveneillä ja

¹⁷ Uusi Tietosanakirja, osa 7

¹⁸ Suomen Laivasto 1918-68. osa 2, Liite 10

panssarilaivoilla sekä oli sotien aikana muun muassa sotilasasiamiehenä Ruotsissa ja Saksassa. Sotien jälkeen hän toimi TB:n, Oy Petko Ab:n, BP-Petkon ja Teollisuuden Polttoöljy- ja Länsi-Suomen Polttoöljy-nimisten yritysten apulaisjohtajana ja toimitusjohtajana vuoteen 1972 saakka.¹⁹



Hakon Grönholm
(1905-1987)

Grönholm oli yhdistyksen valtuuskunnan jäsenenä kaikkiaan 30 vuotta. Hänelle myönnettiin kultainen ansioristi v. 1976 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1981.

Paavo Mikko Honkajuuri, vuorineuvos, diplomi-insinööri

Paavo Honkajuuri oli Rauma-Rahe Oy:n pääinsinööri vuodesta 1943 ja toimitusjohtaja vuodesta 1948. Rauma-Repola Oy:n pääjohtaja hän oli vuodesta 1951. Hän on ollut muun muassa Pohjolan Voima Oy:n ja Suomen Sahanomistajayhdistyksen hallituksen puheenjohtaja sekä Suomen Ulkomaankauppaliiton ja Suomalais-Neuvostoliittolaisen kauppakamariyhdistyksen puheenjohtaja.



Paavo Honkajuuri
(1914-2001)

Vuorineuvokseksi hänet nimitettiin v. 1961.²⁰ Honkajuuri on ollut valtuuskunnan jäsenenä vuosina 1951-84, josta ajasta puheenjohtajana ja varapuheenjohtajana v. 1963-65. Paavo Honkajuurelle myönnettiin yhdistyksen kultainen ansioristi v. 1973 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1984. Hän on ollut yhdistyksen luottamustehtävissä kaikkiaan 34 vuotta.

Lauri Eerik (Eero) Pakkala, ye-kommodori

Eero Pakkala valmistui meriupseeriksi v. 1937 ja kävi Sotakorkeakoulun v. 1949-51.

Hän palveli laivastossa muun muassa sukellusveneillä ja raivaajilla sekä erilaisissa koulutustehtävissä. Eläkkeelle puolustusvoimista hän siirtyi v. 1962.

Pakkala on ollut muun muassa Helsingin Reserviupseeripiirin toiminnanjohtaja sekä toimitusjohtajana Laitavastolehti Oy:ssä. Hän on ollut Navigator-lehden päätoimittaja v. 1965-81.

Eero Pakkala on ansioitunut erityisesti yhdistyksen julkaisujen toimittajana. Vuonna 1962 hän toimitti kirjan Meri ja me sekä v. 1981 Suomi ja meri.²¹

Pakkala oli valtuuskunnan ja liittoneuvoston jäsenenä v. 1960-65 sekä 1983-87. Hallituksen jäsen hän oli v. 1968-82 ja tilintarkastajana v. 1985-86.

Eero Pakkalalle myönnettiin hopeinen ansioristi v. 1976 ja hänet nimitettiin kunniajäseneksi v. 1985.



Eero Pakkala
(s. 1911)

¹⁹ Kadettiupseerit 1920-2000

²⁰ Uusi Tietosanakirja, osa 7

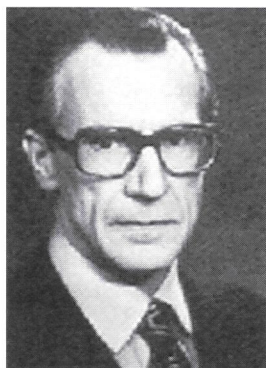
²¹ Kadettiupseerit 1920-2000

Pehr-Gustaf Francke, eversti,
diplomi-insinööri

P-G Francke valmistui rannikkotyöstö-upseeriksi v. 1937 ja suoritti Sotakorkeakoulun teknillisen osan v. 1946-48.

Hän palveli rannikkolinnoilla ja Merivoimien esikunnassa ja erosi palveluksesta v. 1949. Sen jälkeen hän oli Oy Strömberg Ab:n konepajakoulun rehtorina ja ostopäällikkönä, Metalliteollisuusyhdistyksen varatoimitusjohtajana sekä Oy Wärtsilän Ab:n toimitusjohtajana v. 1957-78.²²

Francke oli valtuuskunnan ja liittoneuvoston jäsenenä v. 1966-87, sen varapuheenjohtajana v. 1973-78 ja puheenjohtajana v. 1979-85. Yhdistyksen kunniajäseneksi Francke nimitettiin v. 1987. Yhdistyksen luottamustehävässä hän oli kaikkiaan 22 vuotta.



Pehr-Gustaf Francke
(1914-1993)

Leo Erik Sarvimäki, komentajakapteeni

Leo Sarvimäki valmistui meriupseeriksi v. 1942 sodan yhä jatkuessa. Hän palveli tykkiveneillä ja haavoittui v. 1944 Viipurinlahden taisteluissa.

Sotien jälkeen hän toimi Ahvenanmaan merivartioston päällikön sijaisena kaksi vuotta rajavartiolaitoksesta eläkkeelle siirtymiseensä v. 1947 saakka. Sen jälkeen hän oli muun muassa Oy Rastor Ab:n ja Oy Shell Ab:n palveluksessa sekä vuodesta 1964 Suomen Moot-

toriliiton toiminnanjohtaja. Vuodesta 1967 Sarvimäki oli Laivastolehden varatoimitusjohtaja sekä Navigator-lehden toimituspäällikkö vuoteen 1981. Leo Sarvimäen keskeisin toiminta-alue yhdistyksessä oli nuorisotyö. Hän oli myös Suomen Purjelaivasäätiön pääasiamiehenä. Hän oli mukana, kun ensimmäinen säätiön nuorisopurjealus "Lokki" ostettiin. Hänet nimitettiin säätiön ensimmäiseksi kunniaperämieheksi.²³ Suomen Nuorisopurjelaivat Oy:n toimitusjohtajana hän oli v. 1984-86.

Sarvimäki työskenteli Meriliiton toiminnanjohtajana vuosina 1967-73 ja 1976-81. Hopeinen ansioristi myönnettiin Sarvimäelle v. 1976.

Kunniajäseneksi hänet kutsuttiin v. 1997.



Leo Sarvimäki
(1916-1999)

²² Kadettiupseerit 1920-2000

²³ Navigator 4/99, sivu 4

MERKKIHENKILÖITÄ

Gustav von Schoultz, kontra-amiraali

Gustav von Schoultz valmistui upseeriksi Pietarin merisotakoulusta v. 1890 ja suoritti lakitieteellisen loppututkinnon v. 1903. Sen jälkeen hän palveli Pietarin meriakatemiassa hallinto-oikeuden ja kansainvälisen oikeuden opettajana sekä Venäjän Itämeren laivastossa. Ensimmäisen maail-



Gustav von Schoultz
(1871-1946)

mansodan aikana hänet komennettiin 1. luokan kapteenina (kommodori) Venäjän laivaston yhteysupseeriksi Englannin Suureen laivastoon, ja hän osallistui muun muassa tunnettuun Skagerrakin meritaisteluun. Sodan jälkeen hän palasi Suomeen ja hänet nimitettiin ensin laivaston, myöhemmin rannikko-puolustuksen esikuntapäälliköksi ja v. 1923 laivaston vt. päälliköksi. Tästä virasta hän erosi kontra-amiraalin arvossa v. 1926.

Amiraali Schoultz oli kansainvälisesti hyvin arvostettu meriupseeri. Hänen laajasta kirjallisesta tuotannostaan tunnetuin lienee "Englannin Suuri laivasto maailmansodassa", joka on käännetty viidelle kielelle (lähde Suomen Laivasto 1918-68, liite 10).

Schoultz oli hyvin aktiivinen Laivastoyhdistyksen jäsen. Hän oli hallintoneuvoston puheenjohtaja v 1926-29 ja sen jäsenenä v 1926-

31. Hallituksen jäsen Schoultz oli v 1937-44.

Amiraali von Schoultz oli yhdistyksen puheenjohtajan rinnalla hyvin näkyvä ja sekä puhetilaisuuksissa esiintyvä että kirjoituksiltaan lehdistössä paljon esillä ollut yhdistyksen alkuvuosien johtohahmo. Niinpä, koska hän oli erittäin ansioituneesti ajanut liiton pyrkimyksiä, yhdistyksen hallintoneuvosto antoi hänelle kultaisen ansioristin n:o 2 vuonna 1936.

Svante Einar Hollming, kommodori, merikapteeni

Svante Hollming suoritti merikapteenin tutkinnon v. 1907. Hän astui laivaston palvelukseen v. 1918 toimien muun muassa päällikkönä tykkiveneillä. Hän erosi laivaston palveluksesta v. 1918. Vuonna 1923 hänet nimitettiin Suojeluskuntain Yliesikuntaan laivasto-osaston päällikön apulaiseksi ja suoritettuaan aktiiviupseerin tutkinnon kadettikoulussa hänet nimitettiin v. 1929 saman osaston päälliköksi (lähde Puolustusvoimemme upseeristo v. 1929).

Hollming kutsuttiin yhdistyksen väliaikaisen toimikunnan jäseneksi v. 1925. Hänet valittiin ensimmäiseen johtokuntaan ja hän oli sen sekä hallituksen jäsenenä vuoteen 1948. Yhdistyksen luottamustehtävissä Hollming oli 24 vuotta.



Svante Hollming
(1881- 1949)

Eino Huttunen, kommodori

Eino Huttunen opiskeli Teknillisessä Korkeakoulussa vuoteen 1916. Kahta vuotta myöhemmin hän siirtyi Saksan laivastoon, jossa hän sai Marine-Ingénieurin arvon. Huttunen suoritti v. 1920 laivastoinsinööriupseerien aktiivikurssin. Vuodesta 1919 hän oli laivastomme erilaisissa miina-alan tehtävissä. Vuosina 1925-28 hän



Eino Huttunen
(1895-1949)

kävi Sotakorkeakoulun meriosaston kurssin. Merisotilaana Huttunen muistetaan laivastomme miina-aseen luojana ja kehittäjänä. Hän oli Helsingin laivastoaseman päällikkönä vuodesta 1937 ja hänet nimitettiin Turun laivastoaseman aloitettua toimintansa v. 1939 sen päälliköksi. Merivoimien esikuntapäälliköksi hänet nimitettiin v. 1945, mitä tehtävää hän hoiti tapaturmaiseen kuolemaansa saakka (lähde Suomen Laivasto 1918-68, liite 10). Laivastoyhdistyksen/Laivastoliiton tiivis yhteistyö oli Huttusen ansiota; Huttunen oli Meriupseeriyhdistyksen puheenjohtajana v. 1927-45 ja Laivastoyhdistyksen/Laivastoliiton johtokunnan ja hallituksen jäsen v. 1926-31 ja 1937-48.

Eino Huttunen sai yhdistyksen kultaisen ansioristin v. 1946. Hänen ansioistaan yhdistyksen hyväksi kertoi Laivastolehti numerossaan 5/46 seuraavaa: "Kommodori Eino Huttunen on eräs Suomen Laivastoliiton tarmokkaista perustajajäsenistä, sen alkuvuosien toiminnan kyvykäs, muita innostava ja määrätietoinen organisaattori sekä liiton monissa myöhemmissä vaiheissa erikoisesti ansioitunut hallituksen jäsen. Liiton pää-äänenkannatta-

jan, Laivastolehden kehitys nykyisen asuiseksi on suurelta osalta kommodori Huttusen ansiota. Merenkäyttö sen kaikissa muodoissa kauppamerenkulusta aina melontaan ja kalastukseen asti on jaksanut kiinnostaa rajattomasti kommodori Huttusta, jolla lisäksi taitavana puhujana harvinaisen laajoine merenkäytön historiatietoineen on ollut kyky innostaa muitakin."

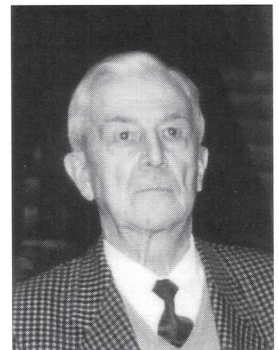
Yhdistyksen johtokunnassa ja hallituksessa Huttunen oli 18 vuotta ja Laivastolehden päätoimittajana 11 vuotta v. 1928-38.

Laivastomiesten kerhomestarina Huttunen oli v. 1929-37.

Harry Viktor Österberg, merenkulkuneuvos, varatuomari

Harry Österberg suoritti ylemmän oikeustieteen tutkinnon v. 1950. Hän toimi Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen sihteerinä ja apulaislakimiehenä v. 1950-64 ja Suomen Varustamoyhdistyksen hallituksen puheenjohtajana v. 1978-79. Vuodesta 1965 hän oli Höyrylaiva Oy Boren hallinnollinen johtaja ja varatoimitusjohtaja. Vuonna 1976 Österberg nimitettiin Oy Silja Line Ab:n toimitusjohtajaksi, jossa tehtävässä hän oli vuoteen 1985.

Österberg toimi Meriliiton valtuuskunnan ja liittoneuvoston jäsenenä v. 1970-94, josta ajasta liittoneuvoston puheenjohtajana v. 1986-94, valtuuskunnan 1. ja 2. varapuheenjohtajana v. 1976-84 ja liittoneuvoston 1. varapuheenjohtajana v. 1985. Hän on ollut yhdistyksen luottamustehtävissä yhteensä 25 vuotta.



Harry Österberg
(s. 1922).

Martti Veikko Sakari Juutilainen,
komentajakapteeni

Martti Juutilainen valmistui meriupseeriksi v. 1932. Sen jälkeen hän oli muun muassa kahdella Suomen Joutsenen matkalla ja tykkiveneen päällikkönä. Hän erosi merivoimista v. 1944 ja siirtyi liikelalle toimien muun muassa vaatetusteollisuudessa sekä



Martti Juutilainen
(1910-1957)

ulkomaan kaupan eri tehtävissä. Hän oli ollut kaksi vuotta Kaukokiito Oy:n toimitusjohtaja menehtyessään Kuurilan junaonnettomuudessa v. 1957.

Juutilainen oli innostava puhuja ja pidetty nuorten kouluttaja. Hänen kirjallinen ilmaisykykynsä oli kiitettävää. Tunnetuin hänen julkaisuistaan on koululaiva Suomen Joutsenen matkoista kertova teos "Sellainen oli retkemme".

Laivastoliiton toiminnanjohtajana Juutilainen oli v. 1940-49 ja tehtävään liittyen Laivastolehden päätoimittajana v. 1941-49 (Kadettiupseerit 1920-85).

Kaksi Meriliiton kunniajäsentä samassa kuvassa v. 1997. Vasemmalla kommodori Eero Pakkala (kunniajäsen v. 1987) ja oikealla komentajakapteeni Leo Sarvimäki (kunniajäsen v. 1997).
Kuva Matti Pietikäinen.



MERELLINEN JULKAISUTOIMINTA PAIKKASI TIETOAUKKOJA

Kommodori Eero Pakkalan haastattelu

Meriliiton kunniajäsenen, kommodori Eero Pakkala oli Suomi merellä -lehden päätoimittajana 1960-63 - kuten hän ilmaisee - "Kullervo Killisen määräyksestä". Suomi merellä -lehteä julkaisi Meriupseeriyhdistys. Päätoimittajan tehtävänä oli kerätä kuhunkin numeroon kirjoittajat ja hakea numerolle taloudellinen tausta.

Kommodori ja valtiotieteen tohtori Killinen hän ehti toimia sekä Suomi merellä -säätien että Meriliiton puheenjohtajana. Pakkalan edeltäjänä Suomi merellä -lehdessä oli toiminut kommodori *Jaakko Auterinen*.

Pakkala ryhtyi pohtimaan lehtien sisältöä ja tehtävää. Asiassa hän sai keskustelukumppanikseen Merenkulkuhallituksen merikartta-osaston päällikön *Erkki Mattilan*. Pakkalan mieleen juolahti, että tässä on nyt mies, joka voi kertoa, mikä MKH on. Siitä ajatus siirtyi itsestään kokoamaan muutkin alat, kuten satamat, varustajat, laivanrakennus, purjehdus, kalastus jne. samoin esiteltäväksi. Lehden numeroiden sijasta alkoi kirja näyttää oikealta muodolta.

Eero Pakkala toimi siihen aikaan pääesikunnan operatiivisen osaston meripuolustus-toimiston päällikkönä. Vuonna 1960 oli tehty organisaatiomuutos, jolloin Pakkala oli siirretty Merisotakoulusta mainitulle vakanssille.

Pääesikunnassa ei meripuolella sattuneesta syystä silloin ollut paljonkaan töitä, joten kirjahanke pystyi hyvin viemään eteenpäin. - Tapasin 1960-luvulla merenkulkuhallituksen pääjohtajan ja pian kättelyn jälkeen kysyinkin häneltä, kirjoittaisiko hän hankkeilla olevaan kirjaan. Hän väisteli, kuten kohden henkilöt usein tekivät. Sain kuitenkin vihjeen

kääntyä Rauma-Repolan vuorineuvos *Paavo Honkajuuren* puoleen, muistelee Pakkala.

Honkajuuri määräsi edelleen puunjalostusteollisuuden toimitusjohtajan *Pentti Poukan* kirjoittamaan kirjaan johdanto-osuuden. Pakkala vieraili myös Varustamoyhdistyksessä toimitusjohtaja *Hilding Hallbergin* luona. Tämä osoitti varustamoista kirjoittamaan ensin Pentti Poukan ja sen jälkeen lopullisen tekstin kirjoittajan tri *Christoffer H. Ericssonin*. Samoin Pakkala kävi vuorineuvos *William Lehtisen* pakeilla Enso-Gutzeitissa. Wm. Lehtinen oli silloisen elinkeinoelämän tärkeitä vaikuttajia ja Finnlinessin sekä aiemmin Merivienti-varustamon perustaja. Hän myös uskoi, että tällainen kirja oli tehtävä. Kirjan tekoajatuksen lisäksi muotoutui Pakkalan ajatuksissa kirjan luonne ja kokoonpano.

Meriliiton kytkeytyminen kirjahankeeseen ei ole liitolle niinkään mairitteleva episodi. Pakkala kutsui Meriliiton - silloisen Laivastoliiton - johtohenkilöitä kirjan toimituskuntaan. - Nämähän eivät mitään kirjoittaneet, vaan pitivät vain pari kokousta, ja kirjahanke ei edennyt lainkaan! Puheenjohtaja *Erik Stjernvall* ajoi kuitenkin hankkeen läpi. Riskinottohalua ei ollut eikä oikein ymmärrystäkään, mitä oikein oli tekeillä, luonnehtii tuolloista tilannetta Eero Pakkala. Taloudellista pohjaa hankkeelle kerättiin samalla, jotta kirja pystyttäisiin kustantamaan. Merenkulku yleensä Suomessa oli kyllä siihen aikaan melkoisen alamaissa.

Satamista tähän kirjaan kirjoitti *Tauno Teräs*, joka toimi Satamaliiton toimitusjohtajana. Metalliteollisuusyhdistyksen, jonka piiriin kuului laivanrakennus, toimitusjohtaja oli

sitä mieltä, että tällaista kirjaa ei tarvita ja sitä paitsi hän joutuisi osuuden itse kirjoittamaan! Pakkala oli eri mieltä ja hänen kadettikurssitoverinsa *P-G. Francke*, Wärtsilän toimitusjohtaja, pystyikin auttamaan. Turusta muun muassa löytyi *Yrjänä Vuori* kirjoittamaan laivanrakennuksesta. Kalastuksesta kirjoitti *Erkki Halme*, merivartiosta aiemmin mainittu Jaakko Auterinen - jonka Pakkala värväsi tehtävään itse. Sittenkin kommodoriksi päätyneet Auterinen kirjoitti myös purjehduksesta ja yhdessä *Unto Lindqvistin* kanssa samoin meripelastuksesta. Auterisesta oltaisiin Rajavartiolaikoksessa tehty amiraali, mutta vaatimattomana hän kieltäytyi ja mainittu arvo tuli vasta hänen manttelinperijöilleen, muistuttaa Pakkala.

- Merenkulun Säätiöltä anoin apurahaa. *Svante Sundman* - "Sumppa" - oli tällöin KTM:ssä osastopäällikkönä ja hän heti ymmärsi, että tällainen kirja merestä tulee kirjoittaa, muistelee Eero Pakkala edelleen. Vuosien 1960 ja 1961 apurahoilla saatiin sitten maksettua vaatimattomia kirjoituspalkkioita eräille kirjoittajille, kuten Navigaatioliiton *Martti Särkelälle* ja Moottoriveneliiton *L. Henrik Aholle*. Siis niille, joilla ei ollut työnantajan tai edustamansa yhtiön intressiä avustamiseen kirjan synnyttämisessä. Meripartiosta kirjoitti *Reijo Airos*.

On hyvä muistaa, että siihen aikaan ei ollut olemassa monia sellaisia yhteisöjä, kuten Merihistoriallista Yhdistystä tai Merimuseota, jotka tällaista hanketta olisivat

MERI JAME

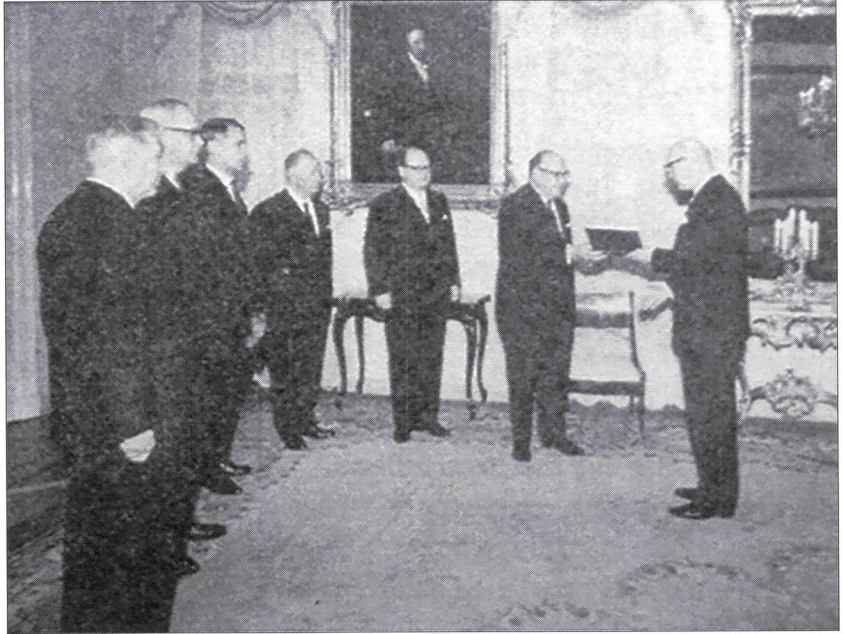
TOIMITTANUT EERO PAKKALA

Neljäntoista
eri alojen
asiantuntijan
laatima koko
merenkäyttöämme
kartoittava rikas
yleistietoteos

»Meri ja me» on kotimaisesta kirjallisuudesta tähän saakka puuttunut yhtenäinen yleisesitys mereen liittyvistä toiminnoista — runsaasti kuvitettu, pätevä ja luotettava. Se on tarkoitettu ensi sijassa merellisiä asioita harrastaville, mutta tarjoaa myös suurelle yleisölle mahdollisuuden perehtyä merenkäyttöömme kokonaisuudessaan.

Kirjassa tutustumme merenkulun tärkeyteen yleensä, laivanvarustukseen elinkeinona, satamiin ja telakoihin, suuriin kauppa- ja kalastusaluksiin mutta myös pieniin purje- ja moottoriveneisiin, turvallisen merenkulun edellyttämiin monipuolisiin toimenpiteisiin, merirajojen vartiointiin ja puolustukseen, meripelastustoimintaan sekä lukemat-

Vuorineuvos William Lehtinen ojentamassa "Meri ja me"-teoksen ensimmäistä kappaletta tasavallan presidentti Urho Kekkoselle. Kuvassa vasemmalta merenkulkuneuvos Allan Viranko, toimitusjohtaja Osmo Toikka, teoksen päätoimittaja komentaja Eero Pakkala, kenraalimajuri Niilo Sario ja Laivastoliiton hallituksen puheenjohtaja komentajakapteeni Erik Stjernvall.



muuten tukeneet tai toteuttaneet. Toimittamista riitti ja siinä avusti Pakkalan puoliso, jolla oli työnsä puolesta kokemusta kustannustoimittamisesta. Kustantajana *Kaija Pakkalan* työnantajalla Sairaanhoidajien koulutussäätiöllä oli WSOY, joten rohkeasti painui Eero Pakkalakin *Y.A.Jäntin* työhuoneeseen tapaamaan tätä legendaarista persoonallisuutta. Jäntti oli heti mukana ja nimeä ruvettiin samantien keksimään. Nimi "Meri ja me" onkin Jäntin keksimä. Samalla saatiin isosta kustannustalosta apua myös kuvitukseen. Kirjahan siitä sittenkin tuli. Kappale opuksesta päätettiin viedä tasavallan presidentille, jona tuolloin oli *Urho Kekkonen*. Mainitun kappaleen piti olla sopimuksen mukaan nahkakansissa. Kun kirja valmistui, ei siitä ollutkaan nahkakantista kappaletta ja kaiken lisäksi painoksen paperi oli heikompaa kuin mistä oli alkuun ollut puhe. Suomessa oli silloin - yllättävää kyllä - paperipulaa ja WSOY säästi laadukkaamman painopaperin varmoihin ja näyttäviin menestysteoksiin. Presidentti Kekkoselle vietiin kuitenkin lopuksi nahkakantinen nimikoitu kappale.

Mukana käynnillä presidentin linnassa olivat *William Lehtinen*, kenraalimajuri *Niilo Sario*, Pohjoismaiden Yhdyspankin toimitusjohtaja *Osmo Toikka*, Laivastoliiton puheenjohtaja *Erik Stjernvall*, merenkulkuneuvos *Allan Viranko*, Navigatorin päätoimittaja *Aarne Arjama* ja kirjan toimittanut Eero Pakkala itse. - Kekkonen oli ensin arvellut, että ei hän ehdi tällaista kirjaa lukea, mutta Viranko oli erittäin tarmokkaasti tuonut esiin, "että tässä on nyt ensi kertaa näistä tärkeistä asioista kirjoittaneet ne henkilöt, jotka näistä asioista yleensä tietävät, joten tämä kannattaa lukea!" Poistuessamme presidentin linnasta suunnitimme lounaalle hotelli Palacen ravintolaan. Kun tuli kysymys siitä, mitä otettaisiin, sanoi vuorineuvos Lehtinen, että otetaan lihapullat. Ja niin myös otettiin. Tällainen hieman huvittava päätösepisodi jäi ensimmäisen kirjan historiasta pysyvästi Eero Pakkalan mieleen. Tohtori *Jorma Pohjanpalo* - aiempi Navigatorin päätoimittaja ja lehden nimen keksijä - ihastui Meriliiton kokouksessa kirjan jäsentelyyn ja kysyi Pakkalalta, voiko hän käyttää sitä. Pakkala antoi luvan ja Pohjanpalo kirjoitti

tikin seuranneina vuosina Otavan kustantamat teokset “Suomi ja merenkulku” sekä “Meri ja ihminen”.

Meri ja me -kirjasta ei tullut mitään suurta taloudellista menestystä, pahoittelee Pakkala. Vuorineuvos *Paavo Honkajuuri*, joka oli antanut kirjan teolle ratkaisevan signaalin, sai ostaa loput painoksesta Rauma-Repolalle. Laivastoliitto-Meriliitto oli silloin vielä kursissaan; kun 50-vuotisjuhlaa vietettiin Ruotsalaisella kauppaorkeakoululla, oli kunniavieraina tasavallan presidentti Kekkonen ja juhlapuheen piti vuorineuvos *Paavo Honkajuuri*. Kun Honkajuuren avustaja kyseli, mitä juhlapuheessa voitaisiin käsitellä, antoi Pakkala vinkiksi katsoa Meri ja me-kirjasta. Sieltä löytyikin juonteeksi käydä läpi historiallista kehitystä, kuinka paljon kaikki merelliset toiminnot olivat liitön historian aikana kasvaneet ja kehittyneet.

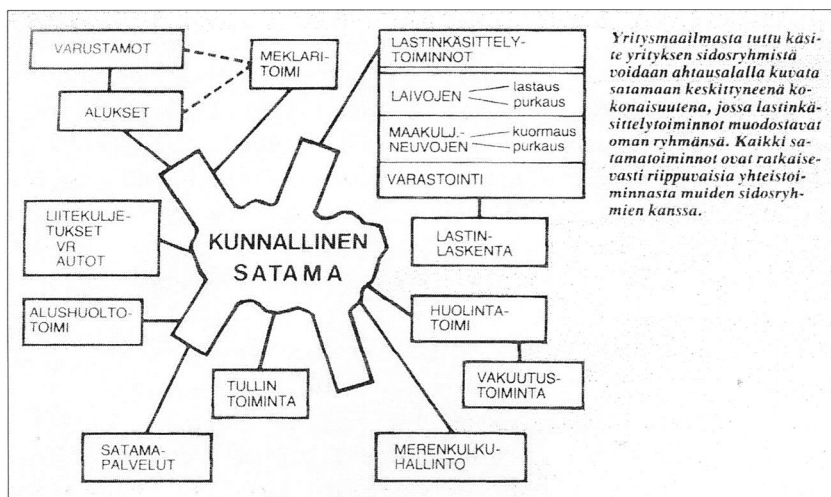
- Toinen kirja olikin paljon helpompi juttu, vakuuttaa Pakkala. Hän oli silloin, v. 1980, vielä Navigatorin päätoimittaja. Lähestyttiin Meriliiton - nimi oli silloin jo muutettu - 60-vuotispäiviä ja asiaa piti jotenkin juhlistaa. Heti alkuun oli tiedossa, että asiat olivat kehittyneet niin paljon, että tulossa olisi aivan erilainen merikirja. Pakkala ryhtyi hakemaan kirjoittajiksi sopivia henkilöitä. Meriliitto ei

taaskaan paljoa asiaan omistautunut, mutta ei sentään enää vastustanut, kuten edellisen kirjan kohdalla.

Uuden kirjan sisällysluettelo on miltei sama, mutta asiat olivat muuttuneet 20 vuodessa täysin, luonnehti Pakkala tilannetta. Toimittelemista ei ollut niin paljon kuin edellisen kirjan kanssa. Kirjoittajina oli vielä parempia asiantuntijoita ja sujuvampia kirjoittajia kuin edellisellä kerralla, kuten *Heikki Tuominen, Kai Säteri, Jorma Louhivuori ja Mikko Niini*. Viimeksimainitun Pakkala muistaa aikoinaan lähettäneen hänelle, uudelle Navigatorin päätoimittajalle, kirjeen, jossa totesi, että “kun on kerran antanut sydämensä laivoille, niin ei voi siitä luopua”.

Tällä kierroksella laivanrakennuksen professori *Ernst Enkvist* vastusti tieteen popularisointia tällaisessa kirjassa. Onneksi hän kuitenkin kirjoitti, sillä hän teki hyvin kirjaan sopivan tekstin, vaikka sitä pitikin hieman lyhentää.

Miten Eero Pakkala sitten tuli liittyneeksi Meriliittoon? Hän muistuttaa omasta partiolais- ja merisuojauskuntalaistaustastaan. Isä tilasi merisuojauskuntalaispojilleen Laivastolehden ja sen ideologiaa sitten imettiin. Pakkala ei tällöin osallistunut yhdistystoimintaan, mutta luki lehteä innokkaasti, kunnes huo-



“Suomi ja meri” - teoksessa kerrottiin myös satamatoiminnoista.

masi Navigatorin menneen "päin Prinkkalaa". Lehtihän tuli pääesikuntaankin ja siellä sen heikkous - taittoa myöten - suututti tulevaa päätoimittajaa.

Helsingin Lippueen komentajana Pakkala joutui v. 1959 Ruotsinsalmen vuosijuhlille, joilla myös Meriliitto vietti vuosipäiväänsä, *Erik Stjernvallin* ollessa puheenjohtajana. Pakkala otti Stjernvallin kanssa liiton ja lehden heikon tilanteen puheeksi. Hän esitti puheenjohtajalle, että lehdelle on saatava omistajayhteisö: Varustamoyhdistyksen, Telakkateollisuusyhdistyksen, Satamaliiton jne. muodostama taloudellinen selkäranka. - Se onnistui. En vain osannut asettaa taloudellista rimaa riittävän ylös, mutta saimme kuitenkin 60.000 markkaa tilanteen kohentamiseen ja sekin nyt sentään auttoi alkuun, muistelee Pakkala.

Navigatorin päätoimittaja *Markku Pervilä* on kirjannut "lennosta" tekemässään haastattelussa näitä vaiheita, mutta jutusta jäi kuitenkin puuttumaan *Erik Stjernvallin* merkittävä osuus hankkeen käynnistämisessä, muistuttaa Pakkala. Siihen aikaan Navigatorin laskujen maksukin oli puolisen vuotta myöhässä.

Liiton ainoa merkittävä jatkuvuuden tae oli vuosikokouksessa kerätyt avustukset, joihin vaikuttivat liittoneuvoston jäsenet. Vuorineuvos Lehtinen oli suunnilleen viimeinen patruuna liiton johtoelimissä, joka saattoi kokouksessa luvata jonkin summan edustamansa yhtiön puolesta. Pakkalan tullessa mukaan tämä toimintatapa, maan tapa (ja mentaliteetti) olivat juuri vaipumassa historiaan. Yhtiöiden korkeintaan johto ei voinut enää mennä lupaamaan yhtiönsä puolesta rahoitusta erilaisille hankkeille tai järjestöille. Kaikkien taloudellisten tukien ja avustusten summien tuli olla joko valmiiksi budjetoituina tai niitä myönnettiin erityisistä rahastoista tai säätiöistä etukäteen tehtyjen anomusten perusteella.

Rahoitusta oli sitten saatava lehden puitteissa tilausten ja ilmoitusmyynnin avulla. Niitä tuli hoitamaan *Heikki Jalo*. Taloudellisen tilanteen

kohentumisen ansiosta alkoi tuntua jopa sitä, että lehti oli tärkeämpi ja liitto oli sen kylkiäinen. Vuonna 1967 Pakkala pestasi *Leo Sarvimäen* Navigatorin toimituspäälliköksi ja samalla Meriliiton toiminnanjohtajaksi. Hän oli hyvä organisaattori.

Toimipisteinä olivat aluksi Lönnrotinkadun teollisuustalo vastapäätä Polia - Yrjönkatu 4, jossa Varustamoyhdistyksellä oli tiloja - Finnlimesin tilat Korkeavuorenkadulla - Annankatu, jälleen Varustamoyhdistyksen yhteydessä - kuten sitten Satamakadullakin - sieltä lehden toimisto muutti Itäkeskuksen Maamerkkiin. Viimeisessä vaiheessa olikin jo Meriliiton ja lehden maantieteellinen yhteys katkenut. Koska Laivastolehti Oy:llä, jossa Meriliitto on yhtenä osakkaana, oli - ja on edelleen - Navigator-lehden nimi ja julkaisuoikeudet, se saattoi pitää lehden hengissä ja lopullisessa hallinnassaan silloinkin kun kustantajaporras teki konkurssin, kuten Merikustannuksen kohdalla Navigator-lehden kustantajana ehti käydäkin.

Kolmas kirjallinen tuote olivat Meribibliografiat.

Ensimmäinen meribibliografia sai alkunsa Navigatorin vuosikerran sisällysluettelon tekemisestä. Ne olivat aikoinaan arvokkaissa aikakauslehdissä tärkeä vuosittainen yhteenvedo. Maisteri *Yrjö Aav*, joka mainitun yhteenvedon teki, saatiin ylipuhuttua laajentamaan tätä työtään Valtionarkistossa - nykytermiä käyttääksemme - informaattikkona toimijaan. Hän tekikin vuoden 1963 kevääseen ulottuvan I osan v. 1963 ja II osan vuosilta 1963-1968 vuonna 1970. Kolmannen osan 1969-1974 laati maisteri *Kristina Nyman* v. 1976 ja IV osan 1975-1979 vuonna 1981.

Eero Pakkalan haastattelu: Hannu Hillo tammikuussa 2001.

Haastattelija toimi 1977-1984 Navigator-lehden toimittajana ja toimitussihteerinä sekä oto. Meriliiton järjestösihteerinä.

LAIVASTOPÄIVÄT JA MERIPOIKALEIRI NUOREN POJAN KOKEMANA

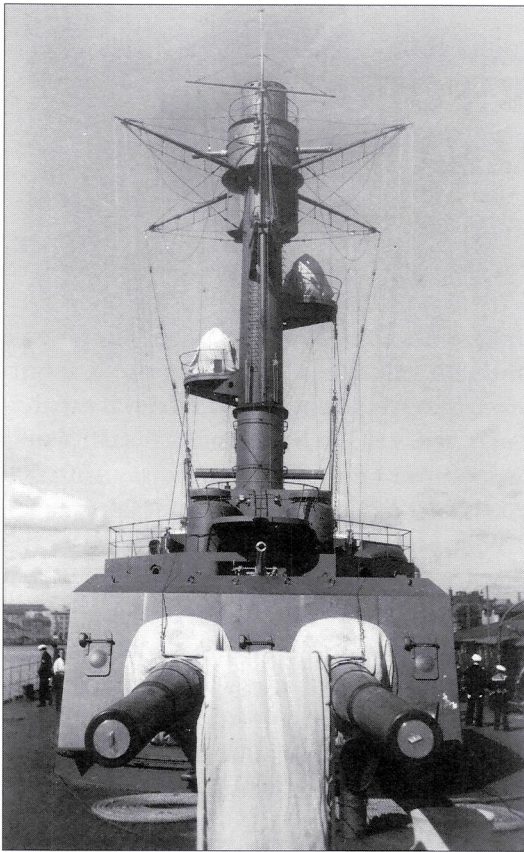
Pankinjohtaja Ilkka Toikan kirjoitus

Laivastoliitto oli, kuten tiedämme, perustettu lähinnä tukemaan ja jopa toteuttamaan toimintakykyisen sotalaivaston hankintaa maallamme. Tämä oli senaikaiset olosuhteet huomioonottaen suurusuuntaista vapaaehtoisuuden pohjautuvaa kansalaistoimintaa, jolla oli huomattava merkitys n.s. laivastolain hyväksymiselle eduskunnassa vuonna 1927 ja jonka lain voimalla uuden laivaston rakennustyöt käynnistyivät. Liiton miltei koko maan kattava organisaatio oli saavuttanut kunniakkaasti päätavoitteen ja uusia toimintamuotoja saatettiin ja oli syytä etsiä. Uhkaava sota ja sen toteutuminen luonnollisesti hidastutti uusien toimintamuotojen kehittelyä. Eräs tällainen, joka kuitenkin sai alkunsa noina vaikeina vuosina, oli nuorisotoiminta, tai jos niin halutaan, meripoika- ja sittemmin nuorisopurjehdustoiminta.

Liiton johdossa oli alusta pitäen useita tarmokkaita ja ansioituneita meriupseereja sekä siviilialojen edustajia. Nuorisotoiminnan alkuunpanija käytännössä oli Liiton silloinen toiminnanjohtaja kapteeniluutnantti (myöhemmin komentajakapteeni) *Martti Juutilainen*. Hän oli osallistunut kahdelle valtameripurjehdukselle Suomen Joutsenella ja hyvänä kynämiehenä hän muun muassa kirjoitti kirjan ”Sellainen oli retkemme” eli kirjan kaikista Joutsenen valtamerimatkoista. Hän oli luonteeltaan mitä sopivin nuorisohjaajaksi, sillä hän osasi omalla innostuksellaan aivan erinomaisesti lähestyä nuoria poikia ja saada nämä välittömästi innostumaan esittä-

miänsä asioihin. Sota-aikana, jolloin oli pulamelkein kaikesta ja jolloin nuorisolle tarjottavat harrastusmahdollisuudet olivat rajoitettuja, virikkeiden herättäminen saattoi olla helpompaa kuin nykyisenä runsauden aikana. Joka tapauksessa Martti Juutilainen osasi silloin purjelaivamiehenä vetää oikeasta narusta.

Sodan aikana Laivastoliitto eli käytännössä Martti Juutilainen järjesti lukiolaispojille tutustumiskäyntejä Suomenlinnaan, Katajankokan laivastoasemalle sekä myös sota-aluksille. Näistä minulla on omakohtainen kokemus muistaakseni syksyltä 1943. Vanhempi veljeni Heikki oli oikeaa ikäluokkaa, sensijaan minä olin siihen aikaan vielä kansakoulussa, mutta kun isäni sattui tuolloin olemaan Laivastoliiton puheenjohtaja, pääsin minäkin mukaan veljeni siivellä. Sen tutustumiskäynnin kohokohta oli päästä sukellusveneellä todelliselle sukellukselle. Meitä oli ehkä parikymmentä poikaa, joista vain yksi pääsi mukaan. Arpa ei sattunut minun kohdalleni, mutta pettymys unohtui nopeasti, kun koko joukko siirtyi psl Väinämöiselle, joka oli tavanomaisessa ankkuripaikassaan Korkeasaaren edustalla. Olin jo kerran aikaisemmin ollut vanhempieni ja veljeni kanssa kyseisellä aluksella, mikä tapahtui laivaston vuosipäivänä 1938 Naantalissa. Sinne oli silloin koottu käytännöllisesti katsoen Suomen koko rannikkolaivasto. Tunsinkin itseni ikäänkuin vanhaksi konkariksi astuessani nuorimpana muiden poikien joukossa jo toista kertaa Väi-



Kiipeäminen panssarilaivan tulenjohtotorniin oli nuorelle pojalle mieleen jäänyt kokemus. Oheinen psl "Väinämöisen" tulenjohtomastoa ja perätykkeitä esittävä kuva on postikortti, joita myytiin Suomen Laivastoyhdistyksen Naisosaston toiminnan hyväksi.

nämöisen kannelle. Päivä oli siis kuitenkin suurta juhlaa, sillä vaikka alus oli sodanaikaisessa varustuksessa niin saimme kiertokäynnin aikana tutustua lähes koko alukseen, eli nuoria poikia toinen toistaan kiinnostavampiin paikkoihin. Huippuna oli sananmukaisesti tietysti se, että sain kiivetä märssyssä olevaan tulenjohtotorniin ja tutkia siellä olevaa suurta etäisyysmittaria. Sellaisia päiviä ei nuori koululainen hevilla unohda.

Martti Juutilaisella oli kotonaan muutamia hienoja laivapienoismalleja, muun muassa juuri psl Väinämöisestä, joita minäkin sain käydä ihailemassa. Niinpä hän kerran kohta sodan jälkeen vei ryhmän koulupoikia eli merikerholaisia Korkeavuorenkadulle Uras-nimiseen harrastelukauppaan, jossa oli amatöörien tekemiä pienoismalleja, tällaiseen harrastukseen tarkoitettuja tarvikkeita sekä runsaasti erilaisia piirustuksia. Tuohon aikaan ei ollut muovimateriaalisia rakennussarjoja, vaan pienoismallien rakentaminen aloitettiin joko halosta tai sopivasti kuivatusta leppälaudasta tietyssä mittakaavassa olevien piirustusten mukaan. Se vaati aikamoista käsityötaitoa ja sorminäppäryyttä. Minustakin tuli Uraksen aktiivinen asiakas useaksi vuodeksi.

Sodanjälkeisinä vuosina olosuhteiden muuttuessa Liiton toiminnasta tuli aikaisempaa siviilipainoitteisempaa ja kauppamerenkulkuun suuntautuvaa. Myös nuorisotoimintaa kehitettiin määrätietoisesti samaan suuntaan. Upseeritaustastaan huolimatta, tai ehkä sittenkin juuri siksi, *Martti Juutilainen* oli mies paikallaan johtamaan Laivastoliiton ensimmäistä meripoikaleiriä kesällä 1947. Leiri pidettiin Pirskerin saarella Luvialla aivan ihanteellisessa saaristoympäristössä. Osallistujia oli vähän yli 20 12-16 -vuotiaita poikaa eri puolilta Suomea. Asuimme yhteismajoituksessa tarkoitukseensa erittäin hyvin sopivassa hirsirakennuksessa. Ajan tyyliin majoitus ja muonitus oli varsin vaatimatonta mutta silti hyvin vaatimukset täyttävää. Kuriakin noudatettiin juuri sopivasti, sillä tietynasteinen kuri oli aivan luonnollista ja kaikkien hyväksymää. Leirin puitteista ei varmaan kellään ollut silloin eikä myöhemminkään mitään valittamista.

Mutta mitä siellä Pirskerissä niiden noin kahden viikon aikana tehtiin? Ensinnäkään se ei ollut mikään nykymittapuun mukainen

tehokurssi eikä liioin mikään valmennuskurssi, vaikka ohjelmaa oli aivan riittävästi käsittäen jopa aamuvoimistelun ja -uinnin. Meitä ei edes yritetty kouluttaa mihinkään tehtävään tai ammattiin, vaan meille annettiin merellistä ympäristökasvatusta ja meissä herätettiin kiinnostusta kaikenlaiseen merelliseen toimintaan ja elämään. Olimme useamman kerran merellä isolla moottoripurjehtijalla tai vankkarakenteisella kalastajaveneellä, poikkesimme lähivesillä sijaitsevalle Säpin majakalle, tutustuimme erääseen ankkurissa olevaan kuunariin kiipeämällä sen takilaan ja tietenkin meillä oli meriaiheisia kuten soutu-, uinti- ja liinanheittokilpailuja. Niitä käytiin kahdessa ikään perustuvassa sarjassa, ja koska ikäraja kohdallani oli erittäin sopiva, pärjäsin näissä kilpailuissa varsin hyvin (Ilkka Toikka oli paras muun muassa alle 14 -vuotiaitten soudussa, heittoliinan heitossa ja 50 metrin vapaauintissa; lähde Laivastolehti 9/47). Meillä oli myös merenkulkuaiheisia oppitunteja, mutta niiden sisällöstä minulla ei juurikaan ole muistikuvaa. Sensijaan iltanuotio- tai iltapuhetilaisuudet jäivät sitäkin enemmän kaikkien mieliin. Juutilainen oli paitsi hyvä kirjoittaja myös mukaansatempaava kertoja. Jo kesäillan hämärä loi tunnelmaa, mutta hänen monet elävät ja jännittävät tarinansa Suomen Joutsenen purjehduksilta olivat pojille lumoavaa kuunneltavaa. Noina iltoina minäkin opin tuntemaan keskellä Etelä-Atlantia sijaitsevan Tristan da Cunhan saaren, jonne Joutsen eräällä matkallaan poikkesi. Kuten sanottua Juutilainen oli, vaikka se ei hänen ammattinsa ollutkaan, erinomaisen innostava nuoriso-ohjaaja ja juuri Pirskerissä oikeassa elementissään. Asiaan kuului myös, että isäni Liiton puheenjohtajan ominaisuudessa pistäytyi tervehtimässä leiriläisiä, mikä minua tietysti vähän ujostutti ja häkellytti muitten poikien silmissä. Luonnollisesti taupaus jäi mieleeni.

Nyt yli 50 vuotta myöhemmin voidaan kysyä, vastasiko Pirskerin meripoikaleiri tarkoitustaan muutenkin kuin vain sillä, että se silloin tuntui kivalta. Pitkään varustamoalalla työskennelleenä en tiedä ainakaan niissä ympyröissä tavanneeni ketään entisistä leirikaveristani. Enhän edes heitä kaikkia enää muistakaan. Parhaiten mieleeni ovat jääneet Lindebergin veljekset Pihlavasta (vanhempi heistä, yli 14-vuotias oli *Carl-Johan Lindeberg*, nuorempi, alle 14-vuotias *Harry Lindeberg*; lähde Laivastolehti 9/47) ja *Pentti Murole* Helsingistä, jotka hekin ovat suorittaneet päivätyönsä muilla aloilla. Tavoitteiden saavuttamista mitattaessa on kuitenkin muistettava, että leirin tarkoituksena ei ollut ammattiin valmennus vaan yleensä kiinnostuksen herättäminen nuorissa merellistä toimeliaisuutta ja kulttuuria kohtaan. Onnistumista on tältä pohjalta vaikeaa mitata, mutta joka tapauksessa se oli hyvää ja terveellistä nuorisokasvatusta ja kansalaistoimintaa, ja ainakin omalta osaltani leiri saavutti hyvin tavoitteensa. Tärkeää on ja oli, että suuren yleisön varsin etäinen suhtautuminen vaikka vain kauppamerenkulkua kohtaan saataisiin aktivoitua ja merenkäytön asema kohotetuksi asiaankuuluvalla tasolla. Siinä ei olla vielä kukaan riittävästi onnistuttu, mutta ehkä tilanne olisi vieläkin huonompi ilman meripoikaleirejä ja niitä seurannutta nuorisopurjehdustoimintaa.

En malta vielä olla mainitsematta, että *Martti Juutilainen* kuoli 15. päivänä maaliskuuta 1957 Kuurilan junaonnettomuudessa. Isäni oli samassa junassa virka-asioissaan matkalla Poriin, mutta loukkaantui vain lievästi. Itse olin vastaantulevan junan ensimmäisessä vaunussa saamatta naarmuakaan.

Helsingissä 8.2.1999

Ilkka Toikka

HENKILÖHAKEMISTO

	Sivu	Haavisto Pekka	75	Jalo Heikki	164
		Hallakorpi I. A.	97	Juuramo U	30
Aaltonen Wäinö	40	Hallberg Hilding		Juutilainen Martti	
Aav Yrjö	64, 164		61, 87, 160		29, 31, 50, 61, 63, 85, 91, 98,
Aho Esko	75	Halme Erkki	161		165, 166, 168
Aho Henrik	161	Hannuksela K	50	Jäntti Y. A.	162
Ainamo E	29, 50	Havulinna Aulis	68, 67, 69	Järvinen Eino I.	67
Airola Olli	69	Helpiö Pentti	47	Jääskeläinen Pentti	50
Airos Reijo	161	Heikkinen Helge	70	Kaila E. E.	59
Arjama Aarne		Heinonen Olli-Pekka	75	Kairaneva Tuure	50
	31, 61, 64, 70, 162	Helenius Lauri	20, 81	Kallonen Kimmo	61
Astala Ilkka	54	Herold Olle	69, 70	Kaltio	39
Aura Matti	75	Hillo Hannu	7, 66, 164	Kangasvuo Petri	54
Aura Teuvo	76	Hollming Svante	13, 14, 85	Kantola Jukka	7, 96
Auterinen Jaakko	160	Holma Heikki	55	Karu Erkki	24
Auvinen Eero	52, 54	Holma K.V.	13	Kekkonen Urho	162
Bartenbach Karl	83	Homeri K F	50	Kijanen Kalervo	63
Becker B	42	Honka Aarne	81	Killinen Kullervo	
Björklund Johannes	26, 85	Honkajuuri Paavo	160, 163		74, 98, 160, 163
Bruun Erik	71	Hoppu Kaarlo Wäinö		Koivisto Oiva	26, 30, 67, 70
Dahlbo Kari	50		13, 83, 96	Kokko Väinö	81
Derjabin Juri	75	Hornborg Eirik	13	Komsi K. A.	29
Dillström Rudolf		Hukkinen Väinö	61, 81	Kopio Väinö	80
	13, 17, 58, 80, 85, 96	Huovinen Paavo	41	Korpela Juhani	75
Eklund Gunnar	79	Huttunen Eino		Korpinen Erkki	54
Eklund-Äyhö E	31		14, 61, 82, 83, 87	Koskinoro Kauko	52
Elfvig Hemming A	81	Häggström Georg	76	Kotilainen Mauno J.	30, 81
Enkvist Ernst	163	af Hällström Olof	69	Krogerus Jan	54
Ericsson Christoffer H.		Ilaskivi Raimo	71	Krogius Birger	67, 100
	67, 160	Illi Esko	54	Kustaa III	32
Erkko Aatos	102	Ilvessalo Kirsti	101	Kyynäräinen Antti	61
Foerster E	82	Inkiläinen Uuno	47, 67	Laakkonen Olavi	54
Forsskåhl Per	87, 88, 96	Irvingin E. G.	69	Laakso Pekka	54
Francke P-G	161	Jaatinen Olga	42	Laapio Juhani	75
de Godzinsky George	31	Jaatinen Otto Engelbert		Lagerroos Antti	75
Gottberg Björn	54		7, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 33, 80,	Landtman Christian	69, 70
Haapkylä Jorma	73		90, 91, 96, 97	Lehti Aarni	54

Lehtinen William		Nevalainen Ilpo	47	Riihimäki	39
	63, 160, 162	Niini Mikko	74, 163	Riimala Erkki	66, 79
Lehtola Kari	89	Nikander	39	Riisla Yrjö O.	81, 82, 83
Leskelä P	29	Niskanen Olavi	54	Roeb Inga	85
Lindblom Jarl	56	Norros Lauri	60, 61	Roos Raimo	75
Lindeberg Carl-Johan	168	Nykänen Matti	54	Roos Yrjö	80
Lindeberg Harry	168	Nyman Kristina	66, 164	Ropponen Veli-Matti	75
Lindgren R	25	Ohlsbom Vilho	41	Rosenlöw Kai	41
Lindqvist Unto	161	Ollikainen Martti	60	Ruusuvuori Kai	69, 76
Linturi Arvo	97	Paaermaa Risto	73	Ruutu Mikko	54
Linnainmaa Tuula	71, 72	Paalanen H	70	Röppänen Leevi	41, 47
Liuksiala Tauno		Pajala Jukka K.		Saari Aapo	74
	29, 39, 81, 92		7, 71, 79, 82, 89	Saarikangas Martin	75, 79
Liuksiala A.	33	Pakkala Eero		Saario Hannu	54
Louhivuori Jorma	163		7, 61, 63, 64, 66, 82, 162	Salonen Olavi	70
Luttinen Matti	73	Pakkala K. E.	29	Salovaara Mauri	54
Luukkonen Pentti	55	Pakkala Kaija	162	Sankkila Tapani	54
Långhjelm Bertel	70	Palo Pentti	47	Santala Jouko	7
Lähde	39	Parkkinen Olavi	69	Sario Niilo	63, 64, 69, 162
Läntinen Juhani	54	Pervilä Markku	61, 164	Sarvimäki Leo	
Malmstén Georg	31, 85	Pietikäinen Matti	7, 79, 206		53, 54, 66, 76, 164
Manner Albin	92, 98	Pihkala Olli	60	Saukkonen Aimo	30, 63, 69
Mannio Mikko	70	Pirhonen Jouko	61	von Schoultz Gustav	
Martikainen Arvo	85	Pirilä Paavo	67		14, 15, 18, 20, 77, 81, 84
Martikainen Jorma	54	Pohjanpalo Jorma		Selling Sven	79
Martin Hans	75		61, 70, 162	Simelius O	39
Matomäki Tauno	75	Pohjanpalo Tuomo	77	Simonen Aarre	67
Mattila Erkki	160, 163	Poukka Pentti	160	Somersaari A	42
Mattila Tapani	69, 70, 74	Pukkila Eino	61	Steen Thora	50, 99, 100
Meinander Martin	75	Pulliainen Erkki	75	Stewen Pirkko	61
Michalski Zdzislaw	54	Punkki Eino	52	Stjernvall Erik	
Mikkola Maria	42	Rahola Eero	27, 61, 67, 80		53, 61, 69, 70, 160, 162, 164
Montonen H	69	Rahola Jaakko	61	Suksdorff	39
Murole Pentti	168	Ramsay Henrik	14, 15	Sundman Svante	67, 161
Myntti Artturi	38	Raninen A.R.	29	Svinhufvud Ellen	42
Mäkelä Matti E.	30, 61, 81	Rauta-aho Pentti	41	Svinhufvud P-E	43, 97
Neittamo Kauko	54	Rautanen	39	Särkelä Martti	161
Nenonen Olavi	41	Relander Lauri Kr.	77	Säteri Kai	66, 163

Söderström Ragnar	54	29, 31, 63, 84, 85, 162	Vitikainen Viljo	41	
Taina Jorma	73, 75	Tulenheimo Antti	18	Vitikka Olavi	7, 50, 66
Talvio Maila (oik Maria)	42	Tuominen Heikki	163	Vuori Yrjänä	161
Talvio Paavo	70	Törrönen R	29	Väyrynen Raimo	75
Talvitie Mikko	75	Valkamo Pentti	54	Väänänen	39
Tamminen Kalervo		Valve Väinö	14	Wells	68
	26, 61, 81	Varsta Petri	73	Wihuri Antti	20, 22, 68, 81
Teräs Tauno	160	Veijalainen Hannu	78	Wiio Osmo Aaro	66
von Tirpitz	13	Veltheim Antonio	27	Wikberg Stig	31
Tuominen Ilkka	76	Vesterinen Kyösti		Winterbäck G	27
Tuomisalo Pekka	54, 82		73, 74, 75, 79	Wirkkala Ilmari	
von Törne P. O.	29	Villgren Tyyne	42	15, 26, 77, 80, 90, 97, 98, 101	
Tötterman Bj.	33	Viranko Allan		Wrede Gustaf	13, 14
Toikka Ilkka	45, 49, 74		61, 63, 81, 83, 92, 162	Ylönen Raimo	41
Toikka Osmo		Visa Sakari	75	Österberg Harry	74, 87

SAMMANDRAG

Flottföreningen - Förbundet för Finlands Flotta - Sjöfartsförbundet 1926-2001

Under 1920-talet levde flottföreningsiden starkt i bl.a. Tyskland och Sverige. Den energiske direktören för Helsingfors hamnverk, *Otto Engb. Jaatinen* bekantade sig med förebilderna under arbetsresor och hämtade det till Finland. Han förberedde grundandet av föreningen inom Suomalainen Pursiseura. Startskottet för flottföreningens grundande var torpedbåten ”S-2”s undergång under en höststorm år 1925. Händelsen skakade vårt land och dess sjöfartskretsar kraftigt.

Vid tidpunkten för grundandet av föreningen höll riksdagen på att behandla en Flottlag, med vars hjälp man strävade till att sätta sjöstridskrafterna i ett skick som motsvarade de uppgifter som ankommer på dem. Föreningens aktiva verksamhet inverkade för sin del till att riksdagen till slut godkände Flottlagen. I sjöfartskretsar tyckte man dock inte att innehållet i lagen var av tillräcklig betydelse. Flottföreningen/Förbundet för Finlands Flotta tog därför ställning för tillskottsleveranser bl.a. genom offentliga uttalanden. Genom föreläsningar, förevisningar av flottan, besök i hamnar och med hjälp av pressen strävade föreningen till att berätta för den stora allmänheten om vårt lands handelsflotta, örlogs- och skyddskårsflotta, samt om hamnar och varv samt om behoven bland dessa. På detta sätt strävade man till att få beslutsfattarna mera välvilligt inställda till vårt lands sjöfart, och till denna närstående verksamheter.

Föredrager hölls i regel av förbundets verkställande direktör (verksamhetsledare). Efter en filmförevisning om flottan berättade verksamhetsledaren och någon representant för föreningen om vikten av att stärka flottans och handelsflottans tillstånd.

Den grundade flottföreningen började genast

verka inom hela landet. Moderföreningens, sedan 1931 Förbundet för Finlands Flotta, medlemmar var de regionala föreningarna. Aktivast bland de regionala föreningarna var Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys.

Till slut uppgick antalet flottföreningar totalt till 20 stycken. Dessutom hörde Kvinnoförbundet och vissa andra föreningar och klubbar till förbundet.

Tecken på flottföreningarnas arbete är bl.a. minnesmärket i Björneborg över ”S-2”s undergång och minnesmärket över det andra slaget vid Svensksund, i Kotka. Vid sjösättningen av de nybyggen som byggts till följd av Flottlagen, framhövde Kvinnoförbundets representanter med sina stiliga uniformer Förbundet för Finlands Flottas del i tillkomsten av Flottlagen.

Under åren efter kriget dog verksamheten i förbundets regionalorganisationer sakta ut.

Efter kriget strävade man till att få med speciellt ungdomar i verksamheten. Verksamhetsformen var ”Flottans dagar”, vars program normalt bestod i att bekanta sig med flottans fartyg, samt sjöpojkslägren, vilka utmynnade i ungdomsseglatser. Som en speciell hobby för pojkarna startades byggandet av fartygsmodeller. Ungdomsverksamheten växte sig småningom så stor och så resurskrävande, att Förbundet för Finlands Flotta inte längre hade möjlighet att bedriva den. Däremot blev samlandet av fartygsmodeller till utställningar en verksamhetsform, som än idag är av intresse även för större pojkar.

Föreningens mest betydelsefulla publikation har varit dess språkrör *Laivastolehti - Suomen Laivasto/Finlands Flotta – Navigator*. Under 1920-talet var tidningen en av de få på området, vilket gjorde den till en betydande tid-

ning. Medan flottlagen behandlades i riksdagen delades Laivastolehti ut till alla riksdagsledamöter; många höll tidningen i handen när de gick upp till talarstolen. Under krigen stödde Förbundet för Finlands Flotta publiceringen av flottans egen tidning "Merisotilas". De mest kända av föreningens publicerade verk efter krigen är "Meri ja me" och "Suomi ja meri".

Till föreningens mera omfattande publikationer hör "Suomen Merikirjallisuuden Bibliografia" i fyra band. Denna historik är en fortsättning på Sjöfartsförbundets publikationsverksamhet.

Sedan år 1994 har Navigator i samarbete med föreningen gett ut en årsbok för sjöfart på engelska. Det senaste numret bar titeln "Maritime Finland, Navigator Yearbook 2001". Det nära samarbetet mellan Sjöfartsförbundet och Navigator har pågått i 75 år och är fortfarande ett viktigt sätt att sprida kunskap om förbundets verksamhet.

Efter krigen började man söka nya verksamhetsformer. Man försökte då på egen hand, eller tillsammans med andra arrangera maritima utställningar. Exempel på sådana var t.ex. vissa fartygsmodellutställningar. Den mest imponerande utställningen var mässan "Navigare 63", för vilken förbundet hade huvudansvaret. Den kändaste internationella utställningen förbundet varit med om att arrangera var "Sea Finland", som visades i England och Åbo.

Under 1970-talet började man arrangera båtseminarier och symposier för viktiga målgrupper inom sjöfartsbranschen, t.ex. riksdagens trafikutskott. Man startade också en lång serie lunchmöten, till vilka man inbjöd föreläsare med sakkunskap om sjöfart och sjöfartsnäring.

Av Flottföreningen - Förbundet för Finlands Flotta - Sjöfartsförbundets samarbetspartners har den viktigaste varit Sjöofficersföreningen.

Föreningens medlemmar har till stor del även varit medlemmar i samarbetsföreningarna. Föreningarna har ofta med gemensamma krafter drivit frågor som ansetts viktiga. Kändast av dessa är Flottlagen från år 1927.

Föreningens uppkomst hängde starkt ihop med katastrofen med torpedbåten "S-2". Medlemsantalet var som bäst (13 000) år 1928. När man fått Flottlagen färdig och de fartyg byggda som lagen bestämde började intresset för föreningen och för det man arbetade för att svalna i landet.

Efter krigen fick föreningen noga överväga sin kommande verksamhet. Tiden var inte gynnsam för föreningens ekonomi. Trots allt var föreningens framtid för första gången hotad först år 1967.

Sjöfartsförbundet arrangerar fortfarande lunchmöten och exkursioner som en ideell förbindelselänk mellan medlemmarna. Utöver sin sammanhållande verkan skall mötena genom olika informationsinslag också ge medlemmarna en utvidgad och fördjupad kunskap om sjöfartsbranscherna.

Hederspriset "Merenkulun maineteko" (En bedrift inom sjöfarten) har fått en ansedd ställning i sjöfartsbranscherna. Det utdelas efter noggrant övervägande till en högt meriterad mottagare. Priset har utdelats endast fem gånger på 15 år. Det ingår fortfarande i Sjöfartsförbundets verksamhet.

Idag har Sjöfartsförbundet anpassat sin verksamhet till dagens samhälle och fortsätter sin verksamhet enligt stadgarna "med uppgift att arbeta för Finlands maritima kultur samt för att väcka och upprätthålla en verksamhet som främjar maritima aktiviteter".

Världen förändras och Sjöfartsförbundet med den, men förbundet vill ändå förena tradition med förnyelse på ett rationellt sätt och för sin egen del starkt främja tanken "Att segla är nödvändigt".

SUMMARY

Finnish Navy Association – Finnish Navy Society – Finnish Maritime Society 1926-2001

In the 1920s, the idea of navy associations was strong in countries such as Germany and Sweden. Mr Otto Engb. Jaatinen, the energetic Director of the Helsinki Port Authority, was introduced to the idea on his business trips and brought it to Finland. Within the circles of the Finnish Yacht Club, he made preparations for the foundation of an association. The wreckage of the torpedo boat “S-2” in an autumn storm in 1925, a disaster that seriously shook our country and its shipping circles, was the starting shot for the foundation of the Finnish Navy Association.

At the time the Association was under foundation, the Finnish Parliament was discussing a Navy Act, the intention of which was to render the navy forces on a level with its missions. The Association’s active work contributed towards the fact that the Parliament finally approved the Navy Act. However, naval circles considered the quantitative contents of the Act insufficient and so the Navy Association/Navy Society made official announcements in favour of additional acquisitions.

The Association used lectures, navy presentations, harbour visits and press services to tell the public about the Finnish merchant fleet, the navy and the civil guard fleet, the harbours and shipyards, and their needs. This was intended to make decision-makers sympathetic to the usage of the sea and functions linked to it. The lectures were generally led by the Executive Director of the Association. After a film presenting the navy, the Executive Director and a representative of the Association told the audience about the need to improve the situation of the navy and the merchant fleet.

Once founded, the Finnish Navy Association immediately started operating nation-wide. Members of the Central Association, from

1931 the Finnish Navy Society, were the regional navy associations.

One of the most active regional navy associations was Pohjois-Hämeen Laivastoyhdistys in the Tampere area.

The number of regional navy associations finally totalled 20. The Women’s Union and some other associations and clubs also were members of the Association.

One result of the Navy Association’s work is the monument raised in Pori in memory of the “S-2” disaster and the memorial of the second Ruotsinsalmi sea battle in Kotka.

At the launchings of new ships built on the basis of the Navy Act, the Women’s Union representatives in their splendid uniforms emphasized the role of the Navy Society in bringing about the Navy Act.

In the post-war years, the activities of the regional organization of the Navy Society gradually waned.

After the wars, the target was to attract young people, in particular, to the Society. To this end, the Society arranged navy days, which generally included visits to the Navy’s ships, and boys’ sea camps and the youth sailings derived from them. The building of ship models was introduced as a special hobby for boys.

Youth sailings gradually grew to a scope involving so much capital that the Navy Society no longer had the necessary resources. On the other hand, the collecting of ship models for exhibitions became a mode of activity today attracting the interest of much older boys.

The most important publication of the Society is its magazine, the “Laivastolehti” – “Suomen Laivasto” – “Navigator”. In the 1920s it was one of the few magazines in the field and could therefore make its voice heard. When the

Navy Act was being discussed in Parliament, the *Laivastolehti* was distributed to all representatives; many a speaker took the floor holding the magazine in his hand!

During the wars the Navy Society supported the publications of the Navy's own magazine, the "*Merisotilas*" (The Marine). The best-known works published by the Society after the wars include "*Meri ja me*" (The Sea and Us) and "*Suomi ja meri*" (Finland and the Sea). The four-volume work "*Suomen Merikirjallisuuden Bibliografia*" (Bibliography of Finnish Marine Literature) is one of the largest publications. The history now issued is a continuation of the Maritime Society's publishing work.

As from 1994, the *Navigator* has published a maritime yearbook together with the Society. The latest volume is called "*Maritime Finland, Navigator Yearbook 2001*".

After the wars, new forms of activity had to be looked for. The Society arranged various maritime exhibitions alone or in co-operation with other organizations. Exhibitions of ship models are an example. The most impressive exhibition was the "*Navigare 63*" fair, where the Society was the main organizer. The best-known international exhibition was "*Sea Finland*" which was presented in England and in Turku and where the Society participated.

In the 1970s the Society began to arrange ship seminars and symposiums for target groups important to the shipping industry, such as the Parliament Traffic Committee, and a series of lunch meetings was initiated, to which experts in the field of shipping and the use of the sea were invited as lecturers.

The Naval Officers' Association is the most important partner of the Navy Association – Navy Society – Maritime Society. Many members of the association have also been members of the Maritime Society. The associations have often united efforts in order to promote

matters of shared interest, the 1927 Navy Act being the best known.

The birth of the Society is closely connected to the disaster of the "S-2" torpedo boat. The number of members was at its largest in 1928 (13,000). When the Navy Act was completed and the ships covered by it built, the interest in the Society and its concerns began to diminish.

After the wars the Society had to think carefully of its future activities. Times were not good for its economy. However, it was only in 1967 that the Society's future was for the first time seriously at risk.

Now the Maritime Society has adapted activities to our modern society, and it continues operating according to its rules "with the target of working for the benefit of Finland's maritime culture and raising and maintaining the interest to promote functions linked to the sea".

As an ideological and active bond between members, the Maritime Society still arranges lunch meetings and excursions with information drives which are intended to give members an extended and deepened knowledge of maritime industries.

The "*Merenkulun maineteko*" (Maritime Achievement) award has reached a prestigious position in the maritime field, being awarded a merited recipient after thorough consideration. It has been awarded only five times in 15 years. This award is still included in the Maritime Society's activities.

The close co-operation between the Finnish Maritime Society and *Navigator* has lasted for 75 years and still has an important part in making the Society's work known.

The world is changing and the Maritime Society is changing with it, but the Society's target is to unite tradition and modernization in a rational way and on its part to promote the idea of "*Navigare necesse est*".

LÄHDELUETTELO

- Kansojen historia, osa 20 : Grimberg
julk. WSOY, Helsinki 1984
- Laivastolehti 1926-1949
- Suomen Laivasto 1950-1954
- Navigator 1955-
- Itsenäisyytemme vaarassa -
aukko valtakuntamme
puolustuksessa : julk. Suomen Laivastoliitto
Suomalaisen kirjallisuuden seuran
kirjapaino Oy, Helsinki 1938
- Kalevala ja meri : R. Dillström
julk. Suomen Laivastoyhdistys
WSOY
Porvoo 1927
- Suomen Laivasto 1918-1968 I,
- Liite 10 (henkilötietoja merivoimista),
- Liite 13 (Suomen Laivastoliitto) ja
- Liite 14 (Laivaston Naisliitto). : Kommodori Sulo Enkiö
julk. Meriupseeriyhdistys r.y.
Helsinki 1968
- Meriliitto-Sjöfartsbundet 50 vuotta : Kommodori Olavi Vitikka,
julk. Meriliitto ry.
Helsinki 1976
- Kadettiupseerit 1920-1985 : julk. Kadettikunta ry ja
Upseeriliitto ry.
Kajaani 1985
- Kadettiupseerit 1920-2000 : julk. Kadettikunta ry ja
Upseeriliitto r.y.
Jyväskylä 2000
- Vastaisen kautta myötätuuleen,
Suomen Purjelaiivasäätiö 25 vuotta : Toimituskunta; pj Pekka Tuomisalo,
julk. Suomen Purjelaiivasäätiö r.y.
Jyväskylä 1998
- Eero Auvinen : Aineisto nuorisopurjehduksista v. 1964
- Purjeiden aika : julk. Satakunnan Kirjateollisuus Oy
Pori 1983

- Praaki, vuosijulkaisu : Satakunnan Merihistoriallinen Seura ry.:n vuosijulkaisu 1997.
- Suomi Merellä 1988-1989 : Komentajakapteeni Eero Auvinen: Ruotsinsalmen taistelun muistomerkit. julk. Meriupseeriyhdistys ry Turku 1989
- Meriupseeriyhdistys r.y.:n arkisto Pöytäkirjat 1925-30. Meriupseeriyhdistys r.y.
- Meriupseeriyhdistys 1923-1948 : E. Ainamo julk. Meriupseeriyhdistys Helsinki 1948
- Meriupseeriyhdistys ry:n 50-vuotishistoriikki : Olavi Vitikka julk. Meriupseeriyhdistys ry Helsinki 1973
- Suomen laivaston rakentaminen itsenäisyyden alkutaipaleella : Erik Wihtol julk. Turun yliopiston historian laitos Turku 1999
- Jatkosodan historia 1-6 Toimittanut Sotatieteen Laitoksen Sotahistorian toimisto. Porvoo 1988
- Selostus Suomen Laivastoliitto ry:n Poikaleirin ohjelmasta ajalla 3.-12.8.1964. Eero Auvinen, laadittu 14.8.1964
- Kirjelmä Suomen Laivastoliitto ry:lle 15.8.1964 Eero Auvinen; selostus "Remiga" - kaljaasin soveltuvuudesta poikaleirien käyttöön.
- Laivastoliiton/Meriliiton arkisto Suomen Varustamoyhdistyksen Laivastoliittoa/Meriliittoa koskevat asiakirjat v. 1953-1992
- Merisotilas -lehti 1939-40 Helsingin laivastoaseman valistustoimisto. Painettu Helsingissä 1939 ja Turussa 1940.
- Suomen Laivaston vuosikirja III 1926-27 Toimittanut Meriupseeriyhdistyksen johtokunta Helsinki 1927
- Suomi Merellä

- Suomen Laivaston vuosikirja IV
1941
- Salon ja Uskelan historia
1896-1990
- Meri ja Me
- Suomi ja Meri
- Uusi Tietosanakirja, osat 13, 16 ja 22
- Suomalainen Pursiseura 1913-88
- Navigator Yearbook 2000
Maritime Finland
- Helsingin sataman ja
satamahallinnon historia
- Kauppatienä meri.
Suomen Varustamoyhdistys
1932-82
- Nykysuomen tietosanakirja.
- Toimittanut Meriupseeriyhdistys ry.
Kustantanut Suomen Laivastoliitto ry.
Helsinki 1941
- : Kari Alifrosti
julk. Salon kaupunki
Gummerus, Jyväskylä 1996
- Päätoimittaja Eero Pakkala
Julkaisija Suomen Laivastoliitto ry.
WSOY
Porvoo 1962
- Päätoimittaja Eero Pakkala
Julkaisija Meriliitto ry.
Kustantaja WSOY
Porvoo 1981
- Päätoimittaja Veli Valpola
Julkaisija Tietosanakirja Oy
Helsinki 1963
- Päätoimittaja Pirkko Stewen
Julkaisijat
- Navigator,
- Oy Edita Ab
- Meriliitto ry
Helsinki 2000
- : Jukka Erävuori
Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 33
Kauppakirjapaino Oy, Helsinki 1981
- : toimittaja Heikki Päivike
Julkaisija Suomen Varustamoyhdistys
Helsingin Liikekirjapaino Oy, Helsinki 1982
- : päätoimittaja Maija Numminen
WSOY, Porvoo 1992

Puolustusvoimien upseeristo v 1929

: toimituskunta evl L. J. Aalto,
ye-maj J. S. Wallden
kapt Y.S. Hämeen-Anttila
Akateeminen Kustannusosakeyhtiö
Oy Gutenberg Ab, Helsinki 1929

Haastattelu

Pirkko Stewen, NAVIGATOR-
lehden päätoimittaja

21.9.2000

Kuvalähteet

“Meidän isä on töissä telakalla”
Rauma-Repolan laivanrakennus
1945-1991
Keuruu 1996

: Mikko Uola
julk. UPM-Kymmene Oy
Kustannusosakeyhtiö Otavan painolaitokset

Suomen Laivanvarustajain
yhdistys r.y. 1932-57

: Christoffer H. Ericsson
julk. Suomen Laivanvarustajain yhdistys r.y.
Hämeen Kirjapaino Oy
Tampere 1957

Meriliiton arkisto

Purjelaivasäätiö r.y.

SA-kuva/merivoimat

Kadettikunta r.y.

Akseli Ranisen kuva-arkisto (Visa Auvisella)

Eero Auvinen

Visa Auvinen

Hannu Hillo

Jukka K. Pajala

Matti Pietikäinen

YHTEISÖJÄSENET

MERILIITON YHTEISÖJÄSENIEN ESITTELY

	Sivu
Helsingin satama	180
Suomen Lastauttajain Liitto ry	181
Suomen Varustamoyhdistys ry	182
Fortum Shipping	184
Oy Transfennica Ab	186
Suomen Satamaliitto	187
Kvaerner Masa-Yards Oy	188
Transocean Oy Ab	191
Merenkulkulaitos	192
Merimiespalvelutoimisto	194
Thominvest Oy	196
Silja Line	198
VR-Yhtymä Oy	200
Oy JIT-Trans Ltd	203
Finnlines Oyj	204
Oy Rettig Ab Bore	205
Sanoma Oy (Helsingin Sanomat)	206

Esittelyt ovat jäsenien itse laatimia.

Helsingin satama - tehokkain tiheän frekvenssin satama Suomessa

Helsingin satama on Suomen suurin yleissatama. Se on myös Itämeren vilkkaimpia ja nopeasti kehittyvimpiä satamia. Tunnetuin Helsingin satama on ominaisuuksistaan olla tasokas, tehokas ja turvallinen satama.

Helsingin satama on erikoistunut kontti-, rekka- ja perävaunuliikenteeseen. Suuryksikköliikenne kulkee kahden satamanosan kautta: Länsisatama on erikoistunut konttiliikenteeseen ja Sörnäisten satama roro-liikenteeseen. Molemmat satamat tarjoavat runsaasti varastointipalveluja, vaarallisiksi luokiteltujen aineiden varastotilaa, vapaavarastotilaa ja runsaasti kytkentäpaikkoja reefer-yksiköille. Helsingistä on tiheät, säännölliset yhteydet suoraan Euroopan tärkeimpiin satamiin Itämerellä ja Pohjanmerellä. Jälleenlaivauksella syöttöliikenne toimii lähes kaikkialle maailmassa.

Tavarasatamat siirtyvät tulevaisuudessa Vuosaareen, kaupan keskusvarastojen ja koko pääkaupunkiseudun logistisen keskuksen tuntumaan.

Helsingin satama on Itämeren suurin ja vilkkain matkustajasatama. Tiheimmät yhteydet matkustajalaivoilla on Tallinnaan, Tukholmaan ja Rostockiin. Vuosittain lähes 10 miljoonaa matkustajaa kulkee Helsingin sataman kautta. Tukholmaan on säännöllisesti kaksi lähtöä ja Tallinnaan seitsemän lähtöä päivittäin. Kesäisin liikennöi lisäksi useita nopeita aluksia Tallinnaan joka päivä. Helsingissä käy pari sataa kansainvälistä loistoristeilijää vuodessa.

HELSINGIN
SATAMA
TASOKAS ■ TEHOKAS ■ TURVALLINEN

SUOMEN LASTAUTTAJAIN LIITTO

Suomen Lastauttajain Liitto SLL ry on perustettu jo vuonna 1906. Liiton tarkoituksena on toimia sekä ahtausta että muuta satamatoimintoihin liittyvää tavarankäsittelyä tuottavien yritysten yhdyssiteenä ja edunvalvontajärjestönä. Liitto on toiminut ja toimii edelleen sekä alan valtakunnallisena työnantajajärjestönä että toimialaliittona. Liitto on Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT:n jäsenliitto.

Liittoon kuuluu vuoden 2001 alussa 31 jäsenyritystä. Näistä osa ei käytännössä tarjoa päivittäisiä palveluja liikennevirtojen vähäisyyden vuoksi. Kaikissa pääsatamissa ja erityisesti talvisatamissa toimii kuitenkin yhdestä kahteen liiton jäsenyritystä. Nämä suorittavat luotettavasti hyvän laatutason mukaisia lastin-

käsittelyalan operaattoripalveluja niin maa- kuin laivapuolella. Jäsenyritysten toimintapiiri kattaa sekä merisatamat että Saimaan alueen satamat.

Kuluneen lähes sadan vuoden aikana liiton painopistealueet ovat muuttuneet toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia vastaavasti. Vuosikymmeniä sitten keskeinen liiton hoitama alue olivat ahtatariffit eli hinnoittelu. Nykyisin asia on kokonaisuudessaan yritysten ja niiden asiakkaiden välinen. Liiton alkuaikoina liitto vastasi merkittävässä määrin myös yhteydenpidosta ulkomaisiin varustamoihin. Sen ajan tietoliikenneteknisissä oloissa keskitetty asioiden hoitaminen tuli halvemaksi ja nopeammaksi. Tämän päivän tekniikalla yhteydenpito hoituu lähes reaaliaikaisesti suoraan ah-

tausyrytysten ja niiden asiakkaiden välillä.

Euroopan yhdentymisen myötä kuljetussektorin kysymykset ovat tulleet aktiivisen yhteisökehittämisen kohteiksi. Viime vuosina näin on tapahtunut myös satamasektorin osalta. Liitto on pyrkinyt vaikuttamaan tähän kehittämiseen unionitasolla toimivan järjestön, Federation of European Private Port Operators (FE-PORT) jäsenenä.

Tavanmukaiset työmarkkinakysymykset, niihin liittyvä neuvottelu-toiminta ja työrauhasta huolehtiminen ovat aina olleet toiminnan merkittävä ja ehkä julkisuudessa näkyvinkin osa. Tämän taustalla liitto on myös pyrkinyt rakentamaan kestävä perustaa ahtausalan arvostukselle ja siellä toimivien



olojen vakaudelle. Tätä työtä on tehty liiton sisarjärjestön Satamien Sosiaaliyhdistyksen puitteissa. Tehäviin on kuulunut ahtausyritysten palveluksessa olevien henkilöiden asuntolainoituksen osittainen hoitaminen sekä Ahtausalan Sairauskassalle annettava tuki. Alan henkilöstön vähäinen vaihtuvuus heijastanee osaltaan tämän toiminnan myönteisiä puolia. Osa liiton toimintaa koko sen olemassaolon ajan on ollut turvata alalle sellaiset yleiset toimitusehdot, jotka yhtäältä kohtelevat asiakkaita tasapuolisesti ja toisaalta jo ennakolta ehkäisevät erilaisten riitatilanteiden syntymisen. Näitä ehtoja on osin valmisteltu ja kehitetty myös asiakkaiden kanssa. Voimassa olevista toimitusehdoista tiedottaminen on edelleen osa liiton päivittäistoimintaa.

SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS RY

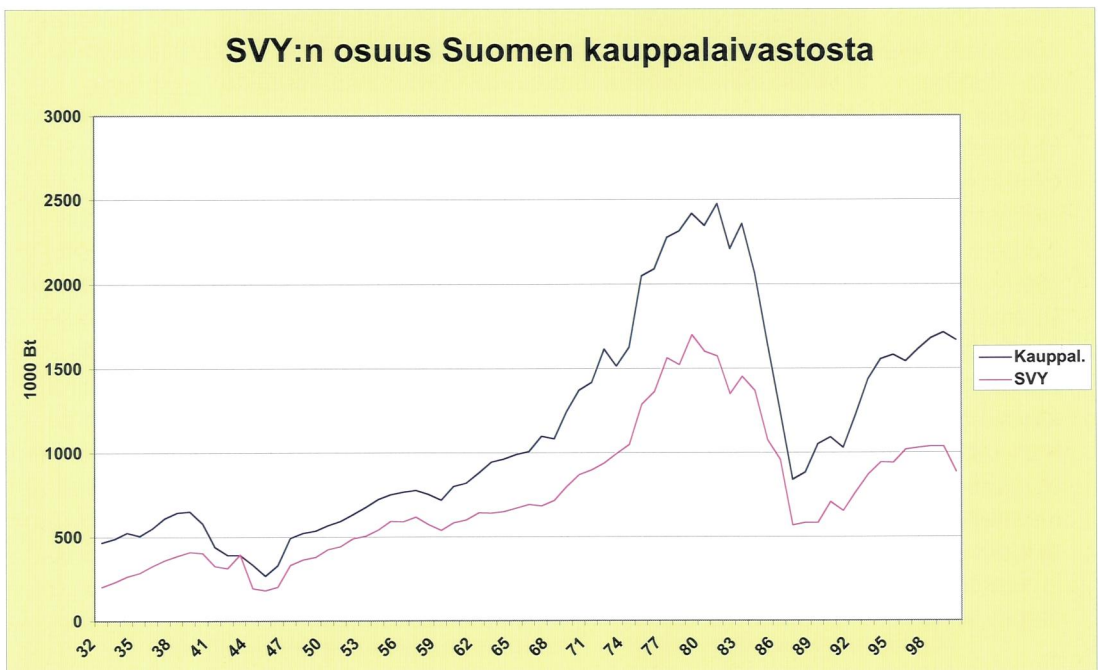
Suomen Varustamoyhdistys perustettiin vuonna 1932. Yhdistyksen nimi oli silloin Suomen Laivanvarustajain Yhdistys ja sen tarkoituksena oli ”höyry- ja moottorialusten isännistöjen liittäminen yhteistyöhön Suomen merenkuluelinkeinon kehittämiseksi ja edistämiseksi”. Uuteen yhdistykseen liittyi 16 varustamo edustaen suuruudeltaan yhteensä 185 075 bt eli noin 40 % maan koko kauppalaivastosta.

Yhdistyksen lähes 70-vuotisen toiminnan aikana sekä varustamoelinkeino että sen omistamat ja hoitamat kauppa-alukset samoin kuin taloudellinen ja poliittinen ympäristö, jossa yhdistys toimii, ovat muuttuneet rajusti. Tänäpäin yhdistyksen tarkoitus on silti edelleen sama, eli valvoa ja edistää jäsentensä ja varustamoelinkeinoon yhteisiä etuja, mihin kuuluu keskeisesti myös varustamotyönantajien edustaminen työsuhteasioissa. Yhdistyk-

sen jäseninä ovat manner-Suomen merkittävimmät varustamot, joiden aluskanta on noin puolet maan kauppalaivastosta.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys ylläpitää kiinteätä yhteyttä valtionhallinnon viranomaisiin, elinkeinoelämän järjestöihin ja ulkomaisiin merenkulun kysymyksiä käsitteleviin järjestöihin ja yhteenliittyimiin sekä edustaa jäseniään alan työntekijäjärjestöjen kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Tärkeimmät yhteistyöjärjestöt, joihin yhdistys kuuluu jäsenenä, ovat Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT, European Community Shipowners' Association (ECSA), Council of European and Japanese National Shipowners' Association (CENSA), International Chamber of Shipping (ICS) ja International Shipping Federation (ISF).



Vuosi	Jäsenten lkm	Alusten lkm	Tonnisto 1000 Bt
1932	20	105	229
1935	23	130	284
1940	45	141	408
1945	38	111	178
1950	55	180	424
1955	51	190	592
1960	50	194	585
1965	42	218	672
1970	23	172	869
1975	17	135	1286
1980	15	122	1602
1985	11	78	1077
1990	10	57	712
1995	8	49	944
2000	6	46	888

Yhdistys ja sen jäsenvarustamot ovat edustettuina monissa ministeriöiden asettamissa neuvottelukunnissa ja osallistuvat aktiivisesti niiden sekä eri toimikuntien, komiteoiden ja työryhmien työskentelyyn, joissa käsitellään merenkulun kysymyksiä.

Keskeisiä aiheita yhdistyksen toiminnassa ovat olleet esim. Suomen kauppalaivaston jälleenrakentaminen sotien jälkeen, sen kilpailukyvyyn turvaaminen muuttuvissa olosuhteissa, varustamoelinkeinojen erityisverotus, alusten meriturvallisuus ja ympäristönsuojelun kysymykset sekä tietysti merenkulkijoiden työehtosopimusten solmiminen. Merenkululla on muuhun teollisuuteen verrattuna omat erityispiirteensä, mistä johtuen yhdistys on joutunut monissa asioissa toimimaan itsenäisesti ja aloitteellisesti varmistaakseen

jäsenvarustamoiden toimintaedellytykset kansainvälisessä kilpailussa.

Suomen EU-jäsenyyden seurauksena edunvalvonnan hoitaminen on käynyt sekä ajallisesti että taloudellisesti entistä raskaammaksi. Asiat, joihin joudutaan ottamaan kantaa, perustuvat entistä useammin muualla kuin Suomessa tapahtuviin poliittisiin, taloudellisiin ja sosiaalisiin muutoksiin. Esimerkkinä kiireisistä ja merkittävistä kysymyksistä mainittakoon tarve toteuttaa Euroopassa yleisesti voimassa oleva ns. tonnistovero sekä merenkulkijoiden ns. nettopalkkausjärjestelmä. Yleiset toimintaedellytykset on näiltä osin saatettava yhdenvertaisiksi lähimpien kilpailijamaiden kanssa, mikäli Suomessa halutaan säilyttää merenkulun osaaminen ja oma kauppalaivasto sekä merenkulkijan työ ja ammatti.

Maailma muuttuu – muuttuuko merikarhu?

Fortum Shipping on erikoistunut raakaöljyn ja öljytuotteiden kuljetuksiin Itämerellä, Pohjanmerellä ja arktisilla vesillä. Tavoitteenamme on tehokkaalla ja ympäristöyö-
täisellä palvelulla ansaita asiakkaittemme arvostus turvallisena ja luotettavana yh-
teistyökumppanina.



“Luonto ei muutu merenkulun ympärillä. Laivat liikkuvat samoilla merillä kuin 100 vuotta sitten”, toteaa Antero Nykänen Fortum Shippingistä. Pienenä poikana alkanut harrastus ja elämäntyyli on tuonut Anteron Fortumin hoitovarustamon operatiivisen osaston esimiehen, merihenkilöstöpäällikön sekä DPA:n (Designated Person Ashore) tehtäviin. Merenkulun muutoksista huolimatta Antero kertoo, että työssä kiehtoo edelleen ne kaksi merenkulun peruselementtiä: haasteellisuus ja hurtti meininki.

Tietotekniikan kehittyminen ja sen luotettavuuden paraneminen ovat Anteron mielestä alalla tapahtuneet suurimmat muutokset: “tietotekniikka on poistanut monia rutiineja, joissa ihminen valvoi laivan toimintoja. Nyt niitä valvovat koneet ja työaika käytetään uusien asioiden ja arvojen toteuttamiseen”. Vaikka miehistöä on nykyisin laivoilla vähemmän, heidän merkityksensä on kasvanut – tiukkaa terästä on löydyttävä henkilökunnankin puolelta.



Paavo Kojonen, Reetta Ristola ja Antero Nykänen.

Perinteistä ponnistaen uusille ulapille

Perusasiat eivät kuitenkaan muutu. Merenkulun todellinen osaaminen ja ymmärrys syntyy kokemuksen kautta. Tätä kokemusta on Fortum Shippingissä hakemassa Paavo Kojonen, tuore perämies ja pätevyyttä hakeva merikapteeni. “Minua motivoi tässä työssä kaikki ne uudet asiat, jotka ovat vielä edessäni. Asiat, joista voin oppia”, sanoo Paavo. Hän edustaa nuorta merenkulkija-sukupolvea, jolle tietotekniikka on arkipäivää, mutta meri edelleen suuri haaste. Osan tarvittavasta kokemuksesta Paavo saa esimieheltänsä Anterolta. Kallisarvoinen, ja usein kirjoittamaton tieto ja taito siirtyy seuraavan sukupolven käyttöön.

Merenkulkijoiden ikääntyminen on Fortumin varustamon henkilöstötoiminnan haaste tulevaisuudessa. Kuinka varmistaa ammatin jatkuvuus ja arvokkaan tiedon siirtyminen tuleville sukupolville? Tilanne on parin vuoden tähtämällä ongelmallinen, koska työntekijät ovat ikääntyneitä ja valmistuvia nuoria houkuttelee meren sijasta usein säännölliset työtajat maaorganisaatioissa.

Fortum Shipping

- **Toimintaa 53 vuotta**
- **25 säiliöalusta**
- **kokonaiskantavuus
1,1 miljoonaa dw-tonnia**
- **kuljetuksia v. 2000
37,5 miljoonaa tonnia**
- **ISO 14001 sertifioidut alukset**
- **noin 500 merenkulkijaa**

“Ennakoivan rekrytoinnin toimenpiteet on aloitettava jo tänään eikä vasta parin vuoden päästä, jolloin meillä on ongelma jo käsissä”, toteaa Fortumin merihenkilöstön kehittämisestä vastaava Reetta Ristola. Pidämme yhteyttä merenkulkualan oppilaitoksiin ja tapaamme opiskelijoita ja opettajia. Konkreettisia toimenpiteitä kuten päättötöiden välitystä, stipendi-asioiden koordinoimista ja konttoriharjoittelun organisoimista on tehtävä tässä ja nyt. Haluamme tuoda merenkulkualaa ja Fortumia esiin vartenotettavana vaihtoehtona tulevaisuuden työpaikkaa valittaessa.



Fortum

Oy Transfennica Ab

Transfennica perustettiin vuonna 1976 kuljettamaan Suomen metsäteollisuuden tuotteita.

Tänään Transfennica on nykyaikainen, vakiintunut eurooppalainen merikuljettaja. Transfennica tarjoaa asiakkailleen markkinoiden nopeimmat linjaliikenneyhteydet Belgian, Saksan, U.K.:n, Alankomaiden ja Suomen eri satamien välillä.

Transfennican pääkonttori sijaitsee Helsingin sydämessä, Vanhan Kauppahallin kupeessa. Tytäryhtiöt ovat Antwerpenin, Tilburyn (Lontoo) ja Lyypekin satamissa sekä sivukonttori Haminassa. Transfennican palveluksessa työskentelee noin 80 henkeä.

Transfennican korkean palvelutason perustana on eräs Euroopan nykyaikaisimmista laivakalustoista, joka muodostuu 14 teknisesti uudenaikaisesta nopeasta ro-ro aluksesta. Nämä alukset ovat rakennettu viimeisen kolmen vuoden aikana ja ne ovat jo Transfennican ro-ro kaluston viidettä sukupolvea. Kaikki Transfennican liikennöimät alukset ovat jääluokkaa 1 A Super, mikä mahdollistaa alusten liikennöinnin normaaleissa jääolosuhteissa ilman avustusta.

Viimeksi liikenteeseen tuli vuonna 1999 kahdeksan Transfennican tarpeisiin jatkokehitettyä ro-ro alusta, jotka toivat aiempaa nopeammat yhteydet U.K.:n ja Suomen välille. Alukset kulkevat nopeimmillaan yli 21 solmua. Vaikka alusten kokonaismäärä onkin vähentynyt kolmanneksella, samanaikaisesti kuljetuskapasiteetti on pysynyt ennallaan. Tämän on tehnyt mahdolliseksi uusien alusten tehokkaampi lastiinkäsittelykyky ja nopeus sekä uudenaikaiset tietojärjestelmät ja -yhteydet.

Transfennica tarjoaa aluksillaan aikataulunmukaisia laivauksia Suomen ja Antwerpenin välillä neljä lähtöä viikossa, Suomen ja U.K.:n välillä kolme sekä

Suomen ja Lyypekin välillä seitsemän lähtöä viikossa. Matka Lontoosta sekä Antwerpenista Haminaan, Hankoon sekä Raumalle kestää ainoastaan 2,5 päivää. Matka Lyypekistä Hankoon taituu 32 tunnissa. Transfennica tarjoaa nopeimmat yhteydet Suomesta Manner-Eurooppaan sekä takaisin. Yh-dessä osaavien yhteistyökumppaneiden kanssa voi-daan tarvittaessa järjestää nopeat kuljetusyhteydet myös Venäjälle sekä IVY-maihin. Yhteistyössä asiakkaiden kanssa luotu nopea kuljetuspalvelu tuo kilpailuetua kaikille osapuolille. Transfennican tavoite on olla johtaja omalla alallaan.

Transfennica panostaa erityisesti palvelutason kehittämiseen sekä ympäristöpäästöjen vähentämiseen. Korkeatasoista palvelua osoittaa se, että vuoden 2000 aikana tehdystä yli 3000:sta matkasta 95% toteutui täysin aikataulun mukaisesti. Viimeisten seitsemän liikenteeseen tulleen aluksen pääkone on varustettu uudella Wärtsilän kehittämällä vesisuihkutusjärjestelmällä, joka vähentää merkittävästi typpipäästöjä (NO x, nitrogen oxides).

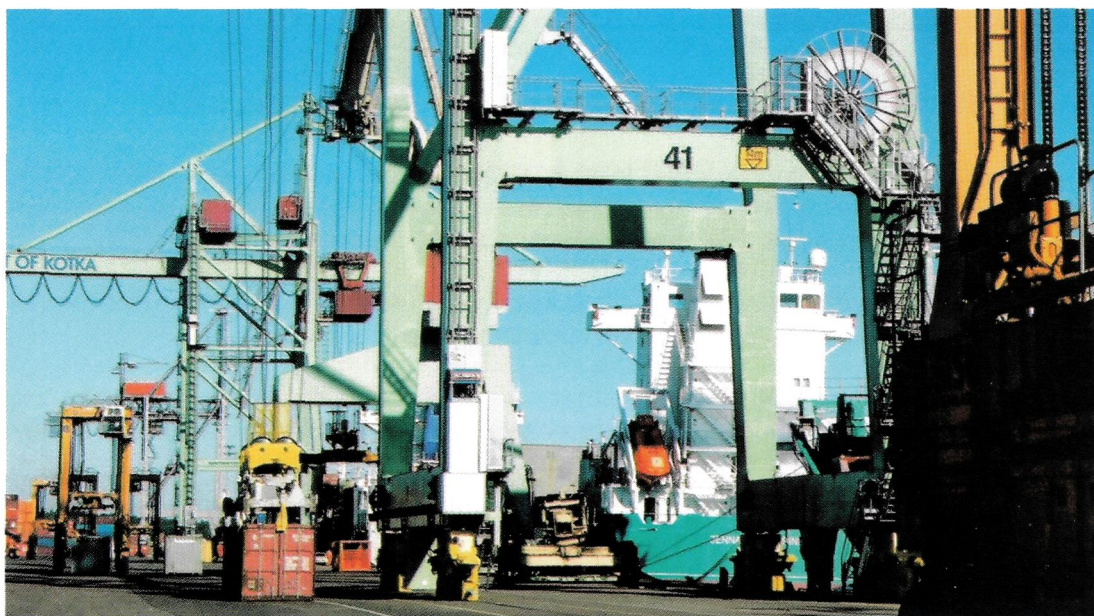
Transfennicalle myönnettiin 4. marraskuuta, 1992 ISO 9002 -standardin mukainen laatusertifikaatti sekä 25. marraskuuta 1997 ISO 14001 -standardin mukainen ympäristösertifikaatti.

Laatu- ja ympäristöjärjestelmän lisäksi Transfennican asiakkaat pitävät tärkeinä nopeita ja nykyaikaisia aluksia sekä kuljetusten täsmällisyyttä, mikä mahdollistaa lyhyet kokonaiskuljetusajat.

Turvallisuus on myös tärkeä osa Transfennican palvelua. Siksi alukset ovat varustettu joko Interring stabilisointi-järjestelmällä tai evävakaimilla. Tämä vähentää lastivahinkojen syntymistä vaikeissa sääolosuhteissa.



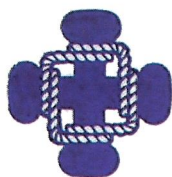
Satama – portti merelle



Suomen yleisillä kauppasatamilla on tärkeä rooli Suomen talouselämälle. Lähes 90 % Suomen ulkomaan tavaraliikenteestä tapahtuu satamien kautta. Tässä mielessä Suomea voi kuvailla saareksi, jonka tuhat kilometriä pitkällä meren rantaviivalla sekä Saimaalla sijaitsevat satamat välittävät sekä tavara- että matkustajaliikennettämme.

Suomen Satamaliitto on kunnallisten sekä yleisten satamien keskusjärjestö, joka on perustettu vuonna 1923. Satamaliittoon kuuluu 29 maamme merkittävintä meri- ja sisävesisatamaa. Useimmat kuntien omistamat satamat toimivat tulosvastuullisina yksikköinä.

Suomen Satamaliitto toimii jäsentensä edustajana sekä kotimaisissa että kansainvälisissä yhteyksissä. Satamaliitto on mukana kehitettäessä kuljetusalan lainsäädäntöä sekä logistisia järjestelmiä.



SUOMEN SATAMALIITTO
FINLANDS HAMNFÖRBUND

Kvaerner Masa-Yards

Korkealaatuisia laivoja Masa-Yardsin telakoilta

Kvaerner Masa-Yards Oy on erikoistunut loistoristeilijöiden ja muiden teknisesti vaativien laivojen suunnitteluun ja rakentamiseen. Masa-Yards kuuluu kansainväliseen Kvaerner-teollisuusryhmään. Masa-Yardsin palveluksessa on omaa väkeä noin 4.300 henkilöä.

Masa-Yardsiin kuuluu kaksi uudisrakennustelakkaa, Turun Uusi Telakka ja Helsingin Uusi Telakka jotka kuuluvat laivanrakennusteollisuuden uudenaikaisimpiin.

Telakoilla on pitkät perinteet. Vuosien mittaan on rakennettu yhteensä noin 2000 alusta. Laivanrakentamisen juuret Turussa ulottuvat aina vuoteen 1737. Nykyiselle paikalleen telakka siirrettiin vuonna 1974. Helsingin telakka perustettiin Hietalahteen vuonna 1865.

Loistoristeilijät

Päätuotteemme tänään ovat loistoristeilijät ja matkustaja-alukset. Näillä markkinoilla Masa-Yardsilla on laaja kokemus. Viimeisen kymmenen vuoden aikana noin neljännes kaikista maailman suurista risteilyaluksista ja matkustaja-aluksista on tullut yhtiön kahdelta telakalta. Matkustajalaivoja on rakennettu Masa-Yardsin telakoilla yli 30 vuoden ajan, yhteensä noin 70.

Erikoisalukset

Masa-Yardsilla on myös pitkä kokemus suunnitella ja rakentaa jäänmurtajia ja jäissä kulkevia aluksia, LNG- säiliöaluksia, kaapelilaivoja, sekä kaikentyypisiä erikoisaluksia kuten erikoistankkereita, tutkimusaluksia sekä uivia säiliö- ja tuotanto-yksiköitä. Helsingin telakalta on valmistunut yli puolet maailman jäänmurtajalaivastosta.

Turun Uusi Telakka

Turun Uusi Telakka on yksi Euroopan suurimmista. Se on tänään myös yksi uudenaikaisimmista vuosien aikana tehtyjen investointien ja kehitysohjelmien tuloksena.

Telakka-altaan mitat ovat 365 x 80 x 10 metriä ja se on varustettu 600 tonnin pukkinosturilla.

Helsingin Uusi Telakka

Tuotanto uudenaikaisella Helsingin Uudella Telakalla tapahtuu sisätiloissa. Katettu allashalli, jonka mitat ovat 280,5 x 34 x 9.5 metriä, mahdollistaa täysimittaisen Panamax-luokan alusten rakentamisen sisätiloissa.



Turun Uusi Telakka

Muut yksiköt

Kvaerner Masa-Yards Piikkiön tehdas on itsenäinen tuloyksikkö, jonka toimialana ovat moduulirakenteisten hyttien ja kylpyhuoneiden valmistaminen laivoihin, öljytuotanto- ja asuntolauttoihin ja hotelleihin.

Kvaerner Masa-Yards Technology ja Kvaerner Masa Marine ovat itsenäisiä engineering-yksiköitä, jotka tarjoavat asiakkaille meriteknikan suunnittelupalveluja kuten laivasuunnittelua, konsulttipalveluja sekä tutkimus- ja tuotekehityspalveluja. Osaaminen käsittää hyvin laajan skaalan eri laivatyyppjä sekä muita meriteknikan tuotteita.

Suomessa toimivan Kvaerner Masa-Yards Technologyn toimintoihin kuuluu tuotekehitys, laivasuunnittelu, laivatuotantoteknologia, sekä teknologian siirto laivaturismin, kuljetusjärjestelmien, LNG kaasulaivateknologian sekä arktisen teknologian aloilla.

Laivasuunnittelu- ja engineering-palveluja tarjotaan asiakkaiden uudisrakennusprojekteille sopimuksen solmimista edeltävässä vaiheessa. Tutkimus- ja tuotekehitystyö käsittää suunnittelun, mallikokeet ja talousarvion laivoille ja kuljetusjärjestelmille kuten risteilyalukset, matkustaja-autolautat ja uudet nopeakulkuiset rahtialukset.



Helsingin Uusi Telakka

Arktinen teknologiaryhmä tarjoaa asiakkailleen jäänmurtaajien ja muiden erittäin kylmissä olosuhteissa toimivien alusten ja rakenteiden tuotekehitystä, suunnittelua ja koetoimintaa. Ryhmällä on yli 30 vuoden kokemus arktisilla alueilla tehokkaasti toimivien laivojen suunnittelusta.

Kvaerner Masa Marine Vancouverissa Kanadassa ja Annapolisissa USA:ssa on keskittynyt laivasuunnittelun ja meritekniikan konsultointi-, engineering- ja markkinointipalveluihin pääasiassa Pohjois-Amerikassa.

Korkealaatuisia laivoja ammattitaidolla

Loistoristeilijä Voyager of the Seas, joka valmistui Masa-Yardsin Turun Uudelta Telakalta lokakuussa 1999, on Voyager-risteilylaivasarjan ensimmäinen alus. Laiva edustaa viimeisintä huipputeknologiaa ja sisältää paljon ennennäkemättömiä ratkaisuja, joista yksi on sen ennätysellinen koko, onhan se maailman suurin risteilyalus. Sarjan toinen laiva, Explorer of the Seas, valmistui Turun Uudelta Telakalta syyskuussa 2000. Sarjaa jatkaa Adventure of the Seas, ja kaksi vielä nimeämätöntä sisaralusta, jotka valmistuvat vuoden välein syksyllä 2001, 2002 ja 2003.

Uuden sukupolven Panamax-maks Spirit-luokan risteilyalussarja Carnival Cruise Linesille ja sen italialaiselle tytäryhtiölle Costa Crocierelle on suunniteltu kilpailukykyiseen risteilytoimintaan pitkälle uudelle vuosituhannelle, käyttäen viimeisintä teknologiaa sekä yleisjärjestelyratkaisuja jotka on optimoitu nykyisiä ja tulevia markkinatarpeita silmälläpitäen. Hyteistä jopa kahdeksankymmentä prosenttia on ulkolaitahyttejä ja suurin osa niistä on varustettu parvekkeella. Sarjan ensimmäinen alus, Costa Atlantica, valmistui Helsingin Uudelta Telakalta kesäkuussa 2000. Sarja sarjaa jatkaa Carnival Spirit, Carnival Pride, Carnival Legend, vielä nimeämätön risteilyalus Costa-varustamolle, sekä Carnival Miracle.

TRANSOCEAN OY AB

Suomen vientiteollisuuden ja tuontikaupan kuljetustarpeet valtamerentakaisille alueille muodostuvat jatkuvasti entistä tärkeämmiksi. Vaikka pääosa Suomen ulkomaankaupasta onkin EU:n sisäistä, on valtamerentakaisten alueiden kaupan kasvu ollut viime vuosina monin osin hyvinkin nopeata. Varsinkin Kaukoit ja Etelä-Amerikka ovat selvästi vientiteollisuuden voimakkaan panostuksen kohteina, kun taas Pohjois-Amerikka on jo vanhastaan ollut suomalaisille tärkeä markkina-alue.

Transocean Oy Ab on vuodesta 1977 lähtien toiminut kohtaamispaikkana toisaalta Suomen ulkomaankaupan ja toisaalta edustamiensa kansainvälisten valtameriva-

rustamoiden välillä. Säännölliset linjaliikenneyhteydet Euroopan ja muiden mantereiden välillä ovat osaltaan olleet takaamassa suomalaisten toimitusten nopeutta ja luotettavuutta myös kaukoalueiden kohteisiin. Voidakseen tarjota mahdollisimman korkealuokkaista palvelua asiakkailleen Transocean on määrätietoisesti pyrkinyt ylläpitämään parasta mahdollista laatutasoa. Edustetut varustamot ovat kaikki maailmanlaajuisesti arvostettuja ja useasti oman alueensa markkinajohtajia, joilla kaikilla on sekä sertifioitua ympäristö- että laatujärjestelmät. Transoceanin oma laatujärjestelmä sertifioitiin jo vuonna 1992, ensimmäisenä laivausalan laatujärjestelmänä Suomessa.



Merenkululaitos - merenkulun turva



Suomi on ollut vuosisatojen ajan riippuvainen merikuljetuksista ja on sitä edelleen. Noin 80 prosenttia tavaraliikenteestä kulkee meritse.

Jo yli 300 vuoden ajan maamme elinhermosta eli meriteistä on huolehtinut Merenkululaitos ja sen edeltäjä luotsi- ja majakkalaitos. Tänä päivänä noin 1900 työntekijän Merenkululaitos on moderni valtion laitos, joka rahoittaa pääosan toiminnastaan omalla tulorahoituksella. Merenkululaitoksen tehtäviin kuuluu väylistä huolehtimisen lisäksi kaikenpuolinen merenkulun edistäminen ja merenkulun turvallisuudesta huolehtiminen.

Merenkululaitos vastaa Suomen kauppamerenkulun väylien rakentamisesta ja ylläpidos-

ta mukaan lukien kanavat ja väyliä turvalaitteet. Tuotamme väylistä syvyyssiedot ja niiden pohjalta merikartat. Lisäksi turvaamme jäänmurtajiemme avulla liikennöinnin kauppamerenkulun pääväylillä kaikissa jääoloissa. Hoitamme väylillämme myös luotsauksen. Merenkululaitos on myös turvallisuusviranomaisen, joka huolehtii siitä että suomalaiset alukset ja Suomeen liikennöivät ulkomaiset alukset täyttävät vaadittavat turvallisuusnormit.

VÄYLÄT KAIKEN LÄHTÖKOHTANA

Suomen rannikko on maailman vaikeimmin navigoitavia merialueita. Merenkululaitos vastaa rannikollamme noin 6000 kilometrin pituisesta kauppamerenkulun väylästä, jolla

alukset voivat turvallisesti liikkua. Väylämme on varustettu nykyaikaisin turvalaittein, kuten viitoin, reunamerkein, linjatauluin sekä valo- ja tutkaheijastinlaittein, jotka takaavat navigoinnin sujumisen myös huonossa säässä ja näkyvyydessä.

Yhdeksän jäänmurtaajaamme kykenevät takamaan liikenteen Suomen 23 talvisatamaan kovanakin talvena. Kesäisin kolme monitoimimurtaajaamme työskentelevät Pohjanmerellä öljy- ja kaasukenttien huoltotehtävissä.

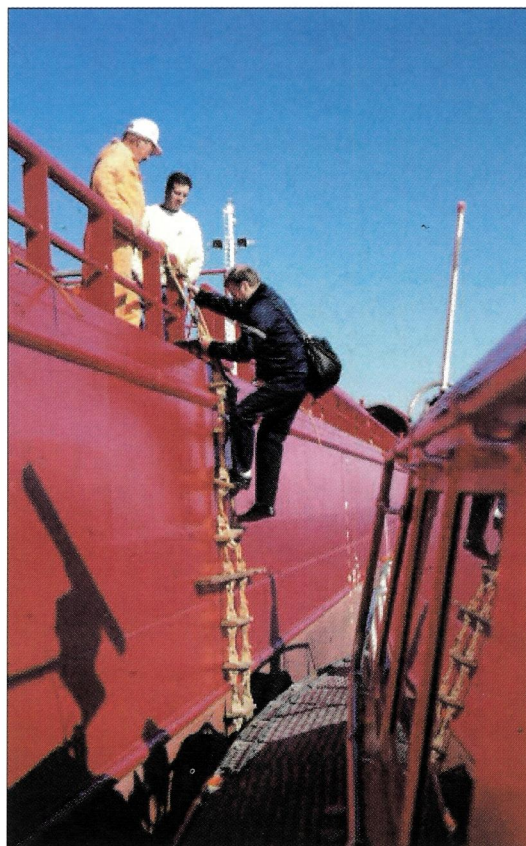
Luotsausorganisaatiomme takaa laivojen turvallisen pääsyn Suomen satamiin. Noin 200 luotsia ja 15 luotsiasemaa ja luotsauksen tukiasemaa palvelevat laivaliikennettä ympäri vuorokauden. Säännöllistä liikennettä Suomeen harjoittavien alusten päälliköt voivat myös itse hankkia linjaluotsikirjan, joka oikeuttaa kulkemaan ilman luotsia.

Luotsauksen yhteyteen on Suomessa kehitetty alusten ohjaus- ja valvonta- eli VTS-järjestelmä, joka kattaa pian lähes koko Suomen rannikon Kotkasta Tornioon. VTS-järjestelmä seuraa alusliikennettä Suomen vesillä ja luo omalta osaltaan lisää turvallisuutta liikenteeseen.

Merenkulkulaitoksen kartta- ja väyläosasto pitää yllä merenmittaustietoja Suomen merialueista ja väylistä. Pääväylät on mitattu numeerisesti. Tätä tietoa hyödynnetään paitsi perinteisten merikarttojen tuotannossa myös uusien elektronisten merikarttojen (ENC) tuotannossa.

Alusliikenteen turvallisuutta Suomessa valvoo ja kehittää Merenkulkulaitoksen alusturvallisuusyksikkö eli merenkulkuosasto. Se suorittaa laivojen perus- ja määräaikaiskatsastukset, valmistelee uusia määräyksiä ja huolehtii kansainvälisistä satamatarkastuksista Suomen satamissa. Merenkulkuosasto edustaa Suomea kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa.

Päätehtäviensä lisäksi Merenkulkulaitos huolehtii myös Turun saariston yhteysalusliikenteestä sekä vastaa Saimaan kauppamerenkulusta ja hoitaa sitä varten Saimaan kanavaa. Viranomaistehtäviimme kuuluu lisäksi huolehtia mm. merenkulun tilastoista ja pitää yllä erilaisia rekistereitä kuten alusrekisteriä. Merenkulkulaitos huolehtii myös veneilyn ja mm. uiton käyttämisestä matalaväylistä.



Merimiespalvelutoimisto palvelee merenkulkijaa

Merenkulkijan ja maissa työskentelevän mahdollisuudet osallistua yhteiskuntaelämään ja vapaa-ajantoimintaan ovat erilaiset, sillä merenkulkija on usein pitkiä aikoja poissa kotimaasta ja joutuu viettämään paljon vapaa-ajastaan laivalla, rajatussa ympäristössä.

Vuonna 1973 perustetun Merimiespalvelutoimiston (MEPA) tehtävänä on huolehtia siitä, että myös merenkulkijat voisivat mahdollisimman tasavertaisina käyttää hyväkseen yhteiskunnallisia palveluja.

Merimiespalvelutoimiston toiminta perustuu Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sopimukseen sekä suosittuun. MEPAn lakisäänteisenä tehtävänä on tukea merenkulkijoiden aikuisopiskelua ja harrastustoimintaa sekä tarjota heille opinto-, tiedotus-, ja vapaa-ajan palveluja. MEPAn toimintaa ohjaavat edustajisto ja hallitus ja sitä valvoo työministeriö. Käytännön toiminnasta ja taloudesta vastaa hallitus, jossa ovat edustettuina työministeriö, merenkulkualan työmarkkinajärjestöt ja Suomen Merimieskirkko. MEPAn rahoitukseen osallistuvat merenkulkijat, varustamot ja valtio. Toimintaan saadaan lisäksi varoja lästimaksuista.

Kirjasto

MEPA toimittaa laivoille kirjastoyksiköitä, joiden sisältöä koottaessa otetaan huomioon merenkulkijoiden lukutottumukset ja kaksikielisyys. Kirjat voidaan vaihtaa uusiin MEPAn toimipaikoissa sekä ulkomaisissa vaihtopisteissä. Kaukoliikenteen aluksille toimitetaan

pyydettyä kirjapaketteja myös vaihtomiehistön mukana. Tilatut kirjat ovat noudettavissa Helsinki-Vantaa lentoaseman palvelupisteestä.

Opiskelu

MEPA järjestää merenkulkijoille vuosittain useita erilaisia opiskelu- ja harrastusmahdollisuuksia. Kurssien aiheina ovat kielet, tietotekniikka, monenlaiset harrasteet ja liikunta. Merenkulkijat voivat lainata MEPasta laivalle sovituksi ajaksi oppimateriaalia ja opintopaketteja, jotka käsittelevät eri aiheita.

Video

MEPAn videopalvelu välittää laivoille maksettua koti- ja ulkomaisia elokuvia, joiden valikoimaa täydennetään useita kertoja vuodessa.

Osa filmeistä on saatavissa myös ruotsiksi tekstitettynä. Videopalvelusta saa lainaksi elokuvien lisäksi TV:ssä esitettäviä kotimaisia näytelmäsarjoja sekä asia- ja viihdeohjelmia erillisinä nauhoitteina.

Tiedotus

Vapaavahti-lehti, joka ilmestyy kuusi kertaa vuodessa toimitetaan kaikille suomalaisille aluksille. Lehdessä käsitellään merenkävijöiden harrasteita, urheilua ja opintoasioita sekä terveyttä. Meriympäristö, merenkulun kehitys ja muutokset sekä MEPAn toiminnasta tiedottaminen ovat aina ajankohtaisia asioita. Vapaavahdin liitteenä on



kooste merenkulkualan uutisista. Vapaavahdin liitteenä jaetaan vuosittain MEPAn palveluopas, josta löytyvät yksityiskohdalliset tiedot kunkin vuoden toiminnasta sekä ulkomaisten palvelupisteiden osoitteet. Merenkulkijoille välitetään kotimaan lehtiä niihin Suomen ja ulkomaiden satamiin, missä laivat kulloinkin käyvät. Kaukoliikenteessä oleville laivoille toimitetaan myös sähköistä uutispalvelua.

Merimiespalvelutoimisto lähettää myös vuosittain merimieskalenterin jokaiselle suomalaiselle merenkulkijalle.

Liikunta

Pääpaino MEPAn urheilutoiminnassa on kursseilla, joilla kannustetaan merenkulkijoi-

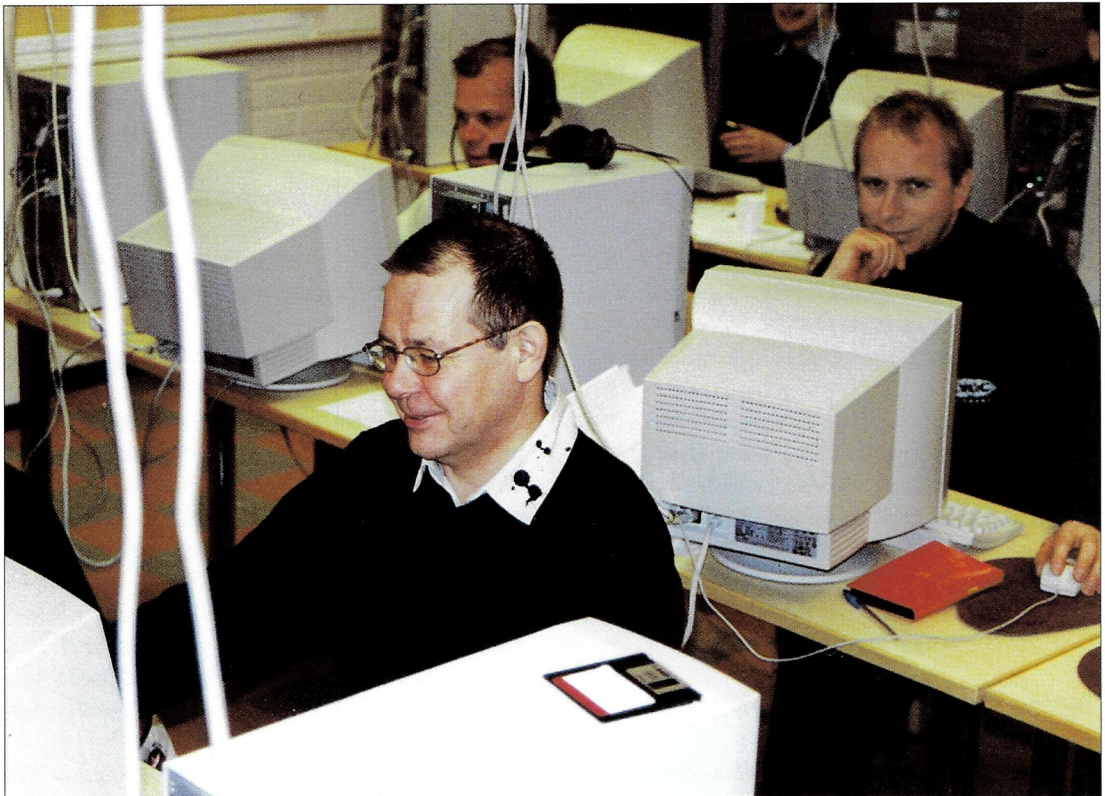
ta monipuolisesti omaehtoiseen liikuntaan ja kuntoiluun.

Lisäksi MEPA on järjestämässä useita kansainvälisiä urheiluviikkoja koti- ja ulkomaan satamissa.

Merimieskulttuuri

MEPA järjestää vuosittain merenkulkijoiden harrastetyökatselmuksen, jonka parhaista töistä kootaan vuosinäyttely. Katselmukseen voivat osallistua aktiivimerenkulkijat, merialan opiskelijat ja merimieseläkeläiset. Videofilmit, valokuvat, kuvataide, kätevyystyöt ja kirjallinen ilmaisu ovat omissa sarjoissaan.

MEPA tukee merimieskulttuurin ja -perinteiden tallentamista ja osallistuu myös muihin alan näyttelyihin ja tapahtumiin.



THOMINVEST JA SUOMEN MERENKULKU



THOMBROKERSISTA FINNLINESIIN

Thomén Metsätoimiston kasvava pyöreäpuun ja massapuun vienti 1950-luvulla johtivat sisar-yritys Oy Thombrokers Ab:n perustamiseen hoitamaan merenkulkutoimintoja. Tämä merkitsi alkua nyt jo yli 40 vuotta kestäneelle voimakkaalle osallistumiselle merenkulkuun. Ensimmäinen alus, ms Make hankittiin vuonna 1957 legendaariselta urheilijalta Paavo Nurmelta, josta tuli juoksijanuransa jälkeen menestyvä liikemies. Tämän jälkeen Thombrokers omisti ja operoi yhteensä kahdeksan laivaa vuosina 1957-1969.

Kun varustamotoiminta alkoi, Suomi vei suuria määriä pyöreää puuta. Thombrokersin toiminnan ensimmäisen vuosikymmenen aikana tilanne muuttui oleellisesti. Suomesta tuli puutavaran nettotuojia ja pidemmälle jalostettujen paperin ja selluloosan viejiä. Thombrokersin laivaston vanhat suurelta osalta höyrykäyttöiset alukset eivät soveltuneet hyvin näihin tarkoituksiin. Niinpä oma varustamotoiminta loppui ja sittemmin kaikki suomalaiset Thom-alukset ovat olleet Finnlinessin hoidossa.

THOM-ALUKSET PURJEHTIVAT YMPÄRI MAAILMAA

Seuraava laajempi toimintajakso merenkulussa alkoi vuonna

1975 Thomeston ensimmäisestä uudisrakennuksesta, ms Finntimberistä, joka oli suhteellisen suuren (23 000 tdw) lastikapasiteetin omaava I A jäämaksuluokan irtolastialus. Finntimber oli huomionarvoinen alus monessa mielessä: kuljettaessaan paperia Suomesta Japaniin ja metsäteollisuustuotteita Brittiläisestä Kolumbiasta Eurooppaan se purjehti 7 kertaa maapallon ympäri, mikä lienee Suomen ennätys. Se teki myös yhden matkan Little Cornwallis Islandiin Kanadan napaseudulle lähelle magneettista pohjoisnapaa.

Juliana-luokan alukset Finnoceanis (1980), Finnarttis (1980) ja Finnolaris (1981) purjehtivat valtamerillä kuljettaen metsäteollisuus- ja terästuotteita Suomesta Yhdysvaltojen itärannikolle ja Suurille järville. Finnolaris teki myös suomalaisen merenkulun historiaa: se teki yhteensä neljä matkaa Etelänapamantereelle. Vain harvat pystyvät samaan saavutukseen.

Mainittakoon vielä, että Thomesto toimi jonkin aikaa myös matkustaja- ja risteilyliikenteessä ms Finnpartnerilla, joka liikennöi kolmena peräkkäisenä kesänä 1973-75 Saksan ja Suomen välillä sekä risteili Kanarian saarten vesillä talvisaikaan. Kemi-kaali- ja viinitankkerit edustavat toista pientä poikkeusta yhtiön aikaisemmasta metsäteollisuustuotteisiin keskittyneestä merenkulupolitiikasta.

Suomen merenkuluelinkeinon suuri uudelleenjärjestely 1980-

luvulla johti merkittäviin omistuksiin merenkulkua harjoittavissa yhtiöissä ja osittain vaihtoi painopisteen alusten omistamisesta osakeomistukseen. Toinen merkittävä muutos tapahtui kuljetusteknologian alueella 1990-luvulla, jolloin Thom-yhtiöt olivat mukana ottamassa käyttöön erittäin menestyksekkään monitoimialuskonseptin. Nämä alukset pystyvät kuljettamaan hyvin vaativia lasteja kuten voimageneraattoreita ja jopa suihkühävittäjäkoneita. Teknologia ja erikoistuminen ovat olleet trendinä viime vuosikymmenellä.

MUUTOSKYKY ON YHÄ TÄRKEÄMPÄÄ MENESTYVÄLLE LIIKETOIMINNALLE

Merenkulkua on monen asian vuoksi kiehtovaa, ei vähiten siksi, että se heijastaa koko talouden elinvoimaisuutta. Thom-yhtiöt eivät ole ainoastaan seuranneet vaan myös vaikuttaneet koko vientiteollisuuden kehitykseen - puhtaan puuraaka-aineen viejästä selluloosan ja paperin viejäksi sekä metsäteollisuustuotteiden dominoimasta yhtiöstä monipuolisemmaksi ja kansainvälisemmäksi yhtiöksi. Teollisuuden rakenne on muuttunut, alustyyppit ovat muuttuneet, asiakkaat ovat muuttuneet - vakautta luovana tekijänä on muutoskyky.

Muutos ei tarkoita menneen unohtamista. Puu on sekä uusiutuva että ekologinen materiaali ja näkyvässä tulevaisuudessa puulla tullaan myös käymään kauppaa. Niin kauan kuin fyysisillä tavaroilla käydään kansainvälistä kauppaa, niin kauan tulee olemaan myös merenkulkua. Mutta myös uusia mahdollisuuksia on paljon. Nykyiset investoinnit rahoituspalveluihin ja teknologiasektorille eivät edusta ainoastaan huomattavia taloudellisia arvoja, vaan myös Thom-yhtiöiden liiketoimintojen jatkuvaa kehittymistä. Perinteet ovat tärkeitä, mutta silmän ja mielen tulee olla avoimia kaikelle esiintulevalle uudelle.



THOMINVEST OY

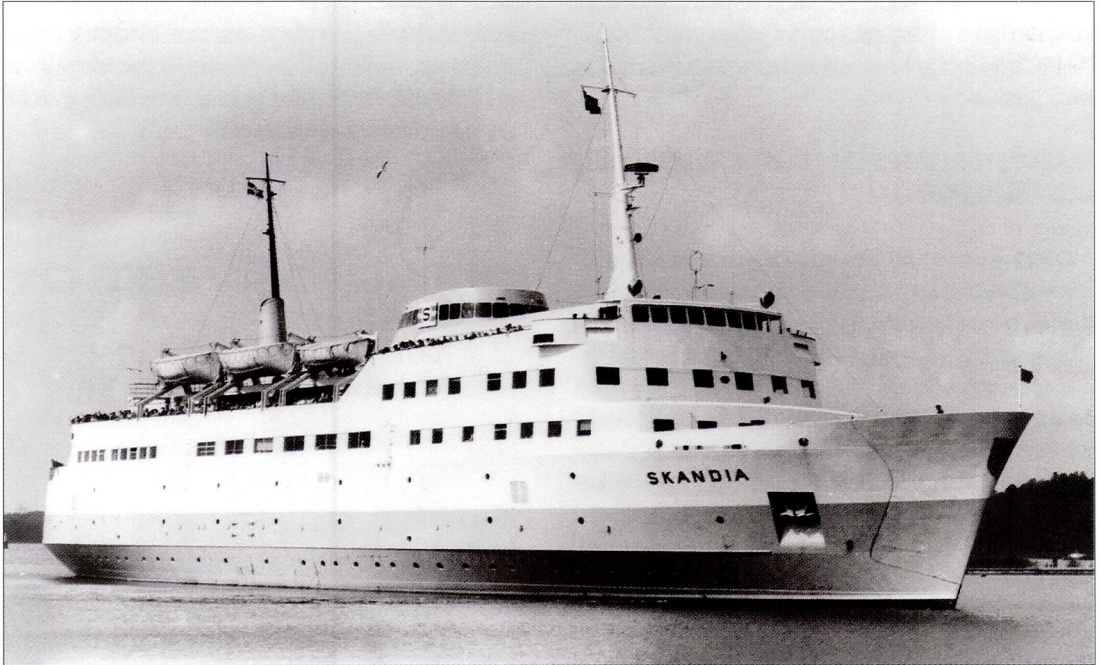
Itälahdenkatu 15-17

PL 132

00211 HELSINKI



Silja Line



Silja Linen emoyhtiö Silja Oyj Abp on perinteikkään vuonna 1883 perustetun Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön seuraaja ja pörssi-yhtiönä eräs maan vanhimpia. Silja Linen historia alkaa siten itse asiassa paljon aikaisemmin kuin yhtiön perustamisvuodesta 1957. Varsinaiset matkustaja-autolautat, joista Silja Linen vuonna 1961 valmistunut Skandia ja vuotta myöhemmin toimitettu sisarus Nordia olivat ensimmäisiä, aloittivat uuden kauden suomalaisen merenkulun historiassa. Niissä oli istumasalonkeja, baareja, myymälöitä, elokuvateatteri, kampaamo, sauna ja lapsille leikkihuone. Siirtolaisuus Ruotsiin oli käynnistänyt tarpeen matkailuliikenteelle, ja yhteyksiä läntisiin naapurimaihin lujitti myös pohjoismainen passivapaus. Silja Line kuljetti tuon vuosikymmenen viimeisenä vuonna runsaat 1,1 miljoonaa matkustajaa, noin 133.000 henkilöautoa ja vajaat 40.000 lasti-yksikköä (rekkaa). Sen jälkeen kehitys on ol-

lut huimaa, sekä aluskalusto että asiakkaille tarjotut palvelut ovat nykyisin erittäin korkeatasoisia.

Vuosina 1990 ja 1991 asetettiin Helsingin ja Tukholman väliseen liikenteeseen huomiota herättäneet sisarusluokset Silja Serenade ja Silja Symphony. Niiden suuri erikoisuus on pitkästä suunnassa oleva miltei laivan keulasta perään ulottuva kävelykatu, Promenade, jonka varrella on lukuisia myymälöitä ja ravintoloita. Vuosituhannen viimeisenä vuonna Silja Linen kuljettamat matkustajamäärät nousivat 5,5 miljoonaan. Henkilöautojen lukumäärä oli 309.000 ja lasti-yksiköitä oli 118.000.

Siljan omistajaksi tuli keväällä 1999 Sea Containers, joka toimii Siljan tavoin merenkulun alalla, matkustajaliikenteessä. Sea Containerin erikoisosaaminen nopeiden yksirunkoisten alusten operoinnissa ja Siljan matkustaja-

autolauttaosaaminen täydentävät toinen toisiaan. Keväällä 2000 Sea Containers asetti voimakkaasti kasvavaan Helsingin ja Tallinnan väliseen liikenteeseen Silja Linen markkinoiman nopean SuperSea-Cat Four -aluksen, joka ensimmäisellä liikennöintikaudellaan kuljetti yli puoli miljoonaa matkustajaa.



Matkustaja-autolauttaliikenne muodostaa merkittävän osan Suomen ulkomaankaupan merikuljetusjärjestelmästä. Säännölliset, ympärivuotiset ja tiheät laivavuorot – yli 150 lähtöä viikossa Suomesta/Suomeen – ovat Suomen silta Eurooppaan ja erityisesti Pohjoismaihin. Suomen kauppalaivastossa matkustaja-autolautoilla on monessa suhteessa keskeinen asema. Palvelutaso on korkea sekä matkustaja- että lastillikenteessä ja matkalippujen hintataso on kaikkien kansalaisten ulottuvilla.

Silja Line on Itämeren johtava matkustaja-alusvarustamo. Yhtiön palveluksessa on noin 3.100 henkilöä merellä ja maissa. Silja Line on ollut edelläkävijä yhdistetyn kuljetus- ja matkailupalvelukonseptin sekä aluskaluston kehittämisessä. Matkustajien turvallisuus ja ympäristöystävällisyys ovat tässä työssä keskeisessä asemassa. Yhtiön toiminta-ajatuk- sena on tarjota korkealaatuisia matkustajakuljetuksia ja merellisiä elämystuotteita sekä tehokkaita tavarakuljetuksia, ensisijaisesti Itä-



meren alueella. Puoli vuosisataa jatkunut matkustajien ja lastin kuljettaminen samalla aluksella, ja tällaisten yhdistelmälaivojen kehittäminen, muodostaa toiminnan perustan tänä päivänä ja tulevaisuudessa.



Tärkein raja-asema Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä on Vainikkala.

EU:n ja Venäjän rajalla

Kansainvälisessä tavaraliikenteessä VR pystyy tarjoamaan jotain ainutlaatuista. Suomi on ainoa EU-maa, jolla on sama raideleveys Venäjän kanssa.

Koska siirtokuormauksia ei tarvita, rautatieyhteydet Venäjältä Suomen kautta EU:n jäsenmaihin ja muihin läntisiin maihin ovat nopeat ja joustavat. Suomi tarjo-

aa hyvän reitin myös lännestä itään suuntautuville kuljetuksille, sillä Suomen satamista avautuvat suorat rautatieyhteydet kaikkialle Venäjälle ja myös Aasiaan.

Rautatiekuljetus Suomen kautta on aina yksinkertainen vaihtoehto. Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikennettä koskeva yhdysliikennesopimus takaa tavarakuljetuksille yksinkertaisen dokumentoinnin. Kun tavara ylittää Suomen rajan, se saapuu EU-alueelle, ja kun se on tullikäsitelty, se on vapaasti liikuteltavissa kaikkien EU-maiden alueella. Transito-

valtiot ja mahdolliset välikäsittelyt ja paperisodat jäävät pois.

Suomen ja Venäjän välisissä kuljetuksissa käytetään venäläisiä vaunuja. Työnjako on selkeä: VR hoitaa vaunujen vedon Suomessa, venäläiset Venäjällä. Rajalla vaihdetaan vain veturia.

Osa Venäjän viennistä ja tuonnista kulkee suomalaisten satamien kautta, ja myös VR hoitaa osaltaan tätä niin sanottua transitoliikennettä. Venäjälle viedään muun muassa erilaisia kulutustavaroita konttijunissa, tuonti Venäjältä koostuu pääasiassa nestemäisistä bulk-tuotteista. Venäläisten öljytuotteiden kuljetuksia hoidetaan Suomen lisäksi paljon Baltian ja Venäjän satamien kautta. Suomi on kuitenkin säilyttänyt asemansa venäläisten kemikaalien tärkeimpänä vientiväylänä.

Panostuksia rataverkkoon

Suurien liikennemäärien hoito edellyttää hyviä ja toimivia yhteistyösuhteita. VR:llä onkin pysyvä edustusto Moskovassa.

Myös infrastruktuuri on kunnossa. Suomen rataverkko on tärkeimmiltä osiltaan sähköistetty, ja sen kunnossapitoon ja peruserantamiseen investoidaan vuosittain noin 300 miljoonaa US-dollaria. Rajanylityksessä ei ole pullonkauloja: Suomella on Venäjän kanssa neljä rautateiden rajanylityspaikkaa. Tärkein niistä on Helsinki-Pietari-Moskova –reitin Vainikkala-Buslovskaja. Sen kautta kulkee noin 60 prosenttia Suomen ja Venäjän

välisestä tavaraliikenteestä sekä koko henkilöliikenne. Muut raja-asemat ovat Imatrankoski-Svetogorsk, Niirala-Värtsilä ja Vartius-Kivijärvi. Niiden kaikkien kapasiteetti on riittävä myös kasvaviin tavaravirtoihin.

Tärkeimmän raja-aseman Vainikkalan kautta Suomeen tuodaan pääasiassa puutavaraa, palavia nesteitä kuten raakaöljyä, kaasuja, metallituotteita ja lannoitteita. Vainikkalan kautta kulkee myös Kaukoidästä tulevaa konttiliikennettä.

Vientikuljetukset Vainikkalan kautta suuntautuvat ennen kaikkea Venäjälle sekä IVY-maihin ja Kaukoitään. Suorat konttijunat Tyynen meren rannikolle kulkevat Vainikkalan kautta.

Akselipaino 25 tonniin

Vainikkalan asema on osa Korridor 9 A:ta eli Turku-Helsinki-Pietari-Moskova –väylää, joka on myös eräs tärkeimmistä EU:sta itään päin suuntautuvista liikennekäytävistä.

Suomen rataverkon kehittämishankkeiden tarkoituksena on nostaa tämän rautatieväylän läpäisykapasiteettia ja parantaa sen liikenteenhoitojärjestelmiä. Peruskorjattavia ja uusia ratoja on tarkoitus liikennöidä tulevaisuudessa jopa 220 km:n tuntinopeudella. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino pyritään nostamaan 25 tonniin.

Myös Suomen satamissa on kehittynyt infrastruktuuri ja korkea teknologinen taso. Satamaoperaattori- ja huolintatointa on laadukasta ja tehokasta, meri-

väylät ovat kunnossa ja toimivat myös talviolosuhteissa. Säännölliset laivaliikenneyhteydet takaavat viiveettömät kuljetukset eri puolille maailmaa.

Erityisesti Suomenlahden itäosan satamat ovat investoineet Venäjän liikenteeseen. Esimerkiksi Kotkan Mussalossa on avattu uusi konttiterminaali, joka pystyy käsittelemään noin 300 000 TEU-yksikköä vuodessa.

Hyväkuntoisen rataverkon ja toimivan kuljetusteknologian ansiosta Suomen reitin kokonaiskustannukset pysyvät hyvin kurissa, koska hyvin toimivassa järjestelmässä on etuna esimerkiksi nopea vauzukierto. Rautatievaunujen kuljetus Venäjän rajalta Kotkan ja Haminan satamiin ja tyhjennyksen jälkeen takaisin rajalle kestää vain kolme vuorokautta.

Turvallista ja ympäristöystävällistä

VR on panostanut tietoisesti jo monien vuosien ajan rautatiekuljetustensa turvallisuuteen ja ympäristöystävällisyyteen. Kansainvälinen ISO 14001 ympäristöstandardi kattaa koko VR Cargon toiminnan.

Vaarallisten aineiden kuljetuksia kontrolloidaan koko kuljetusmatkan ajan. Säiliövaunujen saapuessa Venäjältä Vainikkalan raja-asemalle niiden täyttöaste mitataan automaattisella mittausjärjestelmällä. Lisäksi kaikki vaunut kulkevat säteilyportin kautta ja punnitaan vaunuvaa'alla. Vainikkalan raja-asemalla olevan tarkastussillan avulla tehdään kaikille Suomeen tuleville säiliövaunuille ylä-

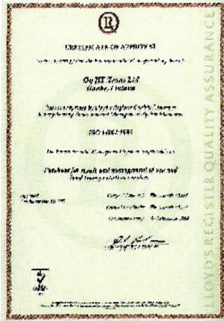
puolinen tarkastus mahdollisten puutteellisuuden havaitsemiseksi. Kuljetusmatkan varrella vaunuille suoritetaan vielä kaasuja ja nestevuotojen automaattinen mittaaminen, joka auttaa hallitsemaan kuljetusmatkan aikana tapahtuvia säiliövaunujen vuotoja.

Itsenäinen osakeyhtiö

Vuoden 1995 heinäkuussa VR muutettiin valtion liikelaitoksesta tavalliseksi osakeyhtiöksi, joka toimii normaalin liikeyrityksen periaatteilla. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että Suomessa valtiolta ei määrittele rautatieliikenteen tariffeja, vaan VR itse määrittelee ne markkinatilanteen mukaan. Näin ollen VR pystyy tarjoamaan itsenäisesti ja joustavasti omia kuljetuspalvelujaan.

VR-konsernissa toimii yhteensä 21 yritystä, ja konsernin kokonaisliikevaihto on noin miljardi US-dollaria. VR:n omistuksessa on 1 200 matkustajavaunua ja 15 000 tavara-vaunua sekä useita rekka- ja linja-autoyrityksiä. VR-Yhtymä Oy:n liikevoitto on aina tuottanut voittoa. VR:n markkinaosuus Suomen kuljetusmarkkinoilla on 25 %, mikä on lähes 10 % suurempi kuin keskimäärin muissa EU-maissa.

Oy JIT-Trans Ltd:lle ISO 9001:2000 sertifikaatti



Lloyd's Register Quality Assurance on myöntänyt Oy JIT-Trans Ltd:lle ISO 9001:2000 laatusertifikaatin. Uuden standardin mukainen sertifiointi on ensimmäinen Pohjoismaissa ja ensimmäisiä koko Euroopassa. Uuden standardin vaatimukset

ovat tiukentuneet mm. johdon vastuun, osaamisen, resurssien hallinnan ja toiminnan jatkuvan parantamisen osalta.

JIT-Transin laatu-, ympäristö- ja turvallisuushallinta on yhdistetty yhdeksi toimintajärjestelmäksi. Ohjeistuksessa on luovuttu paperikopioista ja koko järjestelmä on sähköisesti hallittu, koska JITin koko henkilöstö käyttää työssään tietokoneita. Toimintajärjestelmän kehittämisen vastuuhenkilöinä ovat toimineet laatu- ja ympäristöjohtaja Paavo Siurua ja kehitys- ja ympäristöinsinööri Petri Mastola.

- Johdon vastuu, osaaminen ja toiminnan jatkuva parantaminen on toki ennenkin otettu huomioon, mutta nyt niihin on luotu enemmän systemaattisuutta. Yhtenä kulmakivenä koko toimintajärjestelmälle on yhtiön päämäärien jalkauttaminen jokaisen henkilökohtaiseen toimintaan asti. Henkilöstö on innolla mukana kehittämässä järjestelmää, koska kehitystyön vaatimat ponnistelut tuovat toteutuessaan merkittävää helpotusta jokapäiväiseen työhön, toimitusjohtaja **Eerik Yrjölä** kertoo.

Toimintajärjestelmän tavoitteena on tuottaa kuljetuspalvelut tehokkaasti asiakkaan toivomusten mukaisesti. JIT-Transin toiminta on paljon myös kumppanuutta toisten yritysten kanssa ja yhteis-

työ edellyttää myös heiltä yhtä laadukasta toimintaa. Siksi JIT panostaa kehitystyöhön myös soti-kumppaneiden kanssa.

- Tavoitteemme on, että asiakkaamme ovat tyytyväisiä kuljetuspalvelujemme laatuun ja halukkaita pysyvään, aktiiviseen liikesuhteeseen kanssamme. Kehitämme jatkuvasti toimintamme laatua ja tehokkuutta yhteistyössä Rautaruukin sisäisten ja ulkoisten kumppaneidemme kanssa. Laadunkehitystyön onnistumista mittaavat asiakkaidemme ja henkilöstömme tyytyväisyys sekä toimintamme kannattavuus, Yrjölä sanoo.

Oy JIT-Trans Ltd on Rautaruukki Steeliin kuuluva tytäryhtiö, perustettu vuonna 1988. JIT-Trans koordinoi Rautaruukki-konsernin kuljetuslogistiikan kehittämistä. JITin liikevaihto v. 2000 oli 58,9 milj. (350 milj. mk), josta noin 40 % koostuu konsernin ulkopuolisten asiakkaiden kuljetuksista. Kuljetusmäärät vuonna 2000 olivat: merikuljetuksia noin 8,7 milj. tonnia, rautatiekuljetuksia noin 3,5 milj. tonnia ja maantiekuljetuksia noin 0,6 milj. tonnia. Yhteensä kuljetettu määrä oli noin 12,8 milj. tonnia.





Finnlines on yksi Euroopan johtavista linjaliikennevarustamoista, jonka pääliikennealueet ovat Itämeri ja Pohjanmeri. Merikuljetuksen tukena on varsin mittava toiminnanohjausjärjestelmä, jonka avulla esim. yksiköiden noutajat satamasta voidaan ilmoittaa huomattavasti aiempaa tarkemmin.

Reittiverkosto kattaa kaikki Suomen tärkeimmät satamat ja muualla Euroopassa noin 20 satamaa. Viikoittain lähtöjä Suomen satamista on yli 90. Suomessa linjaliiikenteen pääsatamat ovat Helsinki, Turku ja Naantali. Muita tärkeitä satamia ovat Kotka, Hamina, Rauma, Uusikaupunki ja vuoden 2001 alusta Oulu ja Kemi.

Säännöllistä linjaliikennettä on Itämerellä Suomen ja Ruotsin, Puolan, Saksan ja Skan-

dinavian välillä, Pohjanmerellä Suomen ja Iso-Britannian, Belgian ja Alankomaiden välillä ja Suomen ja Biskajanlahden välillä sekä junalauttayhteys Suomen ja Saksan välillä. Edellä mainittujen lisäksi Finnlines tarjoaa myös yhteydet Saksasta suoraan Venäjälle (TransRussia Express) Riikaan (Baltic Cargo Services).

Finnlinesin merikuljetuksiin erikoistunut tytäryhtiö Finncarriers Oy Ab ja laivojen miehistykseen ja tekniikkaan erikoistunut tytäryhtiö FG-Shipping Oy Ab fuusioitiin emoyhtiö Finnlines Oyj:hin vuoden 2000 lopussa. Samassa yhteydessä Finnlinesin saksalainen tytäryhtiö Poseidon Schiffahrt AG muutti nimensä Finnlines Deutschland AG:ksi ja Finncarriers N.V. Belgiassa Finnlines Belgium N.V.:ksi.



Vuosisata ammattitaitoa ja laatua

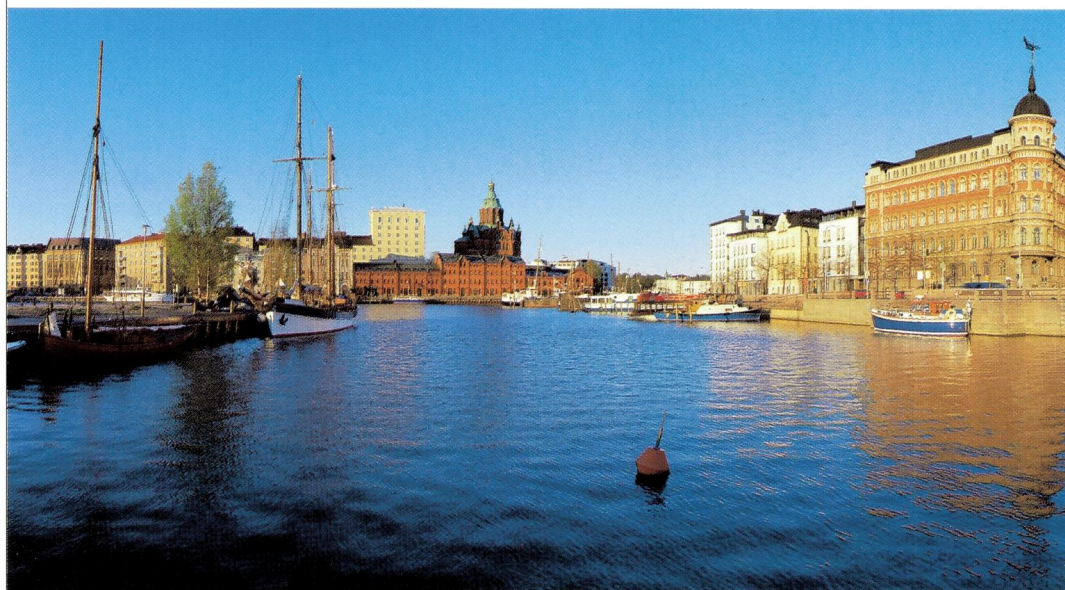


- 1897 Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore perustettiin.
- 1898 Yhtiö aloitti ympärivuotisen matkustajaliikenteen Turusta Tukholmaan.
- 1924 Boren rahtiliikenne alkoi – mukana Etelä-Amerikan liikenteessä vuoteen 1965.
- 1928 Bore avasi säännöllisen matkustajaliikenteen Helsingin ja Tukholman välillä.
- 1957 Bore, EFOA ja Svea perustivat Silja Linen.
- 1967 Roro-aikakausi alkoi - Bore loi perustan roroliikenteelle ja toimi uranuurtajana.
- 1980 Bore luopui matkustajaliikenteestä.
- 1997 Bore sai Suomen ensimmäisenä varustamona DNV:n Safety and Environmental Protection -laatusertifikaatin.
- 1999 Bore perusti konttorin Rotterdamiin.
- 1999 Bore vastaanotti ensimmäiset roroalukset, joissa on Lloyd'sin IBS-luokan mukainen täysin integroitu komentositajärjestelmä.

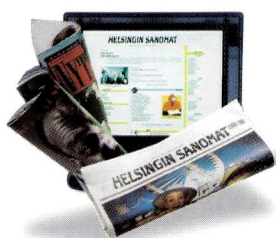


Oy Rettig Ab BORE, PL 144, 20100 Turku
Puh. (02) 281 3600 Faksi (02) 253 4036
Sähköposti info@boret.com
www.rettig.fi

Tähän kaupunkiin on hyvä herätä.



Monestakin syystä.

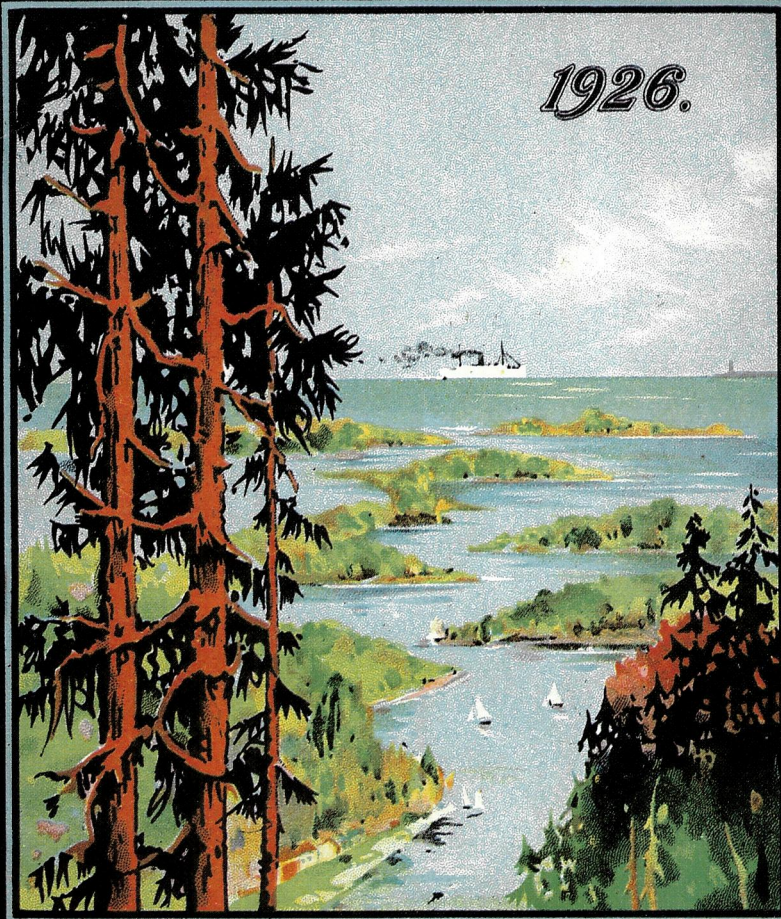


KAIKKI MITÄ KAUPUNGISSA TAPAHTUU. JOKA AAMU. TILAA HESARI KOTIISI
NUMEROSTA 0800-92222 TAI WWW.HELSINGINSANOMAT.FI/TILAAJAPALVELU

HELSINGIN SANOMAT

www.helsinginsanomat.fi

Off the Beaten Track



FINLAND LINE

HOLIDAY TOURS
BUSINESS TRIPS

FROM
HULL

TO DENMARK
SWEDEN, FINLAND &c

Oheiseen kuvaan Laivastoyhdistyksen perustamisvuonna 1926 julkaistun laivamatkaesitteiden kannessa on koottu merenkäyttömme tärkeimpiä elementtejä; ammattimerenkulku, viranomaistoiminta ja vapaa-ajan harrastukset.

Kuva: Matti Pietikäinen

