



# Hakuni

 **EUROPORTS**  
FINLAND

Asiakas- ja henkilöstölehti 3 | 2009

30. vuosikerta



Kannen kuva: Sirkka Laine

## Toimituskunta

Vastaava päätoimittaja  
Jorma Ravi  
jorma.ravi@raumasteve.fi

Toimituskunnan sihteeri  
Sirkka Laine  
sirkka.laine@raumasteve.fi

Jäsenet  
Jarmo Talvio  
Kari Suominen

Botnia Shippingin yhteyshenkilönä  
Michael Blomström

## Toimituksen yhteystiedot

Hakunin toimitus  
Oy Rauma Stevedoring Ltd  
PL 68  
26101 Rauma  
Puhelin (02) 83121

**Painopaikka**  
Painorauma Oy

**Painopaperi**  
UPM 170/130 g m<sup>2</sup>

## Sisältö 3 | 2009

Pääkirjoitus.....	3
Yksikönjohtaja Jukka Hölsä, UPM Seaways: Palvelun ja fasiliateettien on oltava kunnossa liikenteen kasvattamiseksi.....	4
John Nurmisen Säätiö suojelee Itämeren Fosforin määrä on suurin ongelma, minäkin voin vaikuttaa .....	6
Professori Marja-Liisa Manka: Kannustava johtaminen tuottaa tulosta ja työhyvinvointia.....	8
Petäjäksi uudet bulk-kuljettimet tuovat tehoa ja pölyttömyyttä ....	11
Supply Chain: UPM parantaa asiakaspalveluaan toimitusketjun hallinnalla .....	14
Areva ja Arttu Kaksi kovaa A:ta yhteistyössä Steven kanssa .....	16
Jul i Jakobstadstrakten .....	18
Joulu Pietarsaaren seudulla .....	20
Ihanan kajuutta Lounasmeren huvilasta merimuseon näyttelyesineeksi .....	22
Luvialaiset vaalivat esi-isiensä perintöä .....	24
Pikkujoulua vietettiin perinteisin menoin Joulukahvit konttorilla .....	26
Henkilöstöuutisia .....	27

s. 11



s. 18

# Katsaus vuoteen 2009



Kuluneesta vuodesta muodostui yhtiöllemme historiallisen vaikea. Talouden äkkijarrutus oli voimakas ja siihen ei oltu osattu varautua kovinkaan hyvin. Nyt kun vuosi on jo loppuillaan, voidaan katsoa taaksepäin ja arvioida miten tästä haastavasta vuodesta selvisimme.

Satama-alan liikennemäärät alenivat heti vuoden alussa merkittävästi. Niinpä hyvin nopealla aikataululla oli mietittävä miten sopeuttaa toiminta kysyntää vastaavaksi. Sopeuttamistoimenpiteiden suunnittelussa keskeisimmäksi tavoitteeksi asetettiin palvelutason ylläpitäminen mahdollisimman korkealla tasolla ja tässä asiassa onnistuttiinkin kohtuullisen hyvin. Kiitos tästä kuuluu yhdessä eri henkilöstöryhmien kanssa sovituille joustaville sopeuttamis- ja lomautusjärjestelyille. Satamaoperoinnissa joustavuus on elinehto ja tämä tosiasia huomioitiin kaikissa tehdyissä ratkaisuissa kiitettävän hyvin. Asiakkailta saatu positiivinen palaute joustavuudesta tässä vaikeassa tilanteessa oli arvokasta ja uskomme, että tämä edesauttaa asiakassuhteiden jatkuvuutta sekä onnistunutta uusasiakashankintaa.

Kesällä yhtiössä käytiin laajempi yt-menettely, jossa sovittiin henkilöstövähennyksistä ja uusista lomautuksista liikennemäärien ollessa edelleen alhaisella tasolla. Sovitut ratkaisut noudattivat melko lailla talvella ja keväällä tehtyjä, joskin nyt sovittiin pysyvistä vähennyksistä eläköitymisten sekä määräaikaistuuksien puitteissa.

Kulunut syksy on ollut liikenteellisesti hieman vilkkaampi kuin alkuvuosi ja kesä, mutta nykyisetkään liikennemäärät eivät yllä lähellekään sitä tasoa, jossa oltiin vuonna 2008. Alalla tunnistetaan nyt sekä pysyviä että toistaiseksi voimassa olevia muutoksia koskivatpa ne sitten lastinantajia, rahdinkuljettajia tai operaattoreita. Ja vaikka hienoista positiivista viirettä on havaittavissa, on tulevaisuuden ennustaminen edelleen erittäin vaikeaa. Jatkosakin tarvitaan sopeutumiskykyä, mutta toisaalta vuoden 2009 aikana hitaasti edenneisiin kehityshankkeisiin on nyt tarkoituksenmukaista saada vauhtia ja näin ollen ylläpitää kykyä jatkuvasti uudistaa ja kehittää palveluita.

Kuluneen vuoden aikana Rauma Stevedoringin ja Botnia Shippingin omistajayhtiössä tapahtui merkittäviä muutoksia. BBI Euroports -konserni muutti nimensä vuoden alussa Euroports -ryhmäksi ja kesällä omistuspohja laajeni kahdella uudella omistajalla Antin ja Arcus -nimisten sijoitusyhtiöiden tultua mukaan noin 40 prosentin omistusosuudella. Myöhemmin loppuvuodesta Europortsin pääomistaja, australialainen BBI koki merkittävät omistusjärjestelyt, kun se velkataakkaa keventääkseen luopui omistuksistaan, sai uuden merkittävän omistajan eli Brookfield Infrastructure Partnersin ja muutti lisäksi nimensä Prime Infrastructureksi.

Omistusjärjestelyiden myötä Euroports -ryhmän on tarkoitus vahvistaa tunnettuuttaan ei ainoastaan maakohtaisesti vaan myös koko Euroopan laajuisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa satamaverkoston kokonaisvaltaisempaa hyödyntämistä asiakkaittemme liiketoiminnan tukemiseksi ja yhtiöiden välisten synergiahyötyjen laajentamista. Suomessa eli Euroports Finland -yhtiöiden välisessä yhteistyössä saadaan vielä vuoden loppuun mennessä käytäntöön yhteinen molempia yhtiöitä palveleva taloushallinto täydentämään jo aiemmin yhteiseksi määriteltyjä toimintoja. ■

*Haluan kiittää lämpimästi kaikkia kuluneesta vuodesta ja toivottaa kaikille Rauballista Joulua sekä Onnellista Uutta Vuotta!*

Matti Esko  
Toimitusjohtaja

## Yksikönjohtaja Jukka Hölsä, UPM Seaways:

# Palvelun ja fasiliteettien on oltava kunnossa liikenteen kasvattamiseksi



**UPM-Kymmene Oy:n toimitusjohtaja Jussi Pesonen oli juuri edellisenä päivänä kertonut julkisuuteen, ettei UPM:llä enää ole suunnitelmia tehtaiden sulkemiseksi. Uutinen oli tietysti helpottava nykyisessä tilanteessa paitsi UPM:n henkilöstölle myös sen kumppaneille, Stevellekin. UPM Seawaysin yksikönjohtaja Jukka Hölsä kertoo Steven palvelun olleen vaikeina aikoina erittäin hyvää ja uskoo nyt aikojen ehkä hiukan vakaantuessa, Pesosen ilmoituksenkin johdosta, palvelun jatkuvan hyvänä ja sen edelleen parantamiseen on nyt viime aikoja paremmat edellytykset. "Kunhan palvelu pelaa ja fasiliteetit ovat kunnossa, ovat edellytykset laajentuvallekin yhteistyölle olemassa".**

*Jukka Hölsä ja UPM odottavat asiakkaina samaa kuin omistaja-asiakkainakin, korkeatasoista palvelua.*

Maaliskuussa vuonna 2006 se alkoi ja UPM-Kymmene sen aloitti. Nimittäin ilmoitukset paperitehtaiden sulkemisista. Ensimmäisenä tuli ilmoitus Voikkaan tehtaan sulkemisesta. Sitä on sitten seurannut joitain muita UPM:n ja muiden metsäteollisuusyhtiöiden vastaavia ilmoituksia. UPM Seawaysin yksikönjohtaja Jukka Hölsä sanoo Kuusankoskelta kotoisin olevana kysyneensä tuntemaan ne tunnot, jotka tuolloin paikkakunnalla esiintyivät. Myöhemmin sitten kuitenkin UPM:n "Työstä työhön" -ohjelmalla saatiin erittäin hyviä tuloksia työttömiksi joutuneiden ihmisten uudelleentyöllistämässä. "Nyt metsäteollisuuden tarve rakennemuutoksiin on jo hyvin tiedostettu koko yhteiskunnassa", sanoo Hölsä.

### **UPM, ennen omistaja-asiakas, nyt asiakas**

Reilut kaksi vuotta sitten UPM myi molemmat kokonaan omistamansa satamaoperaattorit, Rauma Steven ja pietarsaarelaisen Botnia Shippingin. Siihen saakka Steve oli ollut metsäteollisuuden omistama, aikanaan UPM:n edeltäjän Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n ja Rauma-Repolan. Metsäteollisuus oli vuoden 2007 lokakuuhun saakka sekä omistanut Steven että ollut sen selvästi suurin asiakas. Nyt siis "vain" asiakas, selvästi suurin sellainen kuitenkin edelleen. Jukka Hölsän mielestä mitään kovin kummallista ei UPM:n näkökulmasta ole uudessa asetelmassa. "Ehkä nykyinen

tilanne on helpottanut ja selkeyttänyt yhteistoimintaa UPM:n näkökulmasta", hän kuitenkin toteaa. Hölsän mielestä asiakas-omistaja -suhteessa olivat intressit joskus hiukan ristiriitaiset. "Steveltä haettiin yhtä aikaa tehokkuutta ja tulosta omistajana ja hyvää asiakaspalvelua, panostusta ja joustoa asiakkaana". Eivät ne tavoitteet kovin paljon toisiaan korville lyöneet, mutta hiukan ne ristiriidassa varmasti joskus olivat.

Hölsä korostaa, että tiivistä yhteydenpito on toki ollut ennenkin, mutta kyllä uusi tilanne on luonut uudenlaisen avoimuuden ilmapiirin. Voisikohan sanoa, että kun ei omistajuus enää yhteydenpitoa niin paljon hallitse (toim.huom.)?

## Palvelu edelleen tärkeintä

Jukka Hölsä muistaa hyvin Steven taan-  
noisen, noin kymmenen vuotta sitten  
aloitetun asiakaspalvelun parantamis-  
projektin. Hän muistaa erityisesti sen  
vaikutuksen. ”En sano tätä siksi, että  
tämä tulee Steven lehteen vaan ihan  
vilpittömästi, että sen projektin vaikutus-  
palveluun huomasi selvästi”. Hölsän  
mukaan jo joitakin vuosia sitten päätetyn  
projektin vaikutus kantaa edelleen.

Syykin palvelun aika ratkaisevaan pa-  
ranemiseen on hänen mielestään selvä.  
”Te menitte siinä projektissanne riittävän  
käytännön läheisiin toimiin”. Hän kertoo,  
että riskinä saattaa tuon kaltaisissa pro-  
jekteissa olla, että ne jäävät liian abstrak-  
tille tasolle, jolloin tavoiteltuja muutoksia  
ei saada jalkautettua käytäntöön.

Edelleenkin UPM:n odotukset liittyvät  
palveluun, mutta nyt erityisen merkittävästi  
kustannustehokkuuteen. Ei siinä  
mitään radikaalia uutta ole muuten kuin  
ehkä painottuminen aikaisempaa enem-  
män siihen kustannustehokkuuteen.  
”Metsäteollisuus on varsinkin viimeiset  
pari vuotta joutunut kiinnittämään siihen  
kovasti huomiota ja samaa se odottaa,  
jopa edellyttää, kumppaneiltaankin”.  
Metsäteollisuuden toimet oman tehok-  
kuutensa ja tuottavuutensa kehittämisek-  
si heijastuvat alihankkijakenttään.

Hölsä sanoo, että yhteistyö punnitaan

ongelmatilanteissa. ”Silloin edellytetään  
saumatonta yhteistyötä”.

## Fasilitteettien tulee olla kunnossa

Perusasiat ovat UPM:n ja Steven välisessä  
yhteistyössä kunnossa, sanoo UPM:n  
merikuljetuksia hoitavan UPM Seawaysin  
yksikönjohtaja. Hän korostaa edelleen,  
että UPM:n logistiikan kantava teema  
on kustannustehokkuus. ”Perusasetelma  
Suomessa on, että meillä on kaksi kes-  
kityssatamaa, Kotka kaakossa ja Rauma  
lännessä”. Hölsä uskoo, että tämän  
päivän volyymeillä asetelma on melko  
tasapainoinen, mutta tietyt tarpeita ja  
mahdollisuuksia rakenteellisiinkin muu-  
toksiin on aika ajoin tarkasteltava.

Rauma on UPM:lle luonnollinen keski-  
tyssatama Rauman ja tausta-alueen tuo-  
tantolaitosten vuoksi. Hölsä muistuttaa,  
että tuotanto tulee taantumalla väistyessä  
kasvamaan, vaikkei entiselle tasolle  
nousekaan. Se tulee varmasti piristämään  
satamien liikennettä ja yhteistyötä ope-  
raattorin kanssa. UPM:n näkökulmasta  
yksikköliikenteen osuus Euroopan lii-  
kenteissä ei Hölsän mukaan vielä ole  
suuri. ”Päätöksiä yksikköliikenteen  
tietoisesta kasvattamisesta ei ole. Mah-  
dollinen kasvu riippuu liiketoiminnan  
vaatimuksista”.

Valtameriliikenteessä tilanne on tällä  
hetkellä haastava, kertoo Hölsä. Kontti-

varustamoilla on suuria kannattavuuson-  
gelmiä, jotka nyt taantumassa korostuvat.  
”UPM:n valtamerikonttiliikenne jakautuu  
sitien, että Kotkan osuus on yksi ja Rau-  
man kaksi kolmannesta”.

”Tämä hetki, jolloin Suomen satamissa  
on käyttämätöntä konttiliikennekapasi-  
teettia, ei välttämättä ole otollisin aika  
keskustella niiden kapasiteetin lisäyk-  
sistä”, huomauttaa Hölsä. Hän kuitenkin  
lisää, että investoinnit ovat pitkäkestoisia,  
ja niillä pyritään turvaamaan liiketoimin-  
nan positiivinen kehitys tulevaisuudessa.  
Hän sanoo, että Rauman sataman kontti-  
liikenteestä iso osa on UPM:n liikennettä,  
UPM:llä on rakenteellisesti tarkoitus  
jatkaa nykyisellä konseptilla ja taantu-  
man hellittäessä liikenne Raumallakin  
varmasti alkaa nousta jälleen, joten...  
”Riittävien resurssien lisäksi palveluun ja  
kustannustehokkuuteen on syytä kiinnit-  
tää huomiota koko ajan ja jatkuvasti”. ■

Teksti ja kuvat **Jorma Ravi**



Säätiön asiamies Erik Båsk ja sisäntulo-aulassa seinällä oleva taulu, joka esittää Rauman edustalla polttamalla upotettua kuunari Uljasta.



## John Nurmisen Säätiö suojelee Itämerta

# Fosforin määrä on suurin ongelma, minäkin voin vaikuttaa

**”Pelkkä merikulttuurin vaaliminen ei säätiölle riitä, jos Itämeri kuolee eteen kuormitusten johdosta”, ajatteli Nurminen Logistics Oyj:n nykyinen hallituksen puheenjohtaja Juha Nurminen vuonna 2004 ja polkasi John Nurmisen Säätiölle ”Puhdas Itämeri” -hankkeen. Se on nyt saavuttamassa ensimmäisiä konkreettisia tuloksia Itämeren tilan parantamiseksi, tai oikeastaan ensiksi sen tilan huononemisen pysähtyttämiseksi.**

Teksti Jorma Ravi  
Kuvat Jorma Ravi ja John Nurmisen Säätiö

John Nurmisen Säätiö on perustettu John Nurminen Oy:n aloitteesta vuonna 1992 tarkoituksenaan suomalaisen merenkulkuperinteen ja merikulttuurin vaaliminen. Sitten säätiön toiminnassa on korostunut meriympäristöön kohdistuva toimintalinja. Kuten edellä on todettu, ei merenkulun tai merikulttuurin vaalimiselle ole nähty riittävää merkitystä, jos meri kuolee pois saastumalla. Alettiin tutkia, mitä säätiö voisi tehdä saastumisen estämiseksi ja Itämeren puhdistamiseksi. John Nurmisen Säätiöllä on kaksi toimintalinjaa: merihistoriallinen linja, johon sisältyy kustannustoimintaa, näyttelyitä, arkistoja, ja kokoelmia ja toisena on meriympäristötoimintalinja, jossa merkittävimpänä on Itämeren rehevöitymistä hillitsevä ”Puhdas Itämeri” -hanke ja nyt uutena Tankkeriturva-hanke, jolla pyritään estämään Suomenlahdella suurten öljytankkerionnettomuuksien toteutuminen.

Kustannustoiminnassa säätiö sai juuri mainetta, kun sen julkaisema Suomen majakoiden historiasta ja arkkitehtuurista kertova ”Valo merellä” -teos on nimetty Tieto-Finlandia -palkinnon saajaehdokkaaksi. Valintalautakunta totesi muun muassa, että ”teos kuvaa myös ratkaisevan osan maamme kansainvälistymisen

historiasta. Se on kertomus siitä, miten Suomi avautui maailmalle”.

### Tankkeriturva-hanke

Syksyllä 2008 John Nurmisen Säätiön aloitteesta käynnistettiin esiselvitystyö Suomenlahden meriliikenteen tilanteesta yhdessä merenkulkualan keskeisten toimijoiden kanssa. Keskeisiä toimijoita ovat muassa Merenkululaitos ja Neste Shipping. Suomenlahti ja sen herkkä luonto yhtenä maailman vilkkaimmin liikennöidyistä merialueista ei kestäisi suuren luokan öljyonnettomuutta. ”Läheltä piti -tilanteita on viime vuosien aikana sattunut jo aivan riittävästi”, sanoo säätiön asiamies Erik Båsk.

Eselvityksessä tunnistettiin kaksi konkreettista osa-aluetta, joihin panostamalla säätiö voisi vaikuttaa Suomenlahden tankkeriliikenteen turvallisuuden parantamiseen: navigaatiokäytännöt ja turvallisuuskulttuuri tankkereilla. Navigaatiokäytäntöjä kehittämällä pyritään vaikuttamaan toimintatapoihin ja tiedonvälitykseen sekä laivan komentosillalla että maissa toimivissa meriliikenteen valvonta- eli VTS-keskuksissa.

Hankkeen ensimmäisen vuoden tavoitteena on yhteistyössä kumppanien

kanssa laivoilta maihin lähetettävän reittisuunnitelman tekninen toteutus ja sen lanseeraaminen eri tahoilla. Jatkosuunnitelmissa on tiedonsaantia ja päätöksentekoa alusten komentosillalla helpottavan vastavuoroisen palvelukonseptin kehittäminen.

Tankkeriturva-hanketta vetää Nokian johdosta sapattivapaalla oleva Pekka Laaksonen, joka löysi tästä projektista itselleen sopivan korvauksettoman tehtävän.

### Itämeren suurin ongelma on fosfori

John Nurmisen Säätiön asiamies Erik Båsk kertoo, että levät tarvitsevat kasvaakseen typpeä ja fosforia. Kun fosfori sitoo itseensä typpeä, muodostuu sinilevää. Erityinen ongelma Itämeren saastumisessa on siis fosfori. Sitä ja typpeä päätyy mereen esimerkiksi kaupunkien jätevesissä ja sadevesien mukana pelloilta.

Ihminen käyttää fosforia lannoitukseen ja aivan samalla tavalla, lannoittaen, fosfori toimii joutuessaan veteen. Se ravitsee sielläkin kaikenlaista vihreää kasvustoa, esimerkiksi sinilevää.

Båsk sanoo, että Suomenlahden tilan on todettu tutkimuksissa jo parantuneen, mutta varsinaisen Itämeren pääaltaan tila jatkaa heikkenemistään. "Viime vuosien säät ovat olleet suotuisia sille, että Suomenlahdella pohjien tila oli tänä kesänä paras kymmeneen vuoteen". Suotuisat

sääolot tarkoittavat leutoja ja vähäjäisiä talvia, jolloin myrskyt sekoittavat vettä niin, että pohjanläheinen vesi pysyy hapokkaana. Hapekkaissa oloissa fosforia sitoutuu vedestä pohjasedimenttiin ja vähentää sinilevän muodostumista ja esiintymistä.

Itämeren pääaltaan tila on kuitenkin edelleen heikentynyt ja siksi on tehokkaita päästövähennyksiä jatkettava kaikissa Itämeren alueen valtioissa. Erik Båsk mainitsee Itämeren tilaan vaikuttaviin valtioihin kuuluvan sellaisetkin kuin Ukraina ja Valko-Venäjä, vaikkeivät Itämeren rantavaltioita olekaan. "Jokia pitkin niistäkin tulee päästöjä mereen".

Yhden vuoden aikana tulee Itämeren alueen valtioista, neljästätoista yhteensä 90 miljoonan asukkaan valtiosta, Itämereen noin 30.000 tonnia fosforia. "Kun siitä saadaan puolet eli 15.000 tonnia pois, niin Itämeren tila alkaa parantua", sanoo säätiön asiamies Erik Båsk. John Nurmisen Säätiö on ottanut omaksi tavoitteekseen saada aikaan 2.500 tonnin vähennys. "Se on pienelle säätiölle hyvin kunnianhimoinen tavoite", sanoo Båsk. Hän kertoo, että tuhat tonnia tavoitteesta toteutuu ensi syksynä, kun Pietarin jätevesien kemiallinen fosforinpoisto on täydessä käytössä. Tämän hetkinen vaihe vähentää jo puolen tuhannen tonnin verran. "Loput tuhatviisisataa tonnia pyritään saamaan Balttiasta, Ukrainasta ja Valko-Venäjältä", kertoo asiamies.

Erik Båsk sanoo, että säätiön Itämeren suojelu -toiminnan strategisena kulma-

kivenä on se, että kaiken tekemisen tulee olla konkreettista ja mitattavaa, kustannustehokasta ja kohdennettua sekä kansainvälistä. "Jokaisella toimella pitää saada aikaan mahdollisimman suuri ympäristövaikutus".

Uusimpia toimia Itämereen tulevien päästöjen puhdistamiseksi ja fosforinpoiston tehostamiseksi on Riian vesilaitoksen kanssa syksyllä käynnistetty yhteistyö, jossa tavoitteena on saada sikäläisen jätevedenpuhdistamon jäteveden fosforimäärä Itämeren suoje-lukomission HELCOMin suosittamalle tasolle. Hankkeen ensimmäisen vaiheen on määrä toteutua kesällä 2010. Puhdas Itämeri -hanke tukee ja nopeuttaa Riian puhdistamon fosforinpoiston toteutusta.

### Mitä minä voin tehdä?

Säätiöllä itsellään on Puhdas Itämeri- ja Tankkeriturva-hankkeisiin omaa henkilöstöä kolme täyspäiväistä ja muutama osapäiväinen työntekijä. Itämeri-hanketta vetää Marjukka Porvari täyspäiväisesti ja Tankkeriturva-hanketta siis varsinaisesta leipätyöstään sapattivapaalla oleva Pekka Laaksonen. Laaksonen palkattoman panoksen voi sanoa olevan osa säätiön hankkeiden rahoitusta. Muutenkin säätiön toiminta rahoitetaan lahjoituksin. Lahjoituksiin voi jokainen osallistua. Tietoja löytyy säätiön nettisivuilta.

Mitä muuta konkreettista meikäläinen sitten voi tehdä Itämeren tilan parantamiseksi? Tässäkin asiassa on lukematon

määrä pikkuasioita, joista oikealla tavalla huolehtimalla voi tilannetta edistää. Konkreettisinta lienee se, että pyrkii huolehtimaan siitä, ettei päästöjä mereen tule. Säätiön asiamies Erik Båsk antaa yhden hyvän konkreettisen ohjeen esimerkiksi raumalaisille veneilijöille: "Huviveneilijöiden seppitankin tyhjennys olisi suoritettava siihen osoitetuilla paikoilla, ei merellä". Helppoa, eikö olekin. Ja Itämeri nauttii. ■



Pietarin keskeisen jätevedenpuhdistamon jälkiselkeytyksillä.

# Työrauhan julistus

## Työrauhan julistus 2009

"Täten julistetaan työrauha vuodelle 2009 ja kaikilla kehoitetaan noudattamaan sitä. Työhyvinvointi ja tuloksellisuus kulkevat käsi kädessä. Keskusteltakoon siis jokaisella työpaikalla, mikä lisää työhyvinvointia sen sijaan, että keskitytään miettimään, mikä on vialla. Lopetettakoon vihdoin syyllisten hakeminen ja pohdittakoon mieluummin, miten epäkohdat saadaan yhteistuumin korjatuiksi.

### Johdettakoon työntekijöitä taitavasti.

Kannustaminen, puheeksi ottaminen ja pomottamisen vähentäminen ovat hyvän johtamisen toivomuslistalla. Jokaisella on oikeus myös palautteeseen.

Esimies tarvitsee onnistuakseen aktiivisia alaisia. **Annetaan siis jokaiselle vaikuttamisen mahdollisuus** omaan työhönsä, koska se tekee siitä mielekkäämpää. Liikenneohjauksessakin on siirrytty kiertoliittymään, joka on liikennevaloja tehokkaampi. Hyöty syntyy siitä, että jokainen ohjautuu liittymään itse ja kulkee samaan suuntaan. Silloin nokkakolarit vähenevät. Kaikkien on kuitenkin tunnettava liikennesäännöt. Työpaikallakin yhteisesti sovitut pelisäännöt edistävät työn sujumista.

**Opeteltakoon olemaan ihmisiksi.** Meillä on kyseenalainen kunnia olla työpaikkakiusaamisen Euroopan ykkönen. Hyvät työyhteisötaidot – kansalaistaidot – helpottavat arkea. Tervehtiminen, auttaminen ja kiittäminen synnyttävät työniloa. Toisesta välittäminen ja sen osoittaminen luovat yhteenkuuluvuutta ja turvallisuuden tunnetta epävakaina aikoina.

**Otettakoon ongelmat heti puheeksi.** Ristiriidat kuuluvat normaaliin elämään, mutta kenenikään etu ei ole, että ne jäävät ratkaisematta. Karhun kohtaamisohjeissa neuvotaan pitämään ääntä etukäteen, niin otus lähtee karkuun, ennen kuin sitä edes ehti nähdä. Siksi mieltä vaivaavista asioista on syytä puhua heti ja suoraan asianosaisille - ei selän takana.

**Jätettäköön aikaa myös ajattelulle ja palautumiselle.** Stressitön elämä on ikävää, koska siitä puuttuu ponnistus - onnellisuuden edellytys. Liika stressi vaarantaa kuitenkin terveyttä, kirstii pinnaa ja tekee kyyniseksi. Kiireessä syntyy helpommin virheitä. Siksi jokaisen on varattava aikaa myös ajattelulle, omista aikaansaannoista iloitsemiselle ja rasituksesta palautumiselle.

**Huolehtikoon siis jokainen myös itsestään** miettimällä, mitä itse voisi tehdä hyvinvointinsa eteen. Voisiko luopua täydellisyyden tavoittelusta ja liiasta kiitseydestä opettelemalla sanomaan ei? Fyysinen kuntokin on tärkeä, sillä sen hankkiminen miehuisalla liikunnalla parantaa mielialaa ja jopa kehittää muistia. Elämässä on hyvä olla muutakin kuin työtä.

**Harjoittakoon työnantajat vastuullista henkilöstöpolitiikkaa,** sillä huonoa aikaa seuraa parempi. Työntekijöitä arvostava kohtelu kasvattaa luottamuspääomaa, tulevaisuuden kilpailutekijää. Sitoutunut henkilöstö tekee hyvää työtä, mikä näkyy myös asiakastyytyväisyydessä.

Kuka työnantaja tämän työrauhan rikkoo, pidettäköön tekoa niin raskauttavana, että aikoön sille annettako hyviä ja osaavia työntekijöitä tulevaisuudessa, vaan työvoimapula. Kuka työntekijä omalta osaltaan tämän rikkoo, kärsiköön omassa nahoissaan."

Professori Marja-Liisa Manka



TAMPEREEN  
YLIOPISTO

Tampereen yliopiston kauppa korkeakoulu  
Tutkimus- ja koulutuskeskus Synergos

[www.uta.fi/synergos](http://www.uta.fi/synergos)

# Professori Marja-Liisa Manka: Kannustava johtaminen tuottaa tulosta ja työhyvinvointia



Professori Marja Liisa Manka on laatinut työrauhan julistuksen vuodelle 2009. Kaipa sitä voi soveltaa ensi vuonnakin.

**Pari vuotta sitten Tampereen yliopiston tutkimus- ja koulutuskeskuksessa Synergoksessa työskentelevä professori Marja-Liisa Manka sanoi työelämän kehityksen olleen vähintäänkin huolestuttava. Rungas puolet palkansaajista kertoi tuolloin olevansa psyykkisesti melko tai erittäin rasittunut. Työhyvinvointi on siitäkin selvästi laskenut, ehkä taantumankin johdosta. "Hyvä johtaminen on avainsanoja sen parantamiseen", sanoo Manka. Ja lisää, että hyvään johtamiseen tulee liittyä alaistaidot.**

Teksti ja kuva Jorma Ravi

"On ihan turha yrittää lainsäädännön avulla eläkeikää nostamalla saada ihmisten työuraa pidennetyksi. Tulisi puuttua työhyvinvointiin ja työkyvyttömyyden syihin", sanoo professori Manka. Hän ihmettelee sitä, että kun yhteisössä halutaan parantaa työhyvinvointia, aletaan suunnitella keppijumppia ja muita fyysisen kunnan kohennustapoja. "Tärkeitä nekin, mutta se työhyvinvointi, tai sen puute, on enimmäkseen pään sisällä. Työhyvinvointi on tunne". Siihen pitää voida vaikuttaa jollain muullakin tavalla kuin urheilemalla. Hyvä ja kannustava johtaminen on tärkeimpiä työhyvinvoinnin aikaansaajia.

Työhyvinvointi taas on erittäin merkittävä kilpailutekijä houkuteltaessa uusia varsinkin nuoria työntekijöitä. Sen nimittäin on todettu olevan nuorten piirissä tärkein työpaikan valintakriteeri. Luulisi menestyshakuisten yritysten olevan aidosti kiinnostunut organisaationsa työhyvinvoinnin parantamisesta ja ylläpitämisestä.

Viime aikoina asia onkin saanut huomiota osakseen ja monenlaisiin projekteihin on lähdetty. Manka on sitä mieltä, että yhteisöjen "avuksi" hyvinvointia ja ilmapiriä parantamaan on vain ilmaantunut jos jonkinlaista taikuria ja ihmeentekijää. Lähtökohta on ihmisissä itsessään ja heidän toiminnassaan. Sieltä organisaation sisältä

kaiken pitää lähteä. "Toki hyvää ja asiallistakin konsultointia on saatavilla". Työhyvinvoinnin parantaminen on siis muutakin kuin fyysisen kunnan kohottamista. "Muutakin kuin keppijumppaa tarvitaan". Mankan mielestä mennään hiukan metsään, jos otetaan pohdittavaksi ainoastaan "mikä mätää". Epäkohtiin tulee toki puuttua, mutta jokaisessa toimivassa organisaatiossa on aina jotain hyvääkin, eihän organisaatio muuten voisi toimiakaan. Pitää pyrkiä myös korostamaan niitä työhyvinvoinnin kannalta hyviä asioita, joita jokaisessa organisaatiossa on. "Pitää etsiä niitä positiivisia asioita, jotka lisäävät innostusta".

## Johtaminen ja esimiestoiminta, vuorovaikutusta

Menestyvän organisaation perusedellytys on hyvä johtaminen. Johtamisen perustehtävänä on aina kaikissa oloissa luoda hyvät edellytykset työn suorittamiselle. Hyvä johtaminen perustuu luottamukseen ja vuorovaikutukseen. ”Yhä enemmän johtaminen on nykyään itsensä johtamista, oppimista ja vuorovaikutusta, ei pelkkää esimies-alais -johtamista”, sanoo työhyvinvointia pitkään ja perusteellisesti tutkinut professori. Johtaminen vastaa samanaikaisesti sekä ulkoisen ympäristön haasteisiin että työyhteisön sisäisiin vaateisiin.

Esimiestoiminnan tehtävänä on saada joukot motivoitumaan organisaation tavoitteisiin. Siinä tärkeiksi nousee jälleen vuorovaikutus, joka on kuuntelemista, kannustamista ja luottamuksen rakentamista.

”90 prosenttia suomalaisista lähettäisi esimiehensä ihmishuhdekurssille, asiat osataan johtaa, mutta ihmisten johtamiseen ei uskallusta ole”, kertoo Manka huomanneensa. Se on aika huolestuttavaa suomalaisen esimiestoiminnan kannalta.

### Alaistaidot esimiestoiminnan täydentäjäksi

Vasta viime vuosina on esimiestaitojen oheen tutkimusten kohteeksi otettu alaistaidot, tai työntekijätaidot, kuten Marja-Liisa Manka mieluummin niitä nimittää. Yhteistyötaidot voisi olla kaikkein kuvaavin nimitys.

Alaistaidot, sellaiseksi niitä kuitenkin tavallisimmin nimitetään, tulevat esille kyvyssä toimia aktiivisesti työn kehittämisessä ja asioiden eteenpäin viemisessä. Hyvää johtajuutta ja esimiestoimintaa voidaan korostaa ja täydentää organisaation alaistaitoisuuden avulla.

Alaistaitoisuus on aktiivisuutta ja vastuunottamista omasta työstään ja työympäristöstään sekä niiden kehittämisestä. Se on toisten, esimiestenkin, huomiointia, kohteliaisuutta, arvostusta ja kunnioitusta. Se on tukemista ja kannustamista ja työilmapiirin vaalimista yhdessä esimiesten kanssa.

Oman osaamisen ja ammattitaidon kehittäminen on myös alaistaitojen kehittämistä. Alaistaitoihin liittyy olen-

naisena osana kyky antaa ja vastaanottaa palautetta. Palautteen antaminen mielletään usein vain esimiehen vastuulle kuuluvaksi. Kuitenkin jokainen, myös esimies, tarvitsee palautetta siitä miten on suoriutunut ja mitä häneltä odotetaan.

### Työhyvinvointi on yhteinen asia, jota jokainen yksinkin voi parantaa

Marja-Liisa Manka sanoo, että hyvä johtaminen on ihmisten kanssa aikaan saamista. Yhdessä esimiesten ja alaisten kesken. Se johtaa paitsi taloudelliseen menestykseen myös

ilmapiirin ja työhyvinvoinnin kohene- miseen. ”Johtaminen on puuttumista arjen pieniin asioihin ja sitä kautta työhyvinvointiin”.

Parannusta ei saada aikaan odottamalla ylhäältä satavan mannaa paremman työyhteisön syntymiseksi. ”Jokaisen tulisi asettaa itselleen vastattavaksi kysymys: Mitä minä voisin tehdä paremmin työyhteisössäni?” Omat toimet ovat parhaita. Mutta maltti tässäkin on syytä säilyttää.

”Turha alkaa ahnehtia kerralla liian suurta määrää parannustoimia. Muutama kehitystavoite kerrallaan edeten saadaan paras tulos”. ■

# Työhyvinvoinnin tekijät

## Yksilön

- elämänhallinta
- kasvumotivaatio
- terveys ja fyysinen kunto

## Organisaation ominaisuudet

- toimiva työympäristö
- jatkuva kehittyminen
- joustava rakenne
- tavoitteellisuus

## Esimies

- osallistuva ja kannustava johtaminen

## Ryhmähenki

- avoin vuorovaikutus
- ryhmän toimivuus

## Työ

- vaikuttamismahdollisuudet
- kannustearvo: sisällön monipuolisuus ja uuden oppiminen
- työstä saatava korvaus

# Petäjäksi uudet bulk-kuljettimet

## tuovat tehoa ja pölyttömyyttä

**Petäjäksi satamaosassa on Steven varastoissa 34/35 ja 36 otettu syksyllä käyttöön uudet kuljetinjärjestelmät, jotka parantavat bulk-laivojen purkauksen tehoa. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena noin viisi miljoonaa euroa maksaneella investoinnilla oli myös pölyämisen vähentäminen. Ympäristöluvan vaatimukset yhdessä tehotarpeiden kanssa olivat alkusysäys noin viiden miljoonan euron suuruiselle investoinnille.**

Nyt valmistuneen investoinnin suunnitelutyö aloitettiin jo vuonna 2007, ennen vuoden loppupuolella tapahtunutta omistajan vaihdosta. Steven aikaisempi omistaja UPM-Kymmene oli asiassa aktiivinen ja myöhemmin yrityskauppaa BBI:n kanssa päätettäessä sovittiin myös tämän kuljetinprojektin toteuttamisesta. Sopimukset urakoitsijoiden kanssa solmittiin keväällä 2008. Varaston 36 kuljetinjärjestelmän urakoitsijaksi valikoitui Meramatec Oy Ikaalisista ja varastojen 34/35 Lehtosen Konepaja Oy Kokemäeltä.

**Varastojen 34/35** täyttö laivanpurkauksen yhteydessä tapahtui aikaisemmin ajamalla lasti, tavallisesti kaoliinia, kuorma-autolla varaston katolle ja kippaamalla siellä lasti avattavista luukuista suoraan oikeaan loosiinsa. Varsinkin tuulisemmilla säillä menetelmästä aiheutui jonkin verran ympäristöongelmia pölyämisenä.

Nyt käytössä on täysin suljettu noin viisisataa metriä pitkä kuljetinjärjestelmä, jonka ohjaus tapahtuu valvomosta käsin. Järjestelmää valvotaan muun muassa kameroiden ja pintavahdin avulla.

Kun purkaus varastoihin tapahtuu nyt kuljettimilla, jäävät tietysti pois myös kuorma-autojen päästöt.

Pudotusaukkoja varastoissa on kaikkiaan 33 ja varastosiloja eli looseja 21 kappaletta.

Aikaisemman kuorma-autoilla tapahtuneella varastojen täyttömenetelmällä päästiin noin 250 tonnin tuntitehoihin, mutta nyt uudella kuljetinjärjestelmällä se on mahdollista jopa nelinkertaistaa tuhanteen tonniin tunnissa.

**Varastossa 36** oli jo aikaisemminkin ollut kuljetin, joka nyt modernisoitiin

ottamalla käyttöön aivan uusi kuljetinjärjestelmä. Tavara puretaan laivasta purkaussuppiloon, jonka korkeutta madallettiin neljällä metrillä. Nyt tuuli ei pääse pölyttämään purettavaa tavaraa ympäristöön yhtälailla kuin ennen, ja sekin aikaista vähempi kaoliinipöly jää nyt laiturialueelle.

Vanha elevaattori, jolla tavara nostetaan varaston katolla sijaitseville kuljettimille, korvattiin uudella Metso Mineralsin nykyaikaisella lokeroihnnalla. Sellaisia vastaavan tehoisina ei Suomessa missään aiemmin ole ollut.

Pölyämisen vähentämiseksi suljettua järjestelmää on paranneltu myös muun muassa kohdepölynpoistoilla.

Myös varaston 36 kuljetinjärjestelmän tehossa tapahtui huomattava parannus, kun se kaksinkertaistui 250 tonnista tun-

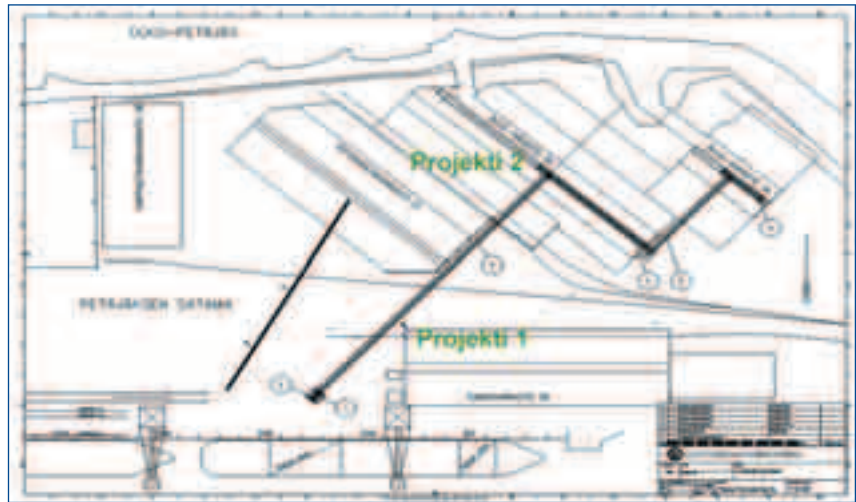


nissa 500:een tonniin tunnissa. Tämäkin järjestelmä on varustettu kameravalvonnalla, jota hallitaan valvomorakennuksessa.

### Laivoille nopeampi kierto

Kun tulevaisuudessa Ulko-Petäjäs on louhittu, tulee kaoliinin käsittely aiempaa alttiimmaksi tuulille ja nyt tehty investointi tämän hetkistä tarpeellisemmaksi. Moninkertaistuneilla tehoilla on merkittävä vaikutus laivoille ja varustamoille, kun laivat pääsevät nyt entistä nopeammin pestäviksi ja sitten lastattaviksi lähinnä Amerikkaan Jacksonvilleen vietävällä paperilla.

Uusilla kuljetinjärjestelmillä pystytään purkamaan kolmen suppilon kautta yhtä aikaa jolloin tavaraa voi kulkea varastoihin parhaimmillaan pari tuhatta tonnia tunnissa.



Uudet kuljetinjärjestelmät soveltuvat muunkin jauhemaisen irtotavaran kuin kaoliinin siirtämisen laivasta varastoihin. ■

Teksti Jorma Ravi

Kuvat Lehtosen Konepaja

## Kuljetinten toimittajat:

### Meramatec Oy

on ikaalislainen materiaalinkäsittelyn laitteiden ja kuljetinten valmistamiseen erikoistunut yritys. Sen tuotteisiin kuluu muun muassa Rolleri-rullankäsittelylaitteet, Rollcut-hylkyrullaleikkurit ja MR-2000 hydrauliset hihnankiristimet. Meramatec valmistaa myös pysty-, hihna-, ketju-, kola-, lamelli- ja rullakuljettimia sekä siirtovaunuja oheislaitteineen.

Meramatec'in toimitusjohtaja Jaakko Mäkinen pitää nyt toteutettua hanketta erittäin haasteellisena, koska valittu "lokerohihna on ensimmäinen Suomessa tämän kaltaiselle tuotteelle". Hihnan toimittaja Metso Minerals'in edustajat kävivät Saksastakin saakka projektin aikana tutustumassa hihnaan ja sen asennukseen. Mäkisen mukaan reservissä on vielä varaa jopa lisätä purkauskapasiteettia.

### Lehtosen Konepaja Oy

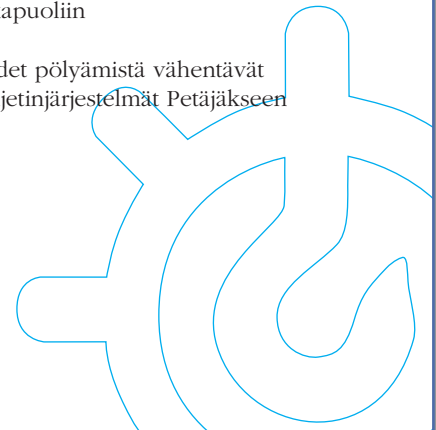
toimii Kokemäellä joen varrella ja toimittaa järjestelmiä teollisuustuotannon eri osa-alueille. Sellaisia ovat muun muassa koneen rungot ja vaativat koneistettavat osat. Yhtiö tuottaa ja toimittaa myös lastaus- ja logistiikkajärjestelmiä ja erilaisia tuotantolinjoja saha- ja metsäteollisuuteen, satamiin ja prosessiteollisuuteen. Yhtiö toimii alihankkijana useille merkittävälle kansainvälisille teknologiateollisuuden vientiyrityksille. Lehtonen Engineering edustaa omaa insinööriosaamista.

Lehtosen Konepaja on ensimmäiset toimituksensa Rauman satamaan toimittanut jo noin neljäkymmentä vuotta sitten. Nyt suoritettu kuljetinurakointi on yhtiön kaikkien aikojen suurin yksittäinen tilaus. Yhtiön toimitusjohtaja Erkki Lehtonen sanoo tämän olleen "merkittävä ponnistus", jonka suuruus yhtiölle oli kaikki alihankinnat huomioiden noin kaksikymmentä henkilötyövuotta.

## Steve on ympäristöasioissa aktiivinen

### Merkittäviä toimenpiteitä ympäristön suojelemiseksi ja parantamiseksi muutama viime vuoden aikana:

- rikkittömän polttoaineen käyttöönotto työkoneissa jo ennen sen pakolliseksi tuloa
- ympäristösertifikaatti ensimmäisenä satamaoperaattorina
- ajotavan seuranta päästöttömämmän ajotavan kouluttamiseksi koneiden kuljettajille, projektia jatketaan pikapuoliin
- uudet pölyämistä vähentävät kuljetinjärjestelmät Petäjäkseen



# Pieni kaoliinivarastohistoriikki

**Varasto 34** on aikanaan Oy Laine & Nordlund Ab:n ja **varasto 35** Oy Grundström & Heinrichs Ab:n rakennuttama. Laine & Nordlund sulautui yrityskaupan jälkeen Grundström & Heinrichsiin vuonna 1988 ja näin myös varasto 34 siirtyi G&H:n omistukseen. G&H taas sulautui Rauma Stevedoringiin vuonna 1989. Varastoa 35 on alkuperäisestä laajennettu useampaan otteeseen.

**Varasto 36** rakennettiin vuonna 1988. Sen lopullinen kustannus 24,3 miljoonaa markkaa oli tuolloin Rauman sataman siihen mennessä suurin kertainvestointi. Varaston rakensi Rakennusliike Lampola. Varaston ollessa vielä keskeneräinen oli siihen mennessä suurin Suomeen koskaan tuotu kaoliinierä jo matkalla Raumalle purettavaksi uuteen varastoon. Varasto valmistui 31.10. ja vielä samana päivänä m/s Varjakka aloitti lastinsa purkamisen sinne. Varasto 36 vihittiin 10.1.1989 yhtä aikaa Iso-Hakunin sa-

tamosan roro-5- laiturin kanssa. Laiturin vihki silloinen valtiovarainministeri Erkki Liikanen ja varaston Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n silloinen toimitusjohtaja Niilo Hakkarainen. Juhlapuhujana vihkiäisjuhlassa oli Hakkaraisen lisäksi Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Kyösti Vesterinen.

Hakkarainen korosti puheessaan kaupungin, satamaa käyttävän teollisuuden ja satamaoperaattorin yhteistyön tuloksellisia perinteitä ja toivoi ”Rauman kaupungilla olevan tulevaisuudessakin riittävästi resursseja ja valmiuksia investoimaan muuttuviin liikennetarpeisiin”.

Vesterinen piti tuolloin, siis vuonna 1989, erityisenä ongelmana huomattavan suuren satamaliikenteen kasvun keskittymistä pääkaupunkiseudulle ja mainitsi ongelmana siellä varsinkin maaliikenteen. Hän ennakoி tavarakuljetusten hakeutuvan siksi muualle ja totesi, että ”huomattava osa tästä vaihtoehdosta etsivästä yksikkötavaraliikenteestä suuntautunee Raumalle ja Poriin”. ■

## Ylitarkastaja Pirjo Gyllenberg:

# Ympäristöluvan vaatimukset ovat nyt toteutuneet



Ylitarkastaja Pirjo Gyllenberg Lounais-Suomen Ympäristökeskuksesta sanoi olevansa viimeistä kertaa Rauman satamassa käydessään tutustumassa Petäjälän uusiin pölyämättömiin kuljetinratkaisuihin. Ei siinä mitään vastenmielisyyttä ollut vaan yksinkertaisesti eläkepäivät odottavat muutaman kuukauden kulluttua. Tyytyväisenä hän totesi viimeisellä käynnillään, että toiminta satamassa on nyt ympäristöluvan mukaista.

”Tavallisesti satamatoiminnat ovat aina kauempana asutuksesta ja sitten aletaan kaavoittaa asutusta aina vaan lähemmäksi satamaa”, Gyllenberg toteaa tavanomaiseksi tilanteeksi. Raumalla tilanne on ollut hiukan toisenlainen, kun asutusta tai kesämökkejä on ollut sataman äärellä aikojen alusta asti, mutta täällä on nyt onnistuttu ratkaisemaan satamille melko tyypilliset meluhaitat aitaamalla Kompin asuntoalue ja pölyhaitat uusilla kuljetinratkaisuilla.

Aluksi tavallisesti todetaan ympäristöongelmien ilmetessä, ettei niille voi tehdä mitään, sanoo satamienkin ympäristönsuojelusta ja valvonnasta Lounais-Suomessa vielä vähän aikaa huolehtiva ylitarkastaja. ”Kuitenkin lähes aina voi”.

”Nyt tilanne Rauman satamassakin on ympäristöluvan vaatimusten mukainen”, sanoo Gyllenberg. Ja lisää, että on hienoa, kun ympäristöstä huolehdittaessa on saavutettu myös taloudellisia parannuksia tarkoittaen huomattavasti kohentuneita tehoja purkauksessa.

”Nyt täytyy vaan pitää järjestelmät kunnossa ja erityisesti hoitaa kaikki toiminta oikealla ympäristöseikatkin huomioivalla asenteella, niin haitat pysyvät aisoissa”, muistuttaa ylitarkastaja Gyllenberg ja kiittelee samalla hyvästä yhteistyöstä ympäristöasioissa. ■

*Ylitarkastaja Gyllenberg kävi tarkastamassa Petäjälän tilanteen kuljetinjärjestelyjen jälkeen. Viimeisen kerran ennen eläköitymistään, hän sanoi.*

## Supply Chain:

# UPM parantaa toiminnan tehokkuutta ja kannattavuutta toimitusketjun hallinnalla



Teksti Jorma Ravi  
Kuvat Jorma Ravi ja Janne Ussa

**UPM-Kymmenellä on menossa Supply Chain -projekti, jossa toimitusketju organisoidaan uudelleen Pohjois- ja Keski-Euroopassa. Tavoitteena sillä on parantaa toiminnan tehokkuutta ja kannattavuutta sekä asiakaspalvelun laatua. "Olemme rakentamassa huipputehokasta toimitusketjua, jossa yhdistyvät toiminnan tehokkuus ja asiakaslähtöisyys". Uuteen toimintamalliin on tarkoitus siirtyä kuluvan ja ensi vuoden aikana.**

Taustana menossa olevalle projektille on vuosi sitten toteutettu uusi liiketoimintamalli, jolla halutaan vastata entistä paremmin muuttuneen liiketoimintaympäristön haasteisiin. Tuolloin kolme paperidivisioonaa yhdistettiin paperiliiketoimintaryhmäksi, jolla taas pyrittiin virtaviivaistamaan toimintaa ja saamaan käyttöön uudenlaisia toimintatapoja. Paperiliiketoimintaryhmälle perustettiin sitten uusi organisaatio toimitusketjun hallintaan, tehostamaan ja ylläpitämään erinomaista palvelutasoa. Tehokkuutta haetaan keskittämällä muutamaan palvelukeskukseen ennen kaikilla tehtailla hoidetut toimitusketjun eri osa-alueet.

Toimitusketjun hallintaa johtavan Janne Ussan mukaan "haluamme luoda toimitusketjun, joka tarjoaa erinomaista palvelua ja toimii kustannustehokkaasti". Ussan mukaan se saavutetaan selkeiden ja johdonmukaisten toimintatapojen avulla.

### **Yhdenmukaistamisella haetaan tehokkuutta**

Johtaja Janne Ussa - raumalainen ja Rauman tehtaalta Tampereen Supply Chain -palvelukeskuksen käynnistämiseen ja johtamiseen siirtynyt - sanoo, että kun toimintoja yhdenmukaistetaan, saavutetaan paitsi tehokkuutta myös nopeaa

reagointikykyä ongelmatilanteisiin. Siitä uuden toimintatavan lyhyenä aikana onkin jo saatu myönteistä kokemusta ja se jos mikä on omiaan parantamaan palvelukykyä ja tehokkuutta.

Kun tuotannosuunnittelu on entisestään tehdaskohtaisuudesta siirtynyt palvelukeskuksessa tuotekohtaisesti hoidettavaksi, on mahdollista suunnitella, missä tehtaalla ja milloin on järkevintä tuottaa asiakkaan tilaamat tuotteet. Sekin siis selvästi parantaa tehokkuutta ja kannattavuutta.

Uusi keskitetysti ohjattu ja yhdenmukaistettu organisaatio luo tehokkuuden ja asiakaslähtöisyyden välille tasapainoa. Suorituskyvyn ja palvelutason mittaamiseen on luotu järjestelmä, jonka avulla voidaan seurata ketjun toimintaa ja reagoida nopeasti epäkohtiin ja muutostarpeisiin.

Paperiliiketoiminnan toimitusketjusta vastaava johtaja Bernd Eikens sanoo, että seuraavana askeleena tulee olemaan uusien työkalujen ja toimintatapojen kehittäminen toimitusketjun hallintaan. Siihen nyt perustettavat palvelukeskukset ja niiden ammattitaitoinen toiminta antavat hyvän perustan.

### Alueelliset Supply Chain –keskukset

UPM:llä kartoitettiin useampia erilaisia vaihtoehtoja toimitusketjun uudelleen organisoimiseksi. ”Tulimme lopulta lopputulokseen, johon sisältyvät sekä alueelliset Supply Chain -keskukset että paikalliset asiakaspalvelutiimit markkinoilla”, sanoo johtaja Ussa.

Uudenlainen toimitusketju lähtee jo asiakkaalta saapuvien tilausten käsittelystä ja niihin liittyvästä tuotannosuunnittelusta sekä logistiikasta ja asiakaspalvelutoiminnoista. Luonnollisesti edellä mainituilla toiminnoilla on vaikutuksensa myös myynti- ja tuotanto-organisaatioihin. Toimitusketjun hallintaa ja ohjausta varten toimitusketju organisoitiin uudella tavalla Pohjois- ja Keski-Euroopassa perustamalla näille alueille uudet Supply Chain -palvelukeskukset. Pohjois-Euroopan palvelukeskus sijaitsee Tampereella, mihin on siirretty tehtaiden tuotannosuunnittelu ja asiakaspalvelu. Myös varastojen hallinta, satamavarastojenkin, tulee olemaan osa palvelukeskuksen tuotannosuunnittelua ja logistiikka yhdistetään osaksi tilausten käsittelyprosessia.

Keski-Euroopassa Tampereen kaltaiset palvelukeskukset käynnistetään Saksassa Augsburgissa ja Dörpenissä, entisiä myyntikonttoripaikkakuntia molemmat. Pohjois-Amerikassa palvelukeskus toimii Westmontissa. Palvelukeskusten tukena toimivat markkinakohtaiset asiakaspalvelutiimit.

Uusien palvelukeskusten seurauksena Euroopassa vähenee noin sata toimitusketjussa työskennellyttä henkilöä. Tampereen keskuksen henkilömääräksi tulee noin kahdeksankymmentä.

### Tampereella keskeinen sijainti

Suomessa uuden Supply Chain -keskuksen sijainniksi tuli Tampere aika luonnollisista syistä. ”Tampere on sijainniltaan keskeinen ja siellä toimi jo

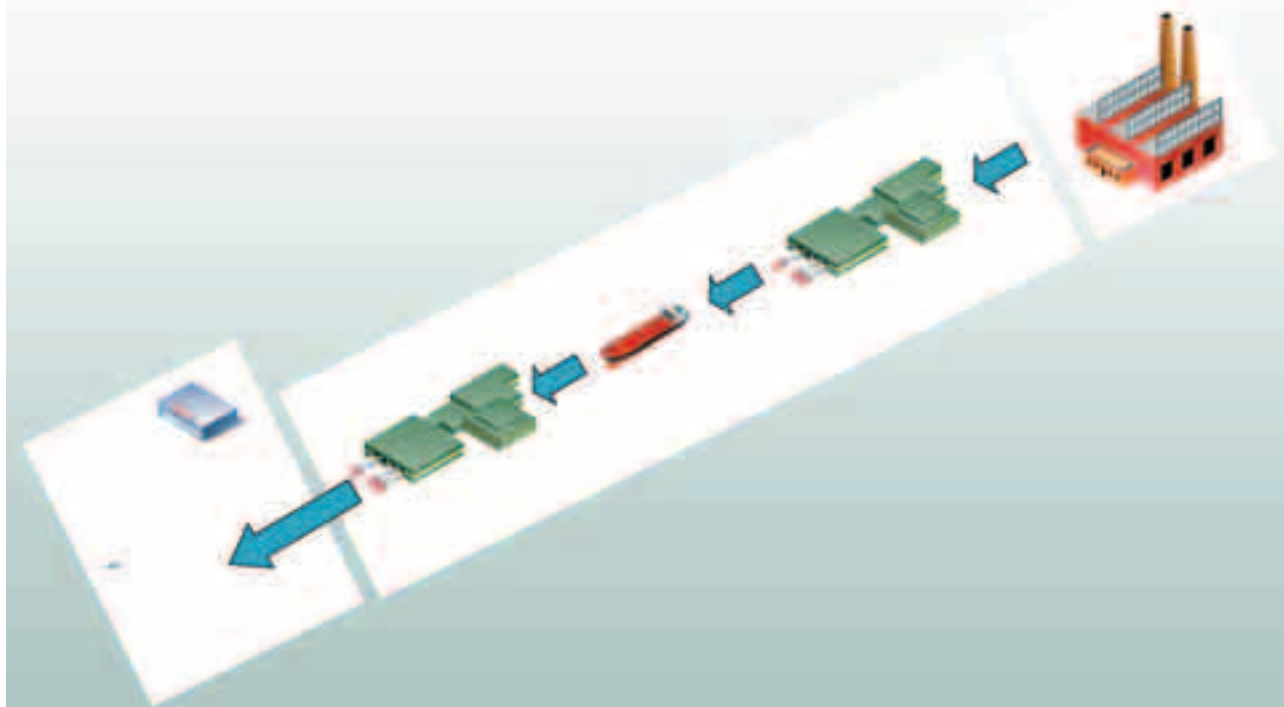
UPM:n palvelukeskus joidenkin muiden keskitettyjen toimintojen osalta”, sanoo Janne Ussa.

Muutos on iso keskuksen vetäjällekin, jonka varsinainen asuinpaikka edelleen on Rauma. ”Henkilöstöhallinnolle muutos on aiheuttanut paljon töitä ja paljon mietittävää se on aiheuttanut myös henkilökunnalle”. Ussa sanoo olevansa tyytyväinen siihen, että Tampereelle on saatu paljon vanhaa osaamista niin, että hyvän asiakaspalvelun voi luottaa säilyvän.

Rauma Steven Janne Ussa sanoo olevan niin UPM:lle kuin uudelle palvelukeskuksellekin merkittävä palveluntuottaja. Hän toteaa, että Steven ja muidenkin logististen palveluntuottajien kanssa yhteistyö varmasti tulee aikaisempaa läheisemmäksi, kun pyritään entistä nopeammin reagoimaan muutoksiin ja asiakkaiden tarpeisiin.

”Varmasti yhteydenpitotarve tulee lisääntymään Steven ja keskuksen välillä ja sen kehittäminen on yksi yhteisiä kehityskohteita, kun etäisyyttä välillämme on nyt vaikkapa entistä Rauman tehtaasta ja sataman välistä etäisyyttä enemmän”. Uuden toimintatavan mukaisesti palvelukeskuksessa pyritään entistä paremmin hallitsemaan muun muassa välivarastointia ja toimitusketjua. Siinä ovat varmaankin palvelukeskuksen näkyvimmit toiminnot Steven näkökulmasta.

”Lähtökohtana on, että niin asiakkaiden kuin palveluntuottajien – Stevenkään – ei muutoksessa pitäisi nähdä muuta kuin toiminnan ja palvelun paranemista”, sanoo johtaja Janne Ussa. ■





Arttu Lehto (vas.) ja  
Tuomas Kukkonen Arevan  
satamavarastossa.

## Areva ja Arttu Kaksi kovaa A:ta yhteis- työssä Steven kanssa

**Arttu Lehto, staveläinen runsaan vuoden takaa, on palannut Rauman satamaan. Nyt hän on ranskalaisen Olkiluotoon ydinvoimalaa rakentavan Arevan palveluksessa ja vetää Material Control-osastoa, jonka kautta hän on yhteistyössä Steven kanssa. Yhteistyö sujuu hyvin, kun Artulla on kokemusta yhteistyökumppanistaan ja sen toimintatavoista yli kymmenen vuoden ajalta.**



Steven ja Arevan yhteistyö on alkanut jo reilut kaksi vuotta sitten kesällä 2007, jolloin Areva vuokrasi Steveltä varasto-tiloja saapuvia tavaroita varten. Satamavarastossaan Arevalla on muun muassa puhdistustankkeja, paine- ja jäähdytys-säiliöitä ja lämmönvaihtimia, suodattimia ja turvaovia, muita rautarakenteita jne. ”Jonkin verran löytyy myös sähköpuolen osia”, sanoo satamavarastosta vastaava Tuomas Kukkonen, arevalaisia hänkin. Parhaimmillaan varasto on ollut noin 80-prosenttisesti käytössä, haastattelu-hetkellä vain noin puoliksi. Painavimmat kolit painavat satoja tonneja.

Kukkonen kertoo, että osa tuotteista on erittäin herkkiä lämmön ja kosteuden vaihteluille. Siksi lämpötilan ja kosteuden tulee pysyä tiukasti annettujen normien sisällä. ”Jossain vaiheessa on asennettu lämpömittareitakin lämpötilan tarkkailemiseksi kuljetuksen aikana”, hän toteaa.

Ydinvoimatoimialalla tyypillisesti erilaisia koodeja ja ohjeistuksia on käytössä runsaasti. Kun etukäteen oli kerrottu dokumentoinnin olevan tavaroiden osalta hyvin tärkeää, niin Tuomas Kukkonen sanoo sen kyllä osoittautuneen käytännössäkin todeksi.

### **Liikenne sataman ja työmaan välillä sujua**

Satamavarastossa Arevalla on tilaa vajaan neljäntuhannen neliön verran ja työmaalla Olkiluodossa sillä on katonalaisia varastoja viisi kappaletta ja lisäksi useiden

hehtaarien verran ulkovarastointialueita sekä erillinen ulkokenttä merikontteja ja kaapelikeloja varten. Siellä muuten on käytössä Steveltä ostettu konttifreimi, yksi ensimmäisiä Arttu Lehdon toimenpiteitä varastoinnin ja tavarankäsittelyn helpottamiseksi ja tehostamiseksi. Työkalu on osoittautunut erinomaiseksi apuvälineeksi konttien käsittelyssä. Erilaisia trukkeja työmaavarastoissa työskentelee kymmenkunta ja yhdessä varastossa on pyörällinen gantry crane -tyyppinen siltanosturi kollojen liikuttelemista varten.

Satamavarastossa tehdään saapuvan tavarun osalta tarkastukset määrän ja laadun osalta. Laadun osalta hyvinkin yksityiskohtaisesti tarkastettuna ja dokumentoituna.

Sataman ja työmaan välillä on jatkuva liikenne, jonka hoitamisessa Areva luottaa Steven osaamiseen. Tuomas Kukkonen kiittelee Steven keskeisiä kontaktihenkilöitä tarkoittaen Haaparannan Tui-rea, Karjalaisen Seijaa ja Peltolan Mattia. ”Yhteistyö on sujunut oikein hienosti”, vakuuttaa Tuomas. Kun työmaalta tulee rakennusosastolta tietoa, että jotain satamavarastossa olevaa tavaraa työmaalla tarvitaan, ottaa Tuomas Kukkonen yhteyden Steven, joka järjestää kuljetuksen Olkiluotoon ja hoitaa kollojen nostot kuljetusalustoille.

### **Arttu on kansainvälisessä seurassa**

Arttu Lehto aloitti kesällä päälliköntehtävät Arevan Material Control- osastolla,

jonka alaisuudessa satamassa oleva varasto no. 46 toimii. Kyse on noin kolmenkymmenen hengen suuruisesta osastosta käsittäen tiimien esimiehet, materiaalin tarkastajat, dokumentoijat ja muun varasto- ja logistiikkahenkilöstön. ”Osasto on tiimitetty vuoroihin”, sanoo Arttu. Osasto vastaa materiaalien määrän- ja laatutarkastuksista, materiaalinkäsittelystä ja varastoinnista niin työmaalla kuin satamassakin, ja logistiikasta työmaalla sekä sataman ja työmaan välillä. Työvaiheiden dokumentointi ja raportointi ovat keskeisessä osassa prosessin joka vaiheessa. ”Osa logistiikkatoiminnoista ostetaan Steveltä”, sanoo Arttu. Juuri niin kuin edellä on kerrottu. Arttu kertoo, että heillä on käytössään jossain määrin Steven Operan kaltainen resurssienhallintajärjestelmä varastojensa, kalustonsa, tavaroidensa ja niiden logistiikan hallintaa varten.

Arttu on Areva-pestinsä aikana saanut tottua melkoisen kansainväliseen työseuraan. ”Meidän Material Control- osastolla on yhteensä kahdeksaa eri kansallisuutta edustavia ihmisiä”. Esimies on ranskalainen ja muun muassa nigeriläinen ja filippiiniläinen kuuluvat osaston työka-vereihin. Monen kansallisuuden osastolla ja työmaalla tarvitaan Artun mukaan erilaisten työtapojen ja -menetelmien jonkin asteista ymmärtämistä ja hiukan joustavuuttakin. Kulttuurierojen ymmärtämisen helpottamiseksi on järjestetty muutamia koulutustilaisuuksiakin. Arttu sanoo, että varsinaisessa työn tekemisessä tyypillistä on laaja monikulttuurisuus, työmaan laajuudella tarkasteltuna henkilöstöä kun löytyy kymmenistä eri kansallisuuksista. Monikansallisuudesta ja toimialan luonteesta johtuen erilaisten työvaiheiden raportointi ja dokumentointi raportointi ja dokumentointi ovat hyvin tarkkaa ja muodollisia.

Yleisesti ottaen Arttu pitää toimintatapoja Olkiluodossa melko suoraviivaisina. ”Taidan olla samantyyppinen ja siksi ehkä yhteistyö kollegoiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa sujuukin ihan hyvin”, hän uskoo. Monet ulkomaalaiset ovat Artun mukaan hyvin tarkkoja siitä kenet he päästävät lähelleen syvällisempiin keskusteluihin, vaikka toisaalta sitten ovatkin hyvin sosiaalisia ja keskustelevia. ”Päämääräthän meillä kaikilla tietysti ovat samat, mutta ehkä mielenkiintoisinta antaa ovat kaikki ne haasteet, joita monikulttuurisuus tähän työhön ja työympäristöön tuo, opettaen näin uutta meille kaikille.” ■

Teksti Jorma Ravi  
Kuvat Jorma Ravi ja Areva



# Jul i Jakobstadstrakten

**Vi måste tydligen även hit norrut vänja oss vid att november nuförtiden är snöfri och nattsvalt nästan dygnet runt. Därför kommer julen med all sin belysning verkligen som ett välkommet ljusavbrott mitt i den mörkaste årstiden. Julstressen är å andra sidan det mest negativa med julen, men att inte falla i den mest köphysteriska "julgropen" betyder att man kommit en bit på rätt väg mot en fridfull jul och inte helt är slav under marknadskrafterna. Krafterna som varje år enbart tycks sträva efter nya försäljningsrekord. Att varva ner, se sig omkring och ge sig tid att njuta kan ge så mycket mer än att jaga pryglar ända in i det sista.**

Bild: Jakobstads stad



Knappast skiljer sig våra traditioner här uppe i Österbotten så mycket från julfirandet i övriga delar av landet, men några särdrag och traditioner som är speciella för vår trakt finns nog. Det som är säkert är dock att traditionerna varierar väldigt mycket från hem till hem och det här är en kort betraktelse på det sätt jag uppfattar firandet här i nejden.

## Lucia och julsymboler

Julen gör sig påmind redan i november, när kandidaterna till årets Lucia presenteras i lokaltidningarna. Av tradition bör Lucia vara 15 år fylld och vara en värdig representant för godheten hon representerar.

Lucia föddes enligt legenden år 283 (under tiden för förföljelsen av de Kristna) i Syracusa på Sicilien. Hon blev tidigt

faderlös och avgav utan sin moders vetskap ett evigt kyskhetslöfte och ett löfte om att som kristen arbeta för vården av de fattiga. Lucia växte upp till en vacker flicka men ovetande om hennes löfte lovade modern bort henne till en hednisk yngling. Modern blev emellertid svårt sjuk men efter att Lucia botat henne genom ett mirakel lovade modern att hon skulle få leva ogift. Detta ledde till att den blivande brudgummens ära blev kränkt och han angav Lucia som kristen. Hon blev dömd och torterad men trots kokande olja och svärdstick dog hon inte innan hon fick motta den sista smörjelsen. Lucia blev efteråt helgonförklarad och firas idag som ljusets och godhetens tjänarinna.

Lucia firas alltid den 13 december med kröning på torget och tillsammans med sina tärnor körs hon i parad tillsammans

med julgubbe, tomtar, trumslagare, rytare och fackelbärare. I de flesta skolor anordnas också egna luciaomröstningar och man har sin egen lucia med följe som på morgonen den 13:e bjuder på lussebullar (vetebullar med saffran och russin).

Samma dag som kröningen av Lucia så tänds även julsymbolerna för Jakobstad över Storgatan. Tro, hopp och kärlek; ett kors, ett ankare och ett hjärta. Korset hänger närmast kyrkan, ankaret vid torget och hjärtat vid stadens södra infart. Symbolerna som var omtyckta bland sjömännen fanns ofta utskurna eller målade på sjömansvistorna, och i konkurrens med skepp och kvinnor var tro, hopp och kärlek ett omtyckt motiv bland sjömän att låta tatuera in. Första gången korset, ankaret och hjärtat

lyste i Jakobstad var troligtvis redan år 1913, då med levande ljus.

I fjol gick kärleken itu när hjärtat under en storm föll ner, men till årets julfirande har man tillverkat ett nytt hjärta som förhoppningsvis ska uppmuntra till en lugn och kärleksfull jul.

I de flesta hem finns i dag även en miniatyruppsättning av symbolerna som sätts upp i något fönster juletid.

## Julförberedelser

Under första adventhelgen firas lilla-jul och ofta kläs en liten gran enkelt med glitter, utan ljus och placeras på ett bord som symbol för att julen är i antågande. Traditionerna varierar stort också där men vanligt är att man äter gemensam middag med far- och morföräldrar. Här i nejden står ofta lutfsk eller lake på menyn och laken flås sällan utan kokas i bitar tillsammans med potatis. I nyheterna ser man varje år att en julgädda alltid traditionsenligt överröks till presidenten, men här i Österbotten har inte gäddan någon given plats på julmatbordet. På lilla-julafton hör det också till att tomtarna är ute och kontrollerar hur det står till med "alla snälla barn" och har man skött sig väl så brukar nissarna banka på ytterdörren och lämna en påse med några lilla-julkappar lite senare på kvällen.

Julförberedelserna fortgår under hela advent och man får inte glömma att räkna soldagarna fram till julafton. För man fem soldagar under advent blir det fem veckor sol följande sommar.

När julaftonen närmar sig blir det dags att fundera på en julgran av något slag. De senaste åren har plastgranarna marscherat in i vardagsrummen på bred front och den som idag håller fast vid traditionen och vill ha en äkta, levande gran (eller tall) hör snart till en minoritet bland julfirare. Diskussionen om vilken butik som säljer de mest naturtrogna granarna går het varje år. Själv är jag plastgransmotståndare men godkände i fjol för första gången att fira med en levande importgran. Den var behändigt förpackad i ett plastnät och när nätet klipptes upp vecklades den ut till en riktig modellgran. -Dyr var den inte heller.

Svenskspråkigheten och närheten till Sverige har gjort att man i Österbotten tittar flitigt på de svenska TV-kanalerna och därifrån har också en tradition kommit som beaktas i nästan varje svenskspråkig familj när man gör upp julaftonens tidtabell för mat och julgubbsbesök. Ända sedan år 1960 har "Kalle Anka och hans

vänner" önskat God Jul klockan 16.00 i Sveriges Television och det hör till att man tittar trots att både ung och gammal kan de tecknade filmernas repliker utan till. Att julmaten krockar tidsmässigt med Kalle Anka leder obönhörligt till uppror om man har barn i huset...

Julskinkan har sin givna plats på julbordet och kvällen innan julafton ser de flesta familjer till att överbelasta elnätet genom att samtidigt som man har skinkan i ugnen också passa på att bada bastu. Under de senare åren har elförsörjningen fungerat i stort sätt problemfritt men jag minns år när man dagen innan julafton suttit i stearinljusens sken med en halvfärdig skinka i ugnen p.g.a.överbelastat elnät.

Ett allt populärare och ett fullgott alternativ till julskinkan och -gröten är julkalkonen. Vi har många gånger haft kalkon på julbordet och den enda gången jag minns att man sett på den färdigt tillredda fågeln med lite andra ögon är det året när min sväger fött upp femton stora kalkoner och jag fick närvara vid slakten och ta del i både avlivning och fjäderplockning.

## Väntan på julgubben

Sällan går väl tiden så sakta som för det barn som efter julaftons middag sätter sig att vänta på julgubbens ankomst. Julgubben i våra trakter gestaltas oftast av någon familjemedlem eller släkting så länge barnen är riktigt små, men allt eftersom nyfikenheten och misstänksamheten växer så brukar man göra klokt i att hyra in någon annan bekant eller via tidningarnas annonser få tag på en "nykter bilande jultomte". Standardrepliken för tomten när han äntligen anländer är hans undran "om det finns några snälla barn här?" och pustande redogör han allt som oftast för sin mödosamma färd från Korvatunturi. -I dessa snöfattiga tider blir det allt oftare till att han får använda

bil i stället för den traditionella släden. När barnen blir äldre och julgubben är avslöjad så sätts julkapparna under julgranen och delas ut av någon i familjen. Vi brukar ha som tradition att knäpa ihop korta julkappsrim på pake-ten och lika roligt som att öppna paketet är att med rimmet som ledtråd försöka klura ut vad paketet innehåller!

Under min uppväxt hörde det till att man steg upp på juldagsmorgonen och åkte på julotta till kyrkan. Tröttsamt var det såklart, men väl där uppskattade man julstämningen som man knappast får på motsvarande sätt någon annanstans. I dag är kyrkornas julbön som ordnas på julaftonskvällen de flitigast besökta. Man kan också besöka kyrkorna under advent, för körsångstraditionen är stark i nejden och man har möjlighet att ta del av både traditionella och modernare julsånger som framförs på ett otal julkonserter.

Nya traditioner tillkommer också och en ny sådan är t.ex. att husgrupper går samman och köper facklor som placeras ut längs byvägarna. På julaftonen hålls vägbelysningen släckt och i stället kantas vägen av hundratals brinnande facklor, som i all sin enkelhet effektivt höjer julstämningen.

Varje familj och ort har sina egna jultraditioner och förhoppningsvis kan de flesta av oss under en kort sekund få tag i den där äkta julkänslan man hade som barn. Alla förväntningar och spänningen som gör att julen blir till en "riktig jul". -För mig räcker det med en svag doft av julhyacint så börjar jag liksom barnen titta ut mot vägen och undra om den där julgubben inte kunde komma snart? ■

## Med önskan om en God och snörik Jul till alla,

Michael Blomström



Bild: Sirkka Laine

# Joulu Pietarsaaren seudulla

Saamme ilmeisesti myös täällä vähän pohjoisempaa totutella siihen, että marraskuu nykyään on lumeton ja että yön pimeys vallitsee lähes vuorokauden ympäri. Siksi joulu tuleekin, kaikkien valojensa kanssa todella tervetulleena pimeyden katkaisijana, keskelle kaikkein pimeimpää vuodenaikaa.

Joulukiireet ovat toisaalta kielteisin osa joulua, mutta jos ei ota osaa kaikkein pahimpaan ostoshysteriaan, tarkoittaa se sitä, että on ottanut askeleen oikeaan suuntaan, eli kohti rauhallista joulua, eikä ole täysin markkinavoimien orja. Niiden voimien, jotka joka vuosi pyrkivät ainoastaan uusiin myyntiennätyksiin. Kun rauhoittuu, katselee ympärilleen ja antaa itselleen aikaa nauttia, saa niin paljon enemmän kuin vain sen, että yrittää pyydystää tavaraa viime hetkeen asti.



Kuva: Pietarsaaren kaupunki

Tuskinpa jouluperinteet eroavat täällä Pohjanmaalla suuremmin muusta osasta maata, mutta joitakin eroavaisuuksia ja perinteitä on, mitkä kuuluvat meidän seudullemme. On varmasti myös niin, että perinteet vaihtelevat paljon eri kodeissa ja tämä on vain pieni katselmus siitä, miten minä koen joulunvieton näillä seuduilla.

## Lucia ja joulun tunnuskuvat

Joulunaika alkaa jo marraskuussa, kun vuoden Lucia-ehdokkaat esitellään paikallislehdissä. Perinteisesti Lucian pitää olla 15 vuotta täyttänyt ja olla arvokas hyvyyden edustaja.

Lucia syntyi tarun mukaan vuonna 283 (aikana, jolloin kristittyjä vainottiin) Sisiliassa Syrakusassa.

Hän jäi nuorena isättömäksi ja antoi, äitinsä tietämättä, lupauksen pysyä neitsyenä ja lupauksen kristittyinä tehdä työtä köyhien auttamiseksi. Lucia varttui kauniiksi naiseksi, mutta tietämättä hänen lupauksestaan äiti antoi hänen pakanalliselle nuorukaiselle. Äiti kuitenkin sairastui vakavasti ja Lucia paransi hänet. Ihme oli tapahtunut ja äiti lupasi, että Lucia saa elää naimattomana.

Tämä johti siihen, että tulevan sulhasen maine tuli loukatuksi ja hän ilmiantoi Lucian kristillisyyden. Lucia tuomittiin ja häntä kidutettiin, mutta vaikka hänen päälleen kaadettiin kiehuvaa öljyä ja yritettiin surmata miekalla, hän ei kuollut. Hänet julistettiin pyhimykseksi ja tänä päivänä häntä juhlitaan valon ja hyvyyden palvelijana.

Lucian päivää vietetään aina joulukuun 13 päivänä torilla, Lucia kruunataan ja Lucianeitojensa kanssa heitä kuljetetaan kulkueessa, jossa heillä on myös mukanaan joulupukki, tontut, rummuttajat, ratsastajat ja soihdunkantajat. Kouluissa järjestetään myös omia Lucia-äänestyksiä ja oma Lucia-kulkue joulukuun 13:n päivän aamuna sekä tarjotaan luciapullaa (vehnäpullaa, jossa on sahmia ja rusinoita).

Samana päivänä, kun Lucia kruunataan syttyvät myös Isokadun, Pietarsaaren joulutunnukset. Usko, toivo ja rakkaus; risti, ankkuri ja sydän. Risti on ripustettu kirkon lähelle, ankkuri torille ja sydän kaupungin eteläisen sisääntulotien päälle.

Nämä tunnukset olivat pidettyjä merimiesten kesken, usein ne löytyvät kaiverrettuna tai maalattuna merimiesten kirstuissa, ja kilpailivat laivojen ja naisten kuvien kanssa merimiesten tatuoinneissa.

Ensimmäinen kerta, kun risti, ankkuri ja sydän valaisi Pietarsaaren kaupunkia oli oletettavasti jo vuonna 1913, jolloin elävät kynttilät valaisivat näitä tuntuksia.

Viime vuonna rakkaus rikkoutui, kun myrsky pudotti sen, mutta tämän vuoden joulunviettoon on valmistettu uusi sydän, mikä toivottavasti kannustaa rauhalliseen ja rakastavaan joulunviettoon.

Lähes joka kodissa on pienikokoinen risti, ankkuri ja sydäntunnus mikä ripustetaan joulunajaksi ikkunaan.

## Jouluvalmistelut

Ensimmäisenä adventtina vietetään pikkujoulua ja silloin koristetaan pieni kuusi koristenauhoin, ilman kynttilöitä, pöydälle muistuttamaan, että joulu on tulossa. Perinteet vaihtelevat perheitäin, mutta on myös hyvin tavallista, että syödään yhdessä isovanhempien kanssa. Tällä seudulla on useasti tarjolla lipeäkalaa tai madetta. Made on nylkemätön ja kypsennetään pienissä paloissa perunoiden kanssa. Uutisissa nähdään joka vuosi, että perinteisesti presidentille lahjoitetaan hauki, mutta täällä Pohjanmaalla hauella ei ole vakiintunutta paikkaa joulun ruokapöydässä. Pikkujouluun kuuluu myös, että kun tontut kiertelevät ja tarkistavat onko ”kilttejä lapsia” ja ollaanko oltu kiltisti,

niin illemmalla tontut koputtelevat ulkovea ja jättävät pienen pussin, jossa on pikkujoululahjoja. Jouluvalmistelut jatkuvat koko adventin ajan eikä aurinkoisia päiviä saa unohtaa laskea aattoon asti. Jos adventin aikana on viisi aurinkoista päivää, niin seuraavana kesänä on viisi aurinkoista viikkoa.

Kun aatto lähestyy, on aika miettiä joulukuusta. Viime vuosina on muovikuusi marssinut sisään useaan olohuoneeseen, mutta he jotka haluavat pitää kiinni perinteistä ja haluavat aidon elävän kuusen (tai männyn) kuuluvat pian vähemmistöön joulunviettäjien joukossa. Keskustelu siitä, mikä liike myy eniten oikeata kuusta muistuttavia muovikuusia käy kuumana joka vuosi. Itse olen muovikuusen vastustaja, mutta suostuin viime vuonna ensimmäisen kerran viettämään joulua tuontikuusen kanssa. Se oli kätevästi pakattu muoviverkkoon ja kun verkko avattiin, niin esiin tuli oikein kauniin mallinen kuusi. –Eikä se edes ollut kallis.

Ruotsinkieli ja läheisyys Ruotsiin on aiheuttanut sen, että täällä Pohjanmaalla katsotaan ahkerasti Ruotsin TV-kanavia ja sieltä on myös tullut perinne, mikä pitää huomioida jokaisessa ruotsinkielisessä perheessä, kun laaditaan jouluaaton aikataulua ruokailuun ja joulupukin vierailuun. Vuodesta 1960 on ”Aku Ankka ja hänen ystävänsä” toivottanut Hyvää Joulua kello 16.00 Ruotsin Televisiossa ja se kuuluu tapoihin katsoa olet sitten nuori tai vanha ja vaikka jo osaat vuorosanat ulkoa. Jos jouluruokailu osuu ajallisesti Aku Ankan kanssa se johtaa väistämättä kapinaan, jos on lapsia talossa...

Joulukinkulla on oma paikkansa joulupöydässä ja aatonaattona useimmat perheet rasittavat sähköverkkoa, kun samanaikaisesti laitetaan kinkut uuniin yhtä aikaa, kun itse käydään saunassa. Viimeisten vuosien aikana on sähköntoimitus toiminut lähes moitteettomasti, mutta muistan vuosia, kun aatonaattona olen istunut kynttilänvalossa ja puolikypsä kinkku uunissa johtuen ylikuormitusta sähköverkosta.

Aina vain suosituimpi ja aivan hyvät vaihtoehdot joulukinkulle ja -puurolle on joulukalkkuna. Olemme usean kerran tarjonneet kalkkunaa joulupöydässä ja muistan, että ainoastaan kerran on valmiiksi valmistettua lintua katsottu hiukan toisin silmin. Oli se vuosi, kun lankoni oli kasvattanut viisitoista isoa kalkkunaa ja minä otin osaa teurastukseen ja höyhenten nappimiseen.

## Joulupukin odotusta

Harvoin kai aika kuluu niin hitaasti, kuin

lapsella, joka joulun päivällisen jälkeen jää odottamaan joulupukin tuloa. Meidän seudulla esiintyy useimmiten joku perheen jäsen joulupukin sijaisena niin kauan kuin lapset ovat pieniä, mutta sen jälkeen kun uteliaisuus ja epäluulo kasvavat siirrytään viisaasti vuokraamaan joku tuttu tai otetaan yhteys lehden palstalta ”raittiiseen, autoilevaan joulupukkiin”. Vakiovuorosana pukilla, kun hän vihdoi sapuu, on kysymys, että ”löytyykö täältä kilttejä lapsia” ja puhisten hän selostaa useimmiten pukin hankalaa matkaa Korvatunturilta.

Näinä lumettomina aikoina joutuu pukki yhä useammin turvautumaan autoon perinteisen reen sijaan. Kun lapset vanhenevat ja joulupukki on paljastettu kerätään joululahjat kuusen alle ja joku perheestä jakaa ne. Meillä on perinteinä tehdä pieniä joululahjariimejä pakettikorttiin ja on yhtä hauskaa kuin avata paketti yrittää riimin johtolangoista keksiä mitä paketti sisältää!

Minun nuoruudessa kuului tapoihin, että joulupäivän aamuna herättiin aikaisin joulukirkkoon. Väsyttävähän se oli, mutta perillä tuli arvostettua sitä jouluntunnelmaa, mitä vastaavaa ei enää koe muualla.

Tänä päivänä ovat suosituimpia tilaisuuksia jouluna rukoushetket, jotka järjestetään jouluaatoniltana. Adventin aikana voi myös käydä kirkossa, koska kuorolauluperinteet ovat vahvat tällä seudulla ja silloin on mahdollisuus osallistua sekä perinteisten että uusimpien joululaulujen esitystilaisuuksiin. Uusia perinteitä tulee myös, ja yksi sellainen on se, että taloryhmät yhdessä hankkivat soihtuja mitkä sijoitetaan kyläteiden varrelle. Jouluaattona sammutetaan tien valaistus ja sadat tien varrelle sijoitetut palavat soihdut valaisevat sen, ja se kaikessa yksinkertaisuudessaan kyllä kohottaa joulutunnelmaa.

Jokaisella perheellä ja jokaisella paikkakunnalla on omat jouluperinteet ja toivottavasti voimme edes pieneksi hetkeksi saada kiinni siitä oikeasta jouluntunnelmasta, joka meillä oli lapsena. Kaikki odotukset ja jännitykset tekevät joulusta ”oikean joulun”. – Minulle riittää pieni jouluhyasintuntuoksahtus ja niin alan kuin lapset katsoa tietä kohti ja ihmetellä, etteikö se joulupukki voisi pian tulla? ■

## Toivotan Hyvää ja runsaslumista Joulua kaikille,

Michael Blomström

Käännös Merja Koponen

# Ihanan kajuutta Lounasmeren huvilasta merimuseon näyttely- esineeksi

Purjelaivakauden aikana maailman meriä kyntäneen kuunarilaiva Ihanan kajuutan monet vaiheet ovat päätyneet Rauman merimuseon edustalle. Viimeisillä purjehduksillaan raumalaisomistuksessa ollut laiva purettiin vuonna 1919 Iso-Järviluodon edustalla. Siitäpäitien laivan kajuutta toimi kesämökkinä kunnes se ainutlaatuisena purjelaivakauden dokumenttina kunnostettiin merimuseon näyttelyesineeksi. Valmiiksi kunnostetun kajuutan luovutus juhlisti Rauman merihistoriallisen yhdistystoiminnan 25-vuotisjuhlaa marraskuun lopulla. Merihistoriallisen Seuran puheenjohtaja **Ilkka Randén** mainitsi luovutuspuheessaan mm., että Ihanan kajuuttaa kertoo meille niistä elementeistä, joista raumalainen hyvinvointi purjelaivakautena rakentui. Varatuomari **Matti Lounasmeren** lahjoitus oli kulttuuriteko, jonka turvin alkuperäisenä säilynyttä purjelaivakauden historiaa oli mahdollista tallentaa merimuseon yhteyteen. Muita vastaavia rakennelmia ei Rauman seudulla enää ollut jäljellä.

## Kesäelämää salongissa

Matti Lounasmeren isä pankinjohtaja **Olavi Lounasmeri** näki kauas. Jo paljon ennen nykyistä merimuseohanketta hän kaavailli kaupunkiin purjelaivan osaa historiaa elävöittämään.

Lounasmeren perheellä Rauman Iso-Järviluodossa oli aikanaan todellinen merihenkinen pikku yhdyskunta. ”Rikkaalta Laaksoselta” ostettiin 1920-luvun alkupuolella saarella jo olevat kuunarilaiva Ihanan kajuutta ja ruffi. Kajuttaa korotettiin, mutta muutoin se säilytettiin jokseenkin alkuperäisessä asussaan. Ruffista muodostui ”Rantpuad” venetarpeiden säilytyspaikaksi. Erillinen aittarakennus oli rakennettu purjelaivan kylkilankuista. Tervahöyry ”Aallon” merenkulkuhytti oli Rauma-Repolan edeltäjän Rauma-Wood



*Ihanan kajuutta palveli aikanaan huvilana Iso-Järviluodon saarella. (Kuva: Marja Viita)*

Limitedin kuljetuslaivastoon kuuluneen tervahöyryn hytti, joka sai nimekseen ”Kasino”. Venäläisen proomu ”Volgan” pyöreistä hirsistä tehty kansirakennus siirrettiin myös Järviluotoon ja siitä tehtiin sauna.

-Kajuutassa oli erilliset hytit päällikölle ja perämiehelle. Ja lisäksi vielä pari pienempää hyttiä, olisivat myös voineet olla päällikölle ja konstille ja jollekin perämiehelle, muistaa Olavi Lounasmeri. -Sen aikuisissa purjelaivoissa oli pari, kolme miestä kajuutassa tai kokki voi myös olla. Siihen tuli tavallaan niin kuin neljä erillistä makuuhuonetta ja sitten oli pieni keittiö, jossa oli rautahella. Siinäpä yks perhe voi kesää viettää. Salonki keskellä!

## Kunnostustyöhön vasta museon valmistuttua

Kun Rauman Merimuseoyhdistys syyskuussa 1988 sai Matti Lounasmereltä lahjoituksena kuunarilaiva Ihanan kajuutan, oli sen katto jo rikki ja rakennus ränsistynyt. Ensiavuksi korjattiin katto. Kesti kuitenkin vuosia ennen kuin Ihanan kajuutan siirto ja kunnostus tositoimin voitiin toteuttaa. Yhdistyksen voimavarat eivät riittäneet Ihanaan, kun keskeinen tavoite oli merimuseo, johon käytettiin kaikki liikenevät resurssit. Kun yhdistys viimein sai 1000 euron avustuksen Majaoja-säätiötä Ihanan kajuutan siirron selvitystä varten, oli suunta selvä: tuumasta toimeen ja Iso-Järviluotoon!

Kesän 2006 tiistai-illat kuluivatkin sitten tiiviisti Iso-Järviluodossa, josta hytti kymmenen ”Ihanan miehen” voimin siirrettiin mantereelle. Hytin siirtoa varten kaadettiin puita ja rakennettiin 30 metriä pitkä rata rakennuksesta rantaan. Syyskuun 24. päivänä koitti viimein hetki, jolloin kajuutta siirrettiin mantereelle Rauman satamaan. Kunnostustöiden aikana hytti majaili niin lämpimässä satamavarastossa kuin kylmäsäkin varastotilassa. Olivatpa puitteet mitkä tahansa, uupumaton talkooväki saapui jokaviikkoiselle työmaalleen aina yhtä innostuneena. Asiasta kiinnostunut ja innostunut mieliala vallitsi myös yhdistyksen ulkopuolella. Ihanan Kajuutta sai näkyvää tilaa useiden lehtien palstoilla, ja monet yritykset avittivat konkreettisesti työn edistymistä. Avustustakin Ihana-projekti sai. Hanketta tukivat Majaoja-säätiön lisäksi mm. Vuojoki-säätiö ja Erkki Paasikivi -säätiö sekä Liikenne- ja viestintäministeriö.

Ihanan kajuutan kunnostus kesti runsaat kolme vuotta. Talkootunteja tänä aikana kertyi arviolta kolme tuhatta. Ihanan kajuutta valmistui museon näyttelyesineeksi parahiksi yhdistystoiminnan 25-vuotista taivalta juhlistamaan.

## Ihana rakennettiin Luvialla

Kuunarilaiva Ihana rakennettiin Luvialla Werkholmin veistämöl-  
lä laivanrakennusmestari Paulus  
Sandströmin johdolla vuonna 1889.  
Ihana laskettiin vesille heinäkuussa.  
Tästä tapahtumasta kertoi Satakunta-  
lehti seuraavaa: "Luwiala lykättiin wii-  
me keskiwiikkona (10.7.1889) wesille  
uusi alus, joka sai nimekseen Ihana.  
Laiwa, joka on nk. kuunari-barkki on  
rakennettu Niemenkylän veistämöllä  
ja omistaa sen eräs yhtiö, johon kuu-  
luuwt laiwuri C. Stenroos, talollinen  
Penttilä Niemenkylästä y.m. Alus wetää  
noin 130 standerttia ja tulee jonkun  
ajan perästä lähtemään puulastissa  
Saksaan. Lykkäys onnistui erittäin hy-  
västi ja laiwa sujui siewästi weteen..."  
Ihana oli pituudeltaan 36,16, leveydel-  
tään 8,91 ja syvyykseltään 3,86 met-  
riä. Aluksessa oli kolme mastoa, bytti  
skanssi ja kajuutta.

(Lasse Wahlroos, Luvian merenkulun  
historia 2004)

Kuunarilaiva Ihana VDFN, 295,84 RT.

Kuunarilaiva Ihanan purjehdukset  
ulottuivat ainakin Saksan ja Englannin  
satamiin. Laiva purjehti senaikaisten pur-  
jelaivojen keski-ään, 30 vuotta. 11.5.1915  
otettiin Ihanalle sotavaaravakuutus.  
Alus myytiin Raumalle vuonna 1917.  
Ihana purettiin Raumalla Iso-Järviluodon  
edustalla vuonna 1919. Ihanan tarina jäi  
elämään ja edelleen se kertoo purjelai-  
vakauden elämästä aivan kuten Olavi  
Lounasmeri aikanaan ounasteli. ■



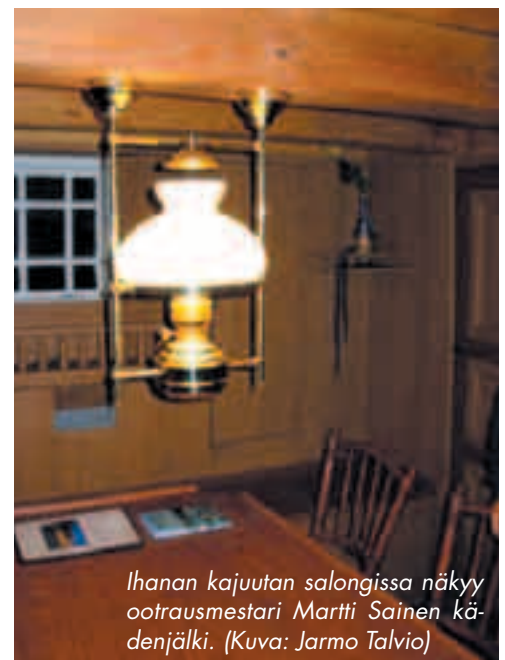
Ihanan kajuutan merimuseon  
näyttelyesineeksi otti vastaan  
Raumanmeren merimuseosäät-  
töön hallituksen puheenjohtaja  
Kari Välimaa. Kajuutan luo-  
vutti Rauman Merihistoriallisen  
Seuran puheenjohtaja Ilkka  
Randén.  
(Kuva: Anni-Meri Räikkönen)



Oy Rauma Stevedoring Ltd:n tuotantojohtaja Juha Rehmonen puoliso-  
ineen osallistui merihistoriallisen yhdistystoiminnan juhlapäivän viettoon.  
Yhtiön onnitteluja ottavat vastaan Eetu Aalto ja Ilkka Randén. Kiitokseksi  
pitkäaikaisesta yhteistyöstä Rauma Stevedoring vastaanotti yhdistyksen  
arvostetun plaketin. Rauma Stevedoring on koko raumalaisen meri-  
historiallisen yhdistystoiminnan ajan tukenut merkittävästi yhdistyksen  
hankkeita. (Kuva: Anni-Meri Räikkönen)



1980-luvun lopulla Ihanan  
kajuutta oli jo ränsistynyt.  
Ensiavuksi tarvittiin uusi kate.  
(Kuva: Matti Nurmi)



Ihanan kajuutan salongissa näkyy  
ootrausmestari Martti Sainen kä-  
denjälki. (Kuva: Jarmo Talvio)

# Luvialaiset vaalivat esi-isiensä perintöä

Luvialla on melkoiset laivanrakennusperinteet. Siellä on aikanaan rakennettu yli 400 purjealusta ja toistakymmentä proomua, myös kaksi "Ihana"-nimistä alusta. Edellisessä artikkelissa kerrottiin kuunari-Ihanan vaiheista ja nyt Luvialla on rakenteilla kaljaasi "Ihana", jonka rakennusprojektissa vaalitaan vanhoja luvialaisia puuvenemestareiden taitoja ja noudatetaan tarkoin entisaikojen työmenetelmiä.

Teksti Sirkka Laine  
Kuvat Sirkka Laine ja Jarmo Talvio



*Kaljaasi Ihanan vastaavana mestarina tomiva Ismo Lilja kertoo talkootunteja olevan takana jo pitkälti yli 20.000.*



*Kaljaasin teko on välillä pik-kutarkkaa puuhaa.*

## Laivan rakennusta talkootöinä

Laivanrakennukseen ja purjehdukseen liittyvää perinnettä haluttiin Luvialla vaalia ja siirtää tietoa ja taitoa myös seuraaville sukupolville. Näin syntyi vuonna 2005 Perinnelaivayhdistys Ihana ry., jonka jäsenmäärä onkin kasvanut jo yli kahteensataan.

Luvialla on vielä monia veneenrakentajia, jotka tuntevat puuveneiden salat.

Heistä eräs on puuvenemestari Ismo Lilja, joka myös vastaa talkootöiden sujumisesta.

Yhdistyksen eniten voima- ym. varoja vaativana urotyönä on parhaillaan rakenteilla oleva kaljaasi Ihana. Tämä Ihana ei tule olemaan edeltäjänsä, vuonna 1873 valmistuneen aluksen kopio, mutta sen rakentamisessa käytetään entisajan menetelmiä niin pitkälti kuin se on mahdollista.

Aktiivisia talkoolaisia on kymmenkunta ja töitä tehdään säännöllisesti joka arkipäivä klo 9-16. Siis täysi työpäivä. Yhdistys tarjoaa talkoolaisille päivittäisen ruoan ja kahvin, eli perinteisestä talkootyöstä on todellakin kyse.

Vuonna 2005 laaditun suunnitelman mukaisesti arvioitiin vuosille 2006-2011 yhteensä talkootunteja noin 30.000. Kuitenkin jo kesällä 2009 tunteja oli kertynyt 20.000, joten tuo arvioitu määrä tulee varmasti ylittymään.

## Valmis kaljaasi Ihana

Kaljaasi Ihanan rakennusprojekti rahoitetaan osittain EU:n tuella sekä lisäksi useiden lahjoitusten avulla.

Heinäkuussa 2010 on Ihanan vesillelaskutilaisuus ja valmiina purjehduksiin alus on seuraavana vuonna. Kaljaasille rakennetaan kotisatama Luvialle ja miehistö hoituu jälleen talkoovoimin; lähes kaikki luvialaisethan ovat tunnetusti hyviä merenkulkijoita. Kaljaasilla tullaan suorittamaan pääasiassa ns. charterpurjehduksia, yöpymismahdollisuus on 18 vieraille 4 miehistön jäsenen lisäksi.

Talkoolaisetkin viettävät toki joulua, Lauantaina 19.12. pidetään uudisrakennuksen äärellä jouluhartaustilaisuus, jossa työntekijät siunataan rauhallisen joulun viettoon. ■

### Kaljaasi Ihanan mitat:

Rungon pituus 21 m  
Koko pituus 28 m  
Leveys 6,2 m  
Syväys 2,3 m  
Purjepinta-ala n. 300 m<sup>2</sup>

**Kaljaasi** on purjealuksesta sen takiloinnin perusteella käytettävä nimitys. Nimitys on alun perin tarkoittanut kaleeria. Perämeren rannikolla kaljaasityyppisistä aluksista on käytetty nimitystä jähti.

Suomessa kaljaasi tarkoitti pohjoiseurooppalaista alustyyppiä, joka oli Suomen merialueilla yleinen näky. Itämeren liikenteessä käytettiin 1700-luvulla kaljaaseja, joiden kantokyky oli 30-40 lästiä.

Kaljaasitakila muodostuu kabdesta tai kolmesta mastosta, joissa jokaisessa on kabveli- ja toppipurjeet, sekä näiden lisäksi vielä kokkapurjeita kabdesta kolmeen kappaletta. Runkoratkaisuiltaan kaljaasit oli suunniteltu rabdin kuljettamiseen, ja ruumatila oli lähes koko rungon pituinen. Ruorihytti ja messi sijaitsivat yleensä perässä ja varasto- ja miehistötilat keulassa. -Wikipedia-

**Kuunari** on kaksi-, tai useampimastoinen pitkittäistakiloitu purjealus, jonka etummainen masto ei ole pidempi kuin taempi tai taemmat mastot. Etummainen masto eli fokkamasto voi olla osittain varustettu raakapurjeilla. Pitkittäistakila mahdollistaa aluksen käsittelyn pienemmällä miehistöllä kuin raakapurjeilla varustettu vastaavankokoinen alus. Maailman suurin kuunari oli amerikkalainen Thomas W. Lawson, jossa oli seitsemän mastoa.

**Kuunarilaiva** eli **kuunariparkki** on kolme- tai useampimastoinen alus, jonka keulamasto on varustettu raakapurjeilla ja iso- sekä perämastot(k) kabveli- ja latvapurjeella. Kolmimastokuunarilaivaa kutsutaan myös **barkentiiniksi**. -Wikipedia-



# Ihana Luvua

# Pikkujoulua vietettiin perinteisin menoin...



...nautittiin tietysti runsaan joulupöydän antimista, jonka valikoimista oli vaikea päättää millä herkulla lautasensa täyttää!



"Hyvä ruoka, parempi mieli!"



Seurustelu baarissa kuten myös pyörähtely tanssilattialla kuuluivat vääjäämättömästi illan ohjelmaan.



## Joulukahvit konttorilla

Joulunalusviikolla nautittiin yhteiset joulukahvit Pikisaaren konttorin aulassa. Mukaan oli tällä kertaa kutsuttu myös entisiä steveläisiä ja ilahduttavan moni olikin ottanut kutsun vastaan.

Vaikka edessä oli vielä vilkas työviikko ennen varsinaisen joulurauhan julistusta, oli tilaisuus kuitenkin jo miellyttävä alku todelliselle joulun odotukselle kaikkine hyvän joulun toivotuksineen.



# Henkilöstöuutisia

## 50 v.

### Jari Haapasalo

Koneahtaaja  
15.1.2010

### Liisa Salo

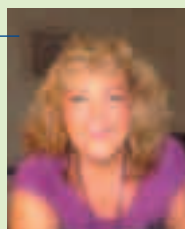
Vientihuolitsija  
1.4.2010

### Vesa Niemimaa

Koneahtaaja  
11.2.2010

### Auli Salonen

Liikenteenhoitaja  
11.1.2010



### Simo Mäkilä

Koneahtaaja  
28.3.2010

## 60 v.

### Veijo Akkanen

Koneahtaaja  
16.1.2010



### Kari Mäkilä

Koneahtaaja  
3.2.2010

### Sirkka Reinikka

Vientihuolitsija  
14.2.2010

### Markku Lehto

Työnjohtaja  
23.2.2010

*Lämpimät kiitokset työkavereille niistä  
ihanista lahjoista, jotka sain siirtyessäni vapaalle.  
Hyvää Joulua ja Uutta Vuotta!*

*Raija Soukainen*

*Sydämelliset kiitokseni teille kaikille,  
jotka muistitte minua merkkipäivänäni.  
Rauhallista Joulua ja Menestyksellistä Vuotta 2010  
toivottaen Jarmo Talvio*



## NIMITYSUUTISIA



### Diplomi-insinööri Matti Esko

on nimitetty 12.11.2009 lukien Euroports Finland Oy:n toimitusjohtajaksi ja samasta päivästä lukien sen tytäryhtiön Botnia Shipping Oy Ab:n toimitusjohtajaksi. Matti Esko on toiminut Euroports Finlandin toisen tytäryhtiön Oy Rauma Stevedoring Ltd:n toimitusjohtajana maaliskuusta 2005 lukien.



Botnia Shipping Oy Ab:n **operatiiviseksi johtajaksi** on nimitetty yhtiön työpäällikkö **Pauli Rautiainen** 7.12.2009 lukien Rautiaisen tehtäviin kuuluu yhtiön operatiivisten toimintojen johtaminen ja osallistuminen kaupallisten ja hallinnollisten prosessien toteuttamiseen yhtiössä. Pauli Rautiainen raportoi toimitusjohtaja Matti Eskolle.

*Hakuni-lehden toimituskunta  
toivottaa lukijoilleen  
Hyvää Joulua!*



*Hyvää Joulua  
ja Onnea Vuodelle 2010!*