

**suomalaista  
merenkulkua  
finsk sjöfart**





## TUKEHTUUKO

### MERENKULKUHALLINTO PALKKAUKNYSYMYKSIIN?

*Merenkulkuhallinnon tehtävät ovat jatkuvasti lisääntymässä. Perinteellistenkin toimintamuotojen osalta vaadittaisiin suurempaa tehokkuutta, monien kauan vireillä olleitten suunnitelmien toteuttamisessa ei ole päästy vielä kunnolla alkuunkaan, ja jatkuvasti tulee esiin kokonaan uusia tehtäviä ja tavoitteita. Merenkulkuhallinnon nykyinen työvoima ja sen muut toimintamahdollisuudet eivät kuitenkaan vastaa tilanteen vaatimuksia.*

*Resurssien puute tunnetaan varmaan valtion hallinnon kaikilla aloilla. Merenkulkuhallinnolla on lisäksi vielä omat erityisongelmansa.*

*Haitallisena rasituksena tunnetaan merenkulkuhallinnossa jatkuvasti se, että merenkulkulaitos perinteellisesti luetaan ns. pienehköjen laitosten joukkoon. Monet nykyaikaiseen hallintoon kuuluvat tehtävät, joita varten suurissa virastoissa on eri toimistot tai ainakin toimihenkilöt, joudutaan merenkulkuhallituksessa hoitamaan eri osastoilla muiten virkatehtävien ohessa. Esimerkkinä mainittakoon vain tutkimustointi ja kansainvälinen yhteistyö.*

*Suurimmat vaikeudet merenkulkuhallituksella kuitenkin on palkkapoliikan hoitamisessa. Tämä johtuu siitä, että merenkulkulaitoksen toiminnalle keskeisten ammattiryhmien, nimittäin teknillisen henkilöstön ja meripäällystön osalta palkkapoliittiset vertailukohteet ovat olleet erityisen epäedulliset.*

*Insinöörikunta on suurissa rakennusvirastoissa osaksi vapaamman työsopimusjärjestelmien ja osaksi virkamiehille myönnetyjen erikoisetujen vuoksi saanut palkkauksensa tasolle, johon puhata virkamiesnormeja noudattavassa merenkulkulaitoksessa ei ole mitään mahdollisuksia.*

*Alusten päällystön osalta joudutaan vertailut suorittamaan kauppalaivaston palkkatason ja tällöin tuottaa virkamiesten palkausjärjestelmän jäykyyys ylivoimaisia vaikeuksia.*

*Erityisen hankalaksi on tilanne käynyt piirihallinnon osalta. Mainittakoon vain, että rannikon kuudesta apulaisluotsipiiriä päälikön virasta on tästä kirjoitettaessa kolme kokonaan vaille hoitajaa ja kaksi väliaikaisen sijaisen hoidossa. Jäänmurtajilla vallitsevaa tilannetta kuvaa, että kaikkiaan 36 perämiehen virasta 20 on vaille hoitajaa. Tämä voi muodostua kohtalokkaaksi talvimerenkululle.*

*Ratkaisevaa parannusta tuskin saadaan muutoin kuin että teknillisen ja ammatillisen erikoiskoulutuksen saanut alempi henkilöstö siirretään työsopimussuhteeseen samalla kun esimiesasemissa ja johtoportaissa olevien virkamiesten palkkaus tarkistetaan sellaiseksi, ettei se muodosta estettä riittävän palkkatason sallimiseksi heidän alaisilleen. On muistettava, että parhaatkin rakenteelliset hallintouudistukset jäävät tuloksettomiksi, jollei laitoksen henkilöstöksymyksiä pystytä hoitamaan tyydyttäväällä tavalla.*

Syyskuussa 1974

MERENKULKUHALLITUS



## KVÄVS SJÖFARTSFÖRVALTNINGEN AV LÖNEFRÄGOR ?

Sjöfartsförvaltningens ålligganden ökas hela tiden. De traditionella verksamhetsformerna skulle kräva större effektivitet, förverkligandet av många projekt, som länge varit aktuella, har inte ännu kommit riktigt i gång, och fortgående yppar det sig helt nya uppgifter och målsättningar. Sjöfartsförvaltningens nuvarande arbetskraft och dess övriga verksamhetsmöjligheter motsvarar likvälv icke situationens krav.

De bristande resurserna känns säkert inom alla grenar av statsförvaltningen. Sjöfartsförvaltningen har dessutom sina egna specialproblem.

Inom sjöfartsförvaltningen känns det fortgående som en negativ belastning, att sjöfartsväsendet traditionellt räknas till de s.k. små verken. Många uppgifter inom den moderna förvaltningen, för vilka det i de stora ämbetsverken finns egna byråer eller åtminstone egna funktionärer, måste inom sjöfartsförvaltningen skötas av olika avdelningar vid sidan om de övriga ålliggandena. Som exempel kan blott nämnas forskningen och det internationella samarbetet.

De största svårigheterna bereder emellertid lönepolitiken. Detta beror på, att för de centrala yrkesgrupperna inom sjöfartsväsendet, nämligen den tekniska personalen och sjöbefälet, har de lönepolitiska jämförelseobjekten varit synnerligen ofördelaktiga.

Ingenjörskåren inom de stora byggnadsämbetsverken har dels genom friare arbetsavtalssystem, dels på grund av åt tjänstemännen beviljade specialförmåner, fått sin avlöning till en sådan nivå till vilken sjöfartsväsendet, som följer rena tjänstemannanormer, inte har några möjligheter.

För fartygsbefälets del måste jämförelserna göras med lönenivån på handelsfartygen och härvid förorsakar bristen på smidighet i tjänstemännens avlöningssystem oövervinneliga svårigheter.

Särskilt allvarsam har situationen blivit inom distriktsförvaltningen. Det kan nämnas, att av de sex biträdande lotsfördelningschefstjänsterna i kustlotsfördelningarna är då detta skrives tre helt obesatta och två handhas av interimistiskt förordnade vikarier. Läget på isbrytarna belyses av att av 36 styrmanstjänster 20 är helt obesatta. Denna omständighet kan bli ödesdiger för vintersjöfarten.

En avgörande förbättring kan knappast fås till stånd på annat sätt än att den lägre personalen med teknisk och specialyrkesutbildning överförs i arbetsavtalsförhållande, medan samtidigt avlöningen för tjänstemän i överordnad eller ledande ställning justeras så, att den inte utgör ett hinder för en tillfredsställande lönenivå för deras underordnade. Man måste komma ihåg, att även de bästa strukturella förvaltningsreformer förblir resultatlösa, om verkets personalfrågor inte kan skötas på ett tillfredsställande sätt.

September 1974

SJÖFARTSSTYRELSEN

## Sisällysluettelo

- Merikuljetukset, vienti ja tuonti 1973.*  
*Kotimaan merikuljetukset v. 1973.*  
*Kuntien satamien tulojen muodostuminen ja valtionvalvonta.*  
*Suomen meritse kuljetetun ulkomaankaupan tavaramääät v. 1973, sekä suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista.*  
*Eri teollisuusalojen viennin arvo vuonna 1973.*  
*Maailman kauppa-alukset 1.5.1974.*  
*Suomen kauppalaivasto vuosina 1939, 1960, 1972 ja 1973, sekä 1.1.1974.*  
*Ulkomaanliikenteen bruttorahittulot vuosina 1962–1973.*  
*Varustamoelinkeinon kustannusrakenn Suomessa vuosina 1963–1972.*  
*Varustamoelinkeinon rahoitusrakenne.*  
*Kauppalaivaston miehistö v. 1972.*  
*Suomen laivatelakoiden henkilökuntamääär vuosina 1969–1973.*  
*Työntekijöille ja toimihenkilöille maksettujen palkkojen ja sosiaaliturvamaksujen kokonaismääär vuosina 1969–1973.*  
*Suomen laivatelakoiden laivatoimitukset vuosina 1969–1973.*  
*Suomen laivatelakoiden kokonaisluku vuosina 1969–1973.*  
*Suomen laivatelakoiden nettovienti vuosina 1969–1973.*  
*Suomen laivatelakoiden kokonaistoimitusluottamääär vuosina 1969–1973.*  
*Talvimerenkulun tutkimus.*  
*Talvisatamien jäänmurtaja-avustus 1959–1974.*  
*Läpi talven ylläpidettävien meriyhteyksien kehittyminen.*  
*Suomen valtion jäänmurtajat.*  
*Jäätyneen alueen laajuus 1970.*  
*Jäätyneen alueen laajuus 1971.*  
*Jäätyneen alueen laajuus 1972.*  
*Jäätyneen alueen laajuus 1973.*  
*Jäätyneen alueen laajuus 1974.*  
*Alusten pohjakosketukset ja karilleajot 1.6.1973 – 31.5.1974 välisenä aikana.*  
*Satamat ja niihin johtavat väylät.*  
*Meriväylien tärkeimmät rakennuskohteet.*

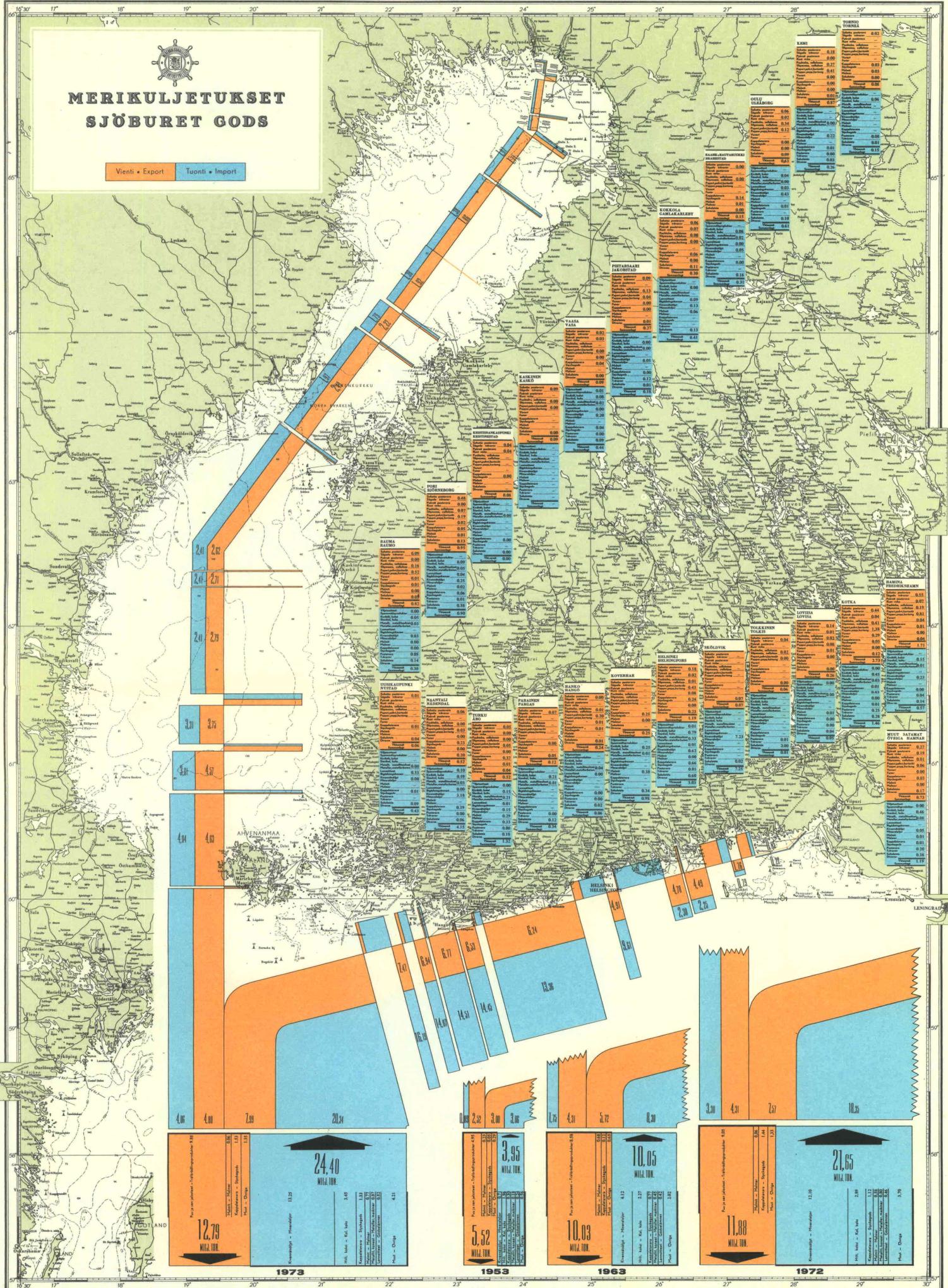
## Innehållsförteckning

- Sjöburet gods, export och import 1973.*  
*Inhemskas sjötransporter 1973.*  
*De kommunala hamnarnas inkomstbildning och statsövervakning.*  
*Varumängden i Finland sjöburna utrikeshandel år 1973, samt det finska tonnagets andel i transporterna.*  
*Exportvärdet för olika industrigrenar år 1973.*  
*Världens handelsflotta den 1.5.1974.*  
*Finlands handelsflotta åren 1939, 1960, 1972 och 1973, samt 1.1.1974.*  
*Bruttofakterna i utrikesfart åren 1962–1973.*  
*Rederinäringens kostnadsstruktur i Finland åren 1963–1972.*  
*Rederinäringens finansieringsstruktur.*  
*Handelsflottans bemanning åren 1972.*  
*Antalet anställda vid de finska skeppsvarven under åren 1969–1973.*  
*Totalsumman av till varvsarbetarna och funktionärerna utbetalda löner och sociala avgifter under åren 1969–1973.*  
*Fartygsleveranserna från de finska skeppsvarven under åren 1969–1973.*  
*De finska skeppsvarvens totalomsättning under åren 1969–1973.*  
*De finska skeppsvarvens nettoexport under åren 1969–1973.*  
*De finska skeppsvarvens totala leveranskrediter under åren 1969–1973.*  
*Vintersjöfartsforskning.*  
*Isbrytar-assistering av vinterhamnarna 1959–1974.*  
*Utvecklingen av de sjöförbindelser som upprätthålls vintertid.*  
*Finska statens isbrytare.*  
*Omfattningen av isbelagd yta 1970.*  
*Omfattningen av isbelagd yta 1971.*  
*Omfattningen av isbelagd yta 1972.*  
*Omfattningen av isbelagd yta 1973.*  
*Omfattningen av isbelagd yta 1974.*  
*Fartygens bottenkänningar och grundstötningar under tiden 1.6.1973–31.5.1974.*  
*Hamnarna och till dem ledande farleder.*  
*Havsfarledernas viktigaste byggnadsobjekt.*



# MERIKULJETUKSET SJÖBURET GODS

Vienti • Export      Tuonti • Import





## Kuntien satamien tulojen muodostuminen ja valtionvalvonta.

*Merisatamat saavat tulonsa kahdenlain maksuin, julkisoikeudellisin ja yksityisoikeudellisin. Yksityisoikeudellisia maksuja ovat varasto- ja aluevuokrat, nosturien käytöstä, veden myynnistä aluksille, alusten kiinnityksistä ym tämänlaatuista tehtävistä perittävät korvaukset. Satamat päättävät itsenäisesti näistä maksuista.*

*Julkisoikeudellisia maksuja ovat satamamaksu aluksilta ja liikennemaksu tavarista. Nämä maksut, jotka ovat yhtenäiset eli samansuuruiset kaikissa merisatamissa, edellyttävät valtion viranomaisen vahvistuksen, silloin kun niitä uusitaan tai korotetaan. Tämä viranomainen on kunnallislain 107 §:n mukaan sisäasiaainministeriö.*

*Kun vuonna 1973 kaupunkien merisatamien kaikki tulot olivat 132 miljoonaa markkaa, olivat niistä satamamaksujen tuotot lähes 14 ja liikennemaksujen tuotot yli 68 eli yhteensä 82 miljoonaa markkaa. Julkisoikeudellisten maksujen yhteinen osuus kaikista tuloista oli noin 62 %. Näillä maksuilla on siten satamille ratkaiseva merkitys.*

*Kunnallislain uusiminen on parhaillaan vireillä. Sen yhteydessä on tarkoitus jättää satamien julkisoikeudellisten maksujen vahvistus pois kunnallislaitosta. Vahvistusmenettelystä säädetettiin erillislailla, joka mainittujen maksujen lisäksi sisältäisi myös satamajärjestyskseen vahvistamissäänöksen.*

*Suomen Satamaliitto on asiassa antamassaan lausunnossa pitänyt erillislailla säädetettävää vahvistusmenettelyä satamien toimintaa tukevana. Samalla se on esittänyt erillislailla määritettäväksi uudeksi vahvistusviranomaiseksi kauppa- ja teollisuusministeriön seuraavin perustein:*

*Valtionhallinnossa vireillä olleet sisäiset järjestelyt ovat päättyneet merenkulun hallinnon kohdalla siten, että merenkulkuhallitus edelleenkin kuuluu kauppa- ja teollisuusministeriön hallintoon.*

*Merenkulkuhallituksen uuteen organisaatioon on tarkoitus liittää meriväylien suunnittelusta, urakoinneista, rakennustöiden valvonnasta ja ruoppauksista huolehtiva osasto.*

*Vastaavasti tulee kauppa- ja teollisuusministeriön sisällä merenkulkuosasto uudistumaan ja kehittymään.*

*Valtion väylien ja satamaväylien sekä laiturien vedensyvyyskien yhteismitoitus, yhteisruoppaukset ja muut rakentamiset tulevat yhteistöinä halvimmiksi. Tässä on merkittävä yhteinen kosketuskohta valtion ja kunnallisten satamien välillä.*

*Öljysuojalainsäädäntö ja siitä aiheutuvat toimenpiteet ovat jo nyt kauppa- ja teollisuusministeriön kautta merenkulkuhallitusta ja yhteistyössä sen kanssa satamia velvoittavia.*

*Alusten jätehuolto ja Itämeren uudet suojeleutehtävät ovat tuomassa lisää merenkulun ja satamien yhteisvelvoitteita.*

*Satamamaksut koskevat yksinomaan meriliikennettä. Valtion merenkulkumaksut, joista säädetään kauppa- ja teollisuusministeriön aloitteesta asetuksin, koskevat samaa meriliikennettä.*

*Liikennemaksujen kehitys pohjoismaissa ja samalla meillä tähtää siihen, että nämä tavarat arvosta vain tuhannesosia edustavat tavaramaksut tullaan supistamaan yksinkertaiseksi tavaramaksuksi ja liittämään satamamaksujen yhteyteen. Tällöin alukset maksavat sekä satamamaksun että tavaramaksun.*

*Tämän tavoitteen toteutuessa satamajärjestys ja satamien alus- sekä tavaramaksut koskevat kaikki merenkulun puolta.*

*Satamien miehestä vahvistavaksi viranomaiseksi nyt po asiassa on edellä selostetuista syistä asian-tuntevin kauppa- ja teollisuusministeriö.*

*Mainittakoon lopuksi, että sekä satama- että liikennemaksujen vahvistusmenettely merkitsee satamille, että niiden oleellisimmat maksutulot, lähes kaksi kolmannesta kaikista tuloista, ovat aina valtion valvonnassa.*

## De kommunala hamnarnas inkomstbildning och statsövervakning.

Havshamnarnas inkomster består av två slags avgifter, offentligrättsliga och privaträttsliga. Privaträttsliga avgifter är lager- och områdeshyror samt ersättningar, som uppbärs för användning av lyftkranar, försäljning av vatten till fartygen, förtöjning av fartygen m.fl. förehavanden. Hamnarna själva bestämmer dessa avgifter.

Offentligrättsliga avgifter är fartygens hamnavgifter och trafikavgifterna på varor. Dessa avgifter, som är enhetliga eller lika stora i alla havshamnar, måste stadfästas av statlig myndighet när de förnyas eller höjs. Enligt § 107 i kommunallagen är denna myndighet inrikesministeriet.

År 1973 då de kommunala hamnarnas totalintäkter uppgick till 132 miljoner mark, utgjorde härav intäkterna för hamnavgifter nästan 14 och för trafikavgifter över 68 eller inalles 82 miljoner mark. De offentligrättsliga avgifternas totalandel av samtliga intäkter utgjorde cirka 62 %. Dessa avgifter är således av väsentlig betydelse för hamnarna.

Kommunallagen revideras som bäst. I samband härmed är det meningen att från kommunallagen utelämna stadfästandet av hamnarnas offentligrättsliga avgifter. Beträffande stadfästelseförfarandet skulle en separat lag stiftas, som förutom nämnda avgifter även skulle innehålla stadgande om stadfästelse av hamnordningen.

Finlands Hamnförbund har i ett utlåtande i saken ansett, att ett stadfästelseförfarande genom separat lagstiftning skulle stöda hamnarnas verksamhet. Samtidigt har framförts, att genom en separat lag, borde som stadfästelsemyndighet utses handels- och industriministeriet med följande motiveringar:

De inre omorganiseringarna inom statsförvaltningen, som varit före, har för sjöfartens förvaltnings del slutit så, att sjöfartsstyrelsen alltjämt underlyder handels- och industriministeriet.

Det är meningen att till sjöfartsstyrelsens nya organisation foga en avdelning, som handhar planeringen av farlederna, entreprenaderna, övervakningen av byggnadsarbetena och muddringarna. På motsvarande sätt kommer sjöfartsavdelningen inom handels- och industriministeriet att förnyas och utvecklas.

Samdimensioneringen av vattendjupet i statens farleder och hamnleder samt vid kajerna, gemensamma muddringar och övriga bygganden blir billigare genom samarbete. Detta utgör en märkbar gemensam beröringspunkt mellan de statliga och kommunala hamnarna.

Oljeskyddslagstiftningen och åtgärderna i anledning därav är redan nu genom handels- och industriministeriet förpliktande för sjöfartsstyrelsen och hamnarna i samarbete med densamma.

Fartygens avfallsservice och de nya ålliggandena för skyddandet av Östersjön ökar sjöfartens och hamnarnas gemensamma förpliktelser.

Hamnavgifterna berör enbart sjötrafiken. Statens sjöfartsavgifter, om vilka på handels- och industriministeriets initiativ stadgas genom förordning, berör samma sjötrafik.

Utvecklingen av trafikavgifterna i de nordiska länderna och jämväl hos oss, riktar sig på att dessa varuavgifter, som representerar endast tusendedelar av varans värde, kommer att avrundas till enkla varuavgifter, som sammanförs med hamnavgifterna. Härvid betalar fartygen såväl hamnavgiften som varuavgiften.

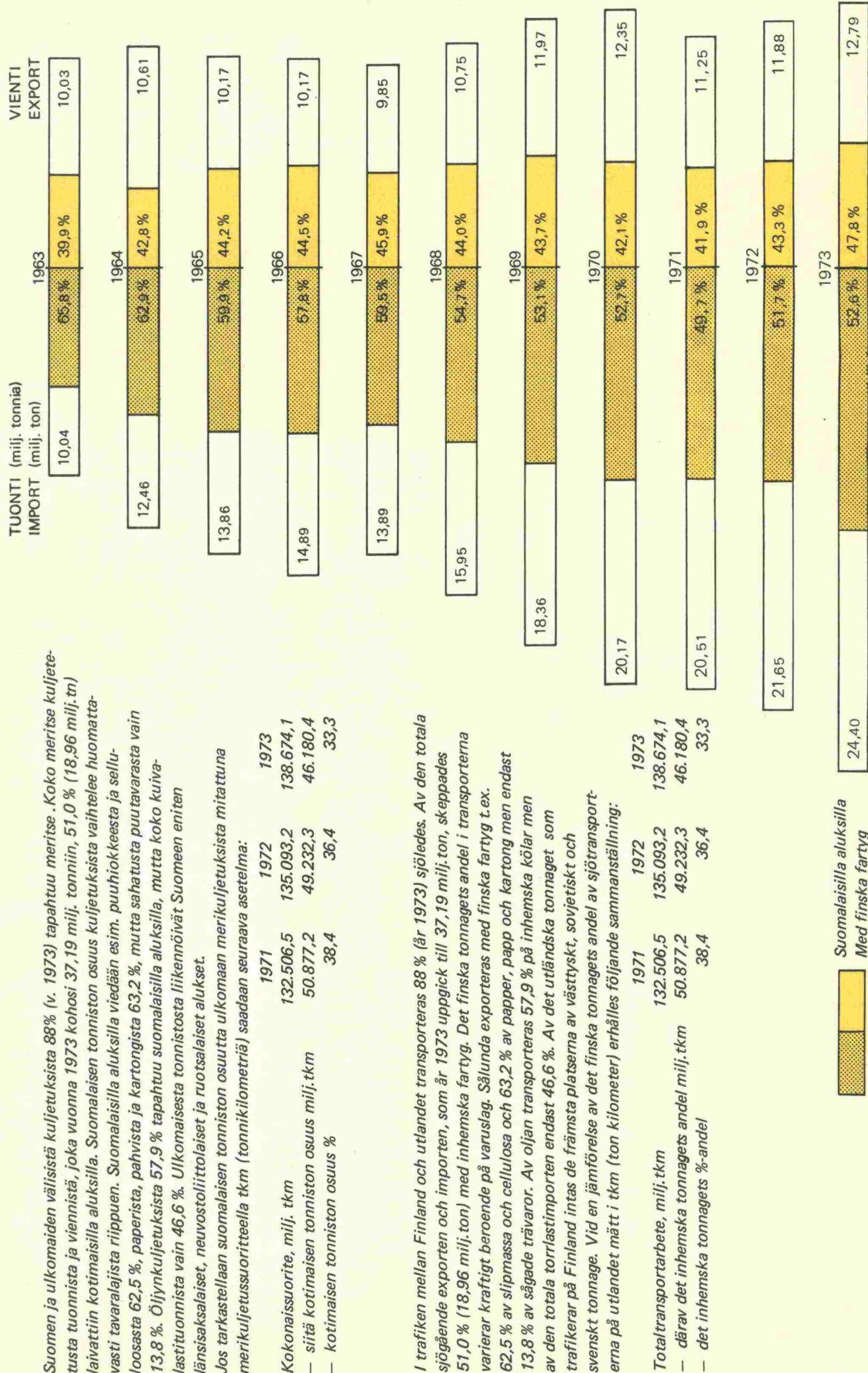
När denna målsättning förverkligas kommer hamnordningen och hamnarnas fartygs- och varuavgifter att beröra alla sidor inom sjöfarten.

Enligt hamnarnas förmening är av ovan relaterade orsaker handels- och industriministeriet den mest initierade myndigheten för stadfästandet av föreliggande ärende.

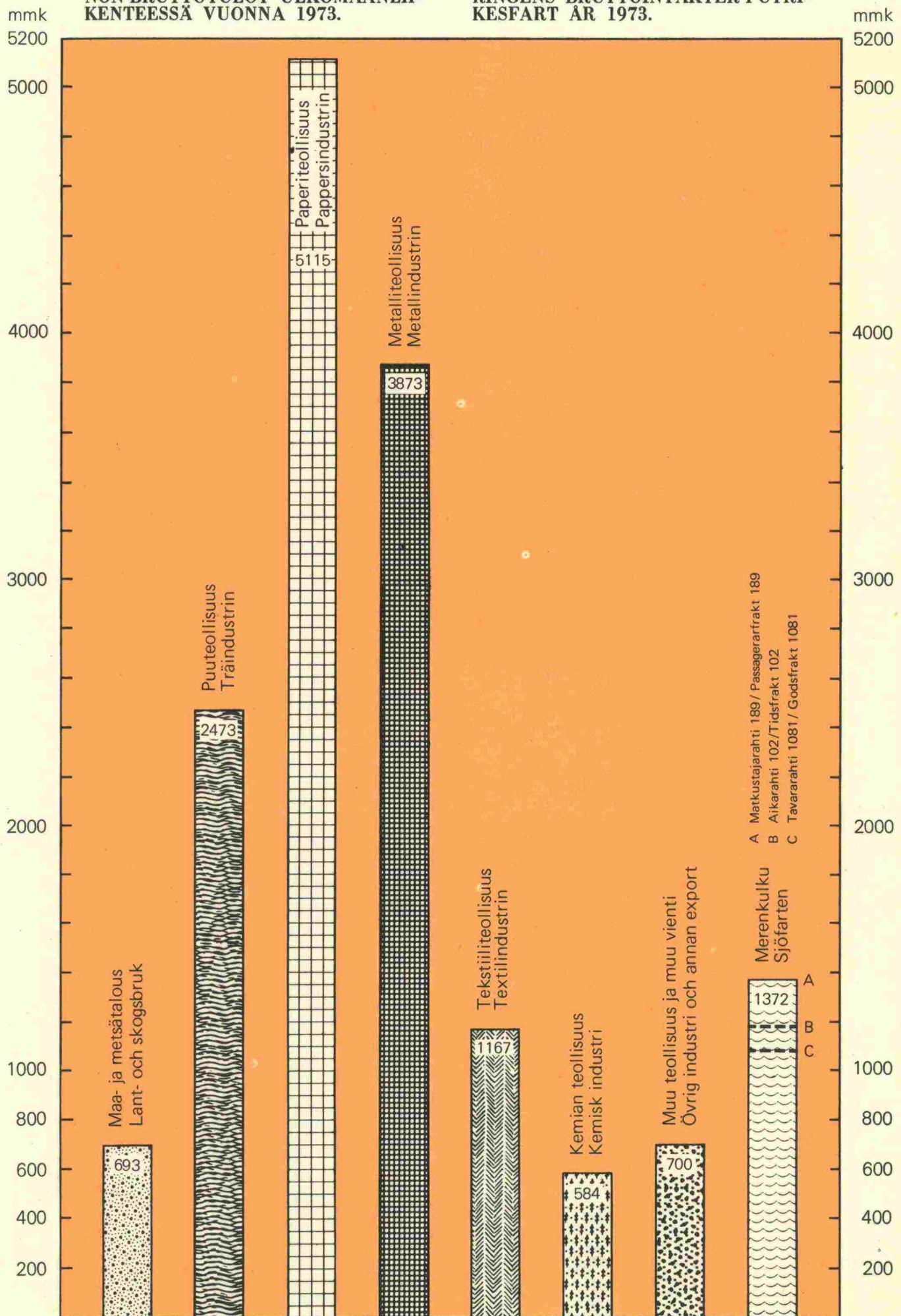
Till slut må nämnas, att stadfästelseförfarandet ifr. om såväl hamn- som trafikavgifterna innebär för hamnarnas del, att deras väsentligaste intäkter eller så gott som två tredjedelar av totalintäkterna alltid är under statskontroll.

SUOMEN MERITSE KULJETETUN ULKOMAANKAUPAN TAVARAMÄÄRÄT SEKÄ SUOMALAISEN TONNISTON OSUUS KULJETUKSISTA (MILJ. TN. JA %)

VARUMÄNGDEN I FINNLANDS SJÖBURNNA UTRIKESHANDEL SAMT DET FINSKA TONNAGETS ANDEL I TRANSPORTERNA (MILJ. TON. OCH %)

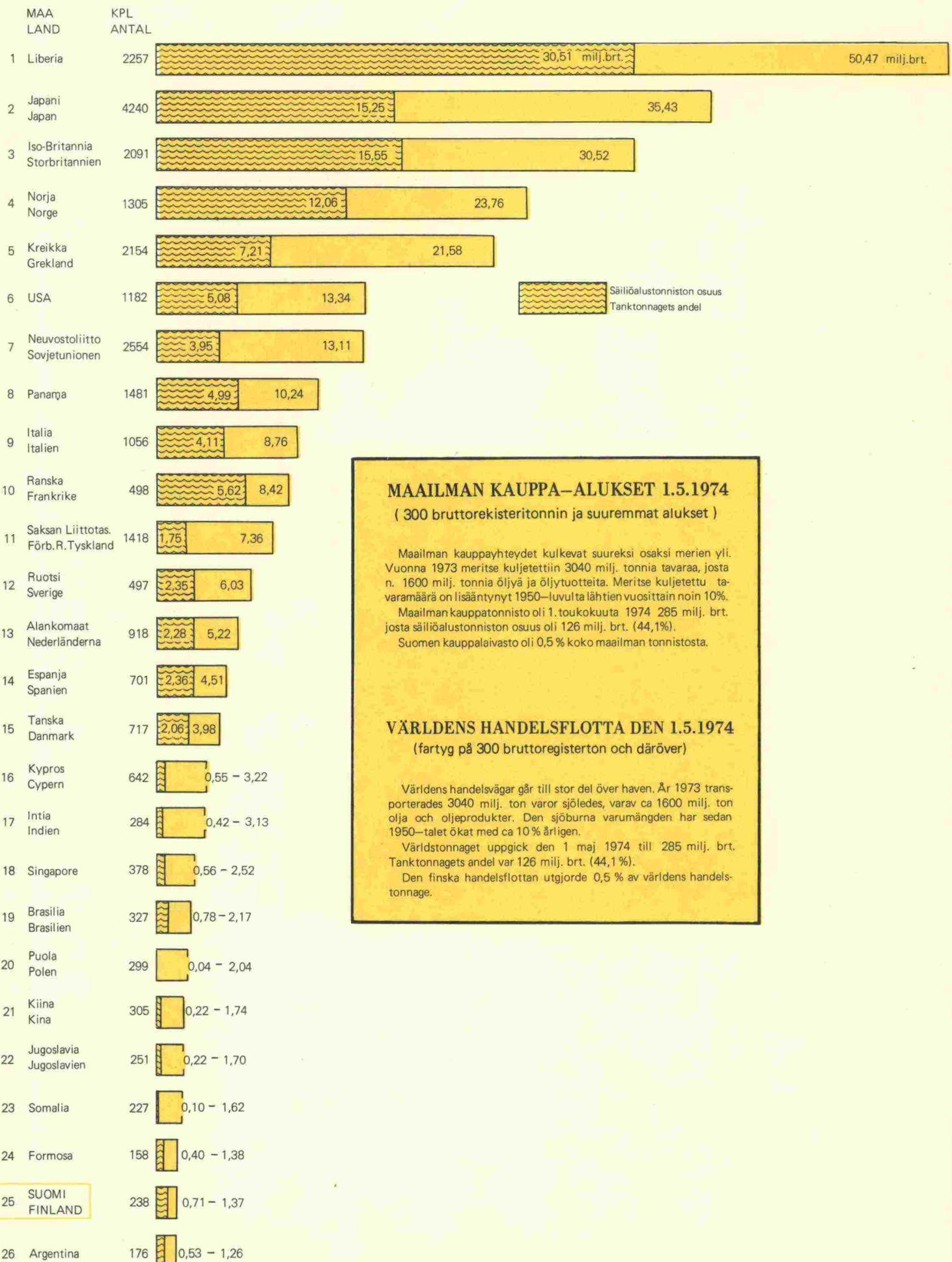


ERI TEOLLISUUSALOJEN VIENNIN  
FOB-ARVO JA VARUSTAMOELINKEI-  
NON BRUTTOTULOT ULKOMAANLII-  
KENTEESSÄ VUONNA 1973.



EXPORTENS FOB-VÄRDE FÖR OLIKA  
INDUSTRIGRENAR SAMT REDERINÄ-  
RINGENS BRUTTOINTÄKTER I UTRI-  
KESFART ÅR 1973.

A Matkustajarahti 189 / Passagerarfärt 189  
B Aikarahti 102 / Tidsefrakt 102  
C Tavararahti 1081 / Godsfrakt 1081



### MAAILMAN KAUPPA-ALUKSET 1.5.1974

( 300 bruttorekisteriton ja suuremmat alukset )

Maailman kauppayhteydet kulkevat suureksi osaksi merien yli. Vuonna 1973 meritse kuljetettiin 3040 milj. tonnia tavaraa, josta n. 1600 milj. tonnia öljyä ja öljytuotteita. Meritse kuljetettu tavaramäärä on lisääntynyt 1950-luvulta lähtien vuosittain noin 10%.

Maailman kauppatonniisto oli 1.toukokuuta 1974 285 milj. brt. josta säiliöalustonniston osuus oli 126 milj. brt. (44,1%). Suomen kauppalaivasto oli 0,5 % koko maailman tonnistosta.

### VÄRLDENS HANDELSFLOTTA DEN 1.5.1974

(fartyg på 300 bruttoregisterton och däröver)

Världens handelsvägar går till stor del över havet. År 1973 transporterades 3040 milj. ton varor sjöledes, varav ca 1600 milj. ton olja och oljeprodukter. Den sjöburna varumängden har sedan 1950-talet ökat med ca 10% årligen.

Världstonnaget uppgick den 1 maj 1974 till 285 milj. brt. Tanktonnagets andel var 126 milj. brt. (44,1%).

Den finska handelsflottan utgjorde 0,5 % av världens handelstonnage.

Suomen kauppalaivaston sodanjälkeinen kasvu ei ole ollut yhtä voimakasta kaikkien alustyyppien kohdalla. Tonniston lisäykseen on lähinnä vaikuttanut merkittävästi kasvanut säiliöaluskanta. Kuivalastialusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1. tammikuuta 1974 noin 130 000 brt sotia edeltänyttä määrää suurempi.

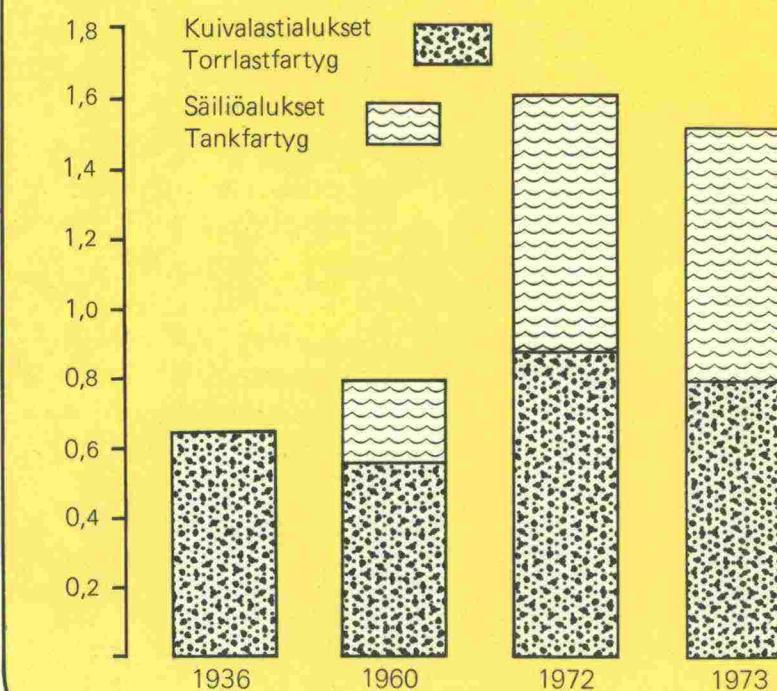
Moottorikäyttöisten alusten osuus on kauppalaivastossa 98,6 %. Kaappa-alusten keski-ikä brt:a kohti oli v. 1973 joulukuun lopussa 10,29 vuotta, jota on kansainvälisen mittapuun mukaan pidettävä melko korkeana.

Den finska handelsfrottans efterkrigstida tillväxt har ej varit lika stark i avseende på alla fartygstyper. Tonnageökningen är till stor del ett resultat av den kraftigt expanderande tankfartygsfrottan. Torrlastfartygens sammanlagda brutto-dräktighet var den 1 januari 1974 130 000 brt större än före krigen.

Handelsfrottan är till 98,6% motordriven och dess medelålder per brt var i slutet av december 1973 10,29 år, vilket internationellt sett får anses som en rätt hög ålder.

### SUOMEN KAUPPALAIVASTO VUOSINA 1939,1960,1972 ja 1973 FINLANDS HANDELSFLOTTA ÅREN 1939, 1960, 1972 och 1973

Milj. brt.



### SUOMEN KAUPPALAIVASTO 1.1.1974 YHTEENSÄ 1.513.451 brt (466 alusta) FINLANDS HANDELSFLOTTA DEN 1.1.1974 SAMMANLAGT 1.513.451 brt (466 fartyg)

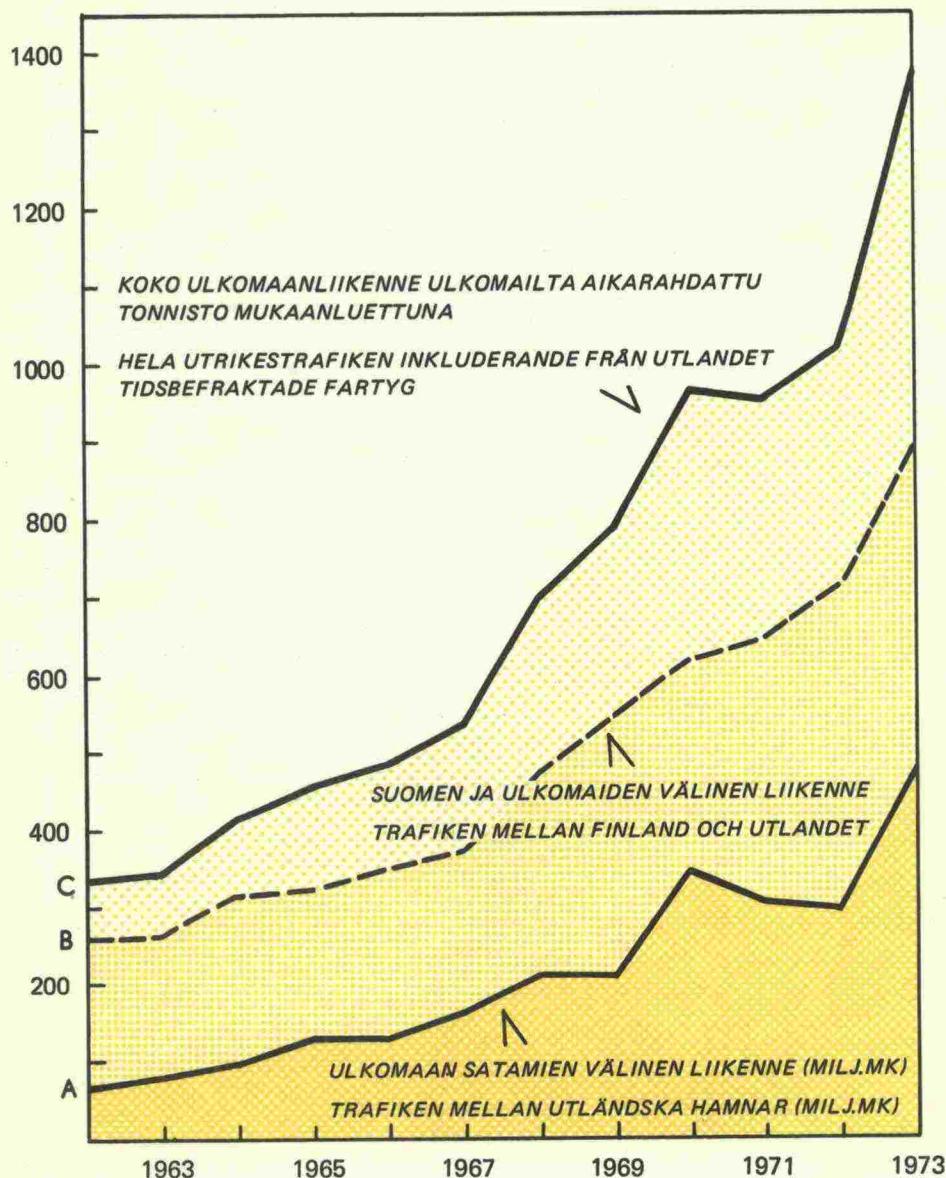
brt.

800 000  
700 000  
600 000  
500 000  
400 000  
300 000  
200 000  
100 000



ULKOMAANLIIKENTEEN BRUTTORAHTI-  
TULOT VUOSINA 1962–1973

BRUTTOFRAKTERNA I UTRIKESFART  
ÅREN 1962–1973



Koko varustamoelinkeinon ulkomaanliikenteen bruttorahdit olivat alustavan arvion mukaan viime vuonna 1372 milj.mk oltuaan v. 1972 1045 milj.mk. Tähän summaan sisältyvät myös bruttorahdit –n. 29 milj.mk –jotka suomalaiset varustamot ovat saaneet aikarahdatuilla ulkomaisilla aluksilla. Kotimaanliikenteen bruttorahdit olivat 53 milj.mk.

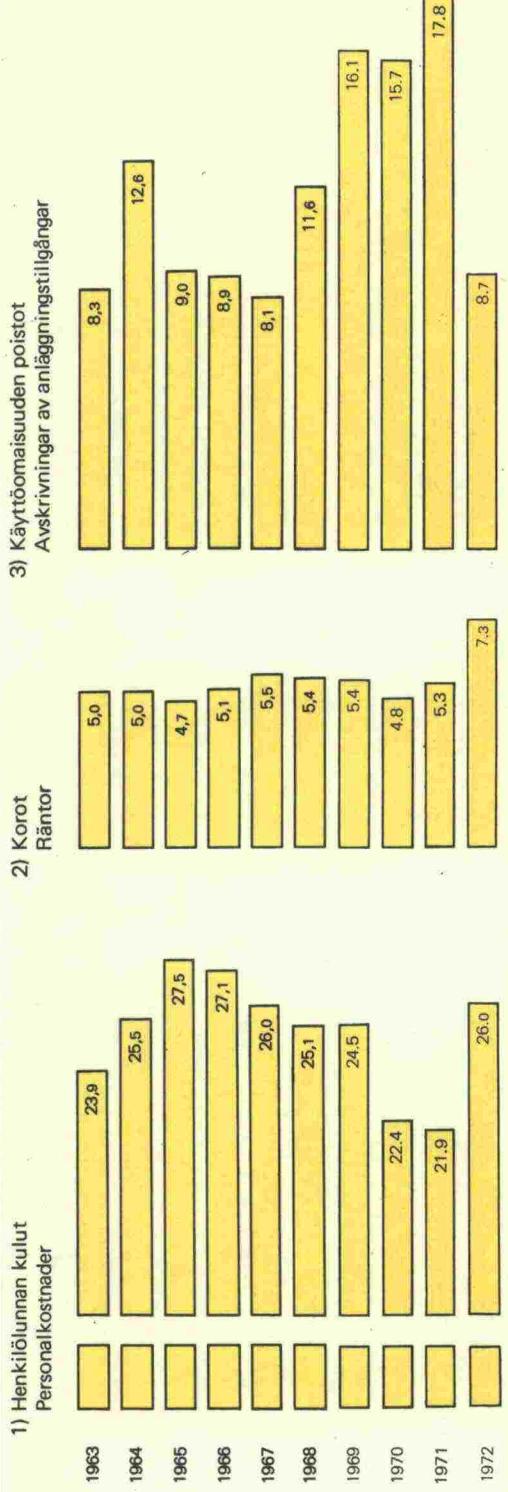
Suomen kauppalaivaston ulkomaanliikenteen bruttorahditoista v. 1973 oli 71% kuivalastiraiteja ja matkustajaliikenteen maksuja sekä 29% sääliöalusraiteja. Maiittuna vuonna kertyi Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä 897 milj.mk, josta 56% viennistä ja 44% tuonnista. Ulkomaisten satamien välisen liikenne (cross trade) tuotti 475 milj.mk.

Hela rederinäringens bruttofakter i utrikesfart uppgick enligt preliminära beräkningar senaste år till 1372 milj.mk jämfört med 1045 milj.mk år 1972. I dessa belopp ingår även de bruttofakterna –ca 29 milj.mk –som finska rederier erhållit med tidsbefraktade utländska fartyg. Bruttofakterna i inrikesfart uppgick till 53 milj.mk.

Av den finska handelsflottans bruttofakter i utrikesfart år 1973 var 71% torrlastfrakter och passageraravgifter samt 29% tankfrakter. Nämnda år införtjänades i trafiken mellan Finland och utlandet 897 milj.mk varav 56% i exporttrafiken och 44% i importtrafiken. I trafiken mellan utländska hamnar (cross trade) erhölls 475 milj.mk.

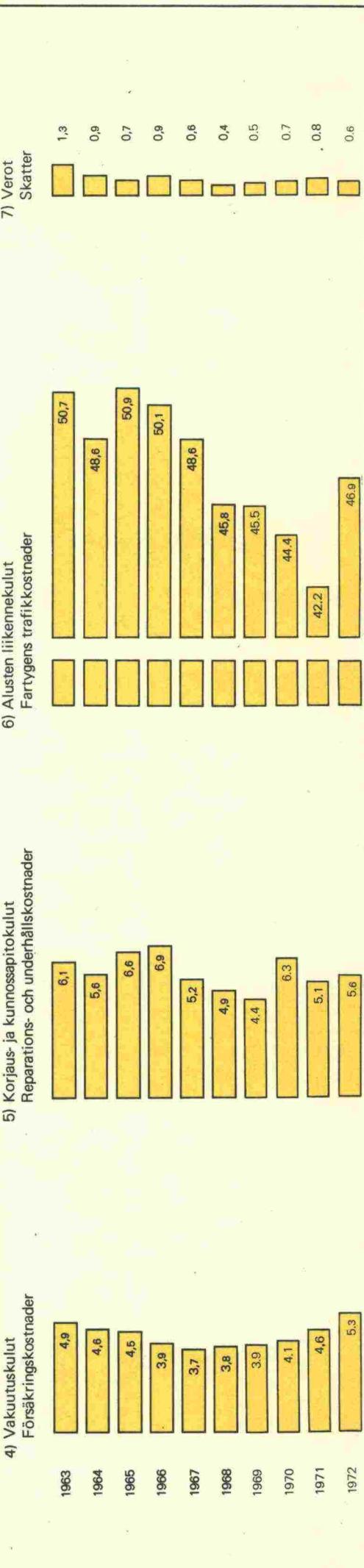
**VARUSTAMOELINKEINON  
KUSTANNUSRÄKENNE  
SUOMESSA**  
**VUOSINA 1963 – 1972**  
(Kuluerät prosentteina nettoliikevaihdosta)

**REDERINÄRINGENS  
KOSTNADSSTRUKTUR  
I FINNLAND  
ÅREN 1963 – 1972**  
(Kostnader i procent av netto-omsättningen)



Tämän kaavion avulla pyritään esittämään varustamoelinkeinon tärkeimmät kustannuserät, niiden keskinäinen suuruusjäristys ja kehitys suhteessa nettoihakevahtoon kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana. Taulukosta ilmenee selvästi vuoden 1972 alhaisen rahtitason vaikutus kustannusjätkautumaan; poistojen osuus on selvästi pienentynyt. Yhtä selvä on henkilökuntakustannusten osuuden suhteellisen voimakas kasvu.

Varustamoelinkeinon kustannusrakenne eroaa jonkin verran teollisuuden kustannusrakenteesta yleensä. Varustamoelinkeinon pääomavaltaisesta luonteesta johtuen on mm. korkeiden osuuksien myös tuntuvasti kasvui vuoden 1972 aikana, suhteessa kokonaiskustannuksiin suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin.



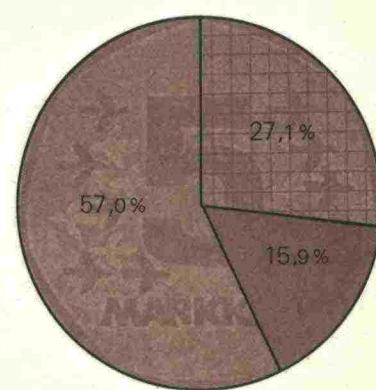
## VARUSTAMOELINKEINON RAHOITUS-RAKENNE

*Suomen varustamoelinkeinon oman pääoman osuus on jatkuvasti ollut pieni. Vieraan pääoman osuus on suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin. Varustamoelinkeinon koko luottomääärä on n. 1291 milj. mk (v. 1972). N. 32% on ulkomaisia luottoja.*

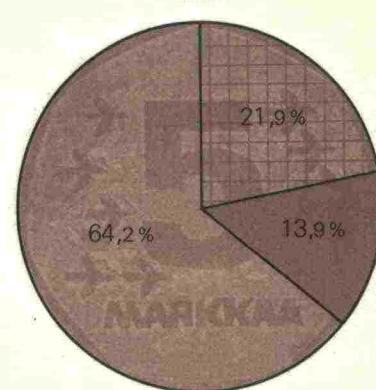
*Kun otetaan huomioon kauppalaivaston positiivinen vaikutus maan maksutaseeseen ja sen keskeinen asema ulkomaankaupan tavarakuljetusten turvaajana, on varustamoelinkeinon rahoitusongelmien positiivinen ratkaiseminen ensiarvoisen tärkeä ulkomaankauppapolitiittinen kysymys. Vaikkakin vuonna 1972 voimaan astunut alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annettu laki hyvin lyhyen ajan on ehtinyt vaikuttaa kauppalaivaston kehitykseen, voidaan jo tässä vaiheessa todeta, että lainantakauksia on käytetty merkittävässä määrin. Valtion takauslaitoksen takaama yhteenlaskettu lainamääärä käsittää 138 milj. mk:n suuruisen summan, joka jakaantuu 18 alukselle, joiden yhteenlaskettu hankinta-arvo on n. 640 milj. mk. Laivanisännistöyhtiöiden verotuksen muuttaminen pohjoismaisen mallin mukaiseksi sekä kiinnitetyn velan korkojen verotusta koskevien verosääntöjen muuttaminen vaikuttaisivat varmasti myönteisesti kauppalaivaston uudenaikaistamiseen ja sen kehittämiseen.*



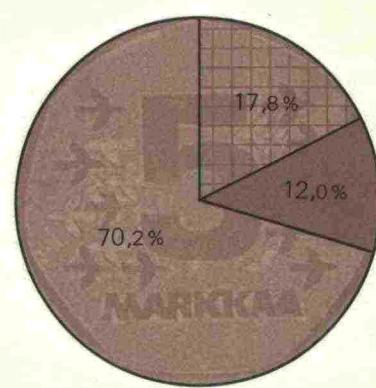
1964



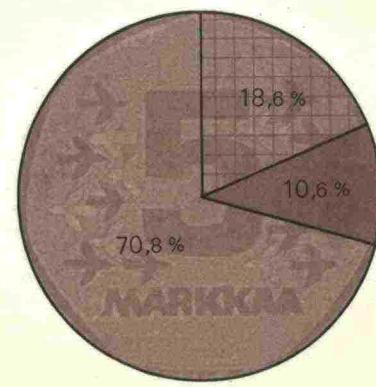
1966



1969



1972

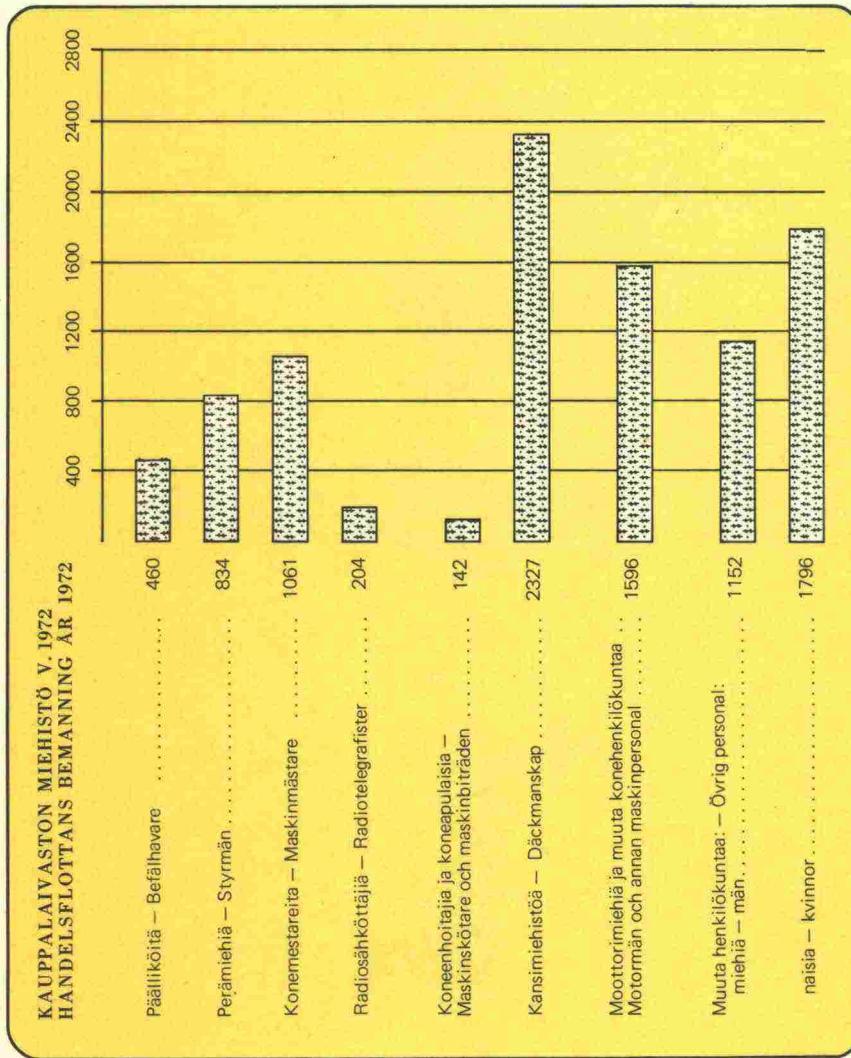
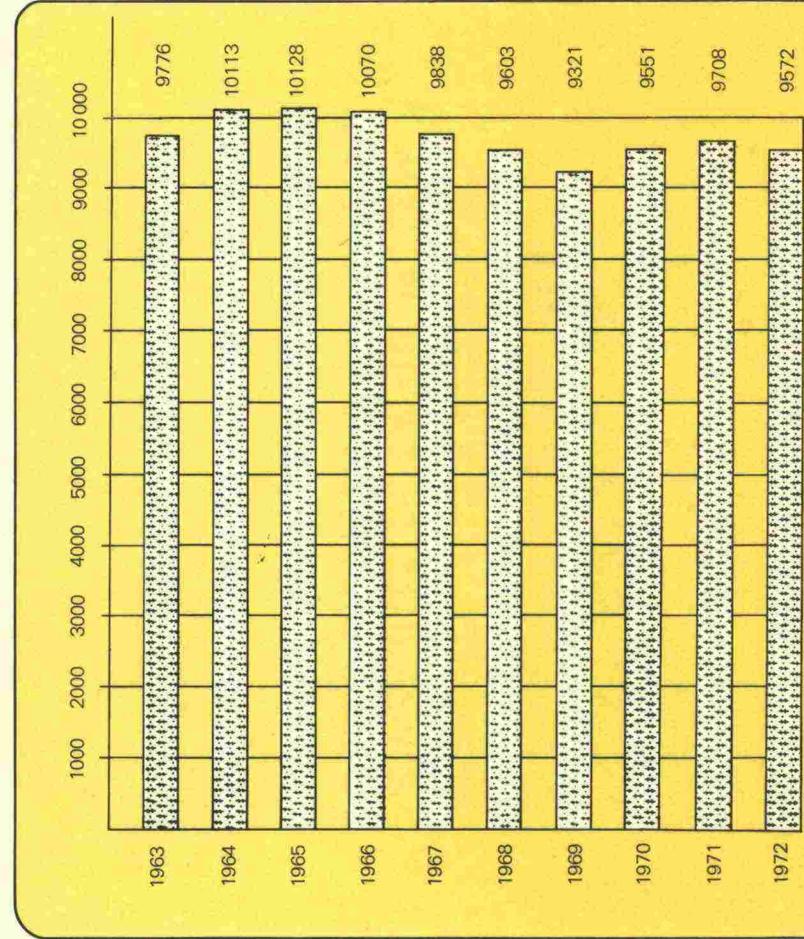
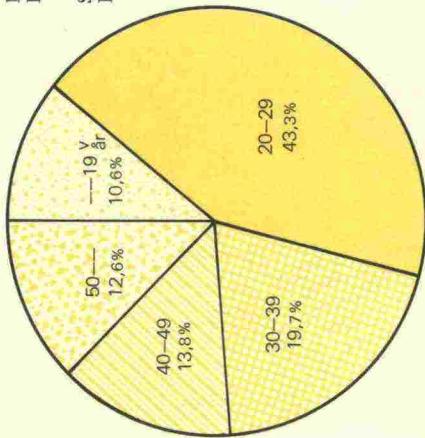


## REDERINÄRINGENS FINANSIERINGS-STRUKTUR

*Inom den finska rederinäringen har det egna kapitalets andel fortgående varit liten. Det främmande kapitalets andel är större än inom industrin i medeltal. Rederinäringens totala lånesumma uppgår till ca 1291 milj. mk (år 1972). Ca 32% utgörs av krediter från utlandet.*

*Med tanke på handelsflottans bidrag till landets betalningsbalans och dess centrala ställning för tryggandet av utrikeshandelns varutransporter är ett tillgodoseende av rederinäringens finansieringsbehov en utrikeshandelspolitisk fråga av första rang. Även om den lag om statsgarantier för fartygsanskaffningar vilken trädde i kraft år 1972 endast en mycket kort tid hunnit inverka på handelsflottans utveckling, kan man redan nu konstatera att lånegarantierna utnyttjats i betydelsefull utsträckning. Statsgarantianstalten har garanterat lån till ett sammanlagt belopp på 138 milj.mk. fördelat på 18 fartyg vars sammanlagda anskaffningsvärde är ca 640 milj.mk. En justering av beskattningen av partrederier enligt nordiskt mönster ävensom en ändring av reglerna angående beskatningen av räntor på inteknad gäld skulle med säkerhet även ha en positiv inverkan på handelsflottans modernisering och utbyggnad.*

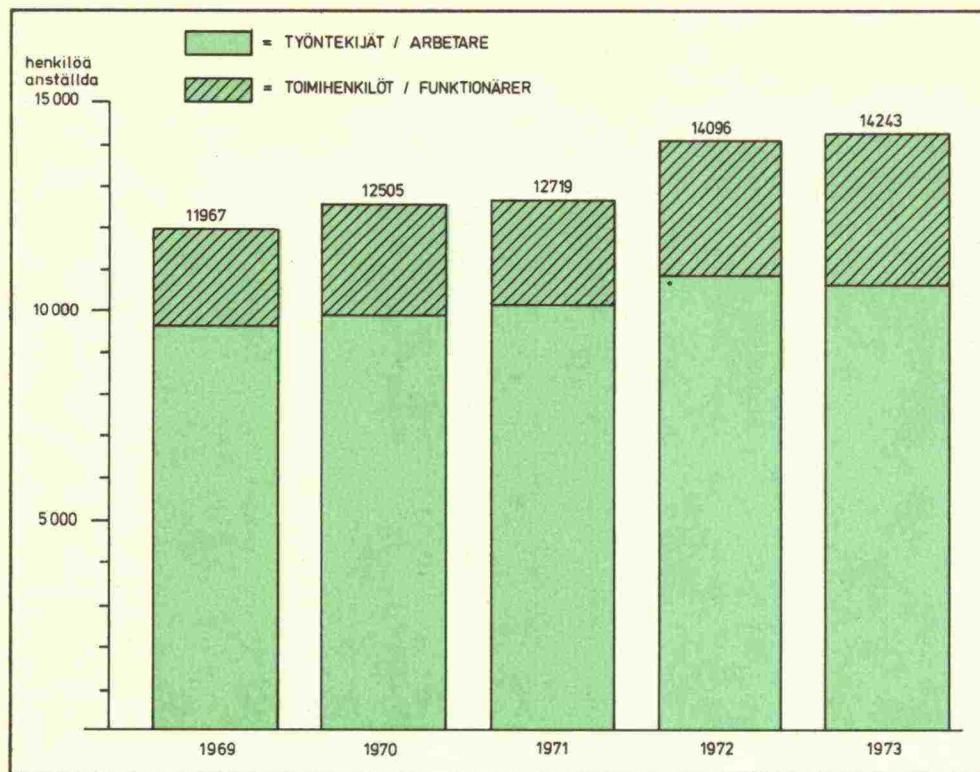
MERENKULKIJOIDEN  
IKÄJAKAUTUMA V. 1972  
SJÖFARARNAS ALDERS-  
FÖRDELNING ÅR 1972



Miehistön lukumäärä on jokin verran vähenyttyt 1960 - vuun puolivälistä, mikä johtuu pääasiassa siitä, että alusten lukumäärä on myös vähenyttyt. Noin 90% merenkulkijoista palvelee ulkomailikenteen laivoissa. Ulkomaisista merimiesten osuus suomalaisissa kauppa-aluksissa palvelevista on aina ollut vähäinen, 156 henkeä vuonna 1972. Suomalaisista merenkulkijoista noin puolet on 29 vuotta tai nuorempia ja noin kolmannes on naimisissa. Vuonna 1972 olivat suomalaisilla kauppa-aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden bruttoansiot noin 244 milj. mk.

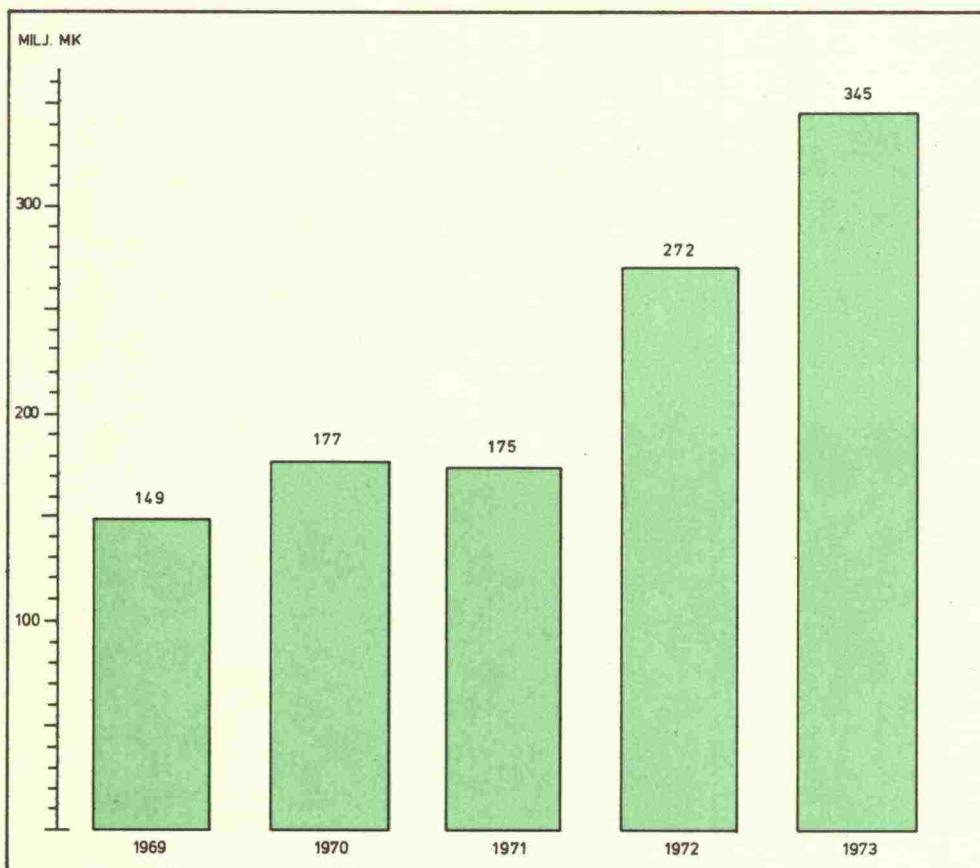
Manskapsnumrären har nedgått något sedan medlet av 1960-talet i huvudsak beroende på att fartygens antal även minskat. Ca 90% av sjöfarna tjänstgör på fartyg i utrikes fart. De utländska sjömännens antal ombord på de finländska handelsfartygen har alltid varit lågt, 156 personer år 1972.

Av de finländska sjöfarna är ca hälften 29 år eller yngre och omkring en tredje del är gifta.  
År 1972 förtjänade sjöfarna ombord på finländska handelsfartyg ca 244 milj. mk i bruttolöner.



Telakkateollisuuden työllistäävää vaikutusta arvioitaessa on huomattavaa, että telakoita palvelee sangen suuri joukko alihankkijoita ympäri Suomea.

Vid bedömandet av varvsindustrins inverkan på sysselsättningen bör man komma ihåg, att varven ger arbete åt ett stort antal underlevantörer i Finland.



Työntekijöille maksettujen palkkojen, laivatoimitusten ja telakoiden liikevaihdon pienentuminen vuonna 1971 johtuu seitsemän viikkoja kesäneestä metallialan lakosta.

Reduktionen i till varvsarbetarna utbetalda löner, fartygsleveranser och varvens omsättning år 1971 beror på den sju veckor långa strejken inom metallindustrin.

## SUOMEN LAIVATELAKOIDEN<sup>x)</sup> HENKILÖKUNTA - MÄÄRÄ VUOSINA 1969–1973

ANTALET  
ANSTÄLLDA  
VID DE FINSKA  
SKEPPSVARVEN<sup>x)</sup>  
UNDER ÅREN 1969–1973

## TYÖNTEKIJÖILLE JA TOIMIHENKILÖILLE MAKSETTUJEN PALKKOJEN JA SOSIAALI TURVA- MAKSUJEN KOKONAISMÄÄRÄ (MILJ. MK) VUOSINA 1969–1973

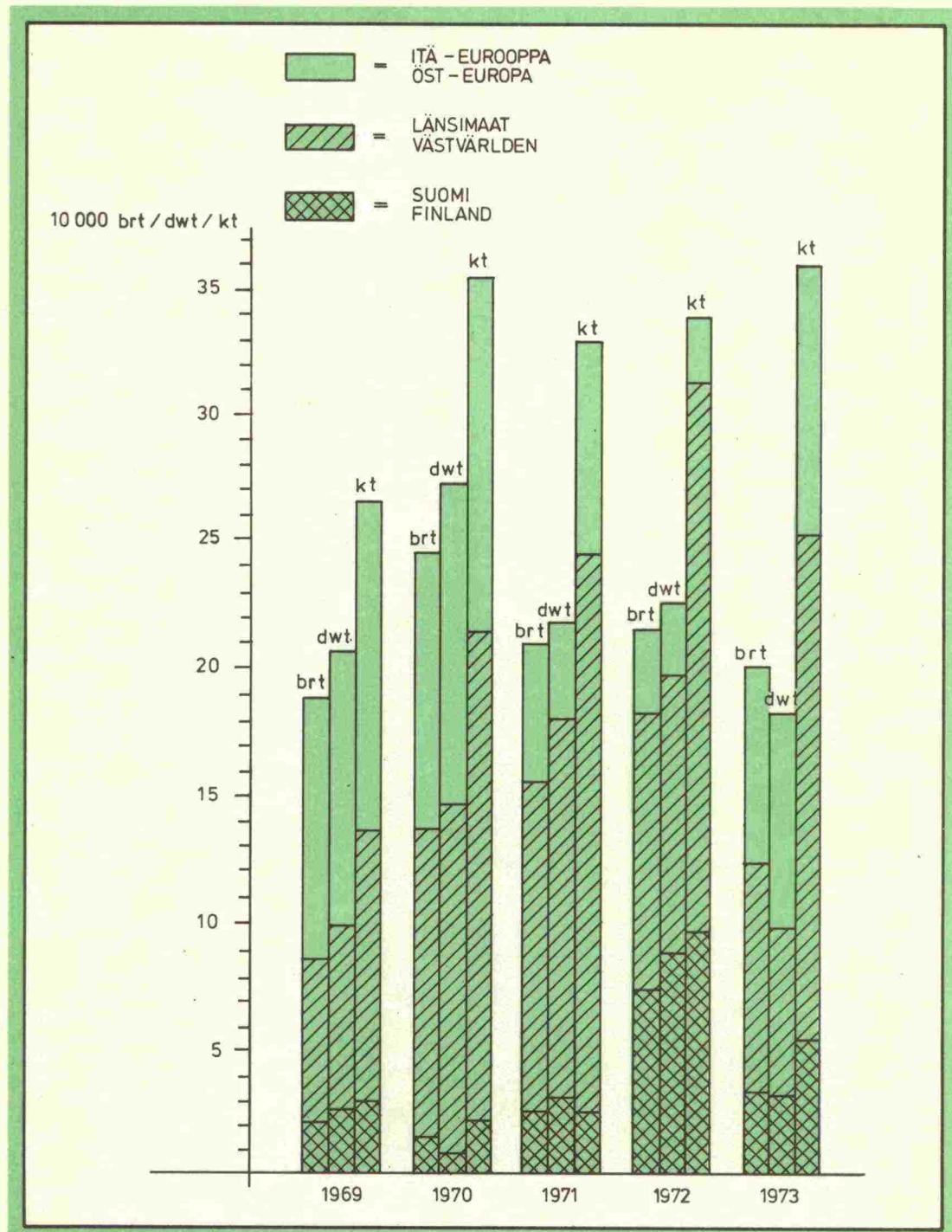
TOTALSUMMAN AV  
TILL VARVSARBE-  
TARNA OCH FUNKTIO-  
NÄRERNA UTBETALDA  
LÖNER OCH SOCIALA  
AVGIFTER  
(MILJ. MK)  
UNDER ÅREN 1969–1973

<sup>x)</sup> Suomen 9 varsinaista laivatelakkaa. Veneveistämöjä ei ole otettu huomioon.

<sup>x)</sup> De 9 skeppsvarven i Finland.  
Båtvarv har inte beaktats.

SUOMEN LAIVATELAKOIDEN  
LAIVATOIMITUKSET  
VUOSINA 1969–1973

FARTYGSLEVERANSERNA  
FRÅN DE FINSKA SKEPPS-  
VARVEN UNDER ÅREN  
1969–1973



Lyhennykset:

brt (bruttorekisteritonni) = aluksen katettu tilavuus/100 kuutiojalkaa (= 2,83 m<sup>3</sup>)  
dwt (deadweight ton) = aluksen lastauskyky painotonneina  
kt (kompensoitu tonnistö) = AWES:n (The Association of West European Shipbuilders) määrittelemä tonnimäärä, jossa on otettu huomioon rakentamisen vaikeusaste.

Förkortningarna:

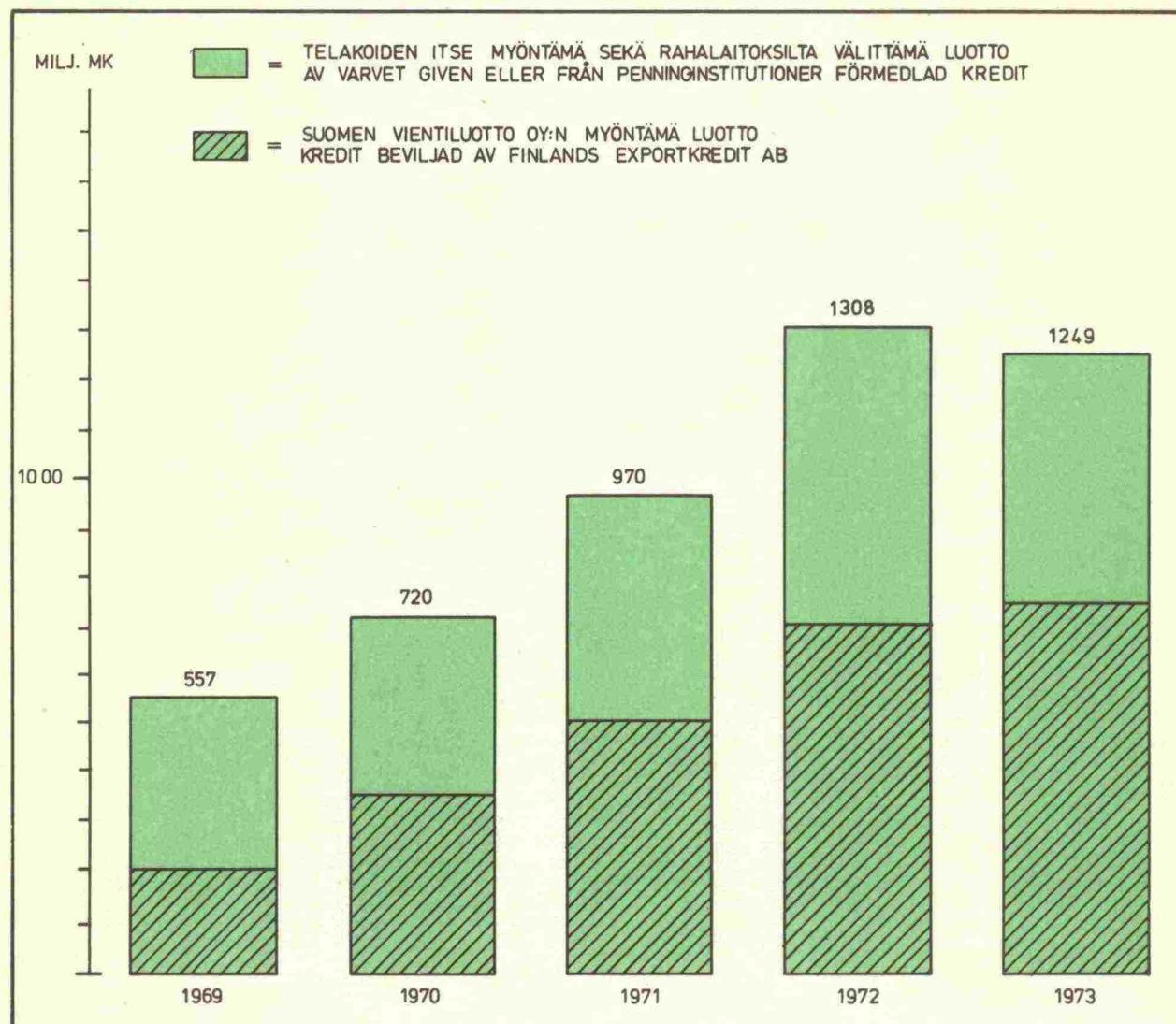
brt (bruttoregisterton) = fartygets slutna volym/100 kubikfot (= 2,83 m<sup>3</sup>)  
dwt (deadweight ton) = fartygets lastkapacitet i viktston  
kt ( kompenserat tonnage) = Tonnage definierat av AWES (The Association of West European Shipbuilders) som beraktar fartygsbyggets svårighetsgrad.

Suomen laivatelakoiden tuotanto kompensoituissa tonneissa on viime vuosina ollut n. 4% Länsi-Euroopan ja n. 2% koko maailman tuotannosta.

De finska skeppsvarvens produktion i kompenserade ton har under de senaste åren varit omkr. 4% av produktionen i Väst-Europa och omkr. 2% av produktionen i hela världen.

**SUOMEN LAIVATELAKOIDEN  
KOKONAISTOIMITUSLUOTTQMAÄRÄ  
(varustamojen kokonaisvelka suomalaisille  
telakoille) (milj. mk)  
VUOSINA 1969–1973**

**DE FINSKA SKEPPSVARVENS  
TOTALA LEVERANSKREDITER  
(rederiernas totalkredit till de  
finska skeppsvarven) (milj.mk )  
UNDER ÅREN 1969–1973**



Laivanrakennusteollisuus on perusuonteeltaan kansainvälistä. Alukset tilataan ja rakennetaan vakiintuneiden ehtojen mukaan. Maallamme ei ole mitään mahdollisuutta vaikuttaa näihin kansainvälisiin laivanrakennusteollisuuden myyntiehtoihin. Joko pystymme kilpailemaan ja rakentamaan näiden ehtojen mukaan tai laivanrakennusteollisuudella ei ole tulevaisuutta maassamme.

Monen maan laivanrakennusteollisuus ei ole jaksanut seurata kovaa kansainvälistä kilpailua. Niinpä telakat nauttivat useissa maissa valtion taholta suoranaista sangen huomattavaa tukea. Suomen laivanrakennusteollisuus, joka ei nautti mitään suoranaista subventiota, on luonnollisesti vaikeassa asemassa suoranaista laivanrakennustukea nauttiviin kilpailijaihin nähden.

Edellytyksenä laivakauppojen syntymiseen kansainvälillisillä markkinoilla – lukuunottamatta bilateraalista kauppa-alueita – on ollut ja on, että telakka pystyy myöntämään pitkäaikaista luottoa laivanvarustajalle. Toimitusluontonsa vientiä varten on Suomen laivanrakennusteollisuus suurimmaksi osaksi saanut Suomen Vientiliotto Oy:ltä. Voidaankin sanoa, että ilman Suomen Vientiliotto Oy:tä ei voisi ajatella laivanrakennusteollisuutta Suomessa siinä muodossa ja siinä laajuudessa kuin mitä tästä teollisuutta nyt on.

Skeppsbyggnadsindustrin är till sin karaktär internationell. Fartygen beställs och byggs enligt veder-tagna villkor. Vårt land har inga möjligheter att påverka den internationella skeppsbyggnadsindustrins försäljningsvillkor. Vi måste kunna konkurrera och bygga enligt dessa villkor, annars har skeppsbyggnadsindustrin ingen framtid i vårt land.

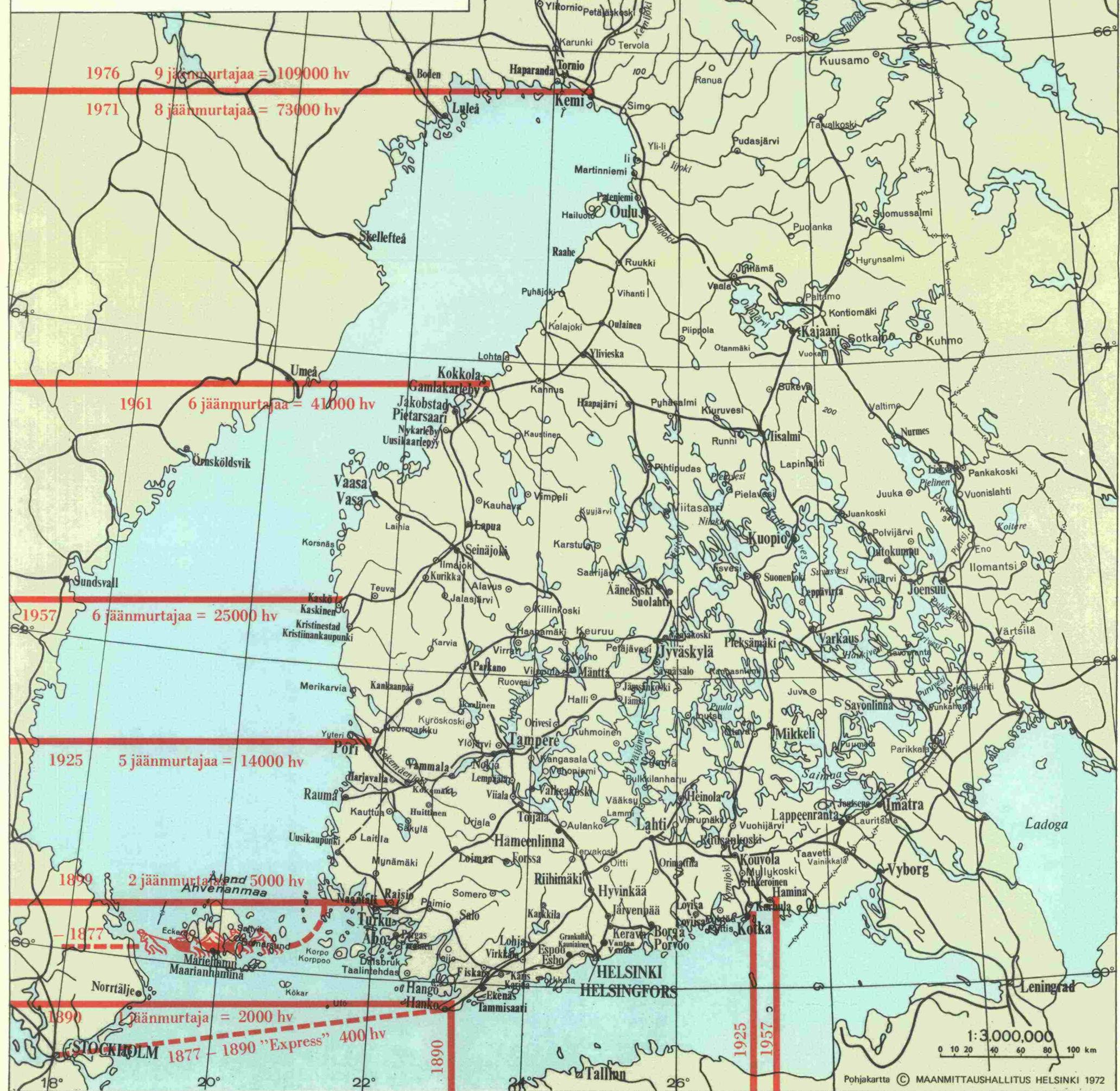
Skeppsbyggnadsindustrin i många länder har inte kunnat följa med i den hårdta internationella konkurrensen. Sålunda åtnjuter varven i många länder ett direkt, mycket betydande stöd av staten. Den finska skeppsbyggnadsindustrin, som inte erhåller några direkta subventioner, är naturligtvis i ett svårt läge jämfört med andra konkurrerande länder med ett direkt skeppsbyggnadsunderstöd.

Förutsättningen för att fartyg skall kunna säljas på den internationella marknaden – bortsett från det bilaterala handelsområdet – har varit och är, att varvet kan bevilja en långfristig kredit åt skeppsredaren. Leveranskrediter för exporten har den finska skeppsbyggnadsindustrin till största delen erhållit av Finlands Exportkredit Ab. Utan Finlands Exportkredit Ab vore inte skeppsbyggnad i Finland möjligt i den form och omfattning den i dag har.



## LÄPI TALVEN YLLÄPIDETTÄVIEN MERIYHTEYKSIEN KEHITTYSMINEN

# UTVECKLINGEN AV DE SJÖFÖRBINDELSER SOM UPPRÄTTHÅLLS VINTERTID



SUOMEN VALTION JÄÄNMURTAJAT

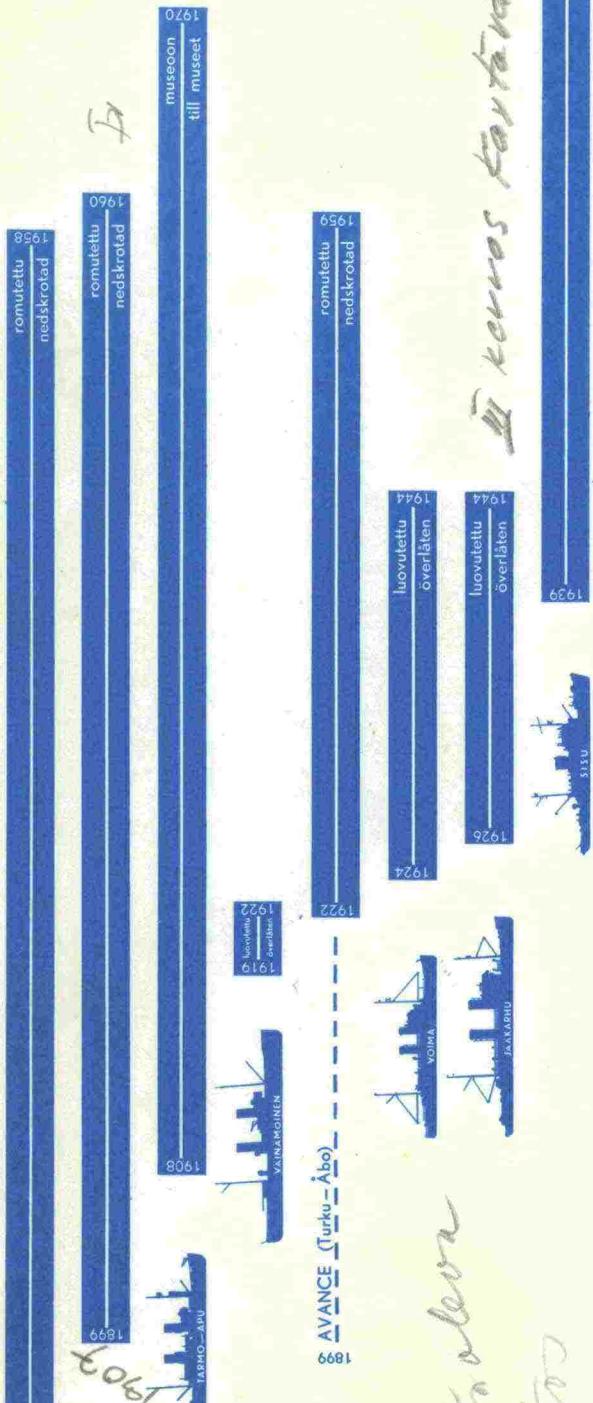
FINSKA STATENS ISBRYTARE

1899  
1903

AVANCE AU  
1914

*Dagligkassen lever  
på en god dag*

Winnipeg 1800 Dick St.



Instrumental  
records, May and  
July 1975

1954

1959  
KARHU

*Dichtes Meer*  
1960

**196** - **SAMPO** - **Lettres** - **4**

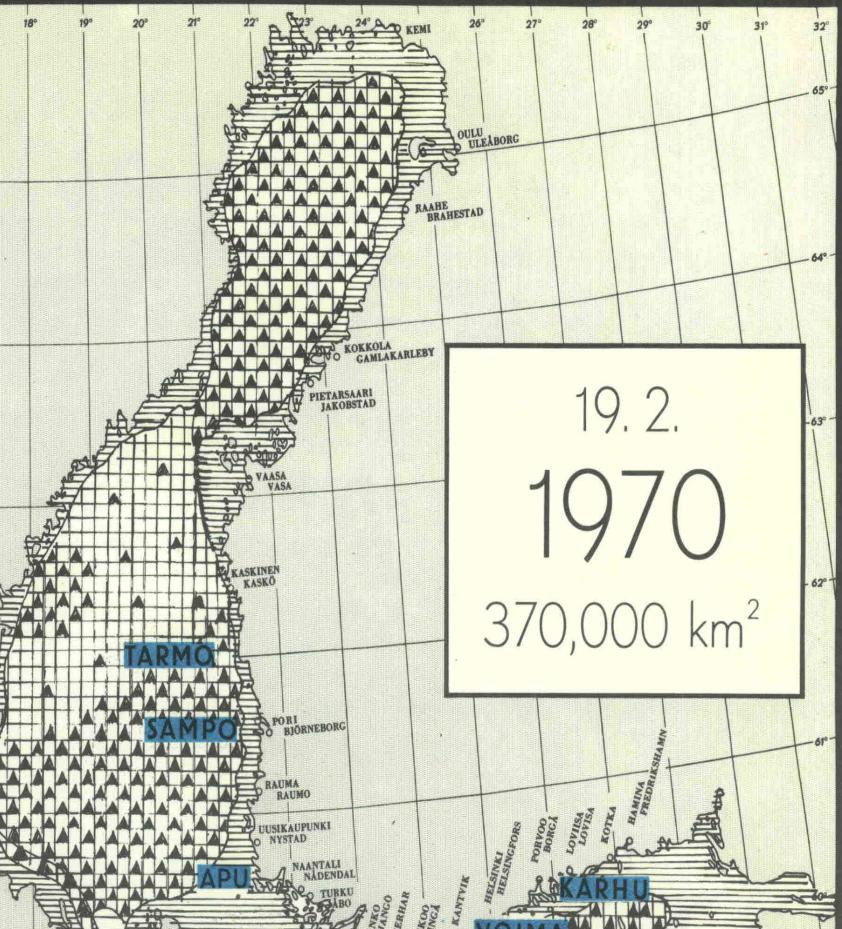
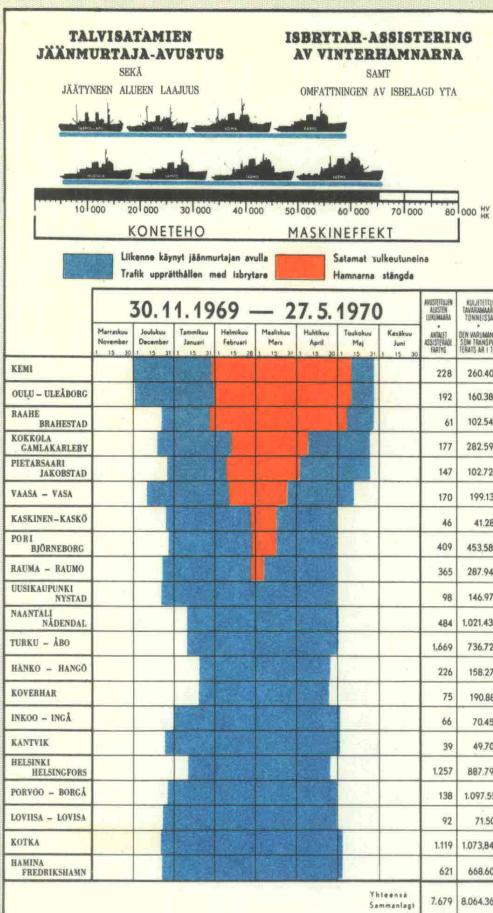
**696** *Verres*

1971 APR

775

172

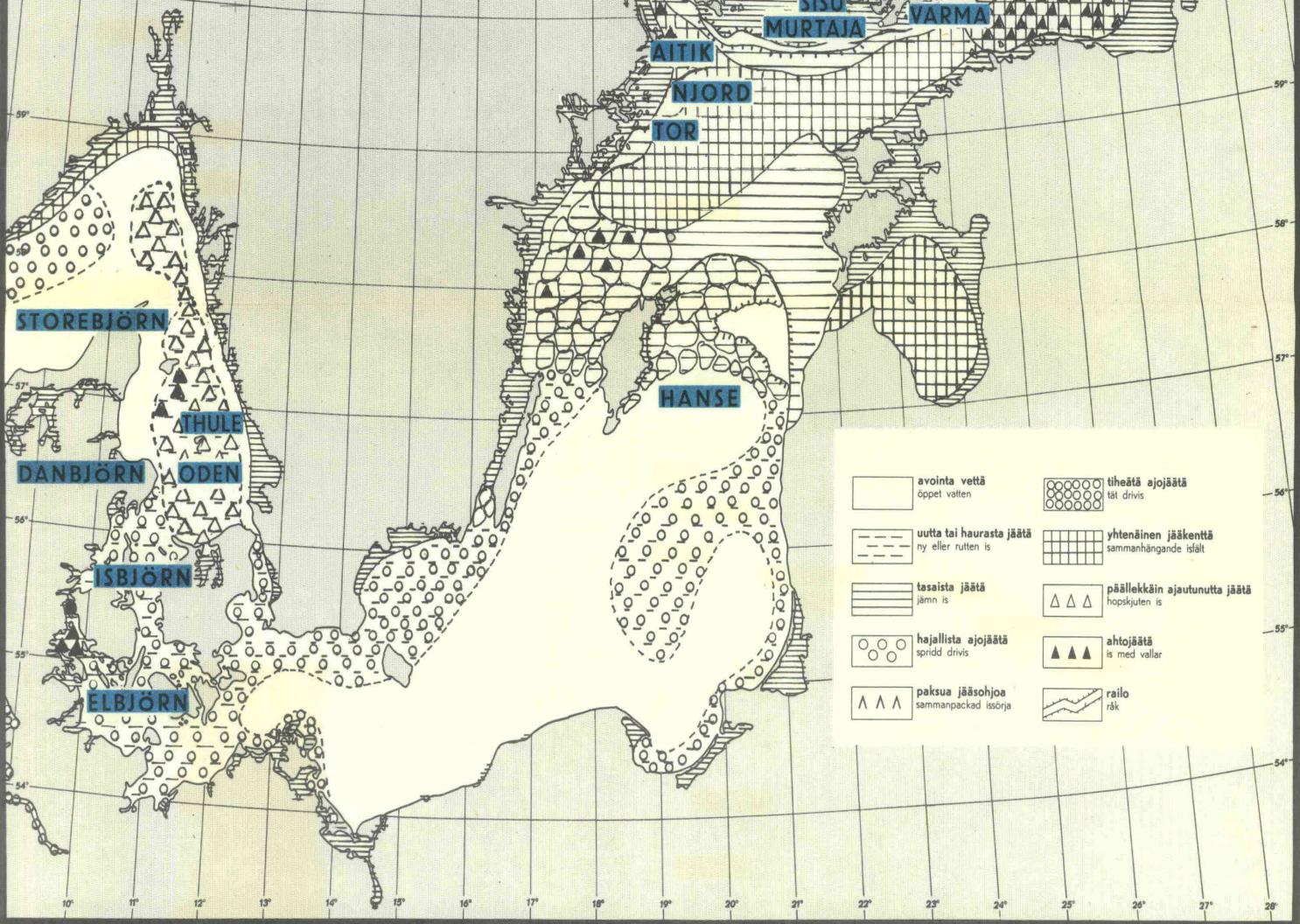
Ålandsmurtais isbrygare	Koneisto Maskineri	Koneisto hv maskineri	Poturlli Propeller	Kallistus- tankbil Kärling- tankbil skräckbil	Pilius Längd Bred	Lever Diap- gländs	Rekentaisa B79 gare
MURTAJA .....	höry - hili ång - kol	1.600	1	—	—	10.99	5.49
SAMPO .....	“	3.000	1	1	61.57	13.11	5.56
TARMO — APU ..	höry - hili / öly ång - kol / olje höry - hili ång - kol	3.850	1	1	67.12	14.30	6.10
VÄINÄMOINEN ..	“	6.900	2	X	75.40	19.20	5.72
(ADVANCE) — APU ..	“	1.200	1	—	—	43.89	10.82
VOIMA .....	“	4.100	1	1	—	64.20	14.24
JÄKKARHU .....	höry - öly ång - olja sähködiesel el. diesel	9.200	2	X	78.45	19.28	6.40
SISU .....	“	4.500	2	1	—	65.26	14.40
VOIMA .....	“	10.500	2	2	X	83.50	19.40
KARHU .....	“	7.500	2	2	X	74.15	17.40
MURTAJA .....	“	7.500	2	2	X	74.15	17.40
SAMPO .....	“	7.500	2	2	X	74.68	17.40
TARMO .....	“	12.000	2	2	X	84.50	21.20
VARMA .....	“	12.000	2	2	X	86.50	21.20
APU .....	“	12.000	2	2	X	86.50	21.20
rakennetta under byggnad	“	20.000	2	2	X	103.30	23.80
rakennetta under byggnad	“	20.000	2	2	X	103.30	23.80
		20.000	2	2	X	103.30	23.80

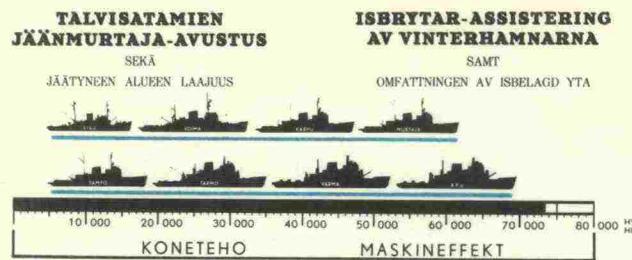


19. 2.

1970

370,000 km<sup>2</sup>



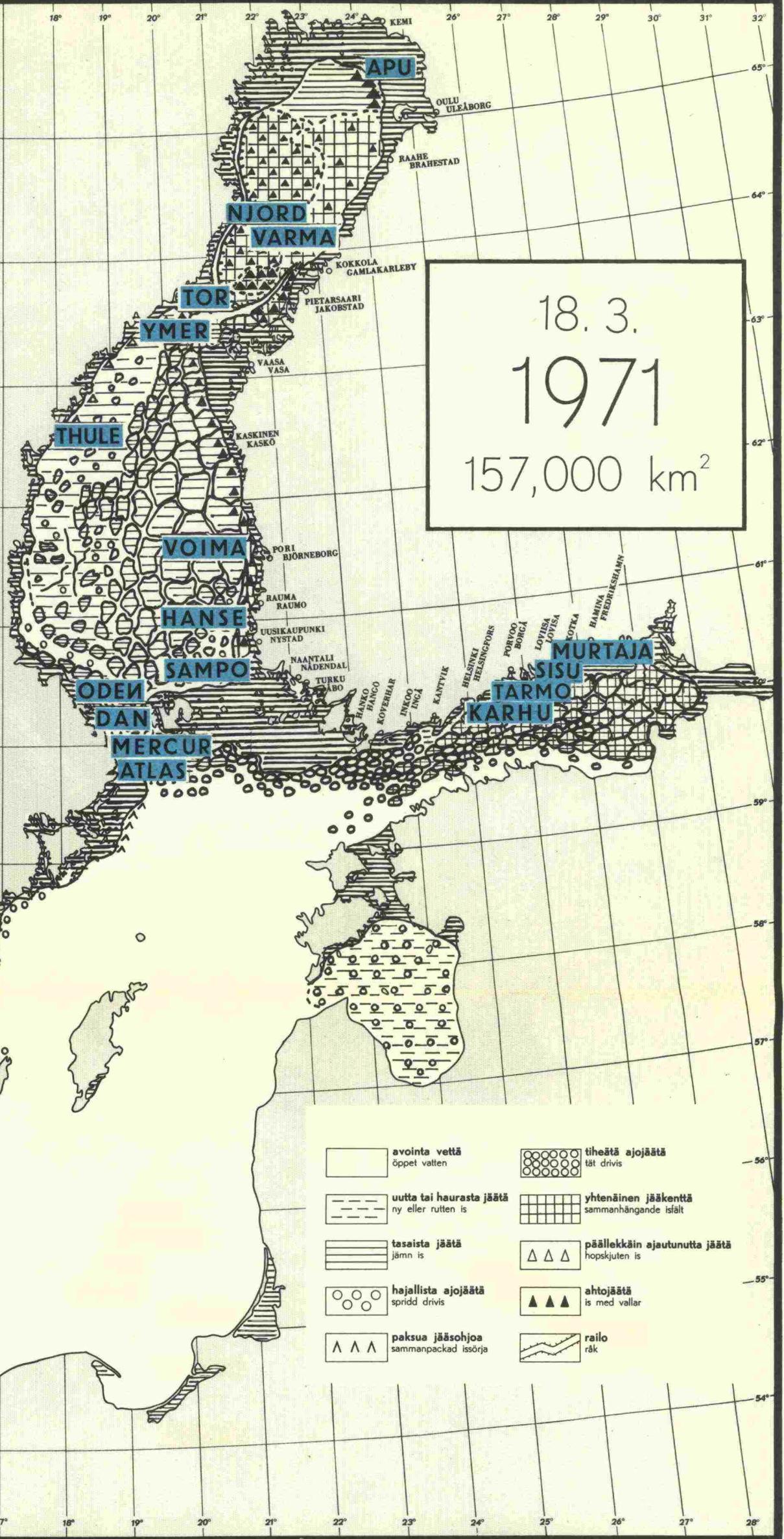


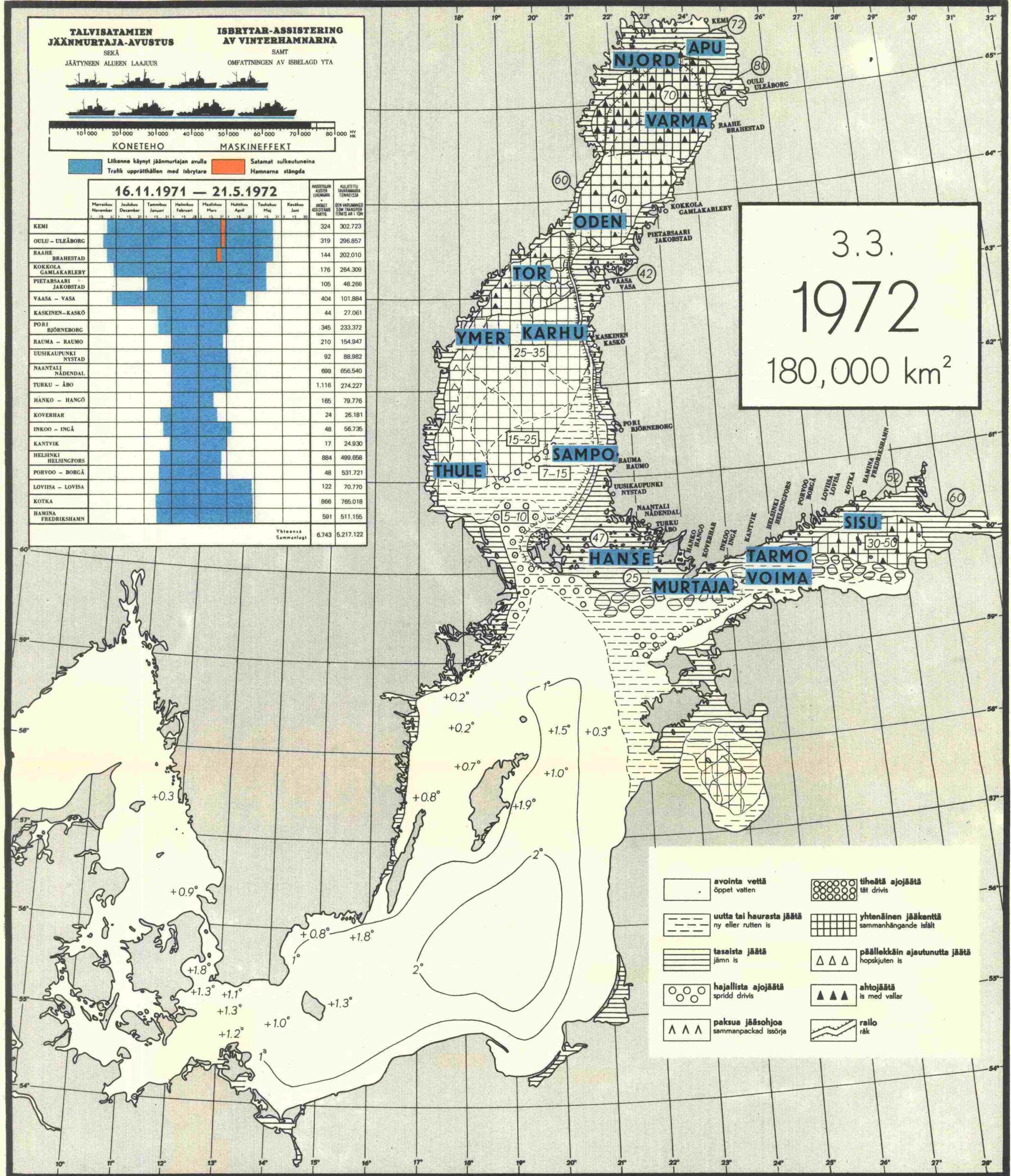
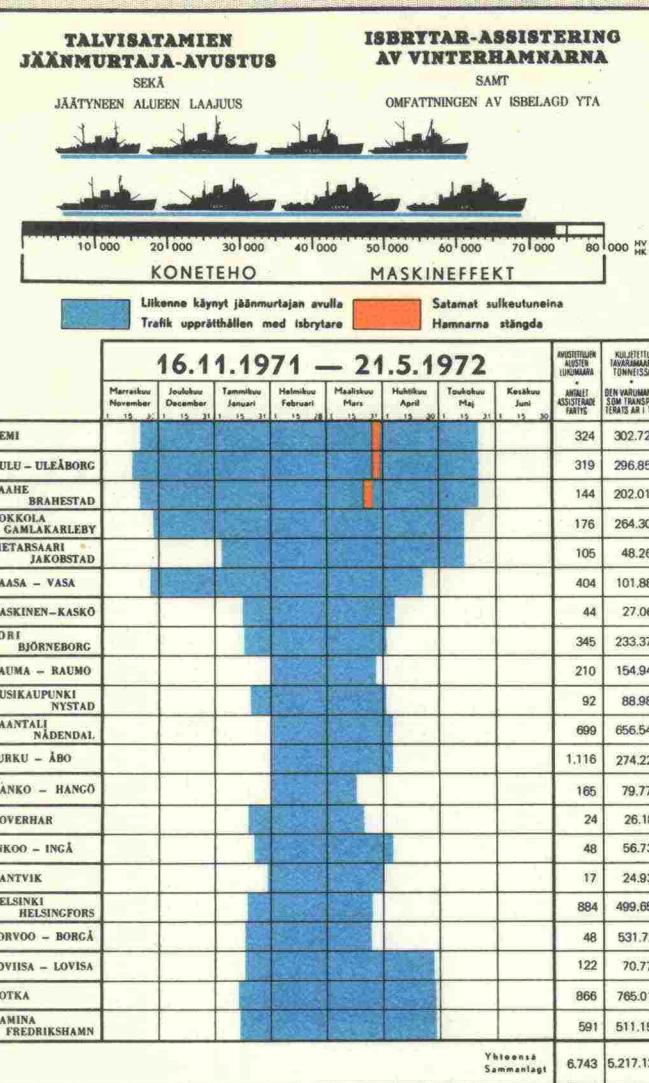
Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla  
Trafik upprätthålls med isbrytare

Satamat sulkeutuneina  
Hamnar stängda

12.11.1970 — 3.6.1971

	Marraskuu November	Joulukuu December	Tammikuu January	Helmikuu February	Maaliskuu March	Huhtikuu April	Toukokuu May	Kesäkuu June		AUSSITULUN AVUSTUSTEN AUGUSTIN JÄÄNMÄRÄ	KUOLUTTU TAIVARAMÄRÄ TONNESSA
	1	15	31	15	31	15	30	1	31	15	441.244
KEMI										494	441.244
OULU — ULEÅBORG	15	31								406	349.545
RAAHE — BRAHESTAD										28	59.900
KOKKOLA — GAMLA KARLEBY										103	203.792
PIETARSARI — JAKOBSTAD										137	71.799
VAASA — VASA	15	31								212	138.752
KASKINEN — KASKÖ										37	21.949
PORI — BJÖRNEBORG	15	31								514	351.029
RAUMA — RAUMO										393	210.051
UUSIKUUPUNKI — NYSTAD										49	88.135
NAANTALI — NÄDENDAL										319	445.506
TURKU — ÅBO										738	170.875
HANKO — HÄNGÖ										112	41.847
KOVERHAR										5	8.715
INKOO — INGÅ										28	17.459
KANTVIK	15	31								16	6.225
HELSINKI — HELSINKIFORS										759	520.101
PORVOO — BORGÄ										68	540.052
LOVIISA — LOVISA										89	52.717
KOTKA										1.084	937.506
Hamina — FREDRIKSHAMN	15	31								700	572.266
Yhteensä Sammanlagt										6.291	5.249.465



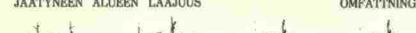


TALVISATAMIEN  
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS

ISBRYTAR-ASSISTERING  
AV VINTERHAMNARNA

SEKÄ  
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

SAMT  
OMPATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



10 000 20 000 30 000 40 000 50 000 60 000 70 000 80 000 HV

KONETEHO

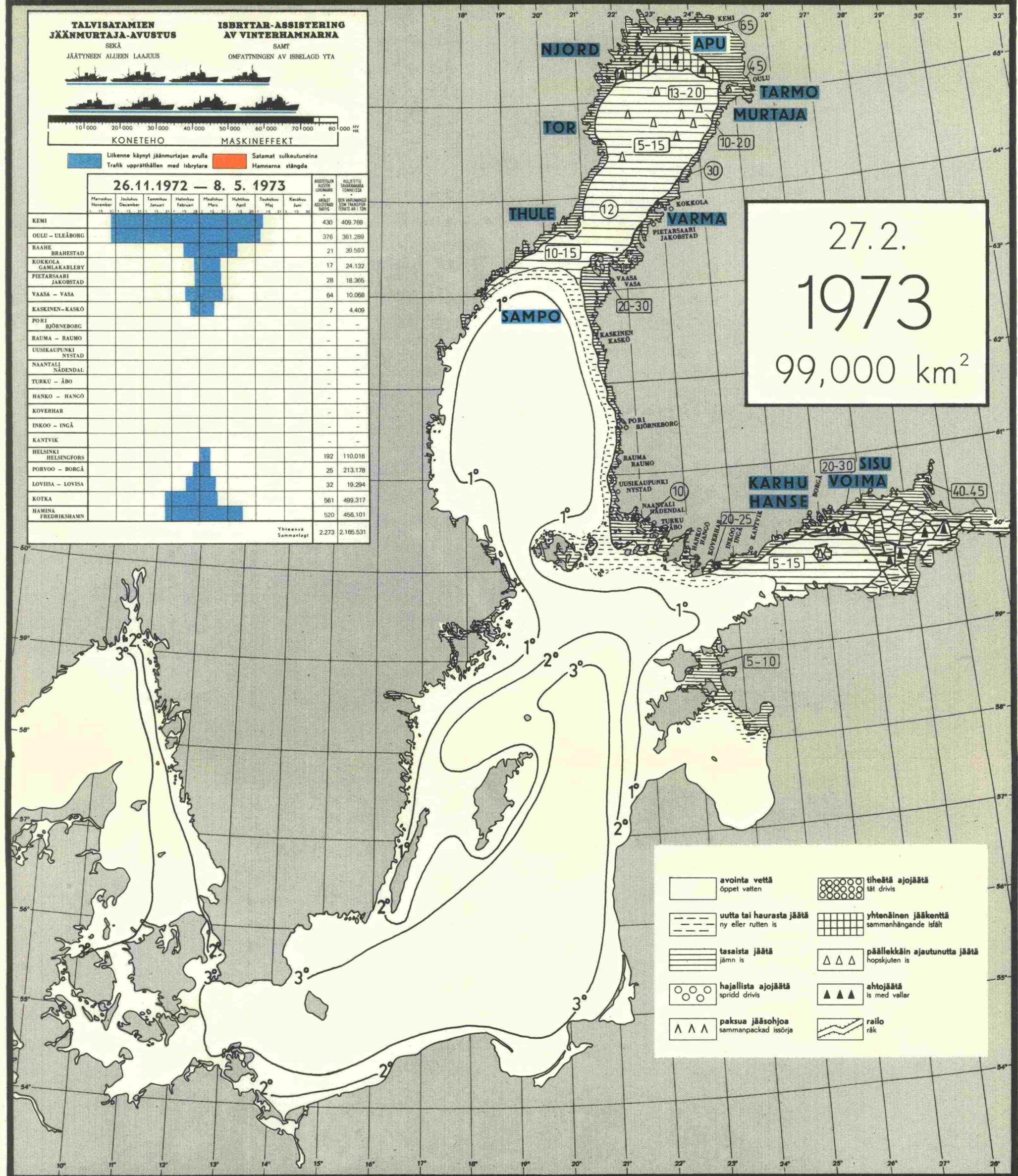
MASKINEFFEKT

Lilkenne käynti jäätymisen avulla  
Trafik upprätthåll med isbrytare

Satamat sulkeutuneina  
Hamnarna stängda

26.11.1972 — 8. 5. 1973

Marraskuu November	Joulukuu December	Tammikuu January	Helmikuu February	Maaliskuu March	Huhtikuu April	Toukokuu May	Kesäkuu June	AVUSTUSTELEN AUGUSTEN LUVUNMÄÄRÄ TÄYDEN VARUUMANSA ASSISTERANDO PARTIT	KULJETETTU TÄYRÄMÄÄRÄ TRANSPORT FÖRTÄR AR TÖRN
								1. 15. 31. 3. 15. 31. 1. 15. 31. 3. 15. 31. 1. 15. 31. 1. 15. 30.	430 409.769
KEMI									376 361.289
OULU — ULEÅBORG									21 39.593
RAAHE — BRAHESTAD									17 24.132
KOKKOLA — GAMLA KARLEBY									28 18.365
PIETARSARI — JAKOBSTAD									64 10.068
VAASA — VASA									7 4.409
KASKINEN — KASKÖ									— —
PORI — BJØRNEBORG									— —
RAUMA — RAUMO									— —
UUSIKUUPUNKI — NYSTAD									— —
NAANTALI — NÄDENDAL									— —
TURKU — ÅBO									— —
HANKO — HÄNGÖ									— —
KOVERHAR									— —
INKOO — INGÅ									— —
KANTVIK									— —
HELSINKI — HELSINKI									192 110.016
PORVOO — BORGÅ									25 213.178
LOVISA — LOVISA									32 19.294
KOTKA									561 499.317
HAMINA — FREDRIKSHAMN									520 456.101
Yhteensä Sammanlagt								2.273	2.165.531



27.2.

1973

99,000 km<sup>2</sup>

TALVISATAMIEN  
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS

ISBRYTAR-ASSISTERING  
AV VINTERHAMNARNA

SEKÄ  
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

SAMT  
OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



10 000 20 000 30 000 40 000 50 000 60 000 70 000 80 000 HV  
KONTEHÖ 10 000 20 000 30 000 40 000 50 000 60 000 70 000 80 000 HK  
MASKINEFFKT

Liikenne käynti jäätymisestä avulla  
Trafik uppräthållan med isbrytare

Satamat sulkeutuneina  
Hamnarna stängda

19.11.1973 — 22.5.1974

AVOSTAUSLEI

AUGUSTI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JANUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

FEBRUARI

LEPÄMÄRÄ

MARS

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

APRIL

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MAY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JANUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

FEBRUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MARS

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

APRIL

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MAY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JANUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

FEBRUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MARS

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

APRIL

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MAY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JANUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

FEBRUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MARS

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

APRIL

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MAY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

DECEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JANUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

FEBRUARI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MARS

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

APRIL

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

MAY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JUNI

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

JULY

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

SEPTEMBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

OCTOBER

LEPÄMÄRÄ

AVOSTAUSLEI

NOVEMBER

kamaan yhtäisen

# SUURIUTALLA KOLISI: Saksalaisaluksen pohja- kosketuksesta meriselitys

Kaikkaan 17 neljämetrin alalta  
pohjalevyjä sekä koko joukko  
runkorakenteita jouduttiin uusi-

maan länsisaksalaisesta Hampu-  
rista kotoisin olevasta 839 dwt:n  
moottorilaiva Richard Rahman-  
nistä. Raumalle Johtavalla Val-  
keakarina väylällä Suurritan  
Auton ja matkustajien siirto Aurellasta Kapellaan onnistui mainosti. Operaatiota auttoi

# Bore IX juuttui mutaan Hietasen edustalla

LAITURISTA irtautumassa ollut ml. Bore IX sai pohjakosketuksen myö-  
iän perjantai-iltana Hietasen satama-alueella. Pääkonetta käynnistettäessä

us yllättäen "ryöstävät" liikkeelle, kulki ionkin matkaa laiturin sivustaa ja

Tanker gick  
på grund med  
19 000 t. olja

ABO (Hbl)  
Nestes tankfartyg Tervi, på  
söndags eftermiddagen tog sig loss  
från grundet för egen maskin.

Bore I  
kävi  
karilla

Tutkan silmä sammui,  
laiva lujasti karille

Turku 31.8. (Unto Lahtonen)  
Tutkan joutuminen epäkuntaan sumussa vel Paralsten Kalkki Oy:n erikoisaluk-  
sen Malmvikin lujasti karille Ahvenanmaan saaristossa Härrön saaren edustalla tors-  
aina. Näkyvys oli vain 50–100 metriä. Vielä perjantaina illalla myöhään alus py-  
räjäytyi perjatai-iltana Qulan redille, jonka se jäi  
yön ajaksi tarkkailur alaiseksi. Mereen valuneen  
öljyn määrää ei vielä ole pystytty selvittämään.  
Tutkan on vähäinen.

Olycksfartyget i Yxpila  
drogs oskadat av grundet

(Öb) Det stora brittiska malmfartyget MV Baron Androssan som sent på torsdagskvällen slet sina för- töjningar i Outokumpus hamn drogs igår av grundet av hamnbogseraren Akke. Klockan var 14.30 när Ak-

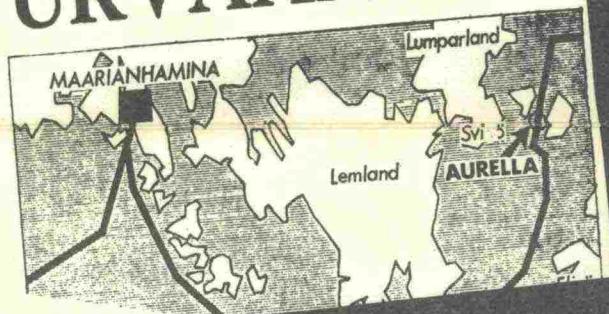
ke äntligen kunde få fartyget floti-  
rades engelsmannen in till kajen dä-  
sätta den avbrutna lossningen.

Aurella makaa yhä karilla

JUTOT JA MATKUSTAJAT  
SIIRRETTIIN TURVAAN

Turku (HS) Ahvenanmaan läheillä varhain perjantainaamuna karille ajaneelta autolautta Au-  
rellalta siirrettiin kaikki 250 matkustajaa, 17 rek-  
ka-autoa ja 75 henkilöautoa turvaan autolautta  
Kapellskäriin. Se kuljetti osan matkustajista Långnä-  
lopun Kapellskäriin. Aurella itse makaa tu-  
rilla.

erin-  
vää on-  
jossa  
alas laskettuina.  
Viking-linjan  
uusin, heinäkuu  
kenteeseen tuu-  
jalautta



Norjalaistankkeri  
nykäistiin karilta

Porkkalan majakan luona sunnuntaina vasten yöllä  
karille ajanut norjalainen 17 000:n bruttorekisteritonniin  
tankkilaiva saatili irti karilta sunnuntaina iltapäivällä  
hinaaja Primus irrotti tankkeri Gunvor Brown  
hinaamaan sitä kohti Helsinkiä.  
Kallabådan

Suomen vesillä  
noin 100 tonnia  
öljyä mereen

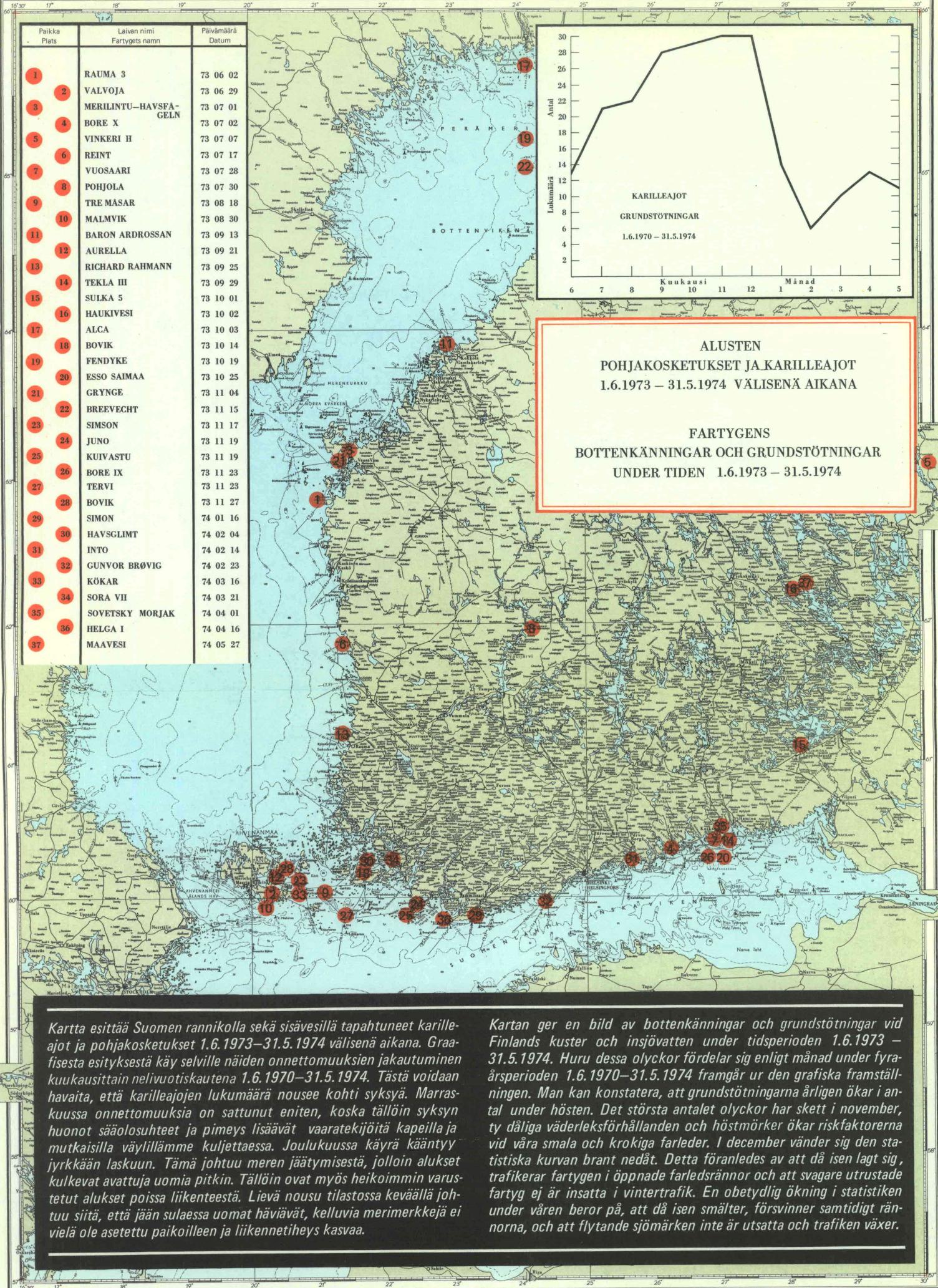
Ruotsalainen  
valmutti  
hiililaiva  
karille  
Vaskiluodossa

Ruotsalainen 4890 dw-tonnin  
moottorilaiva Grynde ajoi lauan-  
tai ja sunnuntain välisenä yönä  
Vaasan edustalla Enstens-

Neuvostoalus  
karille Kotkassa

Kotka (HS) Neuvostoliitto-  
lainen raittilaiva Sovjet Morjak lometrin päässä olevasta Hallan  
ajoi karille Kotkan satamassa. Karille

VAA  
TILA  
Joul-  
uhkaav-  
17 000  
Brovi-  
Suomi-  
edessä-  
majak-  
vasta-  
vääri-  
11 000  
Terv-  
Utö-  
kaat-  
rea-





SATAMAT  
JA NIIHIN JOHTAVAT  
VÄYLÄT

HAMNARNA  
OCH TILL DEM LEDANDE  
FARLEDER

