

MERENKULUN
SÄÄTIÖ
SJÖFARTSSTIFTELSEN

80
VUOTTA

MERENKULUN SÄÄTIÖ

SJÖFARTSSTIFTELSEN

*80 vuotta merenkulun yhteistyön
ja tutkimuksen tukena*



*Jonna Laine – Jussi Niikko (2015)
Jonna Laine (2025)*

SISÄLLYSLUETTELO

Merenkulun säätiö	5
Hallituspohja ja rahoitus	7
Sisärsäätiöt ja säätiöistä yleensä	9
Meririntama hiljenee, taistelu jatkuu, säätiö syntyy	11
Henrik Ramsay, ministeri ja purjehtija	15
Wilhelm Wahlforss, Wärtsilän pelastaja	17
Merenkulun säätiön rahoituksen muodostuminen ja perustamiskokous	20
Hallituksen ensimmäinen kokous	24
Ensimmäiset apurahat jaetaan	25
Mäkelänkatu 12	29
1940-luvun loppupuoli, toiminnan vakiinnuttamisen aika	30
1950-luku	33
Kadonneet vuodet 1965–1990	39
1960- ja 1970-lukujen ominaispiirteitä	40
1980-luku – Merenkulun kriisistä matkustajaliikenteen kasvuun	41
1990-luku – kadonneiden dokumenttien jälkeinen aikakausi	43
Uuden vuosituhatosen alkuvuosikymmen	46
Vuodet 2015–2024	48
Vaikuttavuusarviointi	52
Suomalainen merenkulku uudella vuosituhatosella	53
Covid-19	55
Meriklusteri	56
Meriteollisuuden kehitys viime vuosikymmeninä	57
Vihreä siirtymä	60
80 vuotta ja voimissaan	60
VIITTEET	62
LIITTEET	64
Liite 1. Merenkulun säätiön hallitukset	64
Liite 2. Myönnetyt apurahat	72
Liite 3. Merenkulun säätiö – Sjöfartsstiftelsen säännöt	75
Puolivuotishistoriikki	80
50-vuotishistoriikki	86
LÄHTEET	91
LOPPUVIITTEET	95



MERENKULUN SÄÄTIÖ

Tänä vuonna 80 vuotta täyttävän Merenkulun säätiön syntyminen liittyy vahvasti toisen maailmansodan päättymiseen ja siitä Suomelle koituneeseen sotakorvausvelvollisuuteen Neuvostoliitolle. Suomen tuli maksaa kuuden vuoden aikana sotakorvauksia yli 300 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvosta. Korvauksista kolme neljäsosaa muodostui koneista ja laitteista, aluksista sekä kaapelituotteista.¹ Merenkulun säätiön lyhyessä 50-vuotishistoriikissa professori Jan-Erik Jansson on kirjoittanut ytimekkäästi, että *”Merenkulun Säätiön alkusysäys voidaan sanoa olevan 19.9.1944 allekirjoitettu välirauhansopimus Suomen ja Neuvostoliiton välillä. Siinä sitouduimme toimittamaan mm. yli 60 miljoonan ”kultadollarin” arvosta erilaisia uusia aluksia.”* Janssonin mainitsema välirauhansopimus päätti useita vuosia jatkuneen sota-ajan ja aloitti jälleenrakennuskauden maassamme. Henkilökohtainen ja kansallinen turvallisuus oli taattava vaikeissa olosuhteissa sodan jälkeisenä pula-aikanakin. Heikot sosiaaliset olot, evakkojen asuttaminen, rintamamiesten kotiuttaminen, sotakorvaukset jne. vaativat vaikeita päätöksiä sekä sitoutunutta työtä ja halua näiden päätösten toteuttamiseen. Vaikka sota olikin ohitse, taistelu jatkui, ja tämän taistelun voittamiseksi tarvittiin vankkaa ammattitaitoa ja rahoitusta tämän ammattitaidon saavuttamiseksi. Merenkulun säätiö perustettiin vastaamaan juuri tähän tarpeeseen. Kuitenkaan pelkkä tarve ja historiallinen konteksti eivät perusta säätiöitä. Isojenkin päätösten takana on aina ihmisen tai ihmisryhmän toiminta ja halu vaikuttaa tärkeäksi katsomiinsa asioihin. Ei ole olemassa itsestään tapahtuvaa historiaa, vaan kyse on aina inhimillisestä toiminnasta ja siihen liittyvistä vaikuttimista. Säätiö on muutakin kuin sen pöytäkirjat ja muut kirjalliset dokumentit. Se on myös yksittäisten henkilöiden henkilökohtaisia tekoja, kokemuksia, tunteita ja tarinoita historian vaiheissa. Tässä historiikissa on pyritty nostamaan dokumenttien ja laajemman historiallisen kontekstin lisäksi esiin juuri myös tämä ihmisen kokemus ja ääni, sillä niistä on Merenkulun säätiö instituutiona muodostunut. Historiikki on alun perin kirjoitettu vuonna 2015, säätiön täyttäessä 70 vuotta, ja päivitetty vuonna 2025 viimeisen vuosikymmenen osalta säätiön täyttäessä 80 vuotta.

Merenkulun säätiön säännöt ja toimintaperiaate ovat pysyneet samoina perustamisvuosista lähtien. Muutoksia sääntöihin on tullut lähinnä hallitukseen kuuluvien valtion virastojen nimenmuutosten vuoksi. Säätiön toimenkuvaan kuuluvat Suomen merenkulun ja meritekniikan edistäminen, tutkimuksen ja koulutuksen tukeminen. Säätiöllä on tärkeä rooli merenkulku- ja meritekniikan alojen kehityksessä sekä tulevaisuuden varmistamisessa. Säätiön merkitys voidaan tiivistää muutamaan keskeiseen kohtaan:

1. Koulutus ja osaamisen kehittäminen: Merenkulun säätiö tukee alalla tarvittavaa koulutusta ja osaamisen kehittämistä. Tämä auttaa varmistamaan, että alalla on riittävästi koulutettuja ammattilaisia.
2. Tutkimuksen tukeminen: Säätiö rahoittaa merenkulun ja meritekniikan tutkimusta ja kehittämistä. Tämä voi sisältää tutkimusprojekteja, julkaisuja ja muita alaan liittyviä hankkeita, jotka tukevat mm. merenkulun turvallisuutta, tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

3. Yhteistyö ja verkostoituminen: Merenkulunsäätiö tuo yhteen merenkulun alan toimijoita, kuten yrityksiä, yliopistoja ja tutkimuslaitoksia. Tämä luo mahdollisuuksia yhteistyöhön ja tiedon jakamiseen.
4. Merenkulun tunnettavuus: Säätiö työskentelee merenkulun alan tunnettuuden ja näkyvyyden lisäämiseksi. Tämä vaikuttaa myönteisesti alan kehitykseen ja jatkuvuuteen.
5. Kestävä kehitys: Merenkulunsäätiö edistää alan kestävä kehitystä, mikä on yhä tärkeämpää ilmastonmuutoksen ja ympäristöhaasteiden vuoksi.

Säätiö on tukenut alusta asti ensisijaisesti akateemista merenkulun ja laivanrakennusteollisuuden tutkimusta, myös perusopintoja, mutta erityisesti elinkeinon edistämiseen tähtäviä jatko-opintoja. Tosin ammattikorkeakoulujen myötä tämä linja on muuttunut, mutta pääasiallinen kohde on ollut väitöskirjatasoinen tutkimus kaupamerenkulkuun ja meritekniikkaan liittyvillä aloilla. Merenkulkuammatteihin valmistaville oppilaitoksille jaetaan myös vuosittain tietty summa (yhteensä keskimäärin 25 000 €), jonka nämä jakavat stipendeinä menestyneille opiskelijoilleen. Luotsien koulutuksen tukeminen oli säätiön alkuvaiheen tärkeitä tehtäviä, ja se on säätiön sääntöjen mukaan edelleen tuettava kohde. Säätiö tukee myös merenkulun opettajiksi opiskelevia, alan oppikirjallisuutta sekä yleisesti opinto- ja konferenssimatkoja. Efoan 100-vuotisjuhlarahaston lahjoituksen myötä merenkulutraloudellista ja merioikeudellista tutkimusta on 1980-luvulta alkaen tuettu erikseen. Säätiö myöntää henkilökohtaisia apurahoja ja projektiapurahoja, joiden käytöstä saaja on raportointivelvollinen säätiölle. Vielä 1990-luvulla apuraha myönnettiin vasta kun työ oli tehty, mutta nykyisin katsotaan, että rahan on tarkoitus tukea ja mahdollistaa työskentelyä.

Merenkulun säätiön hallituksen puheenjohtaja Patrik Rautaheimo tiivistää säätiön merkityksen vuonna 2025. Hänen mukaansa säätiön perustaminen sekä rooli tiedonvälittäjänä ja tutkimuksen tukijana on ollut ja on edelleen keskeinen tekijä Suomen merenkulualan kehityksessä. Nykyisessä toimintaympäristössä ja tulevaisuudessa säätiöllä on edelleen tärkeä rooli:

1. Ilmastonmuutoksen torjunta: Merenkulun tulee osaltaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Säätiöllä on keskeinen rooli uusien, vähäpäästöisten teknologioiden ja toimintatapojen edistämiseksi. Säätiö voi rahoittaa nuoria tutkijoita, jotka keskittyvät tällaisten ratkaisujen kehittämiseen.
2. Koulutus ja rekrytointi: On tärkeää houkutella uusia osaajia merenkulualalle. Säätiön rooli koulutuksen ja rekrytoinnin tukemisessa on elintärkeä. Säätiön myöntämät stipendit ja apurahat voivat houkutella lisää nuoria tutkijoita ja opiskelijoita alalle.
3. Kansainvälinen yhteistyö: Merenkulku on kansainvälistä toimintaa, ja sen haasteet vaativat kansainvälisiä ratkaisuja. Säätiö voi edistää yhteistyötä ja vuoropuhelua eri maiden ja toimijoiden välillä.

HALLITUSPOHJA JA RAHOITUS

Merenkulun säätiön asioita hoitaa ja sitä edustaa kolmeksi kalenterivuodeksi kerrallaan valittu hallitus, johon kuuluu seitsemän jäsentä henkilökohtaisine varamiehineen seuraavasti:

1. Työ- ja elinkeinoministeriön määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
2. Liikenne- ja viestintäministeriön määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
3. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n määräämä henkilö merenkulun toimialalta, varajäsenenä Väyläviraston määräämä merenkulun asiantuntija;
4. Aalto-yliopiston määräämä laiva- ja meritekniikan ja/tai merikuljetusalan professori, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
5. Suomen Varustamot ry:n hallituksen määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
6. Meriteollisuus ry:n hallituksen määräämä laivanrakennusalan edustaja, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö; sekä
7. Keskuskauppakamarin määräämä merenkullis-kaupallisen alan edustaja, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö.

Aikaisemmin säätiöllä oli kolmijäseninen työvaliokunta, joka vastasi apurahahakemusten käsittelystä ja niiden esittelystä hallitukselle. Nykyisin samaa tehtävää hoitaa syyskokouksessa valittava apurahatoimikunta. Apurahatoimikuntaan kuuluu useimmiten hallituksen merenkulun ja meritekniikan asiantuntijoita hallitukseen kuuluvista organisaatioista tai hallituksen varajäseniä sekä asiamies.

Hallituksen lisäksi säätiöllä on sivutoiminen asiamies (aikaisemmin sihteeri). Asiamiestä ei valita viran perusteella, vaan kyseessä on luottamustoimi ja asiamies valitaan tehtäväänsä toistaiseksi. Merenkulun säätiön nykyinen asiamies Eija Kanto on toiminut tehtävässään vuodesta 2012, vuosina 1987–2011 tehtävää hoitaneen Tuomas Nylundin luovuttua toimesta. Asiamiehen tehtäviin kuuluvat säätiön jokapäiväisten asioiden hoito, hallituksen kokousten valmistelu sekä hallituksessa päätettyjen asioiden toimeenpano. Käytännön työtä eli apuraha-anomusten käsittelyä on vuodesta 2013 helpottanut Aspicore Oy:n toteuttama ja vuonna 2020 päivitetty sähköinen hakujärjestelmä, johon kaikilla apurahatoimikunnan jäsenillä on pääsy. Aiemmin saapuneet hakemukset kalkkeerattiin, kopioitiin ja myöhemmin tulostettiin jokaiselle jäsenelle erikseen. Hakemuksia saattoi tulla jopa postikortilla. Nykyisin hakijoille ilmoitetaan päätöksestä sähköisesti, mikä on osaltaan vähentänyt asiamiehen paperityötä paljon. Ilmoitus haettavista apurahoista julkaistiin alun perin sanomalehdissä, ja nykyisin se julkaistaan ja hakemus tehdään säätiön verkkosivuilla.

MERENKULUN SÄÄTIÖN SÄÄNNÖT, kts. liite 3.

Merenkulun säätiön rahoitus perustuu alkupääoman lisäksi yksittäisiin lahjoituksiin. Säätiö toimii sijoitusvaroin ja se ei saa esimerkiksi valtionavustusta. Uusimpina lahjoituksina säätiö on saanut Epomare yhtiön joululahjarahojen lahjoituksen vuonna 2018. Epomare Oy on laiva- ja satamarakennuskomponentteja maahantuova yritys, joka on perustettu vuonna 1987. (www.epomare.fi)

Erikoistutkija Jaakko Pylkkänen (1943–2021) määräsi testamentissaan Merenkulun säätiön edunsaajaksi testamenttilahjoituksen, jonka arvo oli 54 391,0. Varat tulee käyttää projektihankkeisiin ja tavanomaisiin apurahoihin.

Jaakko Pylkkänen kirjoitti ylioppilaaksi Kulosaaren yhteiskoulusta 1962. Sieltä tie jatkui Teknilliseen korkeakouluun laivatekniikan opintoihin. Hänen mielenkiintonsa suuntautui laivojen kulkuvastukseen ja erityisesti laivojen potkureiden hyötysuhteeseen. Ne muodostavat edelleen laivojen energiatehokkuuden perustan laivojen käyttämästä energiasta riippumatta. Valmistuttuaan diplomi-insinööriksi 1968 Pylkkänen lähti hakemaan lisäoppia laivatutkimuslaitoksesta Hampurista. Ura jatkui Helsingin telakalla tutkimusinsinöörinä, josta hän palasi Teknilliseen korkeakouluun tutkimaan ja opettamaan. Pylkkäsen väitöskirja 1977 käsitteli laivan potkurivirtauksen teoriaa. Vuonna 1976 Pylkkänen siirtyi Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen VTT:n laivatekniikan laboratorion tutkijaksi ja myöhemmin erikoistutkijaksi. Siellä hän tutki laivojen potkurivirtausta tutkimusprojekteissa ja asiakastoimeksiannoissa. Pylkkäsen kehittämää ns. vanhan koulukunnan potkurisuunnittelumenetelmää vastakkain pyöriville potkureille käytetään edelleen.²

SISARSÄÄTIÖT JA SÄÄTIÖISTÄ YLEENSÄ

Säätiöiden historia Suomessa ulottuu tavalla tai toisella kolmen vuosisadan päähän. Turun Akatemian saamat lahjoitukset edustavat ensimmäistä askelta kohti nykyikäistä apurahajärjestelmää. 1700-luvulla tyypillinen piirre oli, että yliopiston professorit olivat lahjoittajia ja lahjoitus tapahtui usein testamentin kautta. Tähän aikaan lahjoitusten kohteena oli myös köyhäinhoito. Säätiöiden rooli on määritelty lainsäädännössä, ja niiden velvollisuutena on toimittaa olennaiset tiedot Patentti- ja rekisterihallitukselle, jossa ne muodostavat säätiörekisterin (vuoden 2025 tammikuussa säätiörekisterissä oli noin 2700 säätiötä). Nämä tiedot sisältävät säätiöiden tasetiedot ja tuloslaskelmat, joiden perusteella voidaan arvioida niiden toiminnan taloudellista luonnetta. Vaikka säätiöitä on paljon, Suomi ei missään nimessä ole mikään säätiöiden ”luvattu maa”. Vertailun vuoksi mainittakoon, että Ruotsissa rekisteröityjä säätiöitä on 20 000 ja rekisteröimättömiä saman verran.

Patentti- ja rekisterihallitus rekisteröi säätiön säännöt. Niistä käyvät ilmi säätiön tarkoituksen lisäksi toimintamuodot sekä toimielinten muodostuminen ja tehtävät. Perustaja määrää perustamiskirjassa taikka testamentissa säätiön ensimmäisen hallituksen jäsenet ja tilintarkastajat tai miten heidät valitaan. Säätiön johdon on huolehdittava sääntöjen ajanmukaisuudesta. Sääntöjä tulee muuttaa, jos se havaitaan tarpeelliseksi. Muutokset toteutetaan säännöissä ja laissa mainitulla tavalla, ja ne on rekisteröitävä Patentti- ja rekisterihallituksen säätiörekisteriin.³

Säätiöt ja rahastot ry on suomalaisten apurahanjakajien yhteistyöelin, jolla oli kyse-
lyn toteuttamisen aikaan 4–9/2024 jäseninä 228 merkittävää apurahaa jakavaa yleis-
hyödyllistä säätiötä ja yhdistystä. Säätiöiden rahoitus tieteelle oli vuonna 2023 yhteen-
sä 294 752 667€, joista:

Tieteenala	Euroa
Humanistiset tieteet	43 848 083
Luonnontieteet	25 157 336
Lääke- ja terveystieteet	89 740 664
Tekniset tieteet	31 443 074
Maatalous- ja metsätieteet	6 486 352
Yhteiskunta- ja taloustieteet	56 777 663
Tieteen muu tukeminen	23 986 281
Tieteen monialainen tuki	17 313 214

Säätiöillä on lisäksi vuosittain myös kertaluonteisia investointeja ja itse organisoitua toimintaa, jotka eivät välttämättä täysin sisälly näihin lukuihin. Säätiöt ja rahastot. Jäsensäätiöiden tuen 2023 kohdentuminen. Vuonna 2012 Suomen suurin säätiö taseen mukaan oli Koneen Säätiö (1 586 milj. €) ja pienin Mäntyniemi-Säätiö (40 €). Vuonna 2023 suurin apurahojen jakaja oli vuonna 2023 Suomen Kulttuurirahasto, joka jakoi 60.9 miljoonaa euroa, seuraavana Koneen Säätiö 56.9 miljoonalla. Merenkulun säätiö tekee merkittävää työtä alallaan, mutta se ei silti ole sadan suurimman suomalaisen säätiön joukossa. Sen jakamien apurahojen määrä oli vuonna 2023 noin 208 245 euroa.⁴

Merenkulun Säätiön rinnalla merenkulkualan koulutus- ja tutkimustoimintaa sekä niihin liittyvän elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia tukee Suomessa myös Varustamosäätiö, Gustaf B. Thordénin stipendisäätiö, Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistys sekä Talvimerenkulun säätiö.

Varustamosäätiö on Suomen Varustamoyhdistyksen vuonna 2008 perustama itsenäinen, riippumaton ja yleishyödyllinen säätiö, jonka tarkoituksena on tukea merenkulun koulutus-, tutkimus- ja tiedotustoimintaa sekä edistää varustamoelinkeino toimintamahdollisuuksia. Säätiö toteuttaa tarkoitustaan pääasiassa myöntämällä apurahoja, tukemalla varustamotoimintaan liittyvää yhteiskunnallista toimintaa ja osallistumalla merenkulun tiedotustoimintaan. Lisäksi säätiö edistää varustamoelinkeino toimintamahdollisuuksia ylläpitämällä yhteyttä alan viranomaisiin ja yhteisöihin ja vaikuttamalla varustamotoimintaan liittyvään yhteiskunnalliseen keskusteluun.⁵

Gustaf B Thordénin stipendisäätiön tarkoitus on edistää merenkulkukoulutusta Suomessa ja Ruotsissa, jakamalla stipendejä opiskelijoille, opettajille, tutkijoille ja koulutuslaitoksille, jotka liittyvät merenkulkuun ja siihen liittyvään toimintaan.⁶ Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistyksen (MOTK) tarkoituksena on sääntöjensä mukaan kehittää merenkulkualan ja siihen liittyvien toimintojen opetusta ja tutkimusta sekä edistää merenkulkualan suomen- ja ruotsinkielistä yliopisto- ja korkeakouluopetusta Suomessa. Lisäksi yhdistys ylläpitää ja kehittää mahdollisuuksia merenkulun ammateissa toimivien henkilöiden täydennyskoulutukseen. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys voi tehdä aloitteita, ylläpitää ja välittää tietoa merenkulkualan liittyvästä tutkimustoiminnasta sekä osallistua merelliseen kehitystyöhön. Yhdistys järjestää seminaareja ja merenkulkualan liittyviä luentoja, toimii alan eri toimijoiden verkostoissa sekä jakaa stipendejä opinnäytetöille, jotka liittyvät merenkulkuun ja satamatoimintoihin.⁷

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), Väylävirasto ja Ruotsin Merenkulkulaitos (SMA) ja Ruotsin Transportstyrelsen muodostavat yhdessä Talvimerenkulun säätiön, joka rahoittaa vuosittain talvimerenkulkua edistäviä tutkimushankkeita. Talvimerenkulun säätiö rahoittaa vuosittain 2–4 tutkimusta. Tutkimushankkeiden tulokset julkaistaan Talvimerenkulun tutkimuksia -julkaisusarjassa.⁸



Tuhoutunut laiva Suurkylän rannassa. SA-Kuva.

MERIRINTAMA HILJENEE, TAISTELU JATKUU, SÄÄTIÖ SYNTYY

Suomen ja Neuvostoliiton välinen aselepo astui voimaan 4.9.1944, mutta meririntamalla jouduttiin vielä tämänkin jälkeen sotimaan maamme puolesta. Suursaaren taistelussa Suomi pystyi osoittamaan Moskovan välirauhan neuvotteluissa epäluuloiselle ulkoministeri Molotoville olevansa tosissaan välirikossaan Saksan kanssa, mikä puolestaan loi erittäin tärkeän pohjan maamme neuvotteluasemille Neuvostoliiton kanssa. Kun varsinaiset taistelut olivat viimein ohitse, oli raivattava rauhanehtosopimuksen mukaisesti 60 000 miinalla kuormitettu Suomenlahti – urakka, joka vei viisi työntäyteistä vuotta ja vaati vielä 28 suomalaisen merisotilaan hengen.⁹

Aseiden viimein vaiettua taistelu isänmaan puolesta jatkui. Sodasta kärsinyt maa oli jälleenrakennettava ja sosiaaliset sekä taloudelliset olosuhteet saatettava parempaan kuntoon. Toisen maailmansodan jälkeinen aika Suomessa oli hyvinvointivaltion rakentamisen aikakautta, jolle poliittisten voimasuhteiden muutos, sotien aikainen yhtenäisyys, siirtoväen ongelmat ja rakennemuutos antoivat vauhtia.¹⁰ Oman paineensa nopean taloudellisen kasvun rakentamiselle loivat myös Neuvostoliiton vaatimat sotakorvaukset, joista suoriutuminen oli tärkeää kansallisen turvallisuuden takaamiseksi. Osa näistä sotakorvauksista ulosmitattiin valmiina laivoina, ja Suomen kauppalaivasto köyhtyi 104 aluksella. Merenkulku oli muutenkin sodasta eniten kärsineitä liikenteen toimialoja. Sodassa upotettujen laivojen ja sotakorvausluovutusten jälkeen kauppalaivasto oli elokuussa 1945 vain 257 000 brt eli 38 % sotaa edeltäneestä määrästä. Lisäksi Suomelle jääneiden alusten laatu oli heikko, sillä sotakorvauksiin vaadittiin juuri moderneja jäävähvistettyjä laivoja ja moottorialuksia. Neuvostoliitolle luovutettujen alusten lisäksi piti sille vielä aikaradata 33 alusta, jotka vapautuivat pääosin vasta vuoden 1947 aikana.

Kauppamerenkulun ohjaamisesta ja merikuljetusten säännöstelystä vastaavalle toimikunnalle (Kamerto) jäi käyttöön vain 22 alusta, ja aluksi vajetta jouduttiin paikkaamaan pitkälti ostamalla vanhoja aluksia muualta.¹¹ Vaikka purjelivat poistuiivat sodan jälkeen Suomen kauppalaivastosta, ei aluskannan varsinaista uudistumista kuitenkaan tapahtunut, koska ulkomailta hankittu käytetty kalusto koostui etupäässä iäkkäistä, teknisesti vanhentuneista aluksista eikä moottorialusten osuus kokonaisvetoisuudesta kohonnut 1950-luvun alkuun mennessä vielä viidennekseenkään. Kuitenkin näillä käytetyn kaluston hankinnoilla ja sota-aikana takavarikoitujen suomalaisalusten palautuksista johtuen onnistuttiin nostamaan suomalaisten varustamojen omistamien laivojen määrä yli 500 000 tonniin vuoteen 1949 mennessä.¹² Kun vuonna 1946 Suomen kovia kokeneen kauppalaivaston palveluksessa työskenteli enää 4 500 miehistöön kuuluvaa merenkävijää, oli työntekijöiden määrä noussut tonniston kasvassa kahdessa vuodessa jo 8 700:aan, joista 2 100 kuului päällystään.¹³

Rauhan ajan meririntamalla kauppalaivaston kalustomenetykset siis jatkuivat, mutta tämäkään ei riittänyt, sillä Neuvostoliitto vaati myös uusia laivoja, puuta, koneita jne. Jälleenrakennusaikana olikin tärkeää saada suomalaisten isänmaallisuus kohdistettua työntekoon kaikilla elinkeinoelämän aloilla.¹⁴ Suomalaisten sitoutuminen työhönsä osana isänmaan rakentamista ja Neuvostoliiton paikoitellen hyvinkin tarkka sotakorvaustoimitusten valvonta käy hyvin ilmi seuraavasta sitaatista metsäteknikko-opiskelijan työharjoitteluraportista vuodelta 1949. Tapahtumapaikka sijaitsi Kouvolan hoitoalueella olevalla talvisavotalla.

12

”Venäläiset valvoivat SOTEVA:n (Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta) toimituksia ja hankintoja jo niin kaukaa, että tarkastivat oliko laivanrakennuslankut määräpäivänä kuivumassa. Myöhäisen talven tulon johdosta ei laivapuita saatu ajettua määräpaikoille ja niin tuli yritettäväksi ajaa autoilla ajoa heikkoa metsätietä pitkin. 1km. Tie tuli saada 2:ssa päivässä autolla kuljettavaan kuntoon. Viiden miehen voimalla räjäyteltiin kiviä ja rakennettiin ojiin siltoja.” Tässä tapauksessa ei autokuljetusta kuitenkaan saatu kovasta yrityksestä huolimatta onnistumaan. Venäläisten reaktiot eivät käy raportista ilmi, mutta paikallisille ponnistuksesta lienee ollut iloa, sillä raportissa mainitaan, että *”hyödyksi tuli torpan väelle hyvä tie rantaan”*.¹⁵



Valvontakomission saapuminen Helsinkiin. Everstiluutnantti Ursin vastaanottamassa. Helsinki, Malmin lentokenttä 23.09.1944 SA-Kuva.

Neuvostoliitto vaati uudisrakennuksina yli 600 hinaajaa, proomua, kuunaria ja lastilaivaa. Sota-ajan laivanrakennusteollisuus ei tällaista velvoitetta kyennyt mitenkään täyttämään, joten toimintaa oli ryhdyttävä laajentamaan. Sodan aikana laivanrakennusteollisuutemme oli jäänyt pahasti kehityksestä jälkeen, koska se oli joutunut keskittymään lähinnä alusten korjaustöihin uudisrakentamisen jäädessä varsin vähälle huomiolle.¹⁶ Ongelmaksi muodostui kuitenkin erityisesti laivanrakennusinsinöörien vähäinen määrä maassamme. Miesten ollessa rintamalla koulutustoiminta oli luonnollisesti ollut pysähdyksissä. Apua koulutusongelmaan oli haettava rajojen ulkopuolelta, mutta tämä vaati puolestaan rahaa, jota ei halukkailla insinööriopiskelijoilla välttämättä sodanjälkeisessä Suomessa ollut. Tämä sukupolvi eli puutteen ja sen hyväksymisen maailmassa, mutta myös maailmassa, jonka koettiin muuttuneen epävarmasta turvalliseksi. Tavoitteena olivat vaurastuminen ja paremmat elinolot myös tuleville sukupolville, ja tämän saavuttamiseksi oma henkilökohtainen työpanos koettiin tärkeäksi.¹⁷ Monilla yhteiskunnalle tärkeillä aloilla, esim. metsäteollisuudessa, pystyttiin koulutusta laajentamaan kotimaisiin resursseihin, mutta korkeaa insinööritaitoa vaativassa laivanrakennuksessa oli siis turvaututtava toisiin ratkaisuihin. Merenkulun säätiön perustamisasiakirjassa sen toiminnan tarpeellisuutta on perusteltu mm. seuraavin sanoin: *”Maassamme on nykyään huomattava pula laivanrakennusinsinööreistä. Tästä ovat joutuneet kärsimään paitsi laivanrakentamot myöskin laivanvarustamot, joitten on täytyntä ammatti-insinöörien puutteen vuoksi turvautua riittämättömän pätevyyden omaaviin henkilöihin suuria pääomia edustavan laivakalustonsa huoltamisessa. Olisi vallitseva puute saatava korjatuksi valmistamalla ansioituneille merenkulku- tai kauppaopintoja harjoittaneille mahdollisuuksia täydentää merenkulullis-kaupallisia tietojaan ulkomaisilla opintomatkoilla.”* Tässä yhteiskunnan kannalta vaikeassa tilanteessa astuivat esiin herrat Henrik Ramsay ja Wilhelm Walhforss.

13

”Helmikuun 25. päivänä 1944 kirjatessa vetoomuskirjeessämme olemme allekirjoittaneista me Henrik Ramsay ja Henrik Wahlforss kääntyneet merenkulku- ja laivanrakennuspiiriemme puoleen erikoisen Merenkulun säätiön aikaansaamiseksi maahamme. Säätiön tarkoituksiksi ilmoitimme merenkulkumme ja laivanrakennuksemme edistämisen tukemalla laivanrakennuksen ja merenkulullis-kaupallisen alan opiskelijoita ja tutkijoita, merenkulkuopettajia ja sellaisiksi aikovia, luotsilaitoksen palveluksessa olevia ja luotseiksi pyrkiviä ynnä merenkulun edistämistä tarkoittavia tutkimuksia suorittavia henkilöitä heidän opinnoissaan ja tutkimuksissaan sekä kannustamalla nuoria lupaavia henkilöitä sanotunlaisiin opintoihin ja tutkimuksiin. Kirjelmässämme olemme samalla tehneet selkoa niistä merenkulkumme alalla vallitsevista epäkohdista, jotka ovat antaneet aiheen suunnitelmillemme säätiön aikaansaamiseksi.” (Säätiön perustamisasiakirjasta vuodelta 1944.)

HENRIK RAMSAY, MINISTERI JA PURJEHTIJA

”Miinat ja monet muut vaarat väijyvät kauneimpina ja rauhallisimpina päivinäkin. Satamat eivät tarjoa sitä turvaa, mitä niiltä on totuttu saamaan. Hälytykset ja pommitukset voivat häiritä sataman rauhaa. Merimiehen elämä on täynnä vaivoja ja vaaroja. Merenkulkuväki taistelee lakkaamatta rintamallaan... Tulevaisuuden luottamusta juuri tarvitaan sekä merellä että maalla. Ulkona merellä ei koskaan lannistuta, vaan ponnistellaan yhä tietoisina siitä, että päämäärä saavutetaan. Siten tekee kansammekin, ja meistä maalla olevista tuntuu, että juuri merimiehille ominaisella pelottomalla rohkeudella, vaikeuksia ja vaaroja uhmaavalla voitontahdolla ja sitkeydellä on merkittävä osuutensa yhteiskuntamme rakentamisessa.” (Henrik Ramsay: Radioesitelmä 22.11.1941.)

Helsingissä 31. maaliskuuta 1886 syntynyt Carl Henrik Wolter Ramsay kutsui koolle Merenkulun säätiön perustuskokouksen Wilhelm Wahlforssin kanssa. Alun perin sokerialalla työskennellyt, kemian alalta väitellyt filosofian tohtori, brittiläiseen arvonnimeen sir oikeutettu (ei tosin käyttänyt kyseistä arvonimeä), kansanhuolto- ja ulkoasiainministerinäkin vuosina 1942–1944 toiminut Ramsay teki suuren elämäntehtävänsä kuitenkin juuri merenkulkuun liittyen. Hänen kiinnostuksensa mereen oli alkanut jo poikavuosien purjehdusharrastuksesta ja ammatillisesti tämä yhteys syveni, kun hänet valittiin vuonna 1918 Suomen Höyrylaivayhtiö Oy:n johtokunnan sihteeriksi ja vuotta myöhemmin apulaistoimitusjohtajaksi ja lopulta toimitusjohtajaksi vuonna 1920. Tässä tehtävässä hän toimi aina vuoden 1951 heinäkuuhun saakka (lukuun ottamatta sotasyllisyysoikeudenkäynnissä tuomittua vankeusaikaa 1946–1947), jolloin hän 65-vuotiaana menehtyi purjehdusmatkalla Visbyssä.

Henrik Ramsayta on kuvailtu monipuoliseksi ja sivistyneeksi talousmieheksi ja poliitikoksi, jonka osuus laivanvarustamotoiminnan taitavassa suunnittelussa ja menestyksellisessä kehittämisessä on ollut erinomaisen suuri. Suomen ja Ruotsin välisen meriliikenteen jatkuva kehitys on myös katsottu pitkälti hänen ansiokseen. Lisäksi hänellä oli merkittäviä luottamustehtäviä esimerkiksi Ruotsalaisessa kansanpuolueessa ja Ulkomaankauppaliiton johtoelimissä, jossa hänen tunnuksenaan toimi motto *”Lipun ja kaupan on edettävä rinta rinnan”*. Ramsay tunnettiin myös hauskana puhujana ja taitavana kirjoittajana, joka on julkaissut teoksia mm. talvimerenkulusta, purjehdusretkistä ja tutkimusmatkailija A.E. Nordenskiöldistä sekä lukuisia lehtiartikleita. (Pohjanpalo.)

Sotavuosina ministerinä toimiminen liitti Ramsayn siihen Suomen poliittiseksi johdoksi katsottuun joukkoon, joka tuomittiin vuosien 1945 ja 1946 sotasyllisyysoikeudenkäynnissä virka-aseman väärinkäytännistä siinä hallituksessa, joka vaikutti Suomen osallistumiseen sotaan Neuvostoliittoa vastaan Saksan rinnalla. Valtaosa suomalaisista piti sotasyllisyysskysymyksen ratkaisua suurena vääryytenä, ja onkin sanottu, ettei siinä ollut kyse niinkään historiallisesta totuudesta kuin ”poliittisesta sotakorvauksesta” Neuvostoliitolle. Onkin huomattavaa, kuinka Ramsay tuomiostaan huolimatta kantoi huolta yhteiskunnan jälleenrakentamisesta. Entisenä kansanhuoltoministerinä hänellä oli selkeä näkemys kauppamerenkulun kehittämisen ja kansanhuollon varmistamisen yhteydestä. Tämän elintärkeän yhteyden ymmärtäminen oli varmasti syventynyt hänen toimiessaan Ulkomaankauppaliiton puheenjohtajana

vuodesta 1941, jolloin Ramsay joutui heti osallistumaan liiton suuriin ponnistuksiin kauppavaihdon ylläpitämiseksi vaikeiden sotavuosien aikana. Kuvatessaan Suomen talvimerenkulun historiaa teoksessaan Jääsaarron murtaajat Ramsay kirjoitti vuonna 1949 seuraavasti: ”Suomen yhdysliikenne ja tavaravaihto länteen on aina ja pääasiallisesti käynyt yli merten. [...] Näin on ollut satoja, ellei tuhansia vuosia; siniset selät ovat kantaneet Suomen tavaravaihdon ja kansainvälisen liikenteen länteen ja etelään merien tuolle puolen.”¹⁸Sama henki, joka on luettavissa lainauksessa sota-ajan radiopuheesta, eli hänessä vieläkin. Vaaroista ja vaivoista huolimatta, lannistumatta, oli ponnisteltava yhteiskunnan rakentamiseksi. Uhkaavasta vankeustuomiosta huolimatta oli huolehdittava siitä, että suomalainen laivanrakennusteollisuus kehittyisi turvaamaan kotimaisen kauppamerenkulun ja sotakorvausten asettamat vaatimukset. Poliittisesti vastuunkantajan asema oli häneltä sotasyllisyyden myötä viety, mutta yksityishenkilönä ja yritysjohtajana vastuunkanto yhteisistä asioista jatkui.

Ihmisenä Henrik Ramsayta on kuvailtu harkitsevaksi, pohjaltaan myönteisesti asioihin suhtautuvaksi ja leppoisaksi talouden sekä ulkomaisten suhteiden asiantuntijaksi, jonka kanssa asioiminen oli kitkatonta ja hedelmällistä. Luonteeltaan ja temperamentiltaan hän edusti varsin toisenlaista ihmistyyppiä kuin toinen Merenkulun säätiön perustamiskokouksen kokoonkutsujista.¹⁹

Wilhelm
Wahlforss.
Wärtsilän
kuva-arkisto.



WILHELM WAHLFORSS, WÄRTSILÄN PELASTAJA

Toisena Merenkulun säätiön perustamiskokouksen kokoonkutsujana Ramsayn ohella toimi diplomi-insinööri, vuorineuvos Emil Wilhelm Wahlforss. ”Vikkelä-Villen” liikanimelläkin tunnettua värikästä teollisuusjohtajaa on kuvailtu monitahoiseksi persoonaksi. Kovan itsevaltaisen ja suruttoman arkailemattoman yritysjohtajan vastapainona hänet muistetaan myös huumorintajuisena, henkilökohtaista viehätysvoimaa omaavana miehenä, joka oli läheisiään kohtaan hyvinkin hellä ja lämmin. Hän syntyi Helsingissä 25. kesäkuuta vuonna 1891. Valmistuttuaan diplomi-insinööriksi teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1917 Wahlforss osallistui suojeluskunnan johtajana

Suomen sisällissotaan, jossa hänelle myönnettiin toisen luokan vapaudenmitali vuonna 1918. Työkokemusta oli jo ennen opintojen valmistumista kertynyt mm. piirtäjän tehtävissä Nobelin asetehailta Pietarissa 1916. Sotakokemuksensa jälkeen hän hankki lisää kansainvälistä kokemusta opintomatkkoillaan Yhdysvalloissa 1919 ja Englannissa 1926. Työuransa merkittävimmät kannukset hän ansaitsi toimiessaan Oy Wärtsilä Ab:n (myöhemmin vuodesta 1938 Wärtsilä-Yhtymä Oy) toimitus- ja pääjohtajana vuosina 1926–1961 sekä hallituksen puheenjohtajana 1939–1969. Wärtsilän hankkiessa vuonna 1935 haltuunsa Kone ja Silta Oy:n osake-enemmistön Wahlforss tuli tekemisiin telakkateollisuuden kanssa Hietalahden ja Crichton-Vulcanin telakoiden sulautuessa osaksi Wärtsilää. Teollisuusjohtajana hänet muistetaan nimenomaisesti Wärtsilän ”pelastamisesta” 1920-luvun lopussa, ja häneen henkilöityy pitkälti yhtiön nousu konkurssikypsästä karjalaisesta rautatehtaasta kansainväliseksi yritykseksi.

Wahlforss oli ruotsalaismielinen ja piti kiinni oikeudestaan käyttää äidinkieltään eri yhteyksissä. Sanotaan, että hänen oli vaikea puhua suomea. Lisäksi hänen väitetään tietoisesti luoneen lähimmästä työympäristöstään ruotsinkielisen, mikä sai pahat kielet sutkauttamaan, että saadakseen paikan Wärtsilästä oli mieluiten oltava ruotsinkielinen aatelismies ja lahjakas kortinpelaaja. Suhtautuminen työväestöön oli kaksijakoista. Liikanimet ”Vikkela-Ville” ja ”Vauhti-Ville” juonsivat siitä, että johtajalla oli tapana hidastelevan työntekijän nähdessään hakata kepillään maahan ja huutaa: ”Lisää vauhtia!” Toisaalta hän saavutti työntekijöidensä kiintymyksen, koska pystyi ilmiömäisen kasvo- ja nimimuistinsa ansiosta tunnistamaan kaikki noin kahdeksansataa alaistaan ja tunsii jopa heidän lapsensa ja kykeni kutsumaan heitä nimeltä. Lisäksi Wahlforss oli kiinnostunut paikkakunnan sosiaalisesta hyvinvoinnista ja rohkaisi työntekijöitä esimerkiksi omakotirakentamiseen ja omiin viljelmiin. Wärtsilä tunnettiin aikanaan myös työterveydenhoidon edelläkävijäyhtiönä.

Wilhelm Wahlforssilla oli todellinen näköalapaikka sotakorvausasiaan ja sen asettamiin vaatimuksiin. Hän oli itse mukana neuvotteluissa sotakorvauksista Neuvostoliiton kanssa ja osallistui myös Pariisin rauhanneuvotteluihin vuonna 1947. Lisäksi hänen johtamansa Wärtsilän merkitys sotakorvausten maksamisessa oli erittäin merkittävä, koska sen tehtaot valmistivat peräti yli 40 % kaikista metalliteollisuuden sotakorvaustuotteista. Wärtsilän ja Suomen edut sotakorvausasioissa kävivät siis varsin hyvin yhteen, sillä korvaustoimitukset takasivat yhtiölle isoja kauppoja. Wahlforss toimi eräänlaisessa kaksoisroolissa, jossa hän ensin neuvottelukunnan osana oli ollut sopimassa vastapuolen kanssa korvaustuotteista, niiden hinnoittelusta ja toimitusehdoista, sekä toiseksi toiminut toimeenpanevana voimana yhden tärkeimmän toimittajateollisuuslaitoksen johtajana. Neuvottelijana ja yritysjohtajana hänellä oli siis selkeä käsitys siitä, mitä Neuvostoliitto vaati ja teollisuusjohtajana käsitys siitä, mitä ongelmia teollisuustuotannolla oli näitä vaateita toteuttaa.

Kun Henrik Ramsay menetti poliittista valtaansa dramaattisesti sodan päätyttyä, oli Wilhelm Wahlforss puolestaan poliittisen valtansa huipulla juuri 1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa. Hän valikoitui sotakorvausneuvotteluihin siksi, että hänen katsottiin oleva kykenevä suoriutumaan monien mielestä mahdottomasta sotakorvausvelvollisuudesta. Kykyä mahdottomasta selviämiseen hän oli osoittanut pelastamalla Wärtsilä-yhtymän konkurssilta. Neuvotteluissa Moskovan kanssa hänen luonnollinen avoimuutensa, kompleksittomuus ja nöyristelemättömyys saattoivat ajoittain järkeä osaa pidättyväisimmistä ja diplomaattisimmista maanmiehistä, mutta venäläi-

set hän näytti hurmaavan. Hänen onnistui luoda jopa sydämellisiksi väitetyt suhteet moniin Neuvostoliiton johtomiehiin. Hyvät suhteet venäläisiin aiheuttivat kateutta jopa Urho Kekkosesta, koska Wahlforssin onnistui monesti varastaa pääosa tapaaamisissa venäläisten kanssa. Hänen on sanottu ymmärtäneen luontaisesti, missä menee raja perinteisen venäläisen sanassa pysymisen vaatimuksen ja ovelaa veijaria kohtaan tuntemaan sietokyvyn välillä sekä aavistaneen, miten pitkälle voi mennä hyväntahtoisessa tai jopa karkeassa leikinlaskussa. Lisäksi hänellä oli kyky käyttää alkoholia siten, että hänen käytöksensä pysyi korrektina, vaikka neuvotteluissa venäläisten kanssa maljoja kohoteltiin varsin tiheästi. Tästä kyvystä hurmata Kremlin edustajat on kertynyt paljon legendoja ja anekdootteja. Suorasukaiseen tyyliinsä hänen on eräissä neuvotteluissa sanottu huudahtaneen: ”*Se on pahuksenmoinen vale – mutta se ei estä meitä tilaamasta lisää samppanjaa!*”²⁰

MERENKULUN SÄÄTIÖN RAHOITUKSEN MUODOSTUMINEN JA PERUSTAMISKOKOUS

Kahdella kokoonkutsujalla oli varsin erilaisista luonteistaan huolimatta myös paljon yhteistä. Molemmat olivat innokkaita ruotsin kielen puolestapuhujia, ja kumpikin toimi laivanrakennukseen liittyvillä aloilla, minkä lisäksi he liike-elämän ja politiikan vaikuttajina tunsivat toisensa. Wahlforss toimi jopa Ramsayn johtaman Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön hallintoneuvostossa. Lisäksi kumpikin oli suuri isänmaanystävä, jolle Suomen etu oli lähellä sydäntä. Poliittinen toiminta ja liike-elämän johtopaikoilla työskentely oli antanut kummallekin näkemyksen maamme kyvystä suoriutua sotakorvausvelvollisuudesta ja oman merenkulkuliikenteen kehittämistä toimivalle tasolle.²¹ Tämän kyvyn saavuttamiseksi tarvittiin siis laivarakennusinsinöörejä, joiden kouluttamiseen ulkomailla vaadittiin varoja, joita jakamaan päätettiin perustaa Merenkulun säätiö. Säätiön rekisterinumeroksi tuli 450.

”Viitaten kaupp- ja teollisuusministeriön kiertokirjeeseen 25.2.44 koskien merenkulun edistämistä tarkoittavan säätiön perustamista, on yhtiömme johtokunta päättänyt liittyä säätiön perustavaksi jäseneksi lahjoittamalla k.o. tarkoitukseen 50.000 markkaa.”

(Airiston Laiva O.Y:n kirjeestä kaupp- ja teollisuusministeriölle, päivätty maaliskuun 14 vuonna 1944.)

Edeltä luettava lainaus on yksi monista samankaltaisista Merenkulun säätiön arkistosta löytyneistä kirjeistä. Siitä käy hyvin ilmi, että ajatus jonkinlaisesta merenkulkua edistävästä säätiöstä oli syntynyt jo ainakin vuoden 1944 alkupuolella. Mielenkiintoista on, että tuolloin Suomi oli vielä sodassa Neuvostoliiton kanssa, eikä esimerkiksi Karjalan kannaksen suurhyökkäyksestä tai Suomen erillisrauhasta ollut vielä tietoaakaan. Rahoitusta säätiölle oli siis alettu keräämään tilanteessa, jolloin esimerkiksi sotakorvauskysymykset eivät vielä olleet ajankohtaisia. Ilmeisesti huoli suomalaisesta merenkulusta oli tiedostettu jo muutoinkin vaikeana sota-aikana. Rahoituspuhjan luominen oli siis alkanut aivan erilaisessa historiallisessa kontekstissa kuin missä sitä alettiin lopulta käyttämään, vaikka kiertokirjeen ja Merenkulun säätiön perustamisen välillä oli kulunutkin vain vuosi aikaa. Toimintaympäristö oli muuttunut melkoisesti, ja sotakorvausten maksaminen pakotti nopeisiin toimiin laivanrakennusteollisuuden nostamiseksi modernille tasolle. Sota-aikana kerätty rahoitus sai nyt palvella rauhan ajan jälleerakennus-Suomea.

Säätiön perustamis- ja järjestäytymisvaiheita käsittelevässä puolivuotiskatsauksessa (14.12.1945) mainitaan Merenkulun säätiölle tehdyn erinäisiä lahjoituksia jo ennen sen varsinaista perustamista. Tästä johtuen se saattoikin aloittaa varsinaisen työnsä tukea laivanrakennusalan opiskelua ja opiskelumahdollisuuksien kehittämistä varsin nopeasti perustamisensa jälkeen. Yksittäisistä lahjoituksista suurimpia olivat 3 000 000 markan valtionavustuksen lisäksi Wärtsilä Oy:n niin ikään 3 000 000 markkaa ja Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön lahjoittama 1 000 000 markkaa. Muiden yksittäisten yksityishenkilöiden lahjoitusten määrä vaihteli 10 000 ja 50 000 markan välillä. Lisäksi tuntematon taho lahjoitti 500 000 markkaa Oy Algol Ab:n kautta. Säätiön peruspääomaksi säätiön säädekirjassa 20. huhtikuuta 1945 määrätty 5 000 000 markkaa oli paisunut melkoisesti jo samaisen vuoden loppuun mennessä.

Säätiön perustavan tahon muodostivat sekä alkupääoman lahjoittivat:

	Markkaa
(Valtio, ei perustava jäsen)	3 000 000
Suomen Höyrylaiva Oy (Henrik Ramsay)	1 000 000
Oy Wärtsilä Ab (Wilhelm Wahlforss)	3 000 000
Oy Algol Aktiebolag Ab (V. Lindgren)	500 000
Rederi A.B. Atlanta (B. Krogius)	400 000
Redenbolaget Zachariassen & co (B.G. Zachariassen)	150 000
Finland Syd-Amerikalinjen (B. Krogius)	100 000
Merenkulkuneuvos John Nurminen	100 000
FÅA-koncernens (H.Andersen)	100 000
Oy Vientiexport ltd (K. Toivonen)	100 000
Thorden koncernen (K. Lampen)	100 000
Airiston laiva Oy (A. Merimo)	50 000
Laivanvarustaja Ernst Sohn	50 000
Meritoimi Oy (A.Merimo)	50 000
Laivanvarustaja Werner Hacklin (K. Tamminen)	500 000
Oy Knudsen & Lindfors Ab (W. Knudsen)	100 000
Maisteri Nils Kurten	10 000
Johtaja Nils Lundqvist	10 000
Itämeren linja Oy (O. Weckström)	20 000
Merenkulkuneuvos J. W. Paulin (G.M. Hallberg)	250 000
Ab Wasa Rederi (G. Erickson)	20 000
Ab Ostrabotnia Stevedore (G. Erickson)	20 000

Perusteet toiminnan aloittamiselle oli saatu luotua hyvin nopeasti. Hallituksen kokoonpano ja rahoitus olivat huhtikuussa 1945 perustetulla säätiöllä kunnossa, ja ensimmäinen varsinainen kokous pidettiinkin jo saman vuoden kesäkuussa.

Säätiön perustamiskokous pidettiin valtioneuvoston juhlahuoneistossa *”Helsingissä Etelä-Esplanaadin katu 6:ssa”* huhtikuun 20. päivänä vuonna 1945 kello 11. Kokoukseen saapui yli kolmekymmentä maamme merenkulku-, laivanrakennus- ja hallintopiirien edustajaa. Puheenjohtajaksi valittiin Henrik Ramsay, joka puolestaan kutsui pöytäkirjan pitäjäksi varatuomari Tauno Saijonmaan, jolla oli myös merenkulkualan kokemusta. Hän oli suorittanut mm. aliperämiehen tutkinnon vuonna 1941 ja valittu merenkulkuosaston sihteeriksi vuonna 1942. Saijonmaa valittiin myös Merenkulun säätiön ensimmäiseksi sihteeriksi, jona hän toimi aina vuoteen 1955 saakka.

Säätiön säännöissä kirjoitettiin, että sitä edustaa ja sen asioita hoitaa seitsenhenkkinen hallitus, johon jäseninä kuuluvat kaupp- ja teollisuusministeriön merenkulkuosaston päällikkö varajäsenenään saman ministeriön valitsema henkilö, valtiovarainministeriön veroasiainpäällikkö varajäsenenään ministeriön määräämä henkilö, merenkulkuhallituksen pääjohtaja varajäsenenään merenkulkuhallituksen määräyksen mukaan joko merenkulku- tai luotsi- ja majakkaosaston päällikkönä oleva merenkulkuneuvos, teknillisen korkeakoulun laivanrakennusopin professori varajäsenenään korkeakoulun opettajaneuvoston määräämä henkilö, Suomen Laivainvarustajain hallituksen määräämä henkilö varajäsenenään samalla tavalla määrätty henkilö, laivanrakennusalan edustajana Suomen Teollisuusliiton määräämä henkilö varajäsenenään samalla tavalla määrätty henkilö sekä merenkulullis-kaupallisen alan edustajana Keskuskauppakamarin määräämä henkilö varajäsenenään samalla tavoin määrätty henkilö.

Lisäksi säännöissä oli kohta, jossa mainittiin, että ”5, 6 ja 7 kohdissa mainitut jäsenet on määrättävä kunkin erityisalan piiristä ja on ensi sijassa otettava huomioon ne, jotka ovat tehneet lahjoituksia säätiölle”.

Nämä alkuperäiset nimityksiä koskevat säännöt ovat peruseräiteiltään pysyneet samoina nykyhetken saakka. Tapahtuneet muutokset tekstimuodoissa johtuvat lähinnä mukana olevien instituutioiden nimitys- ja rakenteellisista muutoksista. Esimerkiksi vuosien 2009 ja 2010 vaihteessa toimintansa lopettanut Merenkulkuhallituksen perillinen Merenkulkulaitos yhdistyi osaksi uutta Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Koska Merenkulkulaitoksen (Merenkukuhallituksen) pääjohtaja oli kuulunut virkansa puolesta Merenkulun säätiön hallitukseen, jouduttiin sääntökirjauksia miettimään ja muokkaamaan sanamuodoiltaan uudeltaisiksi. Lakautetun laitoksen pääjohtajan tilalle hallituspaikka määriteltiin 3.5.2011 pidetyssä hallituksen kokouksessa kuuluvaksi liikenteen turvallisuusviraston meriturvallisuusjohtajalle, jonka varajäsen olisi liikenneviraston määräämä merenkulun asiantuntija. Tämä muutos on yksittäinen esimerkki hallituksen nimityssäännöissä tapahtuneista muutoksista, ja samantapaisia on muitakin. Voidaan kuitenkin sanoa, että perustetaan nykyisin hallituksessa sääntöjen mukaan edustetut tahot edustavat pohjimmiltaan samoja instituutioita kuin alkuperäisissä säännöissä mainitut.

Merenkulun säätiön ensimmäisen hallituksen puheenjohtajaksi valittiin kauppa- ja teollisuusministeriön merenkulkuosaston päällikkö, kontra-amiraali Svante Sundman (1895–1969) varamiehenään ja hallituksen varapuheenjohtajana saman ministeriön kansliapäällikkö, hallitusneuvos Reino. R. Lehto (1898–1966), joka myöhemmin 1960-luvulla tuli tunnetuksi myös virkamieshallituksen pääministerinä ja Uudenmaan maaherrana.²² Svante Sundman puolestaan teki mittavan uran myös meriupseerina ja merenkukuhallituksen pääjohtajana. Kansallisbiografian kirjoittajan Mikko Uolan mukaan hän oli keskeisesti vaikuttamassa siihen, että Suomeen rakennettiin toisen maailmansodan jälkeen mittava laivanrakennusteollisuus ja siihen, että sotakorvausteollisuus kyettiin organisoimaan sopimusten edellyttämällä tavoilla siten, että ne synnyttivät maahamme toimivan laivanrakennusteollisuuden.²³

Puheenjohtajan lisäksi hallitukseen valikoituivat seuraavat henkilöt: purjehdusta harrastava valtiovaraministeriön veroasiainosaston päällikkö, hallitusneuvos Yrjö Seitola (s. 1894), joka oli tehnyt uraa aiemmin mm. Viipurissa oikeuslaitoksen palveluksessa varamiehenään saman ministeriön toimistopäällikkö Lauri Hervonen,²⁴ ja Merenkukuhallituksen pääjohtaja kontra-amiraali Eero Rahola (1897–1 975), joka alun perin oli opiskellut teknillisessä korkeakoulussa mutta ajautunut sotilasuralle laivastoon osallistuttuaan vapaaehtoisena valkoisten puolelle Suomen sisällissotaan. Erikoisuutena voidaan mainita hänen pelastuneen miinaan ajaneelta panssarilaiva Ilmariselta syyskuussa 1941, jolloin 271 ihmistä hukkui.

Rahola jätti armeijan vuonna 1945, kun hänet valittiin merenkukuhallituksen pääjohtajaksi, jona hän toimi aina vuoteen 1964 asti.²⁵ Varamiehinä Raholalle toimivat saman keskusviraston merenkulkuosaston päällikkö, merenkulkuneuvos William Söderman ja Teknillisen korkeakoulun laivanrakennusopin professori Jaakko Rahola (1902–1 973), joka oli edellä mainitun Eero Raholan veli. Hän toimi Merenkulun säätiön hallituksessa aina vuoteen 1965 saakka. Diplomi-insinöörin tutkinnon lisäksi Jaakko Rahola oli suorittanut myös merisotatekniikan kurssit sotakorkeakoulussa ja



Ilmarisen pelastuneet upseerit. SA-kuva.

oli toiminut paljon juuri sotalaivanrakennukseen liittyvissä tehtävissä. Vuoden 1944 syksyllä hänet oli nimitetty SOTEVAN laivanrakennustoiminnan päälliköksi, ja vuosina 1948–1950 hän oli SOTEVAN laivanrakennusjohtajana. Tuona aikana rakennettiin 518 Neuvostoliitolle sotakorvauksina toimitettua alusta.²⁶ Varamiehenä hänelle toimi saman korkeakoulun professori Arvo Ylinen.

Suomen Laivain Varustajain Yhdistys valitsi säätiön hallitukseen konsuli Birger Jarl Krogiuksen (1901–1997). Diplomiekonomi Krogius oli saanut käytännön merikokemusta jo 1920, jolloin hän heti valmistuttuaan ylioppilaaksi suoritti edestakaisen matkan Australiaan suomalaisella nelimastoparkki Favelilla, joka toimi koululaivana. Krogius oli 1927–1968 perheensä omistaman Ab Oceanfart Oy -varustamon toimitusjohtajana ja vuosina 1939–1949 Suomen Etelä-Amerikan Linja Oy:n toimitusjohtajana. Sotavuosien jälkeen hän toimi myös Suomen Höyrylaiva Oy:n toimitusjohtajana 1946–1969 ja vastasi varustamon aluskannan uusimisesta sotavuosien ja sotakorvausten aiheuttamien menetysten jälkeen. Krogius sai kauppaneuvoksen arvon 1952. Hän toimi myös useaan otteeseen Suomen laivanvarustajayhdistyksen puheenjohtajan tehtävissä ja vuodesta 1951 myös Nyländska Jaktklubbenin kommodorina.²⁷ Konsuli Krogiuksen varamieheksi oli valittu johtaja Kalervo Tamminen. Suomen Teollisuusliiton hallitus valitsi laivanrakennusteollisuutta edustavaksi jäseneksi liittonsa puheenjohtajan Wilhelm Wahlforssin ja tämän varamieheksi insinööri August E. Janssonin. Keskuskauppakamari puolestaan valitsi merenkulullis-kaupallista alaa edustavaksi jäseneksi ministeri Henrik Ramsayn ja tämän varamieheksi johtaja Matti Nurmisen.

Hallituksen kolmejäseninen työvaliokunta muodostui seuraavanlaiseksi: kontra-amiraali Sundman varamiehenään kansliapäällikkö Lehto, professori Rahola varamiehenään professori Ylinen ja konsuli Krogius varamiehenään johtaja Tamminen.

HALLITUKSEN ENSIMMÄINEN KOKOUS

”Vuonna 1945 kesäkuun 13 päivänä kello 15 kokoontui vastaperustetun Merenkulun säätiö – Sjöfartsstiftelsen nimisen säätiön hallitus ensimmäiseen kokoukseensa Kauppa- ja teollisuusministeriössä Helsingin kaupungissa. Saapuvilla kokouksessa olivat säätiön hallituksen puheenjohtaja, kontra-amiraali S. Sundman sekä jäsenet, hallitusneuvos Yrjö Seitola, professori Jaakko Rahola, konsuli Birger Krogius, vuorineuvos Wilhelm Wahlforss ja ministeri Henrik Ramsay.” (Ote säätiön hallituksen ensimmäisen kokouksen pöytäkirjasta.)

Tässä ensimmäisessä kokouksessa vahvistettiin hallituksen ja työvaliokunnan jäsenet ja valittiin sihteeriksi varatuomari Tauno Saijonmaa, jonka tehtäväksi nimettiin myös säätiön tilinpidosta huolehtiminen. Lisäksi *”kulumassa olevan kalenterivuoden tilejä tarkastamaan valittiin”* hallitussihteeriksi Arthur Wetzell ja KH-tilintarkastaja, reviisori Börje Forsström sekä heidän varamiehikseen reviisori Väinö Kauppi ja johtaja Walter Sjöblom. Asialistalla olivat myös kokouspalkkioiden ja nimenkirjoitusoikeuksien määrittelyt. Ensimmäisessä kokouksessa sovittiin luonnollisesti juuri säätiön kokous- ja hallintoteknisiin seikkoihin liittyvistä asioista. Ensimmäisessä kokouksessa pystyttiin kuitenkin jo myös luomaan ja sopimaan suuntaviivat tulevan rahanjaon pohjaksi. Tämä osoittaa sen, miten toimintavalmis Merenkulun säätiö oli heti ensihetkestään alkaen. Organisaatio oli luotu tarpeeseen, ja sillä tarpeella oli kiire. Huolimatta monien eri instituutioiden edustajien läsnäolosta säätiössä, yhteiset suuntaviivat olivat heti selvillä ja rahoituksen ollessa kunnossa toiminnan käynnistämiseen ei kulunut ylimääräistä aikaa. Taustalla lienee vaikuttanut voimakas yhteinen tahtotila suomalaisen merenkulun nostamiseksi ahdingosta, mikä näkyi paitsi laajana yhteisymmärryksenä myös rahoituksen nopeana järjestymisenä.

Kokouspöytäkirjan mukaan professori Rahola selosti tilaisuudessa *”suunnitelmia ja ruotsalaisten laivanrakennuspiirien kanssa käytyjä neuvotteluja suomalaisten opiskelijoiden lähettämiseksi Göteborgiin Chalmersin teknilliseen korkeakouluun jatkaamaan opintojaan laivanrakennusinsinööreiksi valmistautumista varten”*. Professori Raholan puheen jälkeen seuranneessa keskustelussa hyväksyttiin asian kehittämiseksi ohjelma, johon kuului:

- 1) *Vähintään kolmelle jo valmiille pystyväälle laivanrakennusinsinöörille olisi varattava tilaisuus riittävän pitkäaikaiseen opintomatkaan Ruotsissa perehtymistä varten laivanrakennustekniikan viimeaikaiseen kehitykseen.*
- 2) *Noin viisi Teknillisessä korkeakoulussa pikkudiplomin suorittanutta kehityskykystä opiskelijaa olisi lähetettävä Ruotsiin jatkamaan opintojaan laivanrakennusalalla sikäläisissä korkeakouluissa, lähinnä Chalmersin teknillisessä korkeakoulussa.*
- 3) *Harrastuksen lisäämiseksi laivanrakennuksen opiskeluun omassa teknillisessä korkeakoulussamme olisi järjestettävä noin kymmenen stipendiä laivanrakennuksen opintosuunnan kolmannen vuosikurssin opiskelijoille.*

(Lainaus ensimmäisestä Merenkulun säätiön kokouksesta tehdystä pöytäkirjasta 13.6.1945.)

Kokouksessa annettiin valitun työvaliokunnan tehtäväksi kiireellisesti laatia suunnitelmia ja kustannuslaskelma esitetyn ohjelman toteuttamiseksi. Lisäksi hallitus päätti antaa samaiselle työvaliokunnalle tehtäväksi valmistella kysymystä sellaisille luotseille annettavista apurahoista, joilla ei ollut merenkulullista pätevyyskirjaa, jotta nämä voisivat suorittaa sellaisia opintoja, joilla säädetty pätevyys saavutettaisiin.

ENSIMMÄISET APURAHAT JAETAAN

Työvaliokunta kokoontui lauantaiamuna 16.6.1945 klo 10.30 kauppa- ja teollisuusministeriössä Helsingissä. Paikalle oli saapunut koko työvaliokunta lukuun ottamatta konsuli Krogiusta, joka oli estynyt saapumasta paikalle, sekä pöytäkirjan pitäjänä säätiön sihteeriksi valittu Saijonmaa. Työvaliokunnan kokouksessa *”otettiin käsiteltäväksi säätiön hallituksen 15. päivänä kesäkuuta 1945 pitämässään kokouksessa työvaliokunnalle valmisteltavaksi antama tehtävä yksityiskohtaisen suunnitelman laatimiseksi toimenpiteitä varten laivanrakennusinsinöörien koulutuksen tukemiseksi ja laivanrakennusinsinööripuutteen poistamiseksi”*. Työvaliokunnan tekemien selvitysten mukaan jo käytännön palveluksessa toimivien laivanrakennusinsinöörien lähettäminen ulkomaille ei ollut nykyhetkellä mahdollista ilman, että se tuottaisi haittaa jo muutenkin kovaa insinööripulaa kärsivälle laivanrakennusteollisuudellemme ja varustamoillemme. Se kehottikin ottamaan apurahoja jaettaessa huomioon sellaisetkin Teknillisessä korkeakoulussa laivanrakennusalaa opiskelevat opiskelijat, joilla ei ollut vielä diplomityö tehtynä mutta jotka olisivat suorittaneet tulevan syyslukukauden alkuun mennessä kaikki ohjelmatyöt ja tentit. Työvaliokunta esitti, että kolmelle tällaiselle opiskelijalle voitaisiin kullekin myöntää 100 000 markan suuruinen apuraha yhden vuoden oleskeluun Ruotsissa, jossa näiden opiskeluohjelma laadittaisiin sellaiseksi, että se mahdollistaisi diplomityön tekemisen näiden opintojen pohjalta. Apurahan määrä vastaisi noin 400 kruunua kuukautta kohden. *”Heidän tulisi antaa sitoumus siitä, että he yhden lukuvuoden ajan suorittavat opintoja jossakin Ruotsin korkeakoulussa sekä sen lisäksi hankkivat käytännöllistä laivanrakennusalan harjoittelua joissakin Ruotsin korkeatasoisista veistämöistä, molempia yhteensä yhden vuoden ajan. Sen lisäksi heidän olisi sitouduttava ulkomaanmatkansa jälkeen palvelemaan kotimaassa laivanrakennusalalla vähintään kolmen vuoden ajan.”*

Mitä tuli pikkudiplomin suorittaneiden opiskelijoiden lähettämiseen Ruotsiin opintojen päättämistä varten, työvaliokunnan mielestä olisi tällä kertaa varattava mahdollisuus apurahojen hakemiseen sellaisille diplomitutkinto I:n suorittaneille opiskelijoille, jotka olivat kuunnelleet ja tenttineet kaikki muut laivanrakennuksen opintosuunnalla diplomitutkinnon I osaan kuuluvat aineet kuin hydro- ja aeromekaniikan ja laivanrakennuksen. Tällä haluttiin innostaa jollakin muulla kuin varsinaisesti laivanrakennusalalla pikkudiplomin suorittaneita hakeutumaan laivanrakennuksen opintosuunnalle. Apurahoja työvaliokunta suositteli haettavaksi viisi, joko vapaan majoituksen ja ravinnon lisäksi 50 kruunua kuukaudessa tai 300 kruunua kuukaudessa. Lisäksi esitettiin, että opintomaksut hoidettaisiin kummassakin tapauksessa säätiön puolesta. Ehdoksi apurahan saamiselle esitettiin, että sen saajan oli sitouduttava harjoittamaan laivanrakennusalan opintoja Ruotsissa kaksi vuotta, lukuvuodet Chalmersin teknillisessä korkeakoulussa Göteborgissa ja väliajat, mikäli mahdollista, laivanrakennusteollisuudessa käytännön harjoittelussa. Lisäksi apurahan saajan olisi annettava sitoumus, että hän opintojensa päätyttyä palvelee kotimaassa laivanrakennusalalla vähintään neljä vuotta.

Työvaliokunnan ehdottamista sitoumuksista käy hyvin ilmi, että Ruotsissa tapahtuvalla koulutuksella oli tarkoitus parantaa juuri Suomen omaa laivanrakennusteollisuutta. Apurahan saajat haluttiin sitouttaa tämän tarkoituksen palvelukseen, koska houkutus jäädä koulutuksen jälkeen paremman elintason Ruotsiin oli varmasti muuten monelle vakavasti otettava vaihtoehto. Ruotsissa koulutuksen saaneet opis-

kelijat osasivat hyvin ruotsia ja heille oli myös todennäköisesti syntynyt kontakteja laivanrakennusalan työnantajiin, joten kynnys jäädä jo tutuksi tulleeeseen maahan ei varmastikaan olisi ollut monellekaan kovin suuri. On kuitenkin syytä muistaa, että ilman sitoumuksiakin 1940-luvun suomalaista työntekijyyttä leimasi kollektiivinen halu nostaa sodasta toipuva isänmaa jaloilleen ja selkeä käsitys siitä, että omalla työpanoksella tähän nousuun oli mahdollisuus vaikuttaa.

Työvaliokunta joutui vuonna 1948 ottamaan kantaa tilanteeseen, jossa sitoumus jäi apurahan saajan puolelta täyttämättömäksi. Merenkulkuhallitus erotti muuan vuonna 1946 apurahan saaneen nuoremman luotsin juopottelun, kotirauhan rikkomisen ja esimiehensä pahoinpitelyn vuoksi. Tällöin jäi mieheltä täyttämättä sitoumus kolmen vuoden työskentelystä luotsilaitoksen palveluksessa. Työvaliokunta kuitenkin katsoi, ettei säätiöllä ollut lakiin perustuvaa oikeutta periä sopimuksen rikkomiseen perustuen apuraha takaisin.

Työvaliokunta antoi kesäkuussa 1945 esityksen tavoista tukea apurahoilla alan opiskelua myös kotimaassa. Se ehdotti enintään kymmenen (2 500 markkaa kuukaudesta) apurahan jakamista ”sellaisille teknillisen korkeakoulun opiskelijoille, jotka ovat suorittaneet diplomitutkinnon I osaan laivanrakennuksen opintosuunnalla kuuluvat aineet ja työt”. Ehdoksi tämän apurahan myöntämiselle esitettiin, että sen saajan oli puolivuositain annettava säätiön hallitukselle selostus opintojen edistymisestä. Hallitus ehdotti myös, että apurahan saaminen voitaisiin keskeyttää, elleivät opiskelut sujuisi tyydyttävästi. Samalla apurahan saajan olisi annettava sitoumus työskentelystä kotimaassa laivanrakennusalalla vähintään kolmen vuoden ajan.

Kokouspöytäkirjan lopussa on lisäksi maininta siitä, kuinka merenkulkuneuvos Tainio on luvannut toimittaa säätiölle aineistoa pohjaksi laadittaessa suunnitelmia apurahojen myöntämiseksi luotseille, jotka tulisivat merenkulkuoppilaitoksissa harjoittamaan opintoja säädetyn luotsipätevyyden saavuttamiseksi.

Hallituksen ylimääräinen kokous, jossa käsiteltiin työvaliokunnan ehdotuksia, pidettiin Kauppa- ja teollisuusministeriössä 4.7.1945. Siinä työvaliokunnan ehdotus apurahojen jakamisesta kuluvana vuonna hyväksyttiin, mutta samalla päätettiin, että myönnettävien apurahojen lukumäärä vahvistettaisiin lopullisesti vasta, kun päätös apurahojen myöntämisestä säätiölle jätettyjen hakemusten perusteella tehdään. Hallitus päätti myös, että kahdeksi vuodeksi Ruotsiin lähetettäville opiskelijoille myönnettiin lukuvuosien välillä enintään kahden kuukauden oikeus oleskella kotimaassaan, mikäli sitä haluavat, mutta silloin heidän apurahansa määrää vähennettäisiin tätä aikaa vastaavasti. Ministeri Ramsay ilmoitti kokouksessa, että Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö tarjoaa apurahan saajille vapaat laivamatkat Suomesta Ruotsiin ja takaisin sekä lisäksi myös edellä mainittua lomamatkaa varten.

Ensimmäiseksi julistettiin haettavaksi enintään kolme 100 000 markan apurahaa ulkomailla tapahtuvaa yhden vuoden opiskelua varten ja enintään viisi 150 000 markan apurahaa ulkomailla tapahtuvaa kahden vuoden opiskelua varten. Apurahat julistettiin haettavaksi lehti-ilmoituksella, joka julkaistiin seuraavissa sanomalehdissä: Uusi Suomi, Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Suomen Sosiaalidemokraatti, Turun Sanomat, Åbo Underrättelser ja Aamulehti. Ilmoitus oli otsikoitu seuraavasti: *Merenkulun säätiön apurahat laivanrakennusinsinööreille ja laivanrakennusinsi-*

nööreiksi aikoville. Hakemukset tuli osoittaa säätiön hallitukselle 16.7.1945 mennessä. Kokonaisuudessaan teksti kuului seuraavasti:

Merenkulun Säätiö julistaa täten kotimaisen laivanrakennusteollisuuden edistämiseksi seuraavat apurahat haettaviksi:

enintään 3 apuraha, kukin 100,000 markkaa, vastavalmistuneille laivanrakennusinsinööreille tai sellaisille Teknillisen korkeakoulun laivanrakennuksen opintosuunnan opiskelijoille, jotka syyslukukauden 1945 alkuun mennessä voivat saada kaikki ohjelmatyönsä ja tenttinsä suoritetuiksi, yhden vuoden opiskelua ulkomailla; sekä

enintään 5 apuraha, kukin vastaten 150,000markkaa, sellaisille Teknillisessä korkeakoulussa diplomitutkinnon ensimmäisen osan suorittaneille opiskelijoille, jotka ovat kuunnelleet ja tenttineet kaikki muut laivanrakennuksen opintosuunnalla diplomitutkinnon ensimmäiseen osaan kuuluvat aineet, paitsi hydro- ja aeromekaniikkaa ja laivanrakennusta, kahden vuoden opiskelua varten ulkomailla.

Hakemukset edellä mainittujen apurahojen saamiseksi ovat, osoitettuina Merenkulun Säätiön Hallitukselle, jätettävät viimeistään maanantaina heinäkuun 16 päivänä 1945 säätiön sihteerille, varatuomari Tauno Saijonmaalle kauppa- ja teollisuusministeriön, Aleksanterinkatu 3, Helsinki.

Säätiön hallituksen varsinaisessa kokouksessa 19.7.1945 todettiin hakemuksia saapuneen kymmenen kappaletta. Kokouksessa päätettiin myöntää säätiön historian ensimmäiset apurahat seuraavasti: 100 000 markkaa Jan-Erik Janssonille, Pehr S. Grunérille, Armas Olavi Tuomistolle ja Eric. E. H. Holmströmille sekä 150 000 markkaa Eino Olavi Kiurulle, Helge Carl-Erik Fredrikssonille ja Erik A. Heinolle. Jaettavaksi tuli siis seitsemän apuraha, joiden myöntäminen aloitti Merenkulun säätiön kirjoitushetkellä jo 70 vuotta jatkuneen apurahatoiminnan. Säätiön puolivuotistoimintaselostuksen mukaan 150 000 markan apurahoista yhtä ei kuitenkaan perhesyihin vedoten olisi otettu vastaan.

Apurahan saaneista Jan-Erik Jansson oli jo vuoden 1945 kevatlukukauden aikana suorittanut lento- ja laivanrakennustekniikan opintoja Tukholman kuninkaallisessa teknillisessä korkeakoulussa, jossa hänen aikomuksenaan oli jatkaa opintojaan saamansa apurahan turvin. Myöhemmin hän tuli toimimaan mm. teknillisen korkeakoulun laivanrakennusopin professorina vuosina 1962–1977 sekä merenkulkuhallituksen pääjohtajana vuodesta 1977. Virkojensa puolesta hänelle avautui paikka Merenkulun säätiön hallituksessa, jolloin Jansson itse oli jakamassa apurahoja tuleville laivanrakennusalan ikäpolville.²⁸

Pehr S. Grunér oli aloittanut opiskelunsa teknillisessä korkeakoulussa jo 1939, mutta haavoittunut sittemmin talvisodassa. Hakemuksessaan hän oli ilmoittanut voivansa suorittaa jäljellä olevat ohjelmatyönsä ja tentit tulevan syyslukukauden alkuun mennessä.

Armas Olavi Tuomisto oli aloittanut opiskelunsa teknillisessä korkeakoulussa jo 1935 koneinsinööriostasiston koneenrakennuksen opintosuunnalla, ja häneltä puuttui valmiista diplomitutkinnosta vain yksi tentti polttomoottoriopista ja itse diplomityö, joka sekin oli jo valmisteilla laivanrakennusopista. Tuomisto omasi myös varsin vaikuttavan työkokemuksen alalta ja oli toiminut mm. Panssarikeskuksen palveluksessa yli 4,5 vuotta.

Eric. E. H. Holmström oli aloittanut opintonsa vuonna 1938 teknillisen korkeakoulun koneinsinööriosastolla ja suorittanut pikkudiplomin 1943. Diplomityöstänsä puuttuvat tentit hän oli ilmoittanut suorittavansa ennen syyslukukauden 1945 alkamista.

Eino Olavi Kiuru oli aloittanut Grunérin tavoin opiskelunsa teknillisessä korkeakoulussa jo 1939. Pikkudiplomin Kiuru oli suorittanut vuonna 1944. Hän oli ilmoittanut hakemuksessaan, että oli alun perin aikonut opiskella laivanrakentajaksi, mutta taloudellisen tilanteen vuoksi joutuneensa tyytymään lyhyempään käyttötekniikan opintosuuntaan.

Helge Carl-Erik Fredriksson oli aloittanut teknillisessä korkeakoulussa koneinsinööriosaston koneenrakennuksen opintosuunnalla vuonna 1940. Merenkulun säätiön hallitukselle laaditussa selonteossa hänen sanottiin olevan kotoisin Hiittisten saaristosta ja osaavan täydellisesti ruotsin kieltä.

Erik. A. Heino oli aloittanut opiskelun teknillisessä korkeakoulussa vuonna 1943 kone-rakennusosaston laivanrakennuksen opintosuunnalla ja oli ehtinyt jo tenttiä kaikki pikkudiplomiin kuuluvat tentit. Hän oli vuonna 1922 syntyneenä nuorin kuudesta apurahan saajasta. Valmistuttuaan diplomi-insinööriksi Chalmers Tekniska Högskolanista hän täydensi kansainvälisiä opintojaan vielä Massachusetts Institute of Technologyssa Yhdysvalloissa. Heino loi myöhemmin 26 vuotta kestäneen uran Turun telakan toimitusjohtajana, ja 1970-luvulla hänen mainitaan osallistuneen useaan laivanrakennusalan kehityshankkeeseen Euroopan eri maissa.²⁹

Valitut kuusi henkilöä aloittivat opintonsa Ruotsissa. Kolme Tukholman kuninkaallisessa teknillisessä korkeakoulussa ja kolme Chalmersin teknillisessä korkeakoulussa Göteborgissa. Ruotsalaisten auttamishalu oli alkuvuosina tärkeää, ja mainitut oppilaitokset olivat luvanneet huomattavia alennuksia suomalaisten opintomaksuihin. Tämän lisäksi olivat eräät ruotsalaiset yksityishenkilöt ja toiminimet keränneet Merenkulun säätiölle varoja yhteensä 7 150 kruunun edestä, jotta nämä kuusi suomalaista pystyisivät matkustamaan Ruotsiin jatkamaan tai täydentämään opintojaan siellä.

Luotseille täydennyskoulutukseen varattua apurahaa ei vuonna 1945 vielä jaettu, sillä Merenkulkuhallitukselta pyydettyjä esityksiä apurahan saajiksi oli tullut vain yksi ja kyseessä oli sisävesiluotsi, jolta ei merenkulullista pätevyystodistusta vaadittu. Syyksi vähäiseen hakemusmäärään katsottiin se, että aika hakemusten jättämiseen oli ollut varsin lyhyt.

Sen sijaan Merenkulun säätiön hallituksen varsinaisessa syyskokouksessa 14.12.1945 päätettiin työvaliokunnan ehdotuksen mukaisesti jakaa kaksikymmentä apurahaa NKI-kirjeopiston *merenkulullis-kaupallisen alan* kurssimaksuja varten. Sveriges Flottas Sjöfartsskolan -nimisen yhdistyksen ja NKI-kirjeopiston yhteistoimintana järjestämä kurssi oli saanut varsin myönteisiä arvosteluja, ja säätiö katsoi sen soveltuvan hyvin sen tarkoitukseen. Kyseinen kurssi antoi mahdollisuuden saada kansainvälistä opetusta ilman kallista asumista ulkomailla.

MÄKELÄNKATU 12

Syyskokouksessa 1945 (Pöytäkirja 3/1945) käsiteltiin Outokumpu oy:n ehdotusta hankkia kiinteistö Mäkelänkadulta. Kolmanneksi osakkaaksi tulisi Kaupallisen kasvatuksen edistämisrahasto (Kke-rahasto). Kiinteistöön kuului 20 asuinhuonetta ja kaksi työhuonetta, yhteensä noin tuhat neliötä. Rakennus on valmistunut vuonna 1939. Päätettiin suostua hankkeeseen, sillä asunto olisi hyvä sijoitus inflaation varalta, vaikka rakennus arvioiden mukaan olikin huonosti rakennettu ja vaatisi pian korjauksia. Työvaliokunnalle oli annettu valtuutus kaupan toteuttamiselle 4. heinäkuuta 1945 pidetyssä hallituksen ylimääräisessä kokouksessa. Hinta oli noin 7 miljoonaa, ja Merenkulun säätiö jakoi Outokummun kanssa osakkeet siten, että kummallekin tuli 19 osaketta, kun Kke-rahaston osuus oli 2 osaketta. Vuoden 1946 talouskatsauksessa kiinteistön arvoksi sekä Merenkulun säätiön osuudeksi on määritelty noin 1,85 miljoonaa markkaa. Myöhemmin vuonna 1955 säätiö päätti syyskokouksessaan myydä Mäkelänkatu 12:n osakkeet muiden omistajien kanssa hintaan 16 951 000 markkaa. Kiinteistön lisäksi vuonna 1945 mainittiin säätiön varoja sijoitetun *valtion antamiin inflaatiotakuulla varustettuihin korvausobligatioihin sekä erinäisiin varmoiksi katsottuihin teollisuus- ja kulkulaitososakkeisiin*.

Vuoden 1945 loppuun mennessä kesäkuussa perustettu säätiö oli jakanut jo 26 laivanrakennusalan opiskelua tukevaa apurahaa. Ensimmäiset kuusi miestä olivat aloittaneet opintonsa Ruotsissa, ja kaksikymmentä tiesi saaneensa rahoituksen kirjeopiston kurssimaksuun. Merenkulun säätiön toiminta sen tarkoituksena täyttämiseksi oli lähtenyt nopeasti käyntiin.

1940-LUVUN LOPPUPUOLI, TOIMINNAN VAKIINNUTTAMISEN AIKA

Vuoden 1946 ensimmäinen hallituksen ylimääräinen kokous järjestettiin jo 25.1.1946. Siellä käsiteltiin Suomen Laivameklariyhdistyksen anomusta meklarialan kurssien järjestämiseksi Helsingissä helmikuun loppupuolella. Anomus käsiteltiin, ja hankkeelle myönnettiin 25 000 markan apuraha. Seuraavaksi 1.3.1946 oli vuorossa jo toinen hallituksen ylimääräinen kokous, ja siellä käsiteltiin puolestaan yli-insinööri Ossian Tybeckin anomus 17 500 markan apurahasta Ruotsissa tapahtuvaan tutkimukseen jäänsärkijälusten rakentamisessa huomioon otettavista teknillistieteellisistä kysymyksistä. Jälleen anomus hyväksyttiin, mutta vuoden ensimmäisessä varsinaisessa hallituksen kokouksessa 12.4.1946 suoraan Merenkulun säätiölle lähetettyihin apurahahakemuksiin otettiin jo jyrkempi kanta. Kokouspöytäkirjan liitteenä on työvaliokunnan lausunto aiheeseen liittyen, jossa todetaan mm. seuraavasti: ”Merenkulun säätiölle on eräitä apuraha-anomuksia ilman, että tällaisia apurahoja olisi julistettu haettaviksi.” Työvaliokunta katsoi tämän johtavan ”... melkoisella varmuudella siihen, että säätiölle yhtä mittaa saapuu apuraha-anomuksia mitä erilaisimpiin tarkoituksiin eikä tilannetta siten enää voida täysin hallita”. Se suosittelikin, että tämän kaltaisiin hakemuksiin suhtauduttaisiin periaatteelliselta kannalta kielteisesti. Hallitus hyväksyi tämän ja päätti samalla, että seuraavat teknillisen korkeakoulun opiskelijoille jaettavat apurahat julistettaisiin haettavaksi oppilaitoksen ilmoitustaulun välityksellä. Apurahojen jakamisen suhteen uutta edellisvuoteen verrattuna oli se, että päätettiin jakaa korkeintaan 10 000 markan palkintoja laadukkaille laivanrakennusalan diplomitoille ja 5 000 markan arvoisia apurahoja teknillisissä opistoissa laivanrakennusinsinööreiksi opiskeleville. Myös luotsien täydennyskoulutuksen tukemisesta jo aiemmin tehtyä periaatepäätöstä päätettiin käytännön tasolla alkaa toteuttamaan.

Päätöksissä on havaittavissa tahtotila selkeään apurahojen haku- ja myöntämiskäytäntöön. Myös panostus kotimaassa tapahtuvaan opiskeluun, sen tukemiseen ja siitä palkitsemiseen, oli nousemassa aiempaa vahvemmin esiin. Kotimaisen koulutuksen kehittämiseen liittyy selkeästi myös vuoden 1946 marraskuussa perustettu *Ministeri Henrik Ramsayn rahasto merenkulun oppikirjallisuuden edistämiseksi*. Ramsay lahjoitti Merenkulun säätiölle 600 000 markkaa hoidettavaksi erillisenä säätiön varoihin kuuluvana rahastona. Varoilla oli tarkoitus tukea sellaista sisältönsä ja ulkoasunsa puolesta korkeatasoista kirjallisuutta, jota voitiin käyttää suomalaisen kauppalavaston kansipäälystön ja -miehistön sekä luotsien koulutukseen ja ammattitason kohottamisen oppikirjoina. Syyksi rahaston perustamiselle mainittiin Hallituksen kokouksen (4.7.1946) pöytäkirjassa se, ”...että maassamme on suurin puute ajanmukaisista suomenkielisistä merenkulun ja merimiestäidön oppikirjoista”. Vuoden toiminnan jälkeen Merenkulun säätiön käytännöt ja tukemisen kohteet olivat hakeutumassa uomiinsa.

Kolmas heinäkuuta 1946 pidettiin jälleen hallituksen ylimääräinen kokous, jossa päätettiin myöntää seitsemän apurahaa ulkomailla tapahtuvaa opiskelua varten. Uutta verrattuna edelliseen vuoteen oli, että Ruotsin sijaan opiskelupaikat sijaitsivat Englannissa tai Norjassa. Erikoisuutena voidaan myös mainita, että samassa kokouksessa hylättiin taiteilija J. F. Talvian 200 000 markan apuraha-anomus taiteellisen toiminnan harjoittamista varten ulkomailla, koska se ei kuulunut säätiön tarkoitukseen, mutta hyväksyttiin filosofian maisteri H. A. Turjan anoma apuraha 1800-luvun Suo-

men merenkulkuoloja koskevan tutkimustyön jatkamiseen. Jo säätiön toisena toimintavuotena insinööripainotteinen apuraha myönnettiin myös humanistiseen tutkimukseen.

Ensimmäinen huomioitava henkilömuutos Merenkulun säätiön toiminnassa tapahtui 2. päivänä huhtikuuta 1947, jolloin hallituksen varsinaisessa kokouksessa päätettiin myöntää säätiön sihteerille Tauno Saijonmaalle vapautus tehtävästään tämän omasta pyynnöstä. Kokouksessa päätettiin valita hänen seuraajakseen toukokuun ensimmäisestä päivästä lähtien kauppa- ja teollisuusministeriön osastosihteeriksi, varatuomari Unto Aaltonen. Vaihdos oli kuitenkin vain väliaikainen, koska Saijonmaa valittiin uudelleen sihteeriksi hallituksen syyskokouksessa marraskuussa 1948. Lisäksi sotasyyllisyysoikeudenkäynneissä saamiensa vankeustuomioiden takia ministeri Ramsay oli estynyt vuosina 1946 ja 1947 säätiön hallituksen toiminnasta, jolloin hänen tilallaan toimi varajäsenenä johtaja Matti Nurmi, Henrik Ramsayn säilyttäessä kuitenkin varsinaisen jäsenen paikkansa. Vuoden 1948 syyskokouksesta lähtien hän saattoi jälleen osallistua säätiön hallituksen toimintaan.

Apurahojen saajien piiriä päätettiin vuonna 1947 laajentaa entisestään. Jo 2. päivänä huhtikuuta päiväystä kokouspöytäkirjasta voidaan lukea otsakkeen *VII Sekalaisia apurahoja* alaisuudessa myönnetyn yhdeksän erilaista apurahahakemusta esimerkiksi merisanakirjan laatimista varten sekä Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen historiankirjoitustoimikunnalle.

Lehtori Bertel Cronhjort kirjoittaa merenkulkuopetuksen ahdinkotilasta Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart lehdessä 5–6, touko-kesäkuussa 1947:

”Se tosiasia, että maamme on pitkään ollut sodassa ja sen aikana menettänyt enemmän kuin puolet kauppalaivastoaan eikä onnettomien ulkonaisten olosuhteiden vuoksi ole voinut ryhtyä tonnistoaan laajemmassa määrin jälleenrakentamaan, on ratkaisevasti lyönyt leimansa merenkulkukoulutukseen meidän maassamme...

Merenkulkuopetus kärsii nykyään monenlaisista puutteellisuuksista, jotka vain vähitellen voidaan poistaa. Oppikirjat ovat monissa tapauksissa auttamattomasti vanhentuneita, eikä uusia ole. Mutta on toivottavaa, että valtiolta kaikella tarmolla käy käsiksi oppikirjojen uusimiseen. Yksityisiä aloitteitahan ei voida odottaa, mutta sen sijaan voitaneen luottaa Merenkulun Säätiön taloudelliseen tukeen. Etenkin merenkulun ja merimiestäidön oppikirjat vaativat perusteellista tarkastelua.”

Paitsi merenkulun kirjallista opetusmateriaalia tarvittiin opetuksessa myös välineistöä, joka oli sekin auttamatta vanhentunutta ja puutteellista. Vuonna 1947 valtio antoi merenkulun välinehankintoihin 50 000 markkaa, joka jaettiin Manner-Suomen kolmen merenkulkukoulun kesken. Tilanne ei parantunut tulevina vuosina, joten lukuvuonna 1958–59 Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö lahjoitti Merenkulun säätiön välityksellä 750 000 markkaa opetusvälineiden hankkimiseen.³⁰ Pula oppikirjallisuudesta ja välineistä jatkui kuitenkin vielä pitkään.

Joulukuun kokouksessa päätettiin lisäksi virallisesti alkaa suunnittelemaan tulevan vuoden haettavaksi asetettavien apurahojen saajien piirin laajentamista. Tämä johdettiin pitkälti siitä, että säätiön jaettavaksi annettavien varojen ennakoitiin huomattavi-

en lahjoitusten ansiosta nousevan arvioidusta 2 miljoonasta markasta peräti 4–5 miljoonaan markkaan. Tulevalle vuodelle apurahoja päätettiin varata merikapteenituttu kinnon suorittaneille jatkokoulutusta varten merenkulkukaupallisissa aineissa ulkomailla sekä piirustusten laatimiseksi pienikokoista rannikkoalusta varten silloisten jo vanhentuneiden alustyyppien tilalle. Parhaimpaan tulokseen piirustusten suhteen katsottiin päästävän järjestettävällä kilpailulla, jonka tuloksista parhaat lunastettiin. Lopulta vuonna 1947 apurahoja jaettiin yhteensä 53 hakijalle 4,4 miljoonaa markkaa. Vuonna 1948 jaettiin 3 345 000 markkaa 49 hakijalle. Suurin osa opintomatkoista ulkomaille kohdistui kyseisenä vuonna Englantiin, samalla kun etenkin Skandinaviaan ja Belgiaan tehtiin lyhyitä opintomatkoja. Yksi apuraha oli myönnetty noin puolen vuoden opintomatkaan Yhdysvaltoihin. Skandinaavinen painotus oli muuttunut angloamerikkalaisuomalaiseksi yhteistyöksi. Amerikkalaisilla olikin hyvää kokemusta laajasuuntaisesta ja nopeasta kauppa- ja kuljetuslaivojen sarjavalmistuksesta sotavuosilta. Toinen maailmansota aiheutti maailmanlaajuisesti noin 23,6 milj. brt:n laivamenetykset, mutta siitä huolimatta maailman kauppalaivasto oli vuodesta 1939 vuoteen 1945 kasvanut 69,4 miljoonasta brt:sta runsaasti yli 70 miljoonaan brt:iin. Selityksenä tälle oli yhdysvaltalaisen suurteollisuusmies Henry J. Kaisarin presidentti Rooseveltin käskystä organisoima 5 047 höyrylaivan valmistus. Kuuluisin sarjavalmistettu alustyyppi lienee ollut Liberty-lastialus, jota rakennettiin 2 710 yksikköä.³¹

1940-luvun lopun apurahansaajista voidaan esimerkkinä mainita merenkulkuneuvos Thure Wikman, jolle myönnettiin 75 000 markan apuraha joulukuussa 1947 merenkululainsäädännön kokoomateoksen laatimista varten. Wikman esitti hakemuksessaan huomanneensa työssään, kuinka merenkuluhallinnon alalla työskentelevät viranomaiset ”...joutuvat päivittäin kaipaamaan teosta, jossa tämä lainsäädäntö olisi järjestelmällisesti koottuna”. Merenkulun säätiön apurahoilla tuettiin siis paitsi vanhentuneen aluskannan uudistamista myös merenkulun hallinnon ja yleisemminkin sen toimintaympäristön uudistamista. Toisena esimerkkinä mainittakoon usealla merenkulkua käsittelevällä kirjallaan mainetta saavuttanut Jorma Pohjanpalo, jolle myönnettiin 50 000 markan apuraha vuonna 1948 Suomen kauppamerenkulkua käsittelevän väitöskirjansa loppuunsaattamiseksi. Hänestä tuli myöhemmin kauppatieteiden tohtori, professori ja tietokirjailija, jolle myönnettiin vuonna 1969 valtion tiedonjulkistamispalkinto.³²

Toiminta oli kehittynyt varsin kokonaisvaltaiseksi merenkulun kehittämistä tukevaksi apurahan jakamiseksi. Säätiön taloudellisen tilanteen parannuttua entisestään saatettiin tukea muutakin kuin varsinaista laivanrakennukseen liittyvää toimintaa. Vaikka pääpaino ja akuutti tarve painottuivat selkeästi yhä ”alkuperäiseen tehtävään”, tiedotettiin säätiön alkuaikojen hallituksessa esimerkiksi tarve Suomen majakka- ja luotsilaitoksen historiikin kaltaisille tukemiskohteille. Vaikka haluttiin uudistaa, menneisyyttä ja kulttuuria ei unohdettu. Suuri osa sodanjälkeisestä teollisuuden, kaupan ja poliittisesta johdosta edusti ihmisryhmää, jonka koulutus ja sosiaalinen ympäristö olivat luoneet pohjan minäkäsitykselle, jossa klassisella sivistyksellä ja isänmaallisuudella oli tärkeä merkitys. Vaikka sodanjälkeinen aika olikin asettanut vaatimuksia elinkeinoelämän välineelliselle rationalisoimiselle, jossa resursseja pyritään käyttämään hyväksi mahdollisimman tehokkaasti, pystyivät päätöksiä tekevät henkilöt tarkastelemaan asioita myös varsinaisen oman toimialansa ulkopuolelta ja huomioimaan laajasti myös päätöstensä yhteiskunnalliset vaikutukset.³³ Kansakunnan yhteinen jaettu kokemus sodasta ja sen jälkeisestä puutteesta yhdistivät ihmisiä ja aiheut-

tivat osaltaan sen, että arvorationaalinen toiminta, jossa toiminta tapahtuu perustavina pidettyjen arvopostulaattien pohjalta, pysyi yhä edelleen osana elinkeinoelämää, vaikka sen asema alkoikin jo hiljalleen osoittaa heikkenemisen merkkejä saavuttaessa 1950-luvulle.

Merenkulun säätiö jakoi vuosina 1945–1949 apurahoja yhteensä noin 16,5 miljoonaa markkaa eli keskimäärin 3,3 miljoonaa markkaa vuosittain. Myönnettyjen apurahojen lukumäärä oli yhteensä 223 eli keskimäärin 45 vuotta kohden. Toiminnan laajuus selittyy aikakauden asettamalla tarpeilla. Apurahojen kysyntä oli suurta, ja siihen pyrittiin poikkeuksellisissa oloissa vastaamaan. Ajat olivat kuitenkin muuttumassa paremmiksi, kun sota jäi vuosi vuodelta kauemmaksi historiaan. Joulukuun työvaliokunnan kokouksessa vuonna 1949 todettiin seuraavasti: ”*On selvää, että Merenkulun säätiöllä ei ole mahdollisuuksia jatkaa toimintaansa tähänastisessa laajuudessa. Toisaalta palattaessa normaaleihin oloihin ja sodasta johtuneen poikkeuksellisen apurahojen tarpeen tultua tyydytetyksi tähän ei ole välttämätöntä tarvettakaan. Tämän vuoksi työvaliokunta on päättänyt esittää hallitukselle, että säätiön apurahojen määrää huomattavasti supistettaisiin ja että säätiö ryhtyisi sopeuttamaan toimintaansa normaalien olojen edellyttämiin puitteisiin.*”

Merenkulun säätiö oli perustettu aikana, jolloin sodasta kärsinyt ammattikoulutus näkyi koulutetun ja pätevän työvoiman puutteena myös merenkulku- ja laivanrakennusalajoilla. Näillä samoilla aloilla aika oli kuitenkin liike-elämän kannalta suotuisaa, ja Merenkulun säätiö saikin runsaasti taloudellista apua toiminnalleen merenkulku- ja laivanrakennuspiirien tahoilta. Saamansa tuen turvin säätiö pystyi vaikuttamaan positiivisella tavalla pätevän työvoiman kouluttautumismahdollisuuksiin ja alaan liittyvään tutkimukseen. Vuosikymmenen vaihtuessa toimintaympäristö oli alkanut jo muuttua – yhteiskunta oli palaamassa ”normaaliin”

1950-LUKU

1950-luvun alkua leimasivat maassamme taloudellinen myötätuuli ja kansallisen itsetunnon nousu. Ensin mainittu juonsi Pohjois-Korean hyökkäykseen Etelä-Koreaan, josta seurasi nopeasti kansainvälinen sotahysteria, joka puolestaan kiihdytti strategisten tarvikkeiden maailmankauppaa. Suomen talouteen vaikutti etenkin se, että selluloosan ja paperin kysyntä kasvoi räjähdysmäisesti, mikä puolestaan nosti metsäteollisuutemme tuotteiden hintoja rajusti. Hakkuukaudella 1950–51 ei Suomen metsistä pystytty tuottamaan niin paljon puuta kuin kysyntää olisi ollut. Kantohinta nousi vuodessa kaksinkertaiseksi, ja metsäteollisuuden tuotanto ylitti vuoden 1938 tason ensimmäistä kertaa. Saaduista vientituloista johtuen valtion velkataakkaa saatiin kevennettyä huomattavasti, vaikka samalla inflaation nopea kasvu nosti palkkatasoa vuoden 1950 aikana peräti 40 %. Noususuhdanne katkesi varsin ankaralla tavalla vuoden 1952 alussa, joka muistetaan kuitenkin yleisesti positiivisena vuotena kolmen huomattavan asian vuoksi.³⁴

Kansalliselle itsetunnolle tärkeiksi tapahtumiksi nousivat vuonna 1952 sotakorvausurakan loppuminen, Helsingin olympialaiset ja Armi Kuuselan valinta Miss Universumiksi. Kahden viimeksi mainitun tapahtuman siällinen merkitys ei ollut läheskään yhtä suuri kuin sotakorvauskysymys, mutta niiden henkinen vaikutus kansanpsykologiseen murrokseen oli valtava. Sotakorvaukset olivat ajaneet kansantalouden jat-

kuvaan pakkotahtiseen työskentelyyn, ja niiden loppuminen oli paitsi tärkeä henkinen myöskin taloudellinen helpotus. Viimeinen sotakorvaus toimitettiin 18. syyskuuta 1952, ja Suomen itsenäisyys oli taas vakaammalla pohjalla.³⁵ Sotakorvausalusten tuotanto-ohjelman toteuttamiseen vaikuttivat suuresti telakoiden kapasiteetin kasvaminen ja monipuolistuminen sekä alusten sarjatuotannon kehittäminen. Suomi toimi sotakorvausaluksia rakentaessaan samaan tapaan kuin Yhdysvallat toisen maailmansodan aikaisessa laivojen sarjatuotannossaan.³⁶ Aluksia rakennettiin ja luovutettiin Neuvostoliitolle vuosien 1945–1952 aikana yhteensä 358 966 brt:n edestä, kun samana aikana kotimaahan rakennettujen alusten määrä kattoi vain 31 151 brt:a.³⁷

Sotakorvausten seurauksena maamme laivanrakennusteollisuus oli lähtenyt nousuun ja perustettiin vaikuttaviksi nousseet telakat Rauma-Repola, Valmet sekä Hollming. Myös tuotanto lähti nopeasti vauhtiin, ja niiden henkilöstömäärä kolminkertaistui muutamassa vuodessa. Tuotteet menivät Neuvostoliittoon, ja kotimaiset varustamot joutuivat tilaamaan uudisrakennuksensa ulkomailta aina 1960-luvun alkuun asti.³⁸

Merenkulun säätiö alkoi suunnitelmiansa mukaisesti sopeutua uudenlaiseen tilanteeseen. Apurahojen kokonaissummaa pienennettiin, kun astuttiin uudelle vuosikymmenelle. Vuonna 1950 jaettiin yhteensä 25 apurahaa 1 608 500 markan edestä. Tämä oli huomattavasti vähemmän kuin 1940-luvun keskimääräinen 3,3 miljoonaa. Apurahahakemuksia jätettiin määräraikaan mennessä 97. Huomiota kiinnittää se, että apurahaa on hakenut useampikin *ekonoomi* ja *speditööri*. Vaikka kauppamerenkulku ja huolintatoiminta ovat varsin hyvin edustettuina hakijoiden joukossa, itse apurahat jaettiin varsin samaan tapaan kuin edeltävinä vuosina. Apurahojen saajat on luokiteltu kokouspöytäkirjassa seuraavien otsikoiden alle: *I Luotsit* (7 kpl), *II Teknillinen korkeakoulu* (3 kpl), *III Tekniska Läröverket i Helsingfors* (2 kpl), *IV Turun teknillinen opisto* (2 kpl), *V Merenkulun liikeala* (3 kpl), *VI Tieteellinen tutkimustyö, kirjallinen toiminta ym.* (6 kpl).

Kertomus Merenkulun säätiön toiminnasta vuonna 1951 ilmoittaa, että yleisen rataloudellisen tilanteen kiristyminen on vaikuttanut säätiön rahansaantimahdollisuuksiin. Vaikka yleisesti ottaen Suomen vienti veti todella hyvin aina vuoden loppuun saakka, oli merenkulkualalla ilmeisesti ollut jo vaikeampaa. Jaettujen apurahojen yhteismäärä jäikin kyseisenä vuonna pienemmäksi kuin kertaakaan sitten perustamisvuoden 1945; niitä jaettiin vain 18, ja niiden yhteissumma oli 1 527 000 markkaa. Kyseiseen vuoteen sisältyi myös suru-uutinen, kun ministeri Henrik Ramsay menehtyi purjehdusmatkalla Visbyssä. Hänen tilalleen hallituksen varsinaiseksi jäseneksi nousi keskuskauppakamarin nimeämä johtaja Matti Nurminen varajäsenenään konsuli Arne Åkerlund.

Vaikka Merenkulun säätiön dokumenteista onkin luettavissa huoli rahoituksen vähenemisestä, saatiin myös positiivisia uutisia. Porissa 29.12.1951 päivätyssä asiakirjassa kauppaneuvos Werner Hacklin ilmoittaa perustavansa Merenkulun säätiöön nimeänsä kantavan rahaston rahtaajien ammatillisen tason kohottamiseksi. Hacklin lahjoitti rahastolle peruspääomaksi 1 000 000 markkaa. Tarkoituksena oli ”...että Merenkulun säätiön hallitus jakaessaan vuotuisia apurahojaan myöntää rahaston varoista apurahoja rahtausalalla palveleville Suomen kansalaisuutta oleville nuorille lahjakkaille henkilöille ulkomaille tehtäviä opintomatkoja varten käytännöllisen kokemuksen ja teoreettisten tietojensa kartuttamiseksi puheenalaisella alalla”. Vuoden 1952 toi-

mintaa käsittelevässä vuosikertomuksessa mainitaan, että Hacklin henkilökohtaisesti sekä toiminimet O.W. Hacklin ja Co Oy ja Oy Werner Hacklin olisivat vuoden 1951–52 vaihteessa lahjoittaneet rahaston toimintaan kuitenkin peräti 2 000 000 markkaa. Laivanvarustaja ja kauppaneuvos Werner Hacklin oli muun toimintansa ohessa myös Reposaaren Moottoritehdas Oy:n konepajan ja telakan omistaja, joka toimitti SOTEVA:lle useita komposiittiproomuja ja kalastustroolareita Neuvostoliittoon lähettäväksi. Sotakorvaustuotteiden tilaaminen nosti konepajan työntekijämäärän parhaimmillaan 300:aan entisen 60:n sijaan.³⁹ Vuonna 1956 hän perusti Werner Hacklinin säätiön, jonka tarkoituksena on edistää ja tukea kotimaisen taloudellisen ja henkisen sivistyksen kehitystä.⁴⁰

Muitakin lahjoittajia kuitenkin löytyi edelleen. Vuonna 1952 saadut lahjoitukset olivat yhteensä 1 375 000 markkaa, joista yksittäisesti suurin 500 000 markan lahjoitus oli kotoisin Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiöltä. Kyseisenä vuonna jaettiin taas 18 apurahaa, yhteissumman noustessa 1 840 000 markkaan. Vuosikertomus ilmoittaa vuoden tulojen ylittäneen menojen määrän 1 404 405 markalla, joten sopeutuminen uuteen tilanteeseen oli lopulta sujunut hyvin. Jaettavien apurahojen määrä oli pienentynyt huippuvuosista, mutta totutun tavan mukaan säätiö saattoi julistaa apurahoja haettaviksi tammikuun kuluessa. Lahjoituksia saatiin säännöllisesti, ja toiminta oli vakiinnuttanut paikkansa tunnettuna ja merkittävänä merenkulku- ja laivanrakennusalan apurahojen jakajana. Uutena maana laivanrakennusalan koulutuksen saamiseksi ilmestyi nyt Hollanti, ja seuraavana vuonna (1953) seurasi apuraha Saksassa tapahtuvaa opiskelua varten. Keski-Eurooppa oli selvästi nousemassa sodan raunioista sille tasolle, että sieltäkin voitiin lähteä oppia hakemaan.

Nopeasti kehittyneet Suomen telakat eivät jääneet tyhjän päälle sotakorvausten suorittamisen jälkeenkään. Vuonna 1950 solmittiin Neuvostoliiton kanssa viisivuotiskautinen kauppasopimus, joka sisälsi 350 alusta, kantavuudeltaan yhteensä 240 000 tonnia, mikä vastasi vetoisuudeltaan noin 350 000 brt:a. Tilaukset tarjosivat telakoillemme siis lähes saman verran työtä kuin sotakorvausaluksetkin. Näiden vuosina 1951–56 rakennettujen laivojen valmistusta helpotti se, että tilatut alukset edustivat pitkälti samantyyppisiä aluksia kuin sotakorvausohjelmassa mukana olleet. Laivaveistämöme kotimaiset tilaukset sen sijaan pysyivät vähäisinä, vaikka niitä kovasti toivottiinkin. Syyksi tähän on arveltu (mm. Jorma Pohjanpalo 1965) sotakorvausaikana äärimmillen kiihdytetyn laivanrakennustyön nostattama palkkataso ja siitä seurannut voimakas inflaatio sekä kustannusten nousu, mikä aiheutti kotimaisten tilausten menemisen ulkomaille. Neuvostoliiton kanssa solmittiin vielä toinen viisivuotiskautinen kauppasopimus, joka takasi telakoillemme hyvän tilauskannan ja työllisyyden vielä vuosiksi 1956–60. Näinä vuosina oli laivojen ja laivavarusteiden osuus koko viennistämme peräti 37,8 %. Näiden viisivuotisten kauppasopimusten voidaan katsoa muodostaneen koko laivanrakennusteollisuutemme vientikaupan rungon 1950-luvulla.⁴¹

Vuonna 1953 jaettiin 27 henkilölle apurahoja 2 473 000 markan arvosta. Tämä siitä huolimatta, että kyseisenä vuonna sai säätiö vastaanottaa vain yhden 60 000 markan lahjoituksen, jonka sille antoi Merivienti Oy. Syyksi lahjoitusten vähäisyyteen arveltiin vuosikertomuksessa merenkulun alalla vallinneita heikkoja suhdanteita. Säätiön menot ylittivät saadut tulot 701 811 markalla, mutta omat varat ylittivät siltikin vielä 14 miljoonan markan rajan. Werner Hacklinin rahastosta ei jaettu kyseisenä vuonna apurahoja lainkaan. Vuonna 1954, Merenkulun säätiön kymmenentenä toimintavuote-

na, apurahojen hakijoiden joukosta löytyi myös filosofian lisensiaatti Mauno Henrik Koivisto, joka haki 200 000 markan apurahaa *”.. kirjoittaakseen väitöskirjan ”Työsuhteet Turun satamassa”, josta aiheesta on tehnyt lisensiaattityönsä”*. Tulevalle tasaval-
lan päämiehelle myönnettiin hallituksen kokouksessa 50 000 markan suuruinen apu-
raha. Mauno Koiviston väitöskirja valmistui vuonna 1956.



Mauno Koiviston sosiologian väitöskirja *”Sosiaaliset suhteet Turun satamassa”* julkaistiin Turun yliopistossa vuonna 1956. Uusintapainos otettiin 2019 (Into Kustannus Oy, 2019). 2023 Turun kaupunki julkaisi väitöskirjasta 500 kpl alkuperäisnäköispainoksen (Kuva: Turun Tiedepuisto).

Samaisena vuonna 1956 hallitus päätti työvaliokunnan ehdotuksen mukaisesti, että merenkulkualan liike-elämän apurahahakemusten puoltamisen ehdoksi tuli *”..että apurahan saaja ei saisi olla yli 30 vuoden ikäinen, että hänellä olisi riittävä pohjakoulutus, joksi oli hyväksytty ylioppilastutkinto tai keskikoulun ynnä kauppaopiston päästötutkinnot, sekä vähintään 3 vuoden käytännöllinen kokemus omalla alallaan sekä että hänellä ei aikaisemmin ole ollut tilaisuutta opiskeluun ulkomailla”*. Sodasta oli yhdeksän vuotta aikaa, ja rintamalla nuoruutensa viettäneiden miesten ikä alkoi liikkua kolmenkymmenen hujakoilla. Kotiutuminen rintamalta ja siviilielämään sopeutuminen olivat edenneet siihen pisteeseen, että voitiin alkaa panostamaan nuorempien ikäluokkien koulutukseen.

Säätiön hallituksen vuoden 1954 varsinaisessa syyskokouksessa huomioitiin tuleva juhlavuosi, jolloin säätiön toiminnan aloittamisesta tuli kuluneeksi kokonainen vuosikymmen. Kokouksessa päätettiin yksimielisesti, että vuodenvaihteessa käännyttäisiin

”.. säätiön lähellä olevien elinkeinoelämän piirien puoleen pyynnöllä, että nämä lahjoitukset kartuttaisivat säätiön varoja”. Ilmeisesti vetoaminen kannatti, sillä säätiö sai juhlavuonnaan lahjoituksia peräti 895 000 markan arvosta. Yksittäisistä lahjoittajista suurimman summan 500 000 markkaa lahjoitti Oy Victor Ek Ab. Vuonna 1954 säätiön varat olivat karttuneet muutenkin varsin hyvin, koska se sai vastaanottaa eduskunnan päätöksellä lakkautettujen Helsingin merikoulurahaston ja Skol- och understödsfonderna vid navigationsskolan i Helsingfors -rahaston pääomat kahden vakuutusyhtiöiltä saadun lahjoituksen lisäksi.

Juhlavuoden kevätkokous maaliskuussa alkoi kuitenkin surullisesti, kun hallituksen puheenjohtaja S. Sundman lausui muistosanat hallituksen monivuotiselle sihteerille hallitussihteerille Tauno Saijonmaalle, minkä jälkeen vainajan muistoa kunnioitettiin hetken hiljaisuudella. Kokouksessa käsiteltiin entiseen tapaan lähinnä apurahoihin liittyviä asioita, mutta poikkeuksen tavanomaiseen toi yksimielinen päätös, jonka mukaan säätiön sihteerin Erkki Saureen laadittavaksi päätettiin säätiön 10-vuotishistoriikki – tämän tekstin ensimmäinen edeltäjä. Valitettavasti kyseisen tekstin toteutuminen jää arvailujen varaan, koska sitä ei Merenkulun säätiön arkistoista löytynyt. Juhlavuonna apurahan hakijoita ilmoittautui 52 henkilöä, joista 23:lle se myönnettiin. Kaikkiaan apurahoja eri muodoissaan jaettiin 2 202 000 markan edestä.

Seuraavana vuonna 1956 lahjoitusten määrä pysytteli hyvällä tasolla, niitä saatiin 800 000 markan edestä, mutta sitä seuraavana vuonna 1957 enää 100 000 markan edestä. Vuonna 1957 oli lisäksi merkillepantavaa, että säätiö jakoi 11 kappaletta 25 000 markan apurahoja merivoimien palveluksessa oleville miehille konemestarin opintojen harjoittamista varten. Säätiön kautta tuettava merenkulku nähtiin suurena kokonaisuutena, ei vain kauppamerenkulun käsittävänä osana siitä. Vuonna 1958 apurahojen saajien joukkoon ilmestyi puolestaan ensimmäinen nainen, kun Kirsti Orvokki Rannikolle myönnettiin 100 000 markan apuraha. Tämä helsinkiläinen talousopettaja sai apurahan *”..voidakseen palkata itselleen sijaisen ja päästäkseen siten lähemmään Suomen Etelä-Amerikan linjalle harjoittelijaksi tutustumaan siihen työhön ja ympäristöön, mihin laivakokki koulusta valmistuttuaan joutuu”*.

Samana vuonna säätiö sai merkittävän lahjoituksen 75-vuotista taivaltaan juhlistavalta Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiöltä. Säätiön saama 3 500 000 markan summa oli huomattava. Tosin siitä jaettiin heti lahjoittajan tarkoituksen mukaisesti eteenpäin Kotkan, Turun, Rauman ja Maarianhaminan merenkulkukouluille 750 000 markkaa kullekin opetusvälineistön ym. hankkimista varten. Jäljelle jäävä osuus yhdessä Finnlines Oy:ltä saadun 100 000 markan lisäksi palautti säätiön saamien lahjoitusten määrän lähemmäksi ”totuttua” tasoa, joka tosin romahti vuosikymmenen viimeisenä toimintavuonna, kun lahjoitukset jäivät 111 876 markkaan.

1950-luvun lopussa laivanrakennusteollisuutemme alkoi kohdata yhä kiristyvää kilpailua saatuaan nauttia korkeasuhdanteesta lähes vuosikymmenen ajan. Kiristyvä tilanne pakotti telakat ja konepajalaitokset ajanmukaistamaan toimintaansa, mikä puolestaan sitoi huomattavia pääomia ja loi uudenlaisia haasteita tulevalle vuosikymmenelle.⁴² Ensimmäisestä Merenkulun säätiön toimintavuodesta 1945 vuoteen 1960 oli merenkulku maassamme kuitenkin yleisesti ottaen kasvanut ja kehittynyt nopeasti. Kun vuonna 1945 oli kauppalaivastomme alusten lukumäärä 494, joiden yhteisveitoisuus käsitti 267 109 brt:a, (153 608 nrt.), olivat vastaavat luvut 521 alusta vuonna

1960 ja 800 716 brt:a (429 876 nrt.). Kun vuonna 1945 lukuihin sisältyi moottorialuksia 37, oli 1960 lukumäärä jo 217. Purjealuksia ei ollut enää yhtään, kun niitä viisitoista vuotta aikaisemmin oli käytössä vielä 15 kappaletta.⁴³ Suomalaisia aluksia lähti vuonna 1945 lastissa satamistamme 255 000 nrt:n edestä ja saapui 386 000 nrt:n edestä. Luvut olivat viidessätoista vuodessa kasvaneet vastaamaan 3 370 000 nrt:tä ja 2 599 000 nrt:tä.⁴⁴ Tässä positiivisessa kehityksessä voidaan perustellusti katsoa olleen merkittävä vaikutus Merenkulun säätiön jakamalla apurahoilla. Näiden apurahojen merkitystä ei voi laskea kuitenkaan pelkästään kasvaneina brt:na, vaan niiden avulla oli ylläpidetty ja tuettu laajempaa kulttuurista kokonaisuutta, jota voidaan kutsua merenkuluksi, insinöörien koulutuksen, uusien alustyyppien kehittämisen, humanistisen tutkimuksen, yksittäisten ihmisten merenkulkukokemusten kasvattamisen, kotimaisen koulutus jne. avulla. Tuen saajien kirjo oli viidessätoista vuodessa laajentunut alkuperäisestä, mutta kaikkia yhdisti merenkulku – sen kehittäminen ja tutkiminen.

KADONNEET VUODET 1965–1990

Merenkulun säätiön kaikki arkistot vuosilta 1965–1990 ovat kadonneet. Arkistoja säilytettiin Suomen Varustamoyhdistyksen tiloissa, ja säätiön entisen sihteerin Tuomas Nylundin mukaan aineiston katoaminen tapahtui ilmeisesti kolmen erillisen varustamoyhdistyksen yhdistyttyä ja uuden yhdistyksen, Suomen Varustamot ry:n, muutettua Katajanokalta Satamakatu 4:stä Hämeentie 19:ään vuonna 2009. Muuton yhteydessä Varustamoyhdistyksen asiakirjat siirrettiin Mikkeliin Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkistoon (ELKA), mutta Merenkulun säätiön dokumentteja ei sinne toimitettu, vaan vajaat kolme vuosikymmentä hävisivät prosessissa. Ei siis ole olemassa tietoa apurahoista, hallituksen jäsenistä tai säätiön muusta toiminnasta tältä ajalta. On edelleen mahdollista, että ”kadonneet vuodet” löytyvät jostain, ja ne tullaan myöhemmin liittämään tähän historiikkiin.

Näinä vuosikymmeninä yleinen alan kehitys vaikutti kuitenkin myös opintojen ja tutkimuksen suuntautumiseen ja siten apurahojen kohteisiin. Säännöt ja tarkoitus säätelivät säätiöiden toimintaa, ja hallituksen liikkumavara lähtee aina niistä. Merenkulun säätiön toimialojen kehitys vaikutti lähinnä varustamopuolen hakemusten vähenemisen ja ”tason laskun” kautta ja toisaalta meriteollisuuden sekä laivanrakennuksen ja sen puolen tutkimuksen suurempaan painoon.

Professori Jan-Erik Jansson piti säätiön 50-vuotisjuhlapuheen vuonna 1995 (kts. liite 5). Hän kertoo siihenastisista vuosista oman muistinsa pohjalta ja sanoo jättäneensä pöytäkirjat vähälle huomiolle (pöytäkirjat olivat silloin ilmeisesti tallessa). Hänen mukaansa säätiö oli hyvissä voimissa ja jakoi noina aikoina apurahoina 200 000–500 000 markkaa vuosittain.

1960- JA 1970-LUKUJEN OMINAISPIIRTEITÄ

Toisesta maailmansodasta 1970-luvun alkuun ulottuvalle ajanjaksolle oli ominaista pidempiaikainen ja nopea talouskasvu. Vaikka tuolloin koettiin myös joitain tuntuviakin lamakausia, oli talouden kehitys kokonaisuutena kuitenkin positiivista. Heti vuonna 1971 koettiin varsin lyhyeksi jäänyt taantuma, joka kuitenkin jo vuosiksi 1972–1975 oli vaihtunut voimakkaan inflaation sävyttämäksi nousukaudeksi. Öljyn hinnan rajut korotukset vuonna 1975 sysäsivät taloudellisen kasvun kuitenkin syvimpään lamakauteen sitten toisen maailmansodan jälkeen. Tästä öljykriisin aiheuttamasta paikallaan polkevasta taloudellisesta kasvusta toivuttiin Suomessa vasta vuonna 1979.⁴⁵

Merenkululle oli ominaista alusten koon tuntuva kasvu, mikä näkyi siinä, että alusmäärä oli jatkuvassa laskussa vuodesta 1949 lähtien. Moottorialusten lisääntyminen ja aluskokojen kasvu aiheutti myös sen, että merimiesten määrä pysyi koko sodanjälkeisen ajan suhteellisen muuttumattomana eli noin 10 000 miehenä. 1970-luvun alussa otettiin käyttöön uusia lastinkäsittelytapoja, jotka merkitsivät purjealusten aikakaudelta periytyvän hakuliikenteen väistymistä linja- ja sopimusliikenteen tieltä. Erikoisalukset alkoivat yleistyä ja kontti sekä ro-ro-alukset kavensivat perinteistä varustamatoimintaa linjayhtiöiden tai teollisuusyritysten omistaman tonniston kasvassa vuonna 1975 jo 40 prosenttiin. Tähän kehitykseen oli vaikuttanut myös merenkulkua koskeneet veroalennukset. Suomen suurimpien varustamoiden joukkoon nousivat 1970-luvulla esim. Neste Oy ja Finnlines Ltd. Perinteisiä varustamoita edustivat mm. Sally Rederi Ab, Suomen Höyrylaiva Oy, Nielsen Oy sekä vuonna 1978 vararikon tehnyt Suomen Tankkilaiva Oy. Viimeinen apumootoreinkin varustettu purjealus hävisi rekisteristä vuonna 1974, ja meriliikenteessä oli vuonna 1978 käytössä enää yksi höyryalus.⁴⁶

Kauppalaivaston laatu oli kohonnut huomattavasti sodanjälkeisestä tilanteesta. Alusten keski-ikä oli 1970-luvun puolivälissä noin kymmenen vuotta, kun se vuoden 1950 alussa oli ollut vielä 32 vuotta. Silti tässä suhteessa oltiin vielä selvästi jäljessä muita länsimaita, ja pääomapolun takia käytettyjen alusten osuus bruttohankinnoista oli kaudella 1960–1975 vielä noin puolet. Uudishankinnoista tuli noin puolet kotimaisilta ja puolet ulkomaisilta toimittajilta. Vuoteen 1979 mennessä merenkulun tonnistomäärä oli kohonnut jo 2,4 miljoonaan brt:iin. Tankkialusten vetoisuus vastasi tästä noin puolta, ja kaksi suurinta tankkera vastasi suuruudeltaan lähes koko vuoden 1945 laivastoa. Avautuva talous ja kasvava autoistuminen aiheuttivat sen, että Suomessa autolauttaliikenne kasvoi niin voimakkaasti, että matkustaja-alusten osuus bruttotonnistosta nousi vuoden 1970 alussa peräti kymmeneen prosenttiin kokonaismäärästä. Autolauttojen rakentaminen ja kehittäminen edustivat Suomessa alan kansainvälistä kärkeä.⁴⁷

1980-LUKU – MERENKULUN KRIISISTÄ MATKUSTAJALIIKENTEEN KASVUUN

Vuodet 1980–1988 kestänyt ”merenkulun kriisi” koski lähes kaikkia kehittyneitä teollisuusmaita. Niihin rekisteröitynä ollut tonnisto väheni noin kolmasosan, poikkeuksena Yhdysvallat, jonka tonnisto kasvoi tasaisesti kriisistä huolimatta. Yhdysvaltain kehitys selittyy osittain sillä, että pääosa sikäläisten varustajien ulkomaanliikenteessä olevista aluksista oli jo aiemmin liputettu Panaman tai Liberian lipun alle. Muka-vuuslippumaissa kriisin vaikutukset olivat paljon lievempiä, mistä johtuen koko maailman kauppalaivasto jatkoi kasvuaan aina vuoteen 1982 saakka, jonka jälkeen seurasi kuuden vuoden taantumajakso. Kokonaisuutena lasku jäi kuitenkin vain neljään prosenttiin, koska laivoista luopumisen sijaan länsimaiset varustamot siirsivät niitä mukavuusrekistereihin, halvempien lippujen alle. Tämän suuren merenkulkukriisin keskeisin seuraus olikin se, että mukavuuslipputonnostot kasvoivat huomattavasti, kun perinteinen kansallinen kauppalaivasto puolestaan kutistui. Todellisissa omistussuhteissa muutos ei kuitenkaan ollut kovinkaan suuri, koska laivat pysyivät edelleen suurimmaksi osin teollisuusmaiden varustajien ja varustamoyhtiöiden omistuksissa. Suurempi muutos tapahtui sen sijaan laivojen miehistöissä. Mukavuuslippujen alla olevissa ja läntisissä rinnakkaisrekistereissä purjehtivien laivojen miehistöt alkoivat kriisin jälkeen koostua lähinnä filippiiniläisistä, intialaisista, kiribatilaisista ja muista kolmannen maailman merimiehistä, jotka tyytyivät länsimaaisia kollegojaan pienempiin palkkoihin. Päällystön puolella länsimaalaiset ovat kuitenkin pysyneet suurimpana työntekijäryhmänä näihin päiviin asti.⁴⁸

1980-luku oli myös Suomen kauppalaivastolle tonnimäärän pienenemisen aikaa. Kauppalaivasto ei kuitenkaan pienentynyt vielä 1970-luvun puolella, mikä poikkesi kansainvälisestä suuntauksesta. Esimerkiksi Ruotsissa laskusuuntainen kehitys alkoi edeltävällä vuosikymmenellä – sinne rekisteröity tonnisto kutistui jo 1970-luvun jälkipuolella yli 40 %. Eräänä syynä tähän oli se, että merimiehiä koskeva palkkaratkaisu tehtiin maassamme vasta keväällä 1980. Tonnimäärän huippu, 2,479 miljoonaa bruttotonnia, saavutettiin vasta vuonna 1981, kun jo aiemmin tilatut laivat valmistuivat, mutta vuoden 1987 lopussa oli jäljellä enää 840 000 bruttotonnia. Tämä jäi kuitenkin aallonpohjaksi, ja vuoden 1991 alussa oli ylitetty jälleen miljoonan bruttotonnin raja. Suurimpana syynä tonniston rajuun pudotukseen olivat ulosliputukset. Ahvenanmaan varustamot siirsivät 1980-luvun puolivälissä 500 000 brt:a eli lähes 70 % maakunnan tonnistosta mukavuuslippujen alle. Manner-Suomi seurasi hiukan perässä, ja siellä ulosliputukset huipentuivat vuosiin 1986 ja 1987, jolloin ulosliputettiin noin 50 % tonnistosta. Vuoden 1987 aallonpohjaan vaikutti osaltaan myös se, että Neste myi tuolloin kolme suurinta säiliöalustaan pois, niiden yhteismäärän ollessa peräti 376 000 brt. Ulosliputetut laivat olivat enimmäkseen suuria säiliö- ja irtolastialuksia. Sen sijaan matkustaja-autolautat ja ro-ro-alukset sekä muut Itämeren tai Pohjanmeren reiteillä kulkevat laivat jäivät Suomen lipun alle.⁴⁹

Suomen merenkulku alkoi myös keskittyä yhä enemmän lähivesillä purjehtimiseen. Vanhat valtamerilinjat alkoivat kuihtua, ja esimerkiksi Finnlines luopui superlinereistaan heti 1980-luvun alussa ja Suomen Etelä-Amerikan Linjan viimeiset laivat myytiin vuonna 1985. Maamme telakkateollisuus erikoistui 70-luvulla erikoisaluksiin; jäänmurtajien, autolauttojen ja risteilijöiden sekä myös öljynporauslauttojen rakentaminen edustivat osaamista, jolle riitti kysyntää. Sotakorvausteollisuus oli antanut

telakkateollisuudelle vahvan alkusysäyksen, jota alan koulutuksella ja tutkimuksella oli ylläpidetty korkealaatuisena ja kilpailukykyisenä. Taloudellisesti Suomi oli jo 1980-luvulle tultaessa yhdentynyt vahvasti länteen ja päässyt mukaan sen taloudelliseen kasvuun, mutta myös tieteellis-teknologiseen kehitykseen.⁵⁰

Merenkulun kriisistä huolimatta Suomen ja Ruotsin välinen autolauttaliikenne kasvoi huomattavaa vauhtia. Laivayhtiöiden välinen kilpavarustelu toi tasaisesti yhä suurempia laivoja Helsingin-reiteille. 1985 ja 1986 valmistuivat Vikingin Mariella ja Olympia ja heti 1990-alussa Siljan yli 200-metriset Serenade ja Symphony sekä alun perin Vikingin tilaama mutta Siljan käyttöön myöhemmin tullut vieläkin suurempi Europa. Vuosikymmenen vaihteessa oli tultu tilanteeseen, jossa matkustajaliikenne Suomen ja Ruotsin välillä toi 60 % koko Suomen kauppalaivaston tuloista. Tavarankuljetuksista oli siirrytty yhä enemmän kohti matkustajien kuljetusta ja matkailupalveluiden myyntiä.⁵¹

Effoan (Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö) 100-vuotisjuhlarahaston lahjoituksen myötä vuonna 1982 ryhdyttiin tukemaan myös merenkulutraloudellista ja merioikeudellista tutkimusta. Tuomas Nylundin mukaan tuolloin ilmeisesti koettiin, että merenkulktalous ja merioikeus täydentäisivät alkuperäisen säätiön toimialaa sopivasti, nimenomaan teknisen alan painatuksen vastapainoksi. Lahjakirjan määräyksestä tuli näin tavallaan osa säätiön sääntöjä. Merioikeus ja sen osaaminen on ollut Suomessa vaarassa muodostua katoavaksi perinteeksi, ja tämä erikoisosaaminen on hyvin pienen piirin hallussa. Varsinaisen varustamotoiminnan ja varustamoiden omistuksen siirryttyä suuressa määrin ulkomaisiin käsiin merioikeuden osaaminen ostetaan siihen erikoistuneilta asianajotoimistoilta, jotka nekin kansainvälistyvät, eli varustamoiden omaa osaamista ei juuri ole jäljellä.

1990-LUKU – KADONNEIDEN DOKUMENTTIEN JÄLKEINEN AIKAKAUSI

Ensimmäiset tallella olevat kirjalliset dokumentit säätiön toiminnasta ”kadonneiden vuosien” jälkeen ovat vuodelta 1991. Tuolloisen hallituksen kevätkokouksen pöytäkirjan liitteessä on myös kuvaus vuoden 1990 toiminnasta.

”Vuosi 1990 oli Merenkulun säätiön 45. toimintavuosi. Kertomusvuoden aikana oli säätiön hallitus kokoontunut kaksi kertaa.

Varsinaisessa kevätkokouksessa, joka pidettiin huhtikuun 23. päivänä, säätiön hallitus jakoi vuoden 1990 apurahat. Apuraha-anomuksia jätettiin kaikkiaan 45 kappaletta. Apurahoina jaettiin 32 hakijalle 299 424 markkaa.

Edellä mainittujen apurahojen lisäksi myönnettiin edelleen stipendeinä jaettaviksi 50 000 markkaa erinäisille oppilaitoksille.”

Säätiön toiminta oli jatkunut uskollisena alkuperäiselle toimintamallilleen: pidettiin kaksi vuosikokousta, joissa tehtiin päätökset jaettavista apurahoista ja stipendeistä. Voidaan siis tulkita, ettei ”kadonneiden vuosien” aikana olisi tehty mitään kovin radikaaleja sääntömuutoksia, jotka olisivat vaikuttaneet Merenkulun säätiön keskeiseen toimintatavoitteeseen.

Yrjö Kaukiaisien mukaan 1900-luvun lopusta ei tullut merikuljetusten kulta-aikaa, vaikka alan odotukset olivatkin korkealla vuoden 1987 jälkeen merirahtien jälleen elpyessä ja Suomessa alkaneen nousukauden piristäessä yleistä ilmapiiriä. Kun Neuvostoliiton kauppa vuosikymmenen alussa romahti, positiivisista odotuksista huolimatta Suomi ajautui kaikkien aikojen syvimpään lamaan. Syyt tähän olivat vahvasti ulkopoliittisia, kun Neuvostoliitto romahti ja vienti sinne tippui alle 10 prosenttiin, kun se aiemmin oli ollut 15–20 %. Vaikka ulkomaankaupan arvo kehittyi muuten varsin suotuisasti, jäi merikuljetusten kasvu vielä vaatimattomampiin lukemiin kuin 1970-luvulla. Suureksi osaksi tähän vaikutti tuonnin hiipuminen. Suomeen rekisteröity kauppalaivasto kasvoi kuitenkin selvästi ja lähenteli vuonna 1995 jo 1,6 miljoonaa brt:a. Tähän vaikutti kuitenkin myös vuonna 1969 solmittu uusi kansainvälinen mittasopimus, jonka mukaan vuodesta 1982 lähtien kaikki uudet alukset oli mitattava ja tätä vanhemmatkin alukset viimeistään vuonna 1994. Tämä vaikutti erityisesti matkustaja-autolauttojen ja ro-ro-alusten bruttotonnimäärien nimelliseen kasvuun 1990-luvulla. Koska tämän alustyyppin edustajia oli maassamme huomattavan paljon, todellisen lastauskyvyn nousu ei vastannut nimellistä kasvua. Keskimääräiset merenkulun kuljetusmatkat lyhenivät 1990-luvulla noin 1 000 kilometriin, mikä kertoo siitä, että keskityttiin yhä enemmän lähialueiden liikennöintiin.⁵²

Vuosikymmenen alkuun liitetään yleisesti mielikuva taloudellisesta lamasta, mutta se ei näkynyt Merenkulun säätiön toiminnassa ainakaan vielä vuonna 1991. Stipendityöryhmän kokouksen pöytäkirjassa nimittäin todettiin apurahojen ”markkinoinnin” kehittämistä: *”Työryhmän käsityksen mukaan säätiön varoilla tuettavan tutkimustoiminnan tasoa on pyrittävä nostamaan. Säätiöllä on viime vuosina ollut jatkuvasti enemmän varoja jaettavana kuin mitä on saapuneiden hakemusten perusteella voitu jakaa. Säätiö joutuu kilpailemaan tutkijoista muiden rahoittajatahojen kanssa eikä nykyisen kaltaiseen lehti-ilmoitteluun perustuva haettavaksi julistaminen näytä riittävän houkuttelevan tasokkaita tutkijoita. Tänä vuonna tilanne on erityisen korostunut, sillä jaettavissa olisi ollut miltei kaksinkertainen summa työryhmän ehdotukseen*

verrattuna.” Vaikka toiminta oli pysynyt vuosikymmenet lähes samankaltaisena, oli toimintaympäristö jatkuvan muutoksen tilassa. Esimerkiksi koulutus oli muuttunut maassamme niin tasokkaaksi, että varoja jaettiin kotimaiseen tutkimukseen ja opinnoissa menestymisestä palkitsemiseen. Alkuvuosien panostukset ulkomailla tapahtuvaan opetukseen ja hyvinvointivaltion kehittyminen olivat nostaneet kotimaista koulutusta ja osaamista, juuri niin kuin säätiön toiminnan tarkoituksena oli alun perin ollutkin. Varojakin oli jaettavissa enemmän kuin niitä voitiin perustellusti myöntää. Tähän ainakin yhtenä merkittävänä syynä näyttää olleen onnistuminen osakemarkkinoille sijoittamisessa, joka ilmenee vuoden 1991 tase-erittelyn osakkeiden hankintahinnan ja silloisen arvon positiivisena erona.

Stipendityöryhmä ehdotti apurahojen paremmaksi markkinoimiseksi lehti-ilmoitusten muuttamista ”*myyvemmiksi*”, huomattavan summan varaamista isompaan tutkimukseen, jonka projektirahasto voitaisiin nimetä säätiön nimikkostipendiksi, sekä apurahojen jakotilaisuuksien järjestämistä julkisiksi tilaisuuksiksi, joissa tiedotusvälineiden edustajat olisivat paikalla. Vuoden 1992 apurahat päätettiin syyskokouksessa laittaa haettaviksi perinteisesti lehti-ilmoituksin ja korkeakoulujen ilmoitustauluilla ilmoittaen siten, että tavanomaisten apurahojen lisäksi olisi haettavissa myös projektiapurahoja, joiden yhteissummaksi ilmoitettiin 250–300 000 markkaa.

Tuomas Nylundin mukaan 1990-luvulta hakijoiden/myönnettyjen apurahojen kärkeksi ryhmittelyksi muodostuivat opinnäytteet (pro gradu, lisensiaattityö, väitöskirja), opinnot ulkomailla, matka-apurahat tutkijoille ulkomaisiin konferensseihin, sääntöjen erityismääräyksen nojalla merenkulkuoppilaitosten opettajien pätevytyminen ja ns. projektit. Säätiön ongelmaiseksi koettiin, ettei saatu riittävän ”korkeatasoisia” hakemuksia ja aika ajoin hallitukset turhautuivat tilanteeseen. Varsinaista ”markkinointia” ei voitu tehdä, mutta yritettiin herätellä korkeakouluja ja professoreita. Ilmeisesti Suomessa on niin paljon eri rahoituslähteitä, ettei mainittavaa kilpailua apurahoista oikein saatu aikaan.

Säätiön käytännön toiminnalle merkittävää oli myös oikeusministeriön 26.4.1991 vahvistama päätös siitä, että hallituksen jäsenten ja varajäsenten toimikaudet muutettiin määräaikaikaisiksi, kolme kalenterivuotta kestäviksi. Samalla merenkulkuasioista vastaava liikenneministeriö tuli valtiovarainministeriön sijalle hallitukseen.

Vuoden 1993 hallituksen syyskokouksen pöytäkirjasta on luettavissa toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sopeutumista, kun seuraavan vuoden apurahojen haun ”...*ilmoitusteksteissä korostettaisiin erityisesti Euroopan yhdentymiskehityksen vaikutuksia säätiön toimialojen yrityksille selvittävien tutkimusten tarpeellisuutta*”.

Merenkulun säätiön perustavasta kokouksesta tuli 20.4.1995 kuluneeksi 50 vuotta, ja juhluvuoden kunniaksi hallituksen pitkäaikainen jäsen ja merenkulkuhallituksen entinen pääjohtaja, professori Jan-Erik Jansson piti juhlaesitelmän Merenkulun Päivä-95 tilaisuudessa. Huomattavaa on, että samainen henkilö oli vuonna 1945 ensimmäisten myönnettyjen apurahan saajien listalla. Hänen voidaan katsoa toimineen elävänä esimerkkinä koulutukseen aikoinaan sijoitettujen markkojen tuotosta. Säätiön viisikymmenvuotinen historia ja sen toiminnan menestyksellisyys kiteytyivät hienosti, kun professori Jansson sai kunnian toimia juhlapuhujana.

Samaisena juhluvuotena Merenkulun säätiö sai kiitokset John Nurmisen säätiöltä tuettuaan rahallisesti sen järjestämää Mare Balticum -näyttelyä ja -kirjaa. Projekti osoittautui menestykselliseksi, ja Suomen Kirjateiteen Komitea valitsi kyseisen kirjan vuoden kauneimmaksi kirjaksi. Tapaus osoittaa hyvällä tavalla, kuinka eri säätiöiden välinen yhteistyö ja laaja-alainen merenkulkuun liittyvän tutkimuksen tukeminen voivat aikaansaada hienoa kulttuuria ja menestystä. Mare Balticum -kirjan alkusivuilla on pitkä lista niistä kotimaisista ja kansainvälisistä henkilöistä, yhteisöistä ja yrityksistä, joita julkaisijat tahtovat kiittää. Mukana hienossa joukossa on mainittu myös *Merenkulun Säätiö, Helsinki*.⁵³

Vuonna 1997 apurahoja jaettiin yhteensä 764 500 markan edestä. Summasta projektiapurahoja jaettiin viidelle hakijalle yhteensä 180 000 markkaa ja 55 000 myönnettiin stipendeihin eri oppilaitoksille. Tilikauden ylijäämä oli pitkälti yli 770 000 markkaa. Kyseinen vuosi kuvastaa hyvin koko vuosikymmenen tilannetta. Jaettujen apurahojen määrä ja säätiön taloudellinen tilanne vaikuttavat pysyneen hyvällä tasolla koko ajanjakson. Vuosikymmenen lopussa vuonna 1999 apurahoja jaettiin yhteensä 736 400 markan edestä tilikauden ylijäämän ollessa yli 92 000 markkaa. Mukaan olivat keskeisesti tulleet laajemmat projektiapurahat, kuten stipendityöryhmä vuonna 1991 oli ehdottanut.

1990-luvun alkupuolen taloudellinen taantuma ei kokouspöytäkirjojen ja toimintakertomusten valossa näytä paljoakaan vaikeuttaneen säätiön harjoittamaa apurahojen jakamista. Merenkulkualan tutkimuksen kehittymiselle tällä seikalla on varmasti ollut merkitystä, etenkin kun vuoden 1991 pöytäkirjoissa mainitaan apurahan saajista olleen jopa kilpailua eri rahoittajien kesken. Säätiöiden mahdollisuudet apurahojen myöntämiseen ovat pysyneet hyvinä, samalla kun toimintaympäristön tarjoamat muut tutkimuksen rahoitusmahdollisuudet olivat oletettavasti samaan aikaan heikentyneet. 1990- ja 1940-luvun toimintaympäristössä oli suurista eroavaisuuksista huolimatta myös jotain samankaltaista. Yleinen heikko taloudellinen tilanne heikensi mahdollisuuksia merenkulkualan opiskeluun ja tutkimukseen, joten Merenkulun säätiön tehtävänä oli turvata riittävän rahoituksen saanti. Painopiste oli kuitenkin muuttunut alan opiskelusta sen tutkimuksen tukemisen suuntaan. Kotimaisen koulutuksen laatu oli noussut niin, että voitiin jo vaatia tuettavilta tutkimuksilta korkeaa tasoa. Yksittäisten apurahojen rinnalle oli noussut nyt myös suurempien projektien rahoittaminen. Vuosituhannen vaihteeseen tultaessa yli viisikymmenvuotias Merenkulun säätiö oli pystynyt mukautumaan toimintaympäristössään tapahtuviin muutoksiin siten, että sen perustehtävä ja -ajatus oli säilynyt elinvoimaisena ja ajankohtaisena.

UUDEN VUOSITUHANNEN ALKUVUOSIKYMMEN

Tarkasteltaessa varsinaisen kauppalaivaston kehitystä tällä vuosituhanalla ei suuria muutoksia alusten määrässä tai bruttovetoisuudessa ole tilastoissa havaittavissa. Vuosina 2000–2013 henkilötyövuosien määrä vähentyi 20 prosenttia, henkilöstömäärän vaihdella 9 000 ja 12 000 välillä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín merimiestilaston (2013) mukaan vuonna 2013 merimiesammateissa tehtiin kaikkiaan 6 798 henkilötyövuotta (näistä ulkomaalaisia 11 %), ja merimiesammateissa työskenteli kaikkiaan 9 813 henkilöä, joista ulkomaan liikenteessä oli 90 %.⁵⁴

Vaikka suomalaisten merimiesten määrä oli edelleen vähenemässä, positiivista kehitystä suomalaiselle merenkululle toivottiin ja saatiin mm. sekamiehitysten hyväksymisen (2009) ja tonnistoverolain (2012) myötä.

Merenkulun säätiön toiminnassa ei tapahtunut suuria muutoksia vuosituhanen vaihduttua. Kokouksia järjestettiin kaksi kertaa vuodessa, ja yleensä niissä käsiteltiin stipendityöryhmän esittelemät apurahahakemukset ja varainhoitoon liittyviä seikkoja. Vuonna 2004 päätettiin perustaa säätiön verkkosivut, joiden avaaminen annettiin sihteerin tehtäväksi ja vuodesta 2006 apurahoista ilmoitettiin perinteisten lehti-ilmoitusten sekä korkeakoulujen ilmoitustauluille toimitettujen ilmoitusten lisäksi myös säätiön internetsivustolla. Kevätkokouksessa vuonna 2013 apurahojen suuntaamista pohdittiin, ja niitä päätettiin suunnata sinne, missä niille on selvä tarve. Teemoja varten tarkasteltiin muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaa meriliikennestrategiaa ja sen toimenpidesuosituksia. Ehdotettiin myös, että Talvimerenkulun säätiö, Varustamosäätiö sekä Merenkulun säätiö miettivät teemoja yhdessä ja koordinoivat niiden projektirahoituksen.

Apurahan hakijoiden määrä vaihteli vuosina 2000–2015, keskimäärin vuosittaisia hakijoita (henkilökohtaisia sekä projekteja) oli 91. Huippuvuosi oli 2013, jolloin hakijoita oli 144, ja vähiten apurahaa haettiin vuonna 2007, hakijamäärän jäädessä kuu-teenkymmeneen. Apurahoja myönnettiin näinä vuosina keskimäärin 58 kappaletta, eniten vuonna 2014 (81) ja vähiten 2012 (36). Suomi otti euron valuutaksi vuonna 2002, ja euroajan keskimääräiset apurahat ovat olleet vuosittain noin 121 600 euroa. Suurin summa jaettiin vuonna 2015 (205 000 €) ja pienin vuonna 2007 (86 000 €).

Ammattikorkeakoulujen myötä myös niissä opiskelevat tulevat merikapteenit ilmaantuivat Merenkulun säätiön apurahan hakijoiksi. Vuoden 2000 kevätkokouksessa pohdittiin apurahojen myöntämisperusteita ja päädyttiin lopputulokseen, ettei merikapteenien lopputöihin myönnetä apurahoja vaan oppilaitoksille jaetaan tietty summa, jonka nämä voivat jakaa oman harkintansa mukaan valmistuville. Perinteisten apurahojen lisäksi päätettiin myös tukea Suomen Merimuseon kannatusyhdistyksen hake-
musta hankkia luotsialus Pitkäpaasi takaisin Suomeen.

Merenkulun säätiön tukea saaneita projekteja ovat olleet:

Icetrain-kurssi, joka on suunnattu etupäässä kansipäällystölle, joka työskentelee talvisella Itämerellä. Tavoitteena on vähentää talvimerenkulun riskejä ja varmistaa aluksen turvallinen operointi myös vaikeissa jääolosuhteissa. Ensimmäinen kolmipäiväinen Icetrain-koulutus järjestettiin vuonna 2007. Hankkeen suunnitteluun osallistui eri alojen ja tahojen asiantuntijoita. <http://www.icetrain.fi/>

Åland Sailing Robots -projekti aloitettiin Ahvenanmaan ammattikorkeakoulussa vuonna 2013. Miehitämättömät alukset voivat tulevaisuudessa olla ympäristöystävällinen sekä edullinen vaihtoehto meren tutkimukseen, tarkkailuun ja tietynlaisiin merikuljetuksiin. Projekti on lähempänä veneilyä kuin Merenkulun säätiön perinteisesti tukemia merenkulun aloja, mutta tulevaisuuden kehitysnäkymien vuoksi mukaan haluttiin lähteä. Säätiö on tukenut erityisesti projektin osallistumista erilaisiin kilpailuihin ja saanut samalla julkisuutta.

Stay onboard-hankkeen (Kymenlaakson ammattikorkeakoulu (Kyamk) 2008–2014) lähtökohtana oli huoli suomalaisen merenkulkualan houkuttelevuudesta työnantajana. Hankkeen päätehtäväksi määritettiin erityyppöön vetävien ja siitä pois työntävien tekijöiden tutkiminen; miten ihmiset saataisiin jaksamaan ja pysymään työssään. Tutkimustulosten pohjalta esitettiin suosituksia työhyvinvoinnin ja jaksamisen kehittämiseksi. Merenkulun säätiö tuki hanketta neljänä vuonna yhteensä noin 20 000 eurola.

Väylä auki tulevaisuuteen -projektin (2015) tavoitteena oli luoda tulevaisuuden visio Suomen merenkululle ja laatia tiekartta sen saavuttamiseksi, parantaa suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä logistiikan avulla. Haluttiin myös tukea suomalaisia varustamoja strategisessa suunnittelussa, sekä luoda varustamoille uusia liiketoimintamalleja tehokkuuden ja kannattavuuden parantamiseksi. Tavoitteena oli lisäksi pitkällä tähtäimellä löytää malli, jossa merenkulku on kilpailukykyinen myös ilman nykyistä tukipolitiikkaa. Tutkimuksessa keskityttiin erityisesti kuivalastialuspuoleen. Merenkulun säätiö tuki hanketta yhdessä Varustamosäätiön sekä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

Säätiö sai oman logon vuonna 2013. Aiheesta järjestettiin kilpailu Aalto-yliopiston laivanrakennustekniikan opiskelijoille. Sen voitti ja logon suunnitteli meritekniikan laitoksen jatko-opiskelija Markus Ahola, joka sai 2000 euron apurahan.

Kevätkokouksessa 2014 todettiin tarve muuttaa säätiön sääntöjä. Asiamiehen tehtäväksi annettiin valmistella muutosehdotukset, jotka käsiteltiin syyskokouksessa. Muutosehdotukset käsittivät mm. seuraavat kohdat:

- Laivanrakennustekniikka muutetaan kautta linjan meritekniikaksi.
- Katsotaan mahdolliset uuden säätiölain (487/2015) tuomat muutokset.

Kesäkuussa 2014 Merenkulun säätiö oli yhdessä Varustamosäätiön kanssa organisoinnissa liikenne- ja viestintäministeriön Merenkulun vihreän teknologian rahoitusseminariaa, joka oli osa meriliikennestrategian toimenpiteitä.

Syyskokouksessa 2014 todettiin: ”Tulevaisuudessa apurahojen ja säätiön vuosibudjetin kokonaismäärää nostetaan portaittain 200 000–250 000 euroon kestävä varainhoidon puitteissa. Yhteistyötä Varustamosäätiön kanssa pyritään tehostamaan tulevaisuudessa. Säätiön tulevaisuus näyttää vuoden 2014 osalta hyvältä ja säätiö pystyy toteuttamaan toimintaansa sekä lisäämään merkitystään suomalaisen kauppamerenkulun ja laivanrakennusalan tukemisessa.”

VUODET 2015–2024

Merenkulun säätiön toimintaa, kuten merenkulkua ja meritekniikkaa sekä koko maailmantaloutta yleensäkin, on viimeisenä vuosikymmenenä varjostanut Covid-19 pandemia vuonna 2020, sekä Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan helmikuussa 2022.

Merenkulun säätiö on kuluneena vuosikymmenenä tukenut useita hankkeita ja projekteja, jotka liittyvät merenkulkuun, meriteollisuuteen, ympäristönsuojeluun sekä merikoulutukseen. Apurahan hakijoiden määrä vaihteli vuosina 2015–2024, keskimäärin vuosittaisia hakijoita oli 87. Huippuvuosi oli 2016, jolloin hakijoita oli 107, ja vähiten apurahaa haettiin koronavuonna 2021, hakijamäärän ollessa vain 61. Suurin summa jaettiin vuonna 2016 (228 420€) ja pienin vuonna 2019 (155 790 €). Covid-19 pandemia vaikutti apurahahakemuksiin, sillä taudin kiihkeimpänä aikana matka-apurahoja ei juurikaan haettu eikä myönnetty.

Merenkulun säätiö on henkilökohtaisten apurahojen ohella tukenut useita merenkulun tutkimukseen liittyviä projekteja. Viime vuosina säätiö on tukenut muun muassa Suomen Meriklusterin vaikuttavuutta, vuosina 2017–2020 Aalto yliopiston teollista väitösprosessia 26 250 €/vuosi, sekä vuosina 2019–2021 Helsingin yliopiston merioikeuden kehittämishanketta 26 250 €/vuosi. Apurahansaajilta edellytetään apurahan käytön selvittämistä myönnettyyn käyttötarkoitukseen raportoidulla siitä säätiön apurahajärjestelmän kautta. Apurahansaajan itsearviointilomake on ollut osana sähköistä apurahajärjestelmää ja apurahan käytön selvitystä toukokuusta 2020 lähtien. Syyskokouksessa 2022 päätettiin, että apurahapäätökseen tehdään lisäys, jonka mukaan apurahansaajan tulee huomioida rahoittaja asianmukaisesti kiitoksissa ja mahdollisuuksien mukaan käyttää säätiön logoa.

Vuosina 2020–2021 Merenkulun säätiö tuki yhdessä Varustamosäätiön kanssa Turun yliopiston ”Maritime business and Policy” -työryhmää 28 000€/vuosi. Vuosina 2020–2022 tutkimusryhmän keskeiset tutkimushankkeet ovat markkina- ja ympäristösääntelyn vaikutukset merenkulkuelinkeinoon Suomessa, em. vaikutukset Itämeren ja Pohjanmeren alueilla sekä Euroopan – Aasian liikenteessä sekä markkinamuutokset arktisen merenkulun osalta.

Merenkulun säätiö tukee 2023–2026 Turun yliopiston kauppakorkeakoulun merenkulun vihreään siirtymään keskittyvää tutkijakoulua Maritime@TSE Lab 26 000 €/vuosi. Maritime@TSE -tutkimusalusta yhdistää kauppakorkeakoulun merisektorin tutkimusta tekevät yksiköt ja tutkijat yhteistoimintaverkostoksi, joka tekee kansainvälistä tutkimusta esimerkiksi merilogistiikan, merisektorin digitalisaation, sääntelyn, liiketoimintamallien sekä meriteollisen arvonluonnin teemoista, tiiviissä yhteistyössä yritysten ja viranomaisten kanssa. Hanke saa rahoitusta Merenkulun Säätiön lisäksi mm. Suomen Akatemian profilaatio-ohjelmasta.

Oppilaitoksille edelleen stipendeinä jaettavaksi myönnettiin vuosina 2015 – 2024 keskimäärin 25 005€, yksittäiset summat vaihtelivat 8000 ja 1000€:n välillä. Tukea saivat:

Turun Suomalaisen Yhteiskoulun lukio/merilinja
Ålands Sjöfartsgymnasiet / Ålands landskapsregering
Högskolan på Åland/Ålands sjöfartsakademi
Kymenlaakson / Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Oy

Satakunnan ammattikorkeakoulu
Turun ammattikorkeakoulu Oy
Aalto Korkeakoulusäätiö / yliopisto
Länsirannikon koulutus oy, WinNova, Merenkulkuala
Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto Ekami / Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä
Yrkeshögskolan Novia/Sjöfart
Axxell Aboa Mare.

Säätiön arkisto inventoitiin ja digitoitiin sähköiseen muotoon keväällä 2015. Skannatut tiedostot vietiin Tiliharmajan/Säätiötilipalvelun kautta käytössä olevaan Visman arkistointiohjelmaan Visma Fivaldiin, josta ne edelleen siirrettiin nyt käytössä olevaan Fennoan asiakirja-arkistoon, ja analoginen aineisto toimitettiin Kansallisarkiston Turun toimipisteeseen. Samana vuonna julkaistiin myös säätiön 70-vuotishistoriikki, joka toimii tämän päivitetyn version pohjana. Historiikki julkaistiin sähköisessä muodossa säätiön verkkosivuilla. Vaikka analogisesta aineistosta luovuttiin ja pyrittiin siirtymään digitaaliseen, syntyneet dokumentit haluttiin säilyttää. Kevätkokouksessa 2018 päätettiinkin säilyttää kaikki apurahajärjestelmään saapuneet hakemukset, myös ei-myöntöä saaneet, tilastollisia- ja tutkimuksellisia käyttötarkoituksia varten.

Säätiölaissa (487/2015) määrätään säätiön lähipiiriin kuulumisesta. Suppean lähipiirin kanssa tehdyt lähipiiritoimet tulee raportoida säätiön toimintakertomuksessa. Näitä ovat esimerkiksi palveluiden ostaminen lähipiiriin kuuluvalta, tai palvelun myyminen lähipiiriin kuuluvalla, lähipiirin saamat etuudet ja palkat, lainan tai avustuksen antaminen tai erilaiset sopimukset. Oikeustoimi voi olla vastikkeellinen tai vastikkeeton. Kevätkokouksessa 2016 Merenkulun Säätiön hallitus hyväksyi tähän liittyen ns. lähipiiriluetelun, jonka mukaan:

Säätiön tarkoituksena ei voi olla taloudellisen edun tuottaminen (laajaan) lähipiiriin kuuluvalla – Koskee vain sellaisia kokonaan tai osittain vastikkeettomia etuja, jotka eivät ole muiden säätiön toimintamuotojen kohteena olevien saatavilla samoilla ehdoilla
Kieltoa ei sovelleta, jos ”tuottaa toimintamuotojensa mukaisesti etua säätiön säännöistä ilmenevälle” laissa sallitulle taholle
Johtoon kuuluva on esteellinen osallistumaan omaa (laajaa) lähipiiriä koskevan vastikkeettoman edun käsittelemiseen
(Suppean) lähipiiriin kanssa tehdyistä taloudellisista toimista (vastikkeettomista tai vastikkeellisista) on raportoitava toimintakertomuksessa
Lähipiirimäärittelmä Säätiölaki 1 luku 8 §
Apurahatoimikunta ei kuulu säätiön lähipiiriin, jos eivät muuta kautta siihen kuulu.

Samassa kokouksessa hyväksyttiin myös säätiön työjärjestys, jossa vastuun selkeyttämiseksi määritellään, mitä hallituksen yleinen tehtävä tarkoittaa. Työjärjestyksessä on määritelty hallituksen jäsenten, asiamiehen sekä muiden säätiön toimijoiden roolit.

Hallituksen itsearviointia päätettiin keväällä 2016, ja aluksi se toteutettiin suullisesti syyskokouksen yhteydessä. Itsearviointissa verrataan hallituksen toimintaa Säätiöiden ja rahastojen neuvottelukunnan ”Säätiön hyvä hallinto” ohjeeseen. Syksyllä 2018 itsearviointi tehtiin keskustellen, ja sen mukaan:

”Säätiön hallitus on pyrkinyt kehittämään omaa toimintaansa, esim. puheenjohtajan valinta ja apurahojen jakamisen joustavuus sekä apurahatoimikunnan roolista on aktiivisesti keskusteltu ja kehitetty. Todettiin, että hallitus on toiminut vastuullisesti. Kokoukset ovat olleet hyvin valmisteltuja. Ylimääräinen kokous pidetty 2018 varainhoidon kannalta. Puheenjohtaja on toiminut hyvin ja asiamies valmistellut asiat tavanomaisesti, mutta hyvin. Apurahatoimintaa on kehitetty ja fokusta lisätty. Apurahatoimikunta on ammattimainen ja motivoitunut, palkkiokäytäntö lisätty toimintaan 2018. SEB:ltä kysytty aktiivisesti varainhoidosta ja muutettu allokaatiota 2018. Hallitus on ollut yksimielinen. Hallituksen kokouksiin on osallistuttu hyvin, kokoukset ovat olleet päätösvaltaisia ja sääntöjen mukaiset organisaatiot ovat olleet hyvin edustettuina. Hallitus voi jatkossa haastaa vielä enemmän itseään ja toimintaansa. Apurahojen hakemisen laajuutta ja kilpailua tulee vielä lisätä”

Syyskokouksessa 2022 ilmoitettiin, että laivatekniikan erikoistutkija Jaakko Pylkkänen (1943 – 2021) määräsi testamentissaan Merenkulun säätiön hyväksi noin 55 000 euroa (Nordea PB Focus Suomi valtakirjasalkku).

Merenkulun säätiön 21.4.2023 pidetyn kokouksen mukaisesti säätiö järjestää jatkossa vuosittain apurahaseminaarin, joka edistää säätiön näkyvyyttä ja vaikuttavuutta. Se mahdollistaa tuloksista kertomisen ja sitä kautta säätiön toiminnan ja alan tutkimuksen näkyvämmäksi tekemisen.

Vuonna 2023 aloitettiin vuosittainen seminaarikäytäntö Celebration for maritime grants säätiön vaikuttavuuden ja näkyvyyden lisäämiseksi. Ensimmäinen seminaari teemana ”Green transition on seas” pidettiin 26.10.2023 Aalto yliopistolla Helsingissä, ja siihen osallistui 40 henkeä.



Vuoden 2023 seminaarin paneelikeskustelu. Juontajana toimi Johannes Tervo. Seminaarin puhujina ja paneelissa olivat Alekski Laakso (Meyer), Viktor Bolbot (Aalto), Mikki Koskinen (ESL Shipping), Juha Kytölä (Wärtsilä) ja Antti Saurama (Turun yliopisto).



Vuonna 2024 Celebration for Grants-seminaari järjestettiin 31.10 Dynamicumissa Helsingissä. Teemana oli talvimerenkulku ja sen tutkimus. Merenkulun säätiön puheenjohtaja Patrik Rautaheimo pitää vuoden 2024 seminaarin loppupuheenvuoroa.

Merenkulun säätiön apurahan myöntämisperusteet vuonna 2024

A. Projektiapurahat

Merenkulun säätiö tukee merenkulun- ja meritekniikan alojen kilpailukykyyn vahvistumista ja myöntää projektiapurahoja alojen toimintaedellytyksiä tukeville laajemmille kehitys- ja tutkimushankkeille. Hankkeiden rahoitus voidaan ulottaa useammalle vuodelle. Rahoitettava projekti voi saada muutakin rahoitusta, joka on kuitenkin hakemuksessa selvitettävä. Rahoitus on tarkoitettu ensisijaisesti akateemiseen tutkimukseen.

B. Tavanomaiset tutkimus-, koulutus- ja matka-apurahat

- Merenkulku- ja laivanrakennusalalla tehtävää tieteellistä tutkimusta, yliopiston opinnäytteitä tai vastaavia kirjallisia töitä varten;
- Merenkulkualalla toimiville henkilöille ulkomailla tehtävää opiskelua, tutkimusta tai harjoittelua varten;
- Meritekniikan insinööreille ulkomaille tehtäviä opintoja ja tutkimusvierailuja varten;
- Tieteellisten tulosten esittämiseen kansainvälisissä kokouksissa;
- Merenkulkuoppilaitosten opettajille tai niiksi aikoville jatko-opintoja varten;
- Merenkulkutalouteen ja merioikeuteen liittyvää tieteellistä työtä ja jatko-opintoja varten

C. Erityisapurahat

- Projektiapurahojen ja tavanomaisten apurahojen lisäksi Merenkulun säätiön myöntää erityisapurahoja:
- Merenkulkualan vihreän siirtymän ja digitalisaation keinojen ja vaikutusten tutkimukseen
- Merenkulun ja meritekniikan huoltovarmuuteen ja resilienssiin liittyvään tutkimukseen
- Alan vetovoimaisuuden lisäämiseksi

VAIKUTTAVUUSARVIOINTI

Huhtikuussa 2021 Merenkulun säätiön hallitus halusi selvittää säätiön vaikuttavuutta ja tilasi vaikuttavuusarvion Viestintäluotsi Oy:ltä. Säätiön vaikuttavuusarviointi, joka analysoi säätiön apurahoja ja tieteellistä vaikuttavuutta, toteutettiin aikavälillä 5–10/2021, ja esiteltiin hallitukselle syyskokouksessa 2021. Raportissa analysoidaan säätiön myöntämiä apurahoja ja tieteellistä vaikuttavuutta. Säätiön hallintoa on haastateltu itsearviointin merkeissä ja keskeisten sidosryhmien edustajia ulkopuolisen näkemyksen saamiseksi. Lisäksi on tutkittu Merenkulun säätiön näkyvyyttä mediassa ja sosiaalisessa mediassa. Apurahojen vaikuttavuutta tutkittiin määrällisen aineiston avulla. Apurahojen jakautumista tarkasteltiin hakemuksia ja myöntöjä koskevan tilastollisen aineiston avulla, joka saatiin Merenkulun säätiön sähköisestä apurahajärjestelmästä koskien vuosia 2013–2021. Lisäksi analysoitiin myönnettyjä stipendejä tilastollisesti. Apurahojen tieteellistä ja muuta laajempaa vaikuttavuutta selvitettiin apurahan saajille osoitetun kyselyn avulla, jossa pyydettiin heitä arvioimaan apurahojen osalta niiden vaikuttavuutta. Aineistoja analysoitiin tilastollisen analyysin keinoin.

Raportin mukaan vuoden aikana myönnetty suurin apuraha kyseisenä aikana oli 30 000 euroa. Yli puolet (56 prosenttia) apurahoista on suuruudeltaan 1 000 ja 5 000 euron välillä. Keskimäärin myönnetty apuraha ovat 3 080 euroa (mediaani 1 750). Haetut apurahat ovat keskimäärin 5 983 euroa (mediaani 3000). Näitä noin 3 000 euron hakemuksia ja 1 750 euron myöntöjä voidaan pitää säätiölle tyypillisinä. Hankkeen mediaanikestoksi on hakemuksessa ilmoitettu 11 kuukautta. Haastateltavien ja lomakekyselyn vastaajien mukaan säätiön vaikuttavuus näkyy toimialalla ja yhteiskunnassa muun muassa siten, että säätiö mahdollistaa alan tutkijoiden pääsyn maailmalle tutkijakonferensseihin matka-apurahojen turvin. Säätiön hallitus voi ohjata rahanhakijoita yhteiskunnallisesti vaikuttaviin teemoihin, kuten ympäristöystävälliseen merenkulkuun. Opinnäytetyö- ja matka-apurahojen jakamisen lisäksi säätiö on tukenut joitakin isompia hankkeita, kuten Aalto-yliopiston tutkijakoulua väitöskirjaopiskelijoille yhteensä noin 100 000 eurolla neljän vuoden aikana. Säätiö on myös tukenut Helsingin yliopiston merioikeuden kehittämishanketta kolmen vuoden ajan ja Turun yliopiston Maritime Business and Policy -työryhmää yhdessä Varustamosäätiön kanssa kahden vuoden ajan. Lisäksi säätiö on tukenut muun muassa ammattikorkeakoulujen merenkulkuun liittyviä hankkeita, Slush-tapahtuman yhteydessä meriklusterin omia Breaking Waves -tilaisuuksia, Turun merilukion 10-vuotisnuorisopurjehdusta ja Ahvenanmaan merikoulun aurinkovenekilpailua. Näissä vaikuttavuus toteutuu yhden haastateltavan mukaan siten, että ne toivon mukaan edistävät alalle jäämistä.

Säätiöbarometri 2024⁵⁵ on Säätiöt ja rahastot ry:n Verianilla teettämä mielipidetutkimus, jossa selvitettiin kansalaisten tietämystä ja arvioita apurahoja jakavista säätiöistä yleisesti. Sen mukaan enemmistö (58 %) suomalaisista arvioi apurahoja jakavien säätiöiden maineen yleisesti ottaen erittäin tai melko hyväksi. Tämän lisäksi enemmistö (63 %) myös luottaa siihen, että apurahoja jakavat säätiöt maassamme toimivat tarkoituksensa mukaisesti.

SUOMALAINEN MERENKULKU UUDELLA VUOSITUHANNELLA

Valtaosa Suomen ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meriteitse. Tullin ulkomaankaupan kuljetustilaston mukaan vuonna 2023 merikuljetusten osuus kaikista ulkomaankaupan tavarakuljetuksista oli 95,7 prosenttia ja tavaraa kuljetettiin 85,2 miljoonaa tonnia. Tavaraa vietiin 40,8 miljoonaa tonnia ja tuotiin 44,4 miljoonaa tonnia. Ruotsi oli suurin vientikuljetusten määräämä 13,5 prosentin osuudellaan, muita tärkeitä vientimaita olivat Alankomaat, Saksa ja Viro. Tuontikuljetuksissa Norjan osuus lähetysmaana oli suurin, eli 22,3 prosenttia. Muita tärkeitä lähetysmaita olivat Ruotsi ja Yhdysvallat.⁵⁶ Se, että esimerkiksi kiinalaiset alukset eivät ole tilastossa johtuu siitä, että sieltä tavaraa tuovat valtavat konttilaivat eivät mahdu Tanskan salmista. Niiden tuotteet puretaan Euroopan suuriin satamiin lähinnä Atlantin ja Pohjanmeren rannikoilla, joista ne sitten siirtyvät pienemmillä aluksilla Suomen satamiin.

Vuonna 2022 kauttakulku- eli transitoliikenteen osuus väheni edellisvuodesta 38 %, jolloin se oli 9 % eli 8,2 miljoonaa tonnia, ja tippui 5,1 miljoonaan tonniin. Liikenteen väheneminen voidaan selittää Venäjän hyökkäyksellä Ukrainaan, jolloin liikenne Venäjälle loppui lähes kokonaan. Eniten kuljetettiin kappaletavaraa, öljytuotteita ja raakaöljyä, jotka vastasivat yhteensä 41 % kaikista kuljetuksista. Eniten tuotuja olivat raakaöljy, kappaletavara sekä malmit ja rikasteet, ja eniten vietyjä kappaletavara, öljytuotteet ja paperi. Vilkkaimmat tavaraliikenteen satamat olivat Sköldvik, Hamina-Kotka, Helsinki, Raahe ja Hanko.⁵⁷

EU kielsi huhtikuussa 2022, Venäjän hyökättyä Ukrainaan sen lipun alle rekisteröidyltä aluksilta pääsyn satamiinsa. Traficomien mukaan suorat vaikutukset Suomen vesiliikenteeseen olivat melko vähäiset, sillä venäläisten alusten osuus suomalaisten satamien aluskäynneistä sekä Suomen ja Venäjän välisistä kuljetuksista oli pieni. Toisaalta muut pakotteet, kuten rajojen sulkeminen, vähensivät merkittävästi Venäjän liikennettä Suomessa ja muuttivat myös satamien kautta tapahtuvia kuljetuksia erityisesti transitoliikenteen ja raaka-ainekuljetusten osalta. Aiemmin Venäjän lähi-satamista tuodut mm. öljyteollisuuden tuotteet on hankittu Venäjän hyökkäyssodan jälkeen kauempaa esimerkiksi Norjasta. Myös koronapandemiasta johtuen globaalit merilogistiikkavirrat kokivat muutoksia ja etenkin konttikuljetuksissa oli isoja haasteita. Myös Suezin kanavan turvallisuushaasteet sekä Panaman kanavan kuivumisesta johtuvat rajoitukset aiheuttavat epävarmuutta.⁵⁸

Suomen varsinainen kauppalaivasto 31.8.2024

	Lukumäärä	Brutto- vetoisuus	Netto- vetoisuus
Varsinainen kauppalaivasto yht.	712	1 860 225	738 000
Matkustaja-alukset	192	23 202	9 425
Ro-Pax-alukset	53	722 416	323 873
Ro-ro-lastialukset	37	553 569	166 095
Irtolastialukset	7	38 397	15 778
Muut kuivalastialukset	89	222 182	91 819
Säiliöalukset	10	182 107	90 206
Erikoisalukset	134	100 668	35 122
Muut alukset	140	17 684	5 782

54

Suomalaiset varustamot ovat erikoistuneet operoimaan varsinkin ro-ro-aluksilla ja matkustaja-autolautoilla. Suurimpiin alustyyppiryhmiin kuuluvat myös kuivalasti-alukset ja säiliöalukset. Pääosa suomalaisten varustamojen aluksista on varustamon itse operoimassa linja- tai hakurahtiliikenteessä. Osa aluksista on myös aikarahdattuina muiden operaattorien liikenteeseen.

Suomen ja ulkomaiden välisten merikuljetusten tavaramäärästä 29 prosenttia kuljettiin vuonna 2021 Suomen lipun alla olevilla laivoilla. Yli kaksi kolmasosaa kuljettiin ulkomaisilla aluksilla.⁵⁹ Suomen varsinaisen kauppalaivaston koko oli 712 alusta elokuussa 2024, josta pienaluksiin kuului 279 alusta ja proomuuihin sekä muihin kuljetuskoneettomiin aluksiin 294 alusta. Yhteensä Suomen kauppalaivaston koko oli 1 285 alusta, joiden bruttovetoisuus oli 1 977 692. Elokuussa varsinaisen kauppalaivaston alusmäärä väheni neljällä heinäkuuhun verrattuna. Kauppa-alusluettelon alusmäärä on vähentynyt kahdella vuodenvaihteen tilanteeseen verrattuna. Elokuussa 2024 kauppa-alusluetteloon kuului 99 alusta, joiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1 684 640. Kauppa-alusluetteloon merkitään hakemuksesta sellaiset pääasiassa ulkomaan liikenteessä toimivat Suomen alusrekisterin alukset, joille voidaan myöntää valtion varoista kauppamerenkulun tukea.⁶⁰

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vuosittain julkaistavien merimiestilastojen mukaan suomalaisten merimiesten määrä on tasaisessa laskussa. Ulkomaalaisten määrä ja suhteellinen osuus laivoilamme työskentelevistä on kasvanut, mutta samalla merillä tehdyt henkilötyövuodet kaikkiaan vähentyvät.

Merimiesten lukumäärä ja henkilötyövuodet vuosina 2000, 2014 ja 2023

Merimiestilaston 2023⁶¹ mukaan:

Vuosi	Henk.työvuodet	Suomalaiset	Ulkomaalaiset	Lukumäärä yht. 30.6. ja 31.12
2000	8546	8380	166	4532 / 3537
2014	6713	5831	882	3866 / 2809
2023	6375	5130	1228	3502 / 2679

COVID-19

Huoltovarmuusorganisaation tutkimuksen mukaan koronapandemia vaikutti yhteiskunnan toimintoihin laajasti samalla testaten toden teolla myös huoltovarmuustoimintaa. Vuoden 2019 lopussa Kiinan Wuhanissa alkaneen koronaepidemian leviäminen Eurooppaan vaikutti merkittävästi erityisesti valtameriliikenteen toimintaan. Ympäri maailmaa valtiot kiristivät toimiaan koronaviruksen leviämistä vastaan. Kriisi haastoi sekä yrityskentän toimijoiden että viranomaisten kyvyn reagoida muutokseen. Korona vahvistettiin kansainväliseksi terveysuhaksi WHO:n alaisessa asiantuntijakomiteassa tammikuun 2020 lopulla. Suomessa tilanne alkoi eskaloitua maaliskuussa 2020, jolloin ensimmäiset koronan vaikutukset näkyivät myös merikuljetuksissa.

55

Koronan aiheuttama globaali kriisi näkyi konkreettisesti myös laivoilla ja satamissa. Laivalla olleet merenkulkijat eivät päässeet työvuoronsa päätyttyä takaisin kotimaahan, koska useita lentokenttiä oli suljettuna tai laivan miehistöllä ei ollut pääsyä satamaan. Miehistönvaihtojen ongelmat olivat tapetilla maailman merillä koko pandemian ajan, aiheuttaen ongelmia erityisesti valtameriliikenteessä. Ongelmia vaihtojen toteuttamiselle ovat aiheuttaneet mm. matkustuskiellot, karanteenimääräykset, rajojen sulkemiset ja lentoyhteyksien puute. Lisäksi miehistönvaihtoihin liittyvä kontaminoitumisriski tunnistettiin jo kriisin alkuvaiheessa. Tilannetta vaikeutti kriisin alussa myös terveys- ja rajaviranomaisten epäselvät määräykset sekä viisumien saantiin liittyvät ongelmat. Miehistönvaihdossa on ollut ongelmia myös eri puolilla Eurooppaa, huolimatta komission pyrkimyksistä varmistaa logistiikkahenkilöstön liikkuvuus. Matkustusrajoitukset ja karanteenimääräykset vaikeuttivat ulkomaisten työntekijöiden, kuten huoltomiesten matkustamista laivoille. Työvoiman rotaatio vaikeutui rajoitusten vuoksi vaikuttaen myös telakoiden toimintaan työvoimapuutteena.

Kevätkokouksessa 2020 Merenkulun säätiön hallitus arvioi vuoden 2020 alussa puhjenneen ja nopeasti laajentuneen koronavirusepidemian vaikutuksia säätiön toimintaan. Säätiön sijoitusvarallisuuden markkina-arvo laski merkittävästi 2020 alkuvuoden markkinatilanteen mukaisesti. Huomioiden säätiön vastuun, hallitus pyrkii jatkamaan säätiön toimintaa edellisen vuoden kaltaisena, eli tukemaan suomalaista merenkulkua ja meriteknikkaa, ja erityisesti niiden tutkimusta.

MERIKLUSTERI

Merellisiä elinkeinoja kutsutaan yhteisnimellä meriklusteri, se työllistää Suomessa noin 50 000 ihmistä eri puolilta maata. Meriklusterin kolme päätoimialaryhmää ovat meriteollisuus, merenkulku ja satamatoiminnot, siihen kuuluvat myös kaupallinen kalastus sekä kalankasvatus. Varustamotoiminnan lisäksi merenkulkuelinkeinoihin kuuluvat mm. laivanselvitys- ja laivameklaritoiminta, laivamuonitusliikkeet sekä monet muut varustamotoimintaa ja merikuljetuksia palvelevat elinkeinot. Suomen Meriklusteri on merialan elinkeinotoimijoiden yhteistyöhanke, joka pyrkii nostamaan Suomen meriklusterin maailman johtavaksi suunnannäyttäjäksi erityisesti ympäristötekniikan ja digitalisaation alueilla. Merenkulun säätiön kevätkokouksessa 2015 Meriklusteri-selvityksen tekemisen osalta hyväksyttiin ja 5000 + 5000 euron apurahamyöntö vuosille 2015 ja 2016. Merenkulun säätiö on tukenut Suomen Meriklusterin tilaisuuksia ja yhteistyötä myös vuonna 2017, 2018, 2019 ja 2023.

Suomen Meriklusterin elinkeinotoimijat aloittivat 2019 yhteistyöhankkeen, joka pyrkii nostamaan Suomen Meriklusterin maailman johtavaksi suunnannäyttäjäksi erityisesti ympäristötekniikan ja digitalisaation alueilla. Hankkeen projektipartnereina toimivat Suomen Varustamot ry, Meriteollisuus ry, Suomen Satamaliitto ry ja Sataoperaattorit ry. Hanke oli Euroopan meri- ja kalatalousrahaston sekä Ely-keskuksen osarahoittama. Hankkeen tavoitteena on meriklusteriyhteistyön edistäminen ja vahvistaminen kansallisesti ja kansainvälisesti, toimijoiden verkostoituminen, tiedonvaihto sekä osaamisen kehittäminen ja jakaminen. Tavoitteena on myös edistää sinistä kasvua, Itämeren suojelua ja Suomen meriklusterin kilpailukykyä sekä julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden yhteistyötä, sekä tukea uusien innovaatioiden syntymistä vähäpäästöisen merenkulun edistämiseksi sekä sinisen kasvun potentiaalilin hyödyntämistä. Hanke vaikutti innovaatioiden syntyyn edistämällä yhteistyötä ja jakamalla tietoa EU-rahoituksen käytännöistä sekä rahoituksen entistä laajemmasta hyödyntämisestä erityisesti uusien ympäristöratkaisujen pilotoinnissa. Yhteistyötä lisättiin myös Ruotsin kanssa ja 2019 perustettiin yhteistyöprojekti Fairway Forward. Sen tavoitteena on jakaa tietoa ja tehdä yhteistyötä merenkulun ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Tiedon ja sen saatavuuden lisäämiseksi Suomen Meriklusteri julkaisee vuosikirjaa, jossa kerrotaan suomalaisen meriklusterin yritysten menneestä vuodesta, innovaatioista ja yhteistyöstä. Meriklusteri tuottaa myös Tuulta purjeisiin – merenkulku murroksessa podcastia, jossa kerrotaan millaista merialalla on nykypäivänä.

Suomen Laivastoyhdistys, nykyinen Meriliitto, syntyi kansalaisliikkeenä vuonna 1927 ajamaan valtakuntaa syksyllä 1925 järkyttäneen torpedovene S 2:n tuhoutumisen ja 53 merisotilaan menehtymisen jälkeen erityistä laivastolakia. Yhdistys sai aikaan merivoimille uuden peruskaluston ja loi tällä myös epäsuorasti vaikeina lamavuosina pohjan nykyiselle telakkateollisuudellemme. Valistustyö koettiin tärkeäksi ja heti vuonna 1926 yhdistys valitsi äänenkannattajakseen vastaperustetun Laivastolehden, joka nykyään tunnetaan Navigator-nimisenä ja Suomen Meriklusterin äänenkannattajana.

Turun yliopiston kauppakorkeakoulun tutkimusryhmä laati vuotuisen varustamobarometrin apulaisprofessori Tomi Solakiven johdolla. Varustamobarometri on vuodesta

2006 lähtien vakiinnuttanut paikkansa varustamoalan suhdanteiden mittarina. Vuoden 2023 barometrin tuloksissa näkyvät selvästi voimistunut inflaatio ja sen seurauksena kohonnut korkotasoa, sekä muu kansainvälinen ja Suomen talouden hidastuminen.

Tutkimuksen mukaan maailmantalouden ja Suomen kansantalouden tila heijastuu vahvasti merikuljetusmarkkinoihin ja se näkyy myös barometrin tuloksissa. Talouden epävarmuuden lisäksi barometri nostaa hyvin esiin alan muut haasteet, joista suurimpana työvoiman saatavuuteen liittyvät ongelmat. Epävarmuutta aiheuttavat myös heikko suhdannetilanne ja geopoliittinen, jotka hidastavat investointeja ja vihreää siirtymää. Barometrissä todetaan, että tärkeää korostaa meriliikenteen merkitystä ulkomaankaupalle ja antaa myönteisiä signaaleja merenkulukupolitiikasta.

MERITEOLLISUUDEN KEHITYS VIIME VUOSIKYMMENINÄ

Suomalainen meriteollisuus on Suomen keskeisiä teollisuudenaloja. Terminä meriteknologia viittaa meren kanssa tekemisessä olevaan teknologiaan. Arktinen meriteknologia viittaa kylmään ja käytännössä myös lumisiin ja jääolosuhteisiin liittyvään meren rannikon (on shore) ja rannikkoalueen (offshore) että ulompana merellä tapahtuvaan (muun muassa Jäämerellä) että näiden alueiden meriin ja merenpohjaan liittyvään teknologiaan.

Tesin (Suomen Teollisuussijoitus) selvityksen (2023) mukaan kotimaisen meriteollisuuden ympärille on rakentunut elinvoimainen ekosysteemi, meriteollisuusyrityksiä on Suomessa yli tuhat, ja alan yritykset suuntaavat vahvasti kansainvälisille markkinoille. Alan kansainvälisyys näkyy myös meriteollisuuden yritysten henkilöstössä, kolmannes kaikista alan yrityksistä käyttää ulkomaista työvoimaa. Alan näkymät näyttävät positiivisilta, sillä vaikka yritykset arvioivat liikevaihdon kasvun hidastuvan verrattuna viime vuoteen, kannattavuuden arvioidaan säilyvän hyvällä tasolla. Kasvun haasteet ovat melko samoja kuin muilla yrityksillä: työvoiman saatavuus, kustannusten nousu ja esimerkiksi Venäjän sotatoimien vaikutukset hankintaketjuihin.

Myös Työ- ja elinkeinoministeriön teettämän tutkimuksen (2021) mukaan meriteollisuus on ollut jo pitkään yksi keskeisistä teollisuudenaloista Suomessa. Tutkimuksen mukaan tiivistettynä COVID-pandemia on vaikuttanut negatiivisesti risteily- ja matkustajamerenkulkuun, samalla kun muilla merenkulun aloilla vastaavaa vaikutusta ei ole ollut. Koko merenkulkusektori jatkaa vahvaa kehitystä, mihin kuuluu sekä tekninen kehitys (etenkin ympäristöystävällisyyteen, päästöihin, automaatioon ja käytön optimointiin liittyen), regulaatio ja uusien laivatyyppien kehitys. Kokonaisuutena ala jatkaa kasvuaan, ja sen näkymät ovat pitkällä aikavälillä positiiviset, pandemian seurauksena syntynyt heikompi jakso huomioiden. Sijoittajien usko alaan, mukaan lukien risteilyliiketoiminta, ei ole kadonnut. Koronapandemian vuoksi meriteollisuuden liiketoiminta oli vuonna 2021 kuitenkin maailmanlaajuisesti monella tapaa vaikeuksissa. Tämän vuoksi esimerkiksi Suomessa toimivat risteilijöitä rakentavat telakat joutuivat sopeuttamaan toimintaansa. Alalta on kuitenkin viime vuosina kuultu usein myönteisiä risteilijätaloustuutisia, ja meriteollisuuden merkitys Suomen taloudelle on pysynyt vahvana niin kansallisesti kuin alueellises-

ti. Jo ennen koronapandemiaa vuonna 2020 kansainvälisen kaupan esteet, lisääntynyt protektionismi ja kiristyvät ympäristövaatimukset yhdessä telakoiden ylikapasiteetin kanssa asettivat meriteollisuudelle merkittäviä haasteita. Kiristyvät ympäristövaatimukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia erityisesti teknologia- ja laitetoimittajille, suunnittelijoille sekä digitaalisten ratkaisujen kehittäjille.

Etenkin Turku Meyerin merkitys meriteollisuuden alan yrityksille suuri, sillä puolet suomalaisista meriteollisuuden yrityksistä tekee suoraa kauppaa sen kanssa. Meriteollisuus ry:n julkaisun mukaan vuonna 2024 Meyer Turun telakalla oli ”omia” työntekijöitä 2 200, ja yhteensä telakalla oli töissä 7 000 ihmistä. Kymmenen viime vuoden aikana Meyer on rakentanut Turussa yhteensä kaksitoista laivaa, joiden ansiosta Suomen vienti on kasvanut kymmenellä miljardilla eurolla.

”Meyer Turku on kotimaiselle meriteollisuudelle merkittävin telakka, ja muut suuret suomalaiset telakat eli Helsinki, Rauma ja Uusikaupunki, täydentävät sitä”, kertoo Jussi Hattula, Tesin teollisista sijoituksista ja kasvusijoituksista vastaava johtaja. Selvityksen perusteella meriteollisuuden yritykset arvioivat neljän suuren telakan olevan merkityksellisiä niiden liiketoiminnalle. Yritykset näkevät suuret telakat asiakkaana tärkeiksi, ja yrityksiä, joiden liikevaihdosta merkittävä osa muodostuu suorasta myynnistä telakoille, löytyy kaikista kokoluokista ja läpi arvoketjun.

Telakat Suomessa vuonna 2020

Yritys	Sijainti	Toimiala
Meyer Turku	Turku	Suuret risteilyalukset
Helsinki Shipyard	Helsinki	Arktiset erikoisalukset (mm. jäänmurtajat) ja risteilyalukset
Rauma Marine Constructions	Rauma	Matkustaja-autolautat, puolustusvoimien alukset ja monitoimimurtajat
Pori Offshore Constructions	Pori	Offshore-rakenteet ja teräsraakenteet
Turun Korjaustelakka	Naantali	Suuri kuivatelakka korjaus-, huolto- ja muutostyöt
Uudenkupungin Työvene	Uusikaupunki	Erikoisalusten uudistuotanto ja muutostyöt
Western Shipyard	Teijo, Salo	Peruskorjaukset ja uudistuotanto, huoltotelakoinnit, puolustusvoimien alukset
Laitaatsillan telakka	Savonlinna	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt
Suomenlahden telakka	Loviisa	Katsastus-, korjaus- ja muutostyöt
Suomenlahden telakka	Helsinki	Puisten purjealusten korjaus

Vuonna 2001 perustettiin Meriteollisuusyhdistys, myöhemmin Meriteollisuus ry. Se on elinkeinopoliittinen organisaatio, jonka tärkeimpiä tehtäviä ovat alan kotimaisen verkottumiskehityksen edistäminen, tuotekehitys- ja tutkimustoiminnan kansallinen ja kansainvälinen koordinointi, vaikuttaminen kansalliseen ja EU:n meriteollisuuspolitiikkaan sekä yhteistoiminta kansainvälisissä järjestöissä, kuten SEA Euroopassa. Myös tässä on näkynyt laivanrakennuksen huomattava monipuolistuminen, sillä yhdistyksen jäseniin kuuluu meriteknisen alan laitevalmistajia, kokonaistoimittajia, suunnittelu-, ohjelmisto- ja järjestelmätoimittajia sekä laivanrakennus-, korjaus- ja offshore-telakoita. (Offshore-teollisuus valmistaa esimerkiksi merenalaisille öljy- ja kaasukentille etsintä- ja tuotantokalustoa.)

Aalto-yliopisto tarjoaa nykyään meritekniikan koulutusta, joka valmentaa alan suunnittelu- ja tutkimustehtäviin. Opinnoissaan opiskelija suorittaa ensin kolmivuotisen insinööritieteiden kandidaattiohjelman ja valitsee pääaineekseen kone- ja rakennustekniikan. Maisteritasolla meritekniikan pääaine konetekniikan koulutusohjelmassa antaa valmiudet asiantuntija- ja johtotehtäviin alalla. Teknillinen korkeakoulu on osa Aalto-yliopistoa, joka on Suomessa ainoa korkeakoulu, joka tekee tieteen perustuvaa laivanrakennusta. Meritekniikan oppiaineessa yhteistyö teollisuuden kanssa on meritekniikan professori Pentti Kujalan mukaan aivan keskeisellä sijalla.

Tutkimustoimikunnan puheenjohtaja Esko Mustamäki meriteollisuus ry:stä kuvaa tutkimusyhteistyön merkitystä:

”Suomen meriteollisuus on erikoistunut korkean teknologian tuotteisiin. Pysyäkseen kilpailukykyisenä meriteollisuuden on jatkuvasti kehitettävä tuotteitaan ja pystyttävä luomaan uusia innovaatioita. Tämä on mahdollista vain harjoittamalla pitkäjänteistä yhteistyötä tutkimuslaitosten ja yliopistojen kanssa. Tässä Aalto-yliopistolla on aivan erityinen asema meritekniikan koulutus- ja tutkimustoimintansa ansiosta. Teknologisten ratkaisujen avain on tässä tiiviissä tutkimusyhteistyössä, jossa teoria kohtaa käytännön ratkaisut ja edellytykset, ja jolla tehdään suomalaisista tuotteista ja osaamisesta kansainvälisesti mielenkiintoisia.”

Meriteollisuus ry julkaisi syysseminaarissa 21.11.2024 päivitetyn strategisen tutkimusagendan, joka kuvaa alan tutkimus- ja kehitystarpeet vuosille 2025–2035. Visio on, että vuoteen 2035 mennessä Suomen meriteollisuus on maailman johtava älykkäiden ja ympäristöystävällisten tuotteiden ja palvelujen toimittaja merenkulun ja muun merellisen liiketoiminnan tarpeisiin. Suomessa toimii menestyvä ja kansainvälinen meriteollisuusverkosto, joka hyödyntää korkeaa teknologiaa tuottaessaan vihreän siirtymän ja merenkulun automaation mahdollistavia ratkaisuja.

Tutkimusagenda jakautuu kolmeen pääteemaan, joilla on omat visionsa:

1. Älykäs meriteollisuus – Suomalainen meriteollisuus on edelläkävijä älykkäissä laivoissa ja niihin liittyvissä ratkaisuissa. Ala tuottaa optimoituja ja kyberturvallisia tuotteita sekä mahdollistaa laivojen korkean automaatio- ja lopulta autonomiatason. Tekoälyn mahdollisuudet on hyödynnetty mm. laivan suunnittelun, operoinnin ja tuotannon tehostamisessa.
2. Kestävä meriteollisuus – Ala tukee vihreän siirtymän toteuttamista kehittämällä vähäpäästöisiä ja päästöttömiä laivoja hyödyntäen kaikki tarpeelliset teknologiat tavoitteen saavuttamiseksi. Kehityksessä huomioidaan uusien energiamuotojen turvallisuusnäkökulmat. Merenkulun haitat ympäristölle minimoidaan.

3. Tehokas ja kilpailukykyinen meriteollisuus – Suomen meriteollisuus tunnetaan maailman innovatiivisimmista risteilyaluksistaan, autolautoistaan, jäänmurtajistaan sekä erikoisaluksista myös ankariin olosuhteisiin. Suomi on johtava arktisen ja meriteknologian tutkimus-, innovaatio- ja koulutusmaa. Alan osaaminen tukee Suomen huoltovarmuutta. Meriteollisuus osallistuu innovatiivisten merituuliratkaisujen ja muiden uusiutuvien energiaratkaisujen kehittämiseen vaativiin olosuhteisiin. Kehittämisessä panostetaan lisäksi suunnittelun ja tuotannon tehostamiseen ja automatisointiin sekä verkostomaisen toiminnan jatkokehittämiseen.

VIHREÄ SIIRTYMÄ

Merikuljetus on jo nyt ympäristöystävällinen kuljetusmuoto, eikä sille ole korvaavaa vaihtoehtoista liikennemuotoa. Merenkulkuala on täysin sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen ja asteittaiseen kokonaan poistamiseen merenkulussa ja logistisissa ketjuissa. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO asetti vuonna 2018 tavoitteeksi vähentää merenkulun globaaleja hiilidioksidipäästöjä 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Heinäkuussa 2023 IMO tiukensi tavoitteitaan merkittävästi, tarkistettu kasvihuonekaasustrategia sisältää tehostetun yhteisen tavoitteen laskea kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöt nolnaan vuoteen 2050 mennessä.

Merenkulun hiilidioksidi- ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen vaatii suuria investointeja, vaikuttavaa yhteistyötä sekä panostusta tutkimukseen, kehitykseen ja pilotointiin. Alusten keskimääräinen käyttöikä on kymmeniä vuosia eli tavoitteeseen pääseminen ei ole mahdollista vain aluskannan uusimisella vaan tavoite edellyttää toimenpiteitä myös olemassa olevaan aluskantaan. Aluskannan uudistaminen ja nykyisten alusten muutostyöt vähäpäästöisemmiksi ovat tehokkain keino vähentää päästöjä. Koronapandemia heikensi varustamojen taloudellista tilannetta ja investointimahdollisuuksia merkittävästi. Liikevaihto ja matkustajamäärät laskivat, henkilöstöä jouduttiin irtisanomaan tai lomauttamaan. Samanaikaisesti varustamoiden on kuitenkin panostettava päästöjen vähentämiseen.

80 VUOTTA JA VOIMISSAAN

Merenkulun säätiön hallituksen puheenjohtaja Patrik Rautaheimo toteaa vuonna 2025: *”Merenkulun säätiön perustaminen vuonna 1945 oli merkittävä virstanpylväs Suomen merenkulkualalle. Sotien jälkeen resurssit olivat rajalliset ja laivanrakennuksen sekä merenkulun tiedon hankintaan liittyi suuria haasteita. Säätiön rooli tiedonvälittäjänä ja tutkimuksen tukijana oli korvaamaton, sillä se mahdollisti pääsyn kansainvälisiin konferensseihin ja tapaamisiin, joissa jaettiin arvokasta tietoa ja osaamista. Merenkulun säätiö on ollut ja on edelleen keskeinen tekijä merenkulkualan kehityksessä. Säätiö tukee tutkimusta ja alan muuta kehitystä, jotka edistävät ilmastomuutoksen torjuntaa, tukevat koulutusta ja rekrytointia sekä edistävät kansainvälistä yhteistyötä. Säätiön tuki, varsinkin nuorille tutkijoille, on avainasemassa näillä strategisilla alueilla.”*

Tämän historiikin kirjoitushetkellä Merenkulun säätiön 80 vuotta jatkunut toiminta syntyi vastaamaan sodan jälkeisen laivanrakennusteollisuuden ja samalla koko Suomen kehittämistarpeisiin. Se syntyi sellaisten yksittäisten henkilöiden toimesta, jot-

ka ymmärsivät, miten merenkulku- ja laivanrakennusala tulisi kehittää ja kuinka se käytännössä tapahtuisi. Se syntyi myös sellaisten henkilöiden toimesta, jotka olivat valmiit osallistumaan säätiön toimintaan ja tekemään nopeita päätöksiä apurahojen jakamisesta – apurahojen, jotka perustuivat lukuisten hyvää tarkoittavien instituutioiden ja yksityishenkilöiden lahjoituksiin. Ei pidä myöskään unohtaa niitä rohkeita henkilöitä, jotka raskaiden sotakokemustensa jälkeen olivat valmiit jättämään hetkeksi kotimaansa ja purjehtimaan Pohjanlahden toiselle puolen rakentamaan omaa ja maansa tulevaisuutta. Oikein kohdistettuna ja oikein käytettynä apuraha tuo paljon hyvää tarkoituseriensä täyttämiseksi. Jakamisesta, hakemisesta ja kuluttamisesta päättävät aina yksilöt, joiden yhteistoiminnasta Merenkulun säätiön toiminta on kautta sen historian muodostunut. Vuonna 1945 sitä perustamassa olleet henkilöt voisivat varmasti tyytyväisenä katsoa säätiön internetsivustoa, jonka etusivu alkaa tekstillä: *”Merenkulun säätiö on vuonna 1945 perustettu säätiö, jonka tarkoituksena on maamme merenkulun ja laivanrakennusteollisuuden tukeminen ja edistäminen myöntämällä apurahoja näillä aloilla tutkimuksia suorittaville ja opintoja harjoittaville henkilöille.”* Maailma on muuttunut ja säätiön toiminta on sopeutunut siihen, mutta perusajatus ja periaatteet ovat kestäneet ikäpolvelta toiselle.

VIITTEET

- ¹ Pihkala 1982, 341.
- ² Viren 2014, 10, 14.
- ³ Ekman 1981, 283–302.
- ⁴ Härkönen 2004, 164.
- ⁵ Pihkala 1982, 352.
- ⁶ Kaukiainen 2008, 420, Pohjanpalo 1965, 124.
- ⁷ Soukkola 2003, passim.
- ⁸ Väänänen & Turtiainen 2014, 265.
- ⁹ Harjoitteluselostus 27/1949.
- ¹⁰ Pohjanpalo 1965, 221–22.
- ¹¹ Roos 1987, 54.
- ¹² Ramsay 1949, 13.
- ¹³ Andersson & Numelin & Ramsay 1958, passim. Pohjanpalo 1965, 287–288.
- ¹⁴ Zilliacus 1984, passim.
- ¹⁵ Andersson & Numelin & Ramsay 1958, Zilliacus 1984.
- ¹⁶ https://fi.wikipedia.org/wiki/Reino_R._Lehto.
- ¹⁷ <http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/7697/>.
- ¹⁸ <http://runeberg.org/kuka/1954/0784.html>.
- ¹⁹ https://fi.wikipedia.org/wiki/Eero_Rahola.
- ²⁰ https://fi.wikipedia.org/wiki/Jaakko_Rahola.
- ²¹ https://fi.wikipedia.org/wiki/Birger_Krogius.
- ²² Sivun 8 | 15.07.1966 | Helsingin Sanomat
- ²³ Helsingin Sanomat 24.6.1997.
- ²⁴ Kunttu & Kivilaakso 2008, 246.
- ²⁵ Pohjanpalo 1965, 396.
- ²⁶ https://fi.wikipedia.org/wiki/Jorma_Pohjanpalo.
- ²⁷ Weber 1978, 24–25.
- ²⁸ Tarkka & Tiitta 1987, 195.
- ²⁹ Tarkka & Tiitta 1987, 203.
- ³⁰ Pohjanpalo 1965, 226, 396, Pohjanpalo 1969, 212.
- ³¹ Pohjanpalo 1965, 226.
- ³² Niini 1981, 133.
- ³³ https://fi.wikipedia.org/wiki/Werner_Hacklin.
- ³⁴ <http://www.wernerhacklin.fi/>.
- ³⁵ Pohjanpalo 1965, 226–229.
- ³⁶ Pohjanpalo 1965, 230.
- ³⁷ Vattula 1983.
- ³⁸ Vattula 1983, 312.
- ³⁹ Pihkala 1983 b, 386.
- ⁴⁰ Kaukiainen 2008, 416–417, 425, 433, 439, 476–477, 479, 491–492; Pihkala 1982 c, 440–442.
- ⁴¹ Kaukiainen 2008, 431 – 432; Pihkala 1982 c, 441–442.
- ⁴² Kaukiainen 2008, 486–490.
- ⁴³ Kaukiainen 2008, 494–496.
- ⁴⁴ Hjerppe 1983, 42–422, Kaukiainen 2008, 512, Vahtola 2003, 379.
- ⁴⁵ Kaukiainen 2008, 504, 510.
- ⁴⁶ Kaukiainen 2008, 496–500, 512, Vahtola 2003, 364–368.
- ⁴⁷ John Nurmisen Säätiö 1995, 5.
- ⁴⁸ http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/vesiliikenne/kauppalaivaston_vuositilastot.

LIITTEET

LIITE 1. MERENKULUN SÄÄTIÖN HALLITUKSET

1945–64

Puh.joht.: Kontra-amiraali Svante Sundman 1945,
varamiehenä kansliapäällikkö Reino R. Lehto Kauppa- ja teollisuusministeriö

Jäsenet: Hallitusneuvos Yrjö Seitola 1945–54,
varamiehenä toimistopäällikkö Lauri Hervonen

Hallitusneuvos Lauri Hervonen,
varamiehenä hallitusneuvos Esko Rekola 1956–59, hallitusneuvos Erkki Rankama 1959– Valtiovarainministeriö

Kontra-amiraali Eero Rahola 1945–63,
varamiehenä merenkulkuneuvos William Söderman 1945–50, merenkulkuneuvos Sakari Tainio 1950–57, merenkulkuneuvos Allan Relander 1957–63

Pääjohtaja Helge Jääsalo 1964,
varamiehenä merenkulkuneuvos Arvo Karjalainen 1964 Merenkulkuhallitus

Professori Jaakko Rahola,
varamiehenä professori Arvo Ylinen Teknillinen korkeakoulu

Konsuli Birger Krogius,
varamiehenä johtaja Kalervo Tamminen Suomen Laivanvarustajat

Vuorineuvos Wilhelm Wahlforss,
varamiehenä insinööri August E. Jansson –1958, apulaisjohtaja Bertel Lång-
hjelms 1958–
Suomen teollisuuden liitto

Ministeri Henrik Ramsay 1945–1951,
varamiehenä johtaja Matti Nurminen

Johtaja Matti Nurminen 1951–,
varamiehenä konsuli Arne Åkerlund Keskuskauppakamari

1991

Vuonna 1991 säätiön sääntöjä muutettiin siten, että hallituksen jäsenten ja varajäsenten toimikaudet tulivat määräaikaisiksi eli kolme vuotta kestäviksi. Samalla merenkulkuasioista vastaava liikenneministeriö tuli valtiovarainministeriön sijalle hallitukseen.

Puh.joht.: R.G. Ehrnrooth, varamiehenä Per Forsskåhl
Raimo Kurki, varamiehenä Onni Juva
L. Arvela, varamiehenä S. Mäkelä
Kyösti Vesterinen, varamiehenä Heikki Valkonen
V. Kostilainen, varamiehenä Petri Varsta
Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
E. Pentikäinen, varamiehenä Lars-Johan Homen

1992–1994

Puh.joht.: R.G. Ehrnrooth, varamiehenä Per Forsskåhl
Raimo Kurki, varamiehenä Harry Favorin
Risto Paaermaa, varamiehenä Onni Juva
Kyösti Vesterinen, varamiehenä Heikki Valkonen
Petri Varsta, varamiehenä Jorma Pitkänen
Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
Lars-Johan Homen, varamiehenä Ossi Mäkelä

1995–1997

Puh. joht.: Jukka Suominen, varamiehenä Per Forsskåhl
Raimo Kurki, varamiehenä Harry Favorin
Risto Paaermaa, varamiehenä Onni Juva
Kyösti Vesterinen, varamiehenä Heikki Valkonen
Petri Varsta, varamiehenä Jorma Pitkänen
Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
Juhani Forss, varamiehenä Ossi Mäkelä

1998–2000

Puh.joht.: Jukka Suominen, varamiehenä Per Forsskåhl
Risto Paaermaa, varamiehenä Maunu Harmo
Raimo Kurki, varamiehenä Harry Favorin
Kyösti Vesterinen, varamiehenä Heikki Valkonen
Petri Varsta, varamiehenä Pentti Häkkinen
Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
Juha Silvanto, varamiehenä Kari Nurmela

2001–2003

Puh.joht.: Antti Lagerroos, varamiehenä Per Forsskåhl
Risto Paaermaa, varamiehenä Maunu Harmo
Raimo Kurki, varamiehenä Harry Favorin
Kyösti Vesterinen, varamiehenä Heikki Muttilainen
Petri Varsta, varamiehenä Pentti Häkkinen
Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
Hans Martin, varamiehenä Kari Nurmela

2004–2006

Puh.joht.: Antti Lagerroos, varamiehenä H. Lönnqvist
 Risto Paaermaa, varamiehenä Maunu Harmo
 Raimo Kurki, varamiehenä Harry Favorin
 Markku Mylly, varamiehenä Markus Uomala
 Petri Varsta, varamiehenä Pentti Häkkinen
 Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
 Hans Martin, varamiehenä Kari Nurmela

2007–2009

Puh.joht.: AAntti Lagerroos, varamiehenä Mika Nykänen
 Risto Paaermaa, varamiehenä H. Lipponen,
 vuodesta 2008 H. Hämäläinen
 Mikael Nyberg, varamiehenä Harry Favorin
 Markku Mylly, varamiehenä Markus Uomala
 Petri Varsta, varamiehenä Pentti Häkkinen
 Henrik Nordell, varamiehenä Mikko Niini
 Hans Martin, varamiehenä Kari Nurmela

2010–2011

Vuonna 2011 päätettiin, että lakkautetun merenkulkuhallituksen pääjohtajan asemesta varsinaisena hallituksen jäsenenä on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin meriturvallisuusjohtaja ja hänen varajäsenenään Liikenneviraston määräämä merenkulun asiantuntija.

Puh.joht.: Thomas Franck, varajäsenenä Olof Widen, Suomen Varustamot
 Risto Paaermaa, varajäsenenä Janne Peltola, TEM
 Minna Kivimäki, varajäsenenä Anna Sotaniemi, LVM
 Markku Mylly, varajäsenenä Tiina Tuurnala, Trafi/Liikennevirasto
 Petri Varsta, varajäsenenä Jerzy Matusiak, Aalto-yliopisto
 Merja Salmi-Lindgren, varajäsenenä Mikko Niini, Meriteollisuus
 Kimmo Naski, varajäsenenä Timo Helanto, Keskuskauppakamari

2012

Puh.joht.: Thomas Franck, varajäsenenä Olof Widén, Suomen Varustamot
 Petri Varsta, varajäsenenä Jerzy Matusiak, Aalto-yliopisto
 Silja Ruokola, varajäsenenä Anna Sotaniemi, LVM
 Risto Paaermaa (1.10.2012 asti), varajäsenenä Janne Peltola, TEM
 Tuomas Routa, varajäsenenä Tiina Tuurnala, Trafi/Liikennevirasto
 Merja Salmi-Lindgren, varajäsenenä Mikko Niini, Meriteollisuus
 Kimmo Naski, varajäsenenä Timo Helanto, Keskuskauppakamari

2013–2014

Puh.joht.: Thomas Franck, varajäsenenä Olof Widen, Suomen Varustamot
 Janne Peltola, varajäsenenä Janne Känkänen, TEM
 Silja Ruokola, varajäsenenä Anna Sotaniemi, LVM
 Tuomas Routa Trafi, varajäsenenä Jarkko Toivola Liikennevirasto
 Jukka Tuhkuri, varajäsenenä Pentti Kujala, Aalto-yliopisto
 Merja Salmi-Lindgren, varajäsenenä Mikko Niini, Meriteollisuus
 Kimmo Naski, varajäsenenä Timo Helanto, Keskuskauppakamari

2015

Puh.joht.: Kimmo Naski Keskuskauppakamari, varajäsenenä Timo Helanto
 Thomas Franck Suomen Varustamot, varajäsenenä Olof Widen
 Janne Peltola TEM, varajäsenenä Janne Känkänen
 Silja Ruokola LVM, varajäsenenä Anna Sotaniemi
 Tuomas Routa Trafi, varajäsenenä Jarkko Toivola Liikennevirasto
 Jukka Tuhkuri Aalto-yliopisto, varajäsenenä Pentti Kujala
 Merja Salmi-Lindgren Meriteollisuus ry, varajäsenenä Mikko Niini

2016

Puh.joht.: Tapani Voionmaa, varajäsenenä Olof Widen, Suomen Varustamot
 Janne Peltola, varajäsenenä Valteri Vento, TEM
 Tiina Ranne, varajäsenenä Iida Huhtanen, LVM
 Tuomas Routa, varajäsenenä Thomas Erlund, Trafi/Liikennevirasto
 Jukka Tuhkuri, varajäsenenä Pentti Kujala, Aalto-yliopisto
 Juha Heikinheimo, varajäsenenä Merja Salmi-Lindgren, Meriteollisuus
 Hannu Asumalahti, varajäsenenä Staffan Herlin, Keskuskauppakamari

Thomas Erlund nimettiin varajäseneksi Jarkko Toivolan tilalle. Hallituksen varapuheenjohtajaksi Tuomas Routa. Asiamiehenä toimi Eija Kanto.

2017

Puh.joht.: Tapani Voionmaa, varajäsenenä Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot
 Maija Uusisuo, varajäsenenä Reijo Munther, TEM
 Tiina Ranne, varajäsenenä Iida Huhtanen, LVM
 Tuomas Routa, varajäsenenä Thomas Erlund, Trafi/Liikennevirasto
 Jukka Tuhkuri, varajäsenenä Pentti Kujala, Aalto-yliopisto
 Juha Heikinheimo, varajäsenenä Elina Vähäheikkilä, Meriteollisuus
 Hannu Asumalahti, varajäsenenä Staffan Herlin, Keskuskauppakamari
 Hallituksen varapuheenjohtajana toimi Tuomas Routa. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2018

Puh.joht: Tapani Voionmaa, varajäsenenä Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot
Maija Uusisuo, varajäsenenä Reijo Munther, TEM
Tiina Ranne, varajäsenenä Kreetta Simola, LVM
Tuomas Routa, varajäsenenä Markus Karjalainen, Trafi/Liikennevirasto
Jukka Tuhkuri, varajäsenenä Pentti Kujala, Aalto-yliopisto
Juha Heikinheimo, varajäsenenä Henrik Bachér, Meriteollisuus
Hannu Asumalahti, varajäsenenä Staffan Herlin, Keskuskauppakamari

Hallituksen varapuheenjohtajana toimi Tuomas Routa. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2019

Varsinaiset jäsenet:

neuvotteleva virkamies Natalia Härkin, TEM
hallitusneuvos Tiina Ranne, LVM
osastopäällikkö Juha-Matti Korsi, Traficom
professori Pentti Kujala, Aalto yliopisto
hallituksen pj. Tapani Voionmaa, Suomen Varustamot
hallituksen pj. Patrik Rautaheimo, Meriteollisuus
toimitusjohtaja Hannu Asumalahti, Rauman satama (Keskuskauppakamari)

Varajäsenet:

vanhempi asiantuntija Anita Silanterä, TEM
erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi, LVM
yksikön päällikkö Markus Karjalainen, Väylävirasto
professori Heikki Remes, Aalto yliopisto
toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot
toimitusjohtaja Elina Andersson, Meriteollisuus
johtava asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2019 toimi Tapani Voionmaa ja varapuheenjohtajana Tuomas Routa kevätkokoukseen 2019 saakka sekä Patrik Rautaheimo kevätkokouksesta 2019 lähtien Tuomas Roudan jäätyä eläkkeelle. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2020

Varsinaiset jäsenet:

neuvotteleva virkamies Natalia Härkin, TEM
hallitusneuvos Tiina Ranne, LVM
osastopäällikkö Juha-Matti Korsi, Traficom
professori Pentti Kujala, Aalto yliopisto
hallituksen pj. Tapani Voionmaa, Suomen Varustamot
hallituksen pj. Patrik Rautaheimo, Meriteollisuus
toimitusjohtaja Hannu Asumalahti, Rauman satama (Keskuskauppakamari)

Varajäsenet:

vanhempi asiantuntija Anita Silanterä, TEM
ylitarkastaja Katja Peltola, LVM
yksikön päällikkö Markus Karjalainen, Väylävirasto
professori Heikki Remes, Aalto yliopisto

toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot
toimitusjohtaja Elina Andersson, Meriteollisuus
johtava asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2020 toimi Tapani Voionmaa ja varapuheenjohtajana Patrik Rautaheimo. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2021

Varsinaiset jäsenet:

neuvotteleva virkamies Natalia Härkin, TEM
ylitarkastaja Katja Peltola, LVM
johtava asiantuntija Juha-Matti Korsi, Traficom
professori Pentti Kujala, Aalto yliopisto
Tapani Voionmaa, Suomen Varustamot
Patrik Rautaheimo, Meriteollisuus
johtava asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari

Varajäsenet:

johtava asiantuntija Anita Silanterä, TEM
erityisasiantuntija Inka Näkkäläjärvi, LVM
vesiliikennejohtaja Jarkko Toivola, Väylävirasto
professori Heikki Remes, Aalto yliopisto
toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot
toimitusjohtaja Elina Andersson, Meriteollisuus
[ei nimettyä, Keskuskauppakamari]

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2021 toimi Tapani Voionmaa ja varapuheenjohtajana Patrik Rautaheimo. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2022

Varsinaiset jäsenet:

Natalia Härkin, neuvotteleva virkamies TEM
Katja Peltola, erityisasiantuntija LVM
Juha-Matti Korsi, johtava asiantuntija Traficom
Heikki Remes, professori Aalto yliopisto
Mikki Koskinen, hallituksen puheenjohtaja Suomen Varustamot
Jyrki Heinimaa, hallituksen puheenjohtaja Meriteollisuus
Päivi Wood, johtava asiantuntija Keskuskauppakamari

Varajäsenet:

Anita Silanterä, johtava asiantuntija TEM
Inka Näkkäläjärvi, erityisasiantuntija LVM
Jarkko Toivola, vesiliikennejohtaja Väylävirasto
Tommi Mikkola, lehtori Aalto yliopisto
Tiina Tuurnala, toimitusjohtaja Suomen Varustamot
Teppo Virta, vt. toimitusjohtaja Meriteollisuus
Johanna Sipola, johtaja Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2022 toimi Päivi Wood ja varapuheenjohtajana Natalia Härkin. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2023

Varsinaiset jäsenet:

Natalia Härkin, neuvotteleva virkamies TEM
Tiina Ranne, hallitusneuvos LVM
Juha-Matti Korsi, johtava asiantuntija Traficom
Heikki Remes, professori Aalto yliopisto
Mikki Koskinen, hallituksen puheenjohtaja Suomen Varustamot
Jyrki Heinimaa, Meriteollisuus
Päivi Wood (31.1.2023 asti) / Piia Karjalainen (1.8.-31.12.2023), johtava asiantuntija Keskuskauppakamari

Varajäsenet:

Janne Peltola, neuvotteleva virkamies TEM
Väinö Pitkänen, ylitarkastaja LVM
Jarkko Toivola, vesiliikennejohtaja Väylävirasto
Tommi Mikkola, lehtori Aalto yliopisto
Tiina Tuurnala, toimitusjohtaja Suomen Varustamot
Elina Andersson, toimitusjohtaja Meriteollisuus
Johanna Sipola, johtaja Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2023 toimi Päivi Wood 1.1.-31.1.2023 ja Jyrki Heinimaa 1.2.-31.12.2023, ja varapuheenjohtajana Natalia Härkin. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2024

Varsinaiset jäsenet:

Natalia Härkin, neuvotteleva virkamies työ- ja elinkeinoministeriö
Tiina Ranne, hallitusneuvos liikenne- ja viestintäministeriö
Juha-Matti Korsi, johtava asiantuntija Traficom
Heikki Remes, professori Aalto-yliopisto
Mikki Koskinen, hallituksen jäsen Suomen Varustamot ry
Patrik Rautaheimo, hallituksen puheenjohtaja Meriteollisuus ry
Hanna Kalenoja, johtava asiantuntija Keskuskauppakamari

Varajäsenet:

Janne Peltola, neuvotteleva virkamies työ- ja elinkeinoministeriö
Väinö Pitkänen, ylitarkastaja liikenne- ja viestintäministeriö
Jarkko Toivola, vesiliikennejohtaja Väylävirasto
Tommi Mikkola, lehtori Aalto-yliopisto
Tiina Tuurnala, toimitusjohtaja Suomen Varustamot
Elina Andersson, toimitusjohtaja Meriteollisuus ry
Johanna Sipola, varatoimitusjohtaja Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajana kalenterivuonna 2024 toimi Patrik Rautaheimo ja varapuheenjohtajana Natalia Härkin. Säätiön asiamiehenä on toiminut Eija Kanto.

2025

Varsinaiset jäsenet:

Natalia Härkin, neuvotteleva virkamies työ- ja elinkeinoministeriö
Tiina Ranne, hallitusneuvos liikenne- ja viestintäministeriö
Juha-Matti Korsi, yksikönpäällikkö Traficom
Heikki Remes, professori Aalto-yliopisto
Björn Blomqvist (tj. Rederi AB Eckerö), hallituksen puheenjohtaja Suomen Varustamot ry
Patrik Rautaheimo, hallituksen puheenjohtaja (hallituksen pj. Elomatic), Meriteollisuus ry
Hanna Kalenoja, johtava liikenneasiantuntija Keskuskauppakamari

Varajäsenet:

Janne Peltola, teollisuusneuvos työ- ja elinkeinoministeriö
Väinö Pitkänen, ylitarkastaja liikenne- ja viestintäministeriö
Elisa Mikkolainen, osastonjohtaja Väylävirasto
Jani Romanoff, professori Aalto-yliopisto
Tiina Tuurnala, toimitusjohtaja Suomen Varustamot
Elina Andersson, toimitusjohtaja Meriteollisuus ry
Johanna Sipola, varatoimitusjohtaja Keskuskauppakamari

Hallituksen puheenjohtajaksi on valittu vuodelle 2025 Patrik Rautaheimo ja varapuheenjohtajaksi Juha-Matti Korsi. Säätiön asiamiehenä ja hallituksen sihteerinä toimii Eija Kanto.

Säätiön hallituksen sihteeri ja asiamies:

Varatuomari Tauno Saijonmaa 1945–55
Erkki Saure 1955
Varatuomari Veijo Huuskonen 1956–58, 1960–62, 1963–
Varatuomari Ensio Vasarla 1958–59
Pauli Vuorijärvi 1962–
Mauno von Fieandt 1978/9–1987
Tuomas Nylund 1987–2011
Eija Kanto 2012– edelleen

LIITE 2. MYÖNNETYT APURAHAT

1945–64

V.	H/M	Määrä milj. mk	Liikea.	LR	Luot- si	Opettajat	Tutk.kirj.	Muut
1945	26	0,150	20	6	-	-	-	-
1946	48 / 38	4,425	7	16	10	1	-	4
1947	56	4,422	12	19	14	2	-	9
1948	54	3,725	10	23	14	1	-	6
1949	55	3,580	12	20	15	1	-	7
1950	25	1,565	3	9	9	-	-	4
1951	18	1,221	5	4	7	1	-	1
1952	18	1,697	6	3	3	-	-	6
1953	27	2,503	5	5	12	-	-	5
1954	18	1,495	4	1	5	1	-	7
1955	25	2,214	6	2	9	-	-	8
1956	25	1,537	4	2	8	1	-	10
1957	33	2,115	4	2	6	-	-	21
1958	16	1,252	5	3	1	-	-	7
1959	11	1,290	4	3	-	-	-	5
1960	28 / 13	1,630	4	2	1	-	2	4
1961	28 / 14	1,735	3	3	-	-	7	1
1962	27 / 13	1,455	3	3	-	1	4	2
1963	18 / 9	Uusi mk 13 650	3	2	-	-	3	1
1964	23 / 12	18 250	5	3	-	-	4	-

H = hakemuksia, M = myönnetty, Liikea. = merenkulun liikeala, LR = laivanrakennus
Oppilait. =merenkulkualan ja meriteknikan kouluille myönnetty erillinen apuraha edelleen
stipendeinä jaettavaksi menestyneille opiskelijoille.

1990–2001

V.	Henk. koht. H/M	Markkaa	Pro- jektit H/M	Markkaa	Yhteensä H / M	Yhteensä markkaa	Oppilait.
1990					45 / 32	269 000	50 000
1991					54 / 41	289 000	50 000
1992	53 / 31	231 000	8 / 5	195 000	61 / 36	425 000	50 000
1993	59 / 37	255 000	10 / 4	77 500	69 / 41	332 000	50 000
1994	76 / 53	272 000	22 / 9	210 000	98 / 62	482 000	50 000
1995	67 / 38	264 000	18 / 18	235 000	85 / 56	500 000	50 000
1996	Puuttuu						
1997	82 / 63	584 000	7 / 5	180 000	89 / 68	764 000	50 000
1998	62 / ?	348 000	11 / 7	151 000	73/	500 000	60 000
1999	70 / 42	391 000	9 / 6	345 000	79 / 48	736 000	60 000
2000	86 / 56	395 000	11 / 3	110 000	97 / 59	578 000	73 000
2001	79 / 51	375 000	12 / 9	236 000	91/ 60	611 000	73 000

2002–2015

Vuosi	Henk.koht. H / M	Tuhatta €	Projektit H / M	Tuhatta €	Yhteensä H / M	Yhteensä tuhatta €	Oppilait. tuhatta €
2002	67 / 49	71,3	10 / 8	38	77 / 57	102	12,4
2003	74 / 55	75,3	9 / 5	26	83 / 60	97,3	12,7
2004	Tiedot puuttuvat						
2005	70 / 42	59,8	8 / 6	30,6	78 / 48	90,4	14,4
2006	82 / 49	83	5 / 3	14,3	87 / 52	97,3	16,9
2007	53 / 36	58,9	7 / 4	27,2	60 / 40	86	18,9
2008	63 / 55	97	7 / 1	10	70 / 56	107	18,9
2009	92 / 59	85,7	17 / 9	57,5	109 / 68	143,2	18,9
2010	? / 51	75	? / 3	30	? / 54	105	23
2011	89 / 61	95	9 / 7	41	98 / 68	135	23,2
2012	75 / 31	61	5 / 5	26,5	80 / 36	87	24,5
2013	103 / 66	132,5	13/ 5	41	144 / 71	179,5	24,5
2014	121 / 81	146			121 / 81	170,5	24,5
2015*	82 / 60	180,586				217,586	24,5

*Merenkulun säätiö jakoi myös 12 500 € alaan liittyviä muita apurahoja.

2016 - 2024

Vuosi	Varsinaiset apurahat hakemukset H / M	Varsinaiset apurahat €	Oppilaitokset €	Yhteensä	Monivuotiset sitoumukset €
2016	107 / 64	204 720	23 700	228 420	
2017*	89 / 57	196 680	25 000	221 680	
2018	95 / 57	169 300	26 000	195 300	26 250
2019*	66 / 39	119 540	26 000	155 790	26 250
2020*	102 / 36	90 400	26 000	178 550	52 500
2021	61 / 26	99 500	26 000	197 857	54 250
2022	79 / 62	152 323	26 000	190 503	
2023*	90 / 64	182 245	26 000	208 245	
2024	100 / 61	154 460	26 000	180 640	26 000

*Merenkulun säätiö sitoutui vuosina 2017–2020 tukemaan Aalto yliopiston teollista väitösprosessia 26 250 €/vuosi.

*Merenkulun säätiö sitoutui tukemaan vuosina 2019–2021 Helsingin yliopiston merioikeuden kehittämishanketta 26 250 €/vuosi, sekä vuosina 2020–2021 Turun yliopiston ”Maritime business and Policy” työryhmää 28 000 €/vuosi.

*Vuonna 2023 Merenkulun säätiön hallitus päätti tukea Turun yliopiston Kauppakorkeakoulun väitöskirjatyötä neljä vuotta, vuodet 2023–2026, 26 000 €/vuosi.

Oikeusministeriö vahvistanut säännöt 30. päivänä huhtikuuta 1945, muutokset sääntöihin 14. päivänä heinäkuuta 1969. Patentti- ja rekisterihallitus (PRH) on vahvistanut 27.11.2012 muutetut säännöt. Kevätkokouksessa 2017 sääntöjen pykälänumerointi muutettiin oikeaksi, tekstimuutoksia sääntöihin ei tehty. PRH hyväksyi 2020 sääntömuutoksen, jossa silloisen LVM:n toimijoiden nimet muutettiin.

Voimassa vuonna 2025

LIITE 3. MERENKULUN SÄÄTIÖ – SJÖFARTSSTIFTELSEN SÄÄNNÖT

1 §

Säätiön nimi on Merenkulun Säätiö - Sjöfartsstiftelsen sr. Kansainvälisissä yhteyksissä voidaan käyttää nimeä Finnish Maritime Foundation. Säätiön kotipaikka on Helsinki.

2 §

Säätiön tarkoituksena on maamme merenkulun ja meritekniikan tukeminen ja edistäminen myöntämällä avustuksia merenkulun, merenkulullisen liiketoiminnan ja meritekniikan aloilla opintoja harjoittaville sekä näitä aloja edistäviä tutkimuksia suorittaville henkilöille 3 §:ssä lähemmin määrätyn tavoin.

3 §

Säätiön tarkoitusta toteutetaan siten, että säätiö voi myöntää apurahoja:

- 1) meritekniikan alalla opiskeleville lupaaville nuorille henkilöille kotimaassa tai ulkomailla suoritettavia opintoja varten sekä lahjakkaille meritekniikan tutkijoille ulkomaille tehtäviä opintomatkoja varten;
- 2) merenkulullis-kaupallisia opintoja harjoittaville lahjakkaille nuorille henkilöille ulkomaille tehtäviä opintomatkoja varten sekä opintojen harjoittamista varten ulkomaisissa oppilaitoksissa;
- 3) merenkulkuoppilaitosten opettajille ulkomaille tehtäviä opintomatkoja varten sekä merenkulkuoppilaitosten opettajiksi aikoville kotimaassa tai ulkomailla suoritettavia täydentäviä opintoja varten;
- 4) luotseille ja luotseiksi pyrkiville henkilöille opintoja varten luotsin toimiin vaadittavan pätevyyden saavuttamiseksi; sekä
- 5) merenkulun ja siihen liittyvien elinkeinonhaarojen hyväksi koituvia tieteellisiä tutkimuksia suorittaville henkilöille.

Edellä mainitun lisäksi säätiö voi toteuttaa tarkoitustaan kaikilla säätiön tarkoitusta hyödyttävillä toimintamuodoilla Suomessa ja ulkomailla.

4 §

Säätiön asioita hoitaa ja sitä edustaa kolmeksi kalenterivuodeksi kerrallaan valittu hallitus, johon kuuluu seitsemän jäsentä henkilökohtaisine varamiehineen seuraavasti:

- 1) työ- ja elinkeinoministeriön määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
- 2) liikenne- ja viestintäministeriön määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
- 3) Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n määräämä henkilö merenkulun toimialalta, varajäsenenä Väyläviraston määräämä merenkulun asiantuntija
- 4) Aalto-yliopiston määräämä laiva- ja meritekniikan ja/tai merikuljetusalan professori, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
- 5) Suomen Varustamot ry:n hallituksen määräämä henkilö, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö;
- 6) Meriteollisuus ry:n hallituksen määräämä meritekniikan alan edustaja, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö; sekä
- 7) Keskuskauppakamarin määräämä merenkulullis-kaupallisen alan edustaja, varajäsenenä samalla tavalla määrätty henkilö.

Mikäli jäseniä ei ole edellisen joulukuun 15. päivään mennessä määrätty hallituksen seuraavaksi toimikaudeksi, suorittaa näiden jäsenten valinnan säätiön hallitus.

Edellä 1-7 kohdassa mainittu hallituksen jäsenen nimittämiseen oikeutettu taho voi erottaa hallituksen jäsenen kesken toimikauden ja nimetä uuden jäsenen jäljellä olevaksi toimikaudeksi.

Mikäli hallituksen jäsenen nimittävä yhteisö tai viranomainen lakkautetaan eikä sitä selvästi vastaavaa muodosteta, valitsee jäsenen ja tälle varajäsenen säätiön hallitus.

5 §

Hallitus voi nimetä säätiölle asiamiehen tai toimitusjohtajan.

6 §

Hallituksen puheenjohtaja vastaa siitä, että hallitus kokoontuu tarvittaessa.

Kutsu hallituksen kokouksiin lähetetään hallituksen päättämällä tavalla kullekin jäsenelle vähintään viisi päivää ennen kokousta.

Hallitus on päätösvaltainen, kun saapuvilla on puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja ja kolme muuta jäsentä ja he ovat ratkaisusta yksimieliset.

Hallituksen päätökseksi tulee muutoin ehdotus, jota on kannattanut yli puolet läsnä olevista jäsenistä, jollei säätiölaissa tai näissä säännöissä määrätä suuremmasta enemmistöstä. Esteellistä hallituksen jäsentä ei pidetä läsnä olevana. Jos äänet menevät tasan, ratkaisee puheenjohtajan ääni.

Henkilövalintoja tehtäessä, jos päätöksenteko ei ole yksimielinen, vaalissa tulevat valituiksi eniten ääniä saaneet. Jos äännet menevät tasan, ratkaistaan vaali arvalla. Hallituksen kokouksista on laadittava pöytäkirja, johon merkitään tehdyt päätökset ja tapahtuneet äänestykset. Pöytäkirjan allekirjoittaa kokouksen puheenjohtaja ja vähintään yksi kokouksessa siihen valittu jäsen.

7 §

Säätiötä edustaa hallituksen puheenjohtaja hallituksen jäsenen kanssa yhdessä. Hallitus voi oikeuttaa nimetyn henkilön edustamaan säätiötä yksin tai yhdessä toisen nimetyn henkilön kanssa.

8 §

Säätiön hallitus kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Kevätkokouksessa, joka pidetään huhtikuun loppuun mennessä

- hyväksytään ja allekirjoitetaan hallituksen toimintakertomus sekä tilinpäätös
- määrätään jäsenten kokouspalkkion sekä säätiön mahdollisen asiamiehen tai toimitusjohtajan vuosipalkkion suuruus
- valitaan vähintään yksi tilintarkastaja
- päätetään jaettavien apurahojen suuruudesta ja määrätään niiden saajat sekä
- käsitellään muut esille tulevat asiat.

Syyskokouksessa, joka pidetään ennen joulukuun 15. päivää

- valitaan säätiön hallituksen puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- hyväksytään talousarvio seuraavalle vuodelle
- päätetään apurahojen haettavaksi julistamisesta ja
- käsitellään muut esille tulevat asiat.

9 §

Säätiön tilikausi on kalenterivuosi. Tilit ja hallituksen kertomus säätiön toiminnasta edellisena vuonna on annettava kevätkokouksen jälkeen tilintarkastajille, joiden on annettava kertomuksensa kesäkuun 15. päivään mennessä.

Mikäli tilintarkastajien kertomus antaa aihetta, on hallituksen kokoonnettava välittömästi päättämään toimenpiteistä, joita tilintarkastuskertomus aiheuttaa.

10 §

Säätiön sääntöjä voidaan muuttaa, mikäli vähintään viisi hallituksen jäsentä sitä kannattaa. Säätiön purkamisesta päätetään samassa järjestyksessä.

11 §

Jos säätiön puretaan tai lakkautetaan, käytetään säätiön varat säätiön tarkoitusperiä palvelevalla tavalla

PUOLIVUOTISHISTORIIKKI

S. H. T.

Merenkulun Säätiön perustamisesta on nyt kulunut puoli vuotta. Kun säätiön perustajia ja lahjoittajia varmaan kiinnostaa saada tietoja säätiön järjestäytymisvaiheista, tähänastisesta toiminnasta ja lähinnä tulevaisuudensuunnitelmista, säätiön hallitus on päättänyt laatia niistä lyhyen selostuksen, mikä täten saatetaan tiedokseen.

Merenkulun Säätiö päätettiin perustaa 20 päivänä huhtikuuta 1945 Helsingissä pidetyssä kokouksessa, johon ministeri Henrik Ramsay ja vuorineuvos Wilhelm Wahlforssin kutsusta oli saapunut runsas joukko merenkulkunne ja laivaerakennusteollisuutemme edustajia. Saman huhtikuun 30 päivänä antamallaan päätöksellä oikeusministeriö myösi luvan säätiön perustamiseen ja vahvisti säätiön säännöt. Säätiön hallitus, jonka jäsenistä osa on säätiön säännöissä jo suoraan määrätty virka-asomansa perusteella ja osa taas samoin kuin varsinaisten jäsenten varalliset säännöissä määrättyjen järjestöjen tai viranomaisien valitsemia, sai seuraavan kokoonpanon:

- 1) hallituksen puheenjohtajana kauppa- ja teollisuusministeriön merenkulkuosaston päällikkö, kontra-amiraali Svante Sundman, varamiehenään ja hallituksen varapuheenjohtajana sanotun ministeriön kansliapäällikkö, hallitusneuvos Reino R. Lehto;
- 2) valtiovarainministeriön veroasiainosaston

Ett halft år har nu förflutit sedan Sjöfartstiftelsen vidtog med sin verksamhet. Då stiftelsens grundläggare och donatorer säkerligen äro intresserade av att erhålla vetskap om stiftelsens tillkomst, hittillsvarande verksamhet och närmaste framtidsplaner, har stiftelsens styrelse beslutat avgiva en kortfattad redogörelse därom, vilken redogörelse härmed översändes Eder till kännedom.

Beslut om Sjöfartstiftelsens grundande fastades vid ett i Helsingfors den 20 april 1945 avhållit möte, till vilket på inbjudan av ministern Henrik Ramsay och bergsrådet Wilhelm Wahlforss ett stort antal representanter för vår sjöfart och skeppsbyggnadsindustri samlades. Medelst resolution av den 30 sända april beviljade justitieministeriet tillstånd till stiftelsens grundläggande och fastställde stiftelsens stadgar. Stiftelsens styrelse, av vars ledamöter en del i stöd av stiftelsens stadgar bestämmas på grund av sin tjänsteställning, medan de övriga åter i likhet med de ordinarie ledamöternas suppleanter väljas av i stadgarna nämnda organisationer eller myndigheter, erhöi följande sammansättning:

- 1) i egenskap av styrelseordförande, chefen för handels- och industriministeriets sjöfartsavdelning, konteramiralen Svante Sundman och som suppleant och tillika viceordförande för styrelsen, kanslichefen för sagda ministerium, regeringsrådet Reino R. Lehto;
- 2) chefen för finansministeriets avdelning för

päällikkö, hallitusneuvos Yrjö Seitola, varamiehenään sanotun ministeriön toimistopäällikkö Lauri Hervonen;

3) merenkulkuhallituksen pääjohtaja, kontra-amiraali Eero Rahola, varamiehenään sanotun keskusviraston merenkulkuosaston päällikkö, merenkulkuneuvos William Söderman;

4) teknillisen korkeakoulun laivaerakennusopin professori Jaakko Rahola, varamiehenään sanotun korkeakoulun professori Arvo Yläinen;

5) Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen hallituksen valitsemana jäsenenä yhdistyksen varapuheenjohtaja, konsuli Birger Krogius, varamiehenään johtaja Kalervo Tamminen;

6) Suomen Teollisuusliiton hallituksen valitsemana, laivanrakennusteollisuutta edustavana jäsenenä liiton puheenjohtaja, vuorineuvos Wilhelm Wahlforss, varamiehenään insinööri Aug. E. Jansson; sekä

7) Keskuskauppakamarin valitsemana, merenkullis-kaupallista alaa edustavana jäsenenä ministeri Henrik Ramsay, varamiehenään johtaja Matti Nurminen.

Hallituksen työvaliokunnan muodostavat:

- 1) kontra-amiraali Sundman, varamiehenään kansliapäällikkö Lehto;
- 2) professori Rahola, varamiehenään professori Yläinen; ja
- 3) konsuli Krogius, varamiehenään johtaja Tamminen.

Säätiön hallitus piti ensimmäisen kokouksensa 13 päivänä kesäkuuta 1945.

Säätiötä varten oli jo ennen säätiön perustamista tehty eräitä lahjoituksia. Nämä lahjoitukset, niiden tuotto sekä perustavassa kokouksessa tehdyt lahjoitukset huomioonottaen nousivat säätiön varat perustamishetkellä 9,923,509 markkaan 50 penniin. Sen jälkeen säätiö on saanut vielä lisää lahjoituksia eri tahoilta, m. m. Ruotsista, joten säätiön varat nyt ovat yli 11 miljoonan markkan. Mainittakoon tässä yhteydessä, että maan hallitus on Eduskunnalle jättämässään esityksessä valtion tulo- ja menoarvioksi vuodelle 1946 ehdottanut Merenkulun Säätiölle myönnettäväksi säätiölle jo annetun 3,000,000 markan suuruisen valtionavustuksen lisäksi vielä toiset 3,000,000 markkaa.

Säätiön tehtyä perustajien puolesta valtiovarainministeriölle anomuksen, että säätiölle tehdyt lahjoitukset saataisiin tulo- ja omaisuusverotuksessa vähentää lahjoittajien verotettavista tuloista, valtiovarainministeriö 20 päivänä syys-

skatteareuden, regeringsrådet Yrjö Seitola och som suppleant byråchefen i sistnämnda ministerium Lauri Hervonen;

3) generaldirektören för sjöfartsstyrelsen, konteramiralen Eero Rahola och som suppleant chefen för sagda ämbetsverks sjöfartsavdelning, sjöfartsrådet William Söderman;

4) professorn i skeppsbyggnadslära vid Tekniska högskolan Jaakko Rahola och som suppleant professoru vid sagda högskola Arvo Yläinen;

5) av styrelsen för Finlands Redareförening vald ledamot, sagda förenings viceordförande, konsulin Birger Krogius och som suppleant direktören Kalervo Tamminen;

6) av Finlands Industriförbunds styrelse vald och varvsindustrin representerande ledamot, förbundets ordförande, bergsrådet Wilhelm Wahlforss och som suppleant ingenjören August E. Jansson; samt

7) av Centralhandelskammaren vald och handelsjöfarten representerande ledamot, ministern Henrik Ramsay och som suppleant direktören Matti Nurminen.

Styrelsens arbetsutskott har följande sammansättning:

- 1) konteramiral Sundman med kanslichef Lehto som suppleant;
- 2) professor Rahola med professor Yläinen som suppleant;
- 3) konsul Krogius med direktör Tamminen som suppleant.

Stiftelsens styrelse höll sitt första sammanträde den 13 juni 1945.

Några donationer hade gjorts åt stiftelsen redan före dess grundande. Med beaktande av dessa donationer jänte deras avkastning samt vid konstituerande mötet gjorda donationer uppgick stiftelsens medel vid grundläggandet till 9,923,509 mark 50 penni. Härfter har stiftelsen erhållit ytterligare donationer från olika håll, bl. a. från Sverige, varigenom stiftelsens medel nu belöpa sig till en summa om något över 11 miljoner mark. I detta sammanhang må nämnas att landets Regering inom ramen för statsförslaget för år 1946 föreslagit riksdagen, att Sjöfartstiftelsen måtte beviljas ett statsunderstöd om 3,000,000 mark utöver det stiftelsen redan tidigare beviljade statsunderstödet om 3,000,000 mark.

Sedan stiftelsen för grundläggarnas räkning hos finansministeriet anhållit, att stiftelsen tilldelade donationer måtte få avdragas från donatorernas beskattningsbara inkomster vid inkomst- och förmögenhetsbeskattningen, beviljade finans-

kunta antamallaan päätöksellä myönsi tällaisen verohuojonuksen vähintään 100,000 markan suuruisista lahjoituksista, mitkä päätökset Merenkulun Säätiön toimesta on lähetetty asianomaisille lahjoittajille.

Saatuaan toimiluvan ja sääntöjen tultua vahvistetuiksi Merenkulun Säätiö ryhtyi heti toimimaan tarkoituksensa toteuttamiseksi.

Välirahansopimuksen mukaan Suomi, kuten tunnetaan, on sitoutunut toimittamaan Neuvostoliitolle sotakorvauksena suuren määrän, yhteensä 60,172,000 dollarin arvosta erilaisia uusia, tarkoitusta varten rakennettavia aluksia. Tämän sitoumuksen täyttämisen ei maallamme ole mahdollista muuten kuin huomattavasti laajentamalla kotimaista laivanrakennusteollisuuttamme. Eräs tätä laajennustyötä kohtaavista vaikeuksista on maassamme vallitseva puute laivanrakennusinsinööreistä. Tämän vuoksi Merenkulun Säätiön hallitus päätti ryhtyä toimenpiteisiin laivanrakennuksen opiskelun harrastuksen sekä tämän alan opintomahdollisuuksien lisäämiseksi. Omassa maassamme ei ole voitu kyllin pyyrytellä laivanrakennustekniikan kehityksen tasolla joutuen m. m. siitä, että laivaveistämömmme ovat sodan aikana joutuneet suorittamaan miltei yksinomaan alusten korjaustöitä, uudelleenrakennusten supistuksessa verraten vähin. Tämän vuoksi Merenkulun Säätiön hallitus piti tärkeänä suomalaisten laivanrakennuksen opiskelijain ja vastaavain toimintuneiden laivanrakennusinsinöörien lähettämistä Ruotsiin jatkamaan tai täydentämään opintojaan ja hankkimaan käytännöllistä kokemusta sikiällisillä veistämöillä, jotka koko sodan ajan ovat saaneet suuressa mittakaavassa rakentaa mitä uudenaikaisimpia aluksia. Säätiön hallitus ryhtyi tämän vuoksi neuvottelemaan asianomaisten ruotsalaisten piirien kanssa ja kun Ruotsissa suhtauduttiin erittäin nopeasti Merenkulun Säätiön esityksiin, päätti säätiön hallitus julistaa haettaviksi seuraavat apurahat:

ensintään kolme 100,000 markan suuruisia apurahoja joko vastaavain toimintuneiden laivanrakennusinsinööreille tai sellaisille Teknillisen korkeakoulun laivanrakennuksen opintosuunnan opiskelijoille, jotka syyslukukauden 1945 alkuaan mennessä ovat suorittaneet kaikki ohjelmatyönsä ja tenttinsä, yhden vuoden opiskelua varten Ruotsissa; sekä

ensintään viisi 150,000 markan suuruisia apurahoja sellaisille Teknillisessä korkeakoulussa diplomaatituttinnon ensimmäisen osan suorittaneille

ministeriet medelst resolutioner av den 20 september en dylik skattelättnad för donationer om minst 100,000 marks storlek, vilka resolutioner genom Sjöfartsstiftelsen tillämnas vederbörande donatorer.

Efter det att Sjöfartsstiftelsen erhållit verksamhetstillstånd och dess stadgar stadfästas, vidtog den strax med sin verksamhet för förverkligandet av de mål, som den upptagit på sitt arbetsprogram.

Enligt vapenstillståndsavtalet har Finland som känt förbundet sig att leverera till Sovjetunionen i krigsakadestånd ett stort antal, för olika ändamål byggda, nya fartyg till ett sammanlagt värde av 60,172,000 dollar. Fullgörandet av denna förpliktelse är möjligt för vårt land endast genom att betydligt utvidga vår inhemska skeppsbyggnadsindustri. Detta återförväros i hög grad bl. a. på grund av den i vårt land rådande bristen på skeppsbyggnadsingenjörer. Av denna orsak beslöt Sjöfartsstiftelsens styrelse skrida till åtgärder för att stimulera intresset för skeppsbyggnadsstudier och för att utöka möjligheterna att läsa sådana studier. I eget land hava vi ej kunnat i tillräcklig mån hålla oss å nivå med utvecklingen på skeppsbyggnadsteknikens område, emär bl. a. våra skeppsvarv under krigstiden nästan uteslutande utfört reparationer av fartyg, medan egentlig nybyggnadsverksamhet blivit mycket tillbakasatt. Av denna orsak ansåg Sjöfartsstiftelsens styrelse det nödvändigt, att från vårt land sändas till Sverige skeppsbyggnadsstuderande och nyutdämmerade skeppsbyggnadsingenjörer för att fortsätta eller komplettera sina studier och praktisera å svenska varv, vilka under hela krigstiden i stor utsträckning byggt högst moderna fartyg. Stiftelsens styrelse skred i enlighet härmed till överläggningar med vederbörande kretsar i Sverige, och då Sjöfartsstiftelsens förslag därstädes emottogs med synnerligen stor förståelse, beslöt stiftelsens styrelse ansöka till ansökan följande stipendier:

högst tre stipendier om 100,000 mark för ett års studier i Sverige att sökas av antingen nys färdigblivna skeppsbyggnadsingenjörer eller sådana skeppsbyggnadsstuderande vid Tekniska högskolan, vilka vid höstterminens vidtagande år 1945 avlagt alla tentamina och utfört alla till kursen hörande arbeten; samt

högst fem stipendier om 150,000 mark för två års studier i Sverige att sökas av studerande vid Tekniska högskolan, vilka avlagt första delen

opiskelijolle, jotka ovat kuunnelleet ja tenttineet kaikki muut laivanrakennuksen opintosuunnalla diplomaatituttinnon ensimmäiseen osaan kuuluvat aineet, paitsi hydro- ja aeromekaniikkaa ja laivanrakennusta, kahden vuoden opiskeina varten Ruotsissa.

Hakemuksia jätettiin säätiön hallitukselle määräjässä yhteensä kymmenen, viisi kumpaakin apurahoja tarkoittavia. Sellaisia, jotka eivät täyttäneet apurahojen saamiselle asetettuja kelpoisuusehtoja, oli 100,000 markan apurahojen hakijoiden joukossa yksi ja 150,000 markan apurahojen hakijoiden joukossa kolme. Säätiön hallitus päätti tällöin myöntää neljä 100,000 markan ja kolme 150,000 markan apurahoja. Viimeksi mainittujen apurahojen saajista sittemmin eräs ilmoitti kuitenkin perheensä vuoksi luopuvansa apurahastaan.

Opintoja varten viittäkättömän, apurahoja vastaan ruotsalaisen valuutan saaminen kohtasi edellä arvaamattoman suuria vaikeuksia. Suomen Panikki ei kireän valuuttatilanteen vuoksi katsunut voivansa luvata kruunuvaihtunutta muuhun kuin matkakustannuksiin sekä aluksi vain noin kuukauden oleskelua Ruotsissa. Valuutan jatkuva saanti Suomen Panikista jäi siis aivan epävarmaksi. Säätiön hallitus ryhtyi silloin toimenpiteisiin avun saamisesta Ruotsista. Tästäkin kuten niin monesta muusta asiasta ruotsalaiset osoittivat ymmärtäväistä vaikeutettamassa kohtaan sekä vilpittömästi halua antaa apuaan. Asianomaisesti korkeakoulujen taholta luvattiin opiskelijoillemme huomattavia alennuksia opintomaksuissa. Eräät ruotsalaiset yksityishenkilöt ja toiminimet ovat sattaneet Merenkulun Säätiön käytettävissä tarkoituskehen yhteensä 7,150 kruunua sekä luovonneet tarvittaessa lisääkin. Ruotsalaisten näin antaman avun turvin edellä mainitut kuusi miestä ovat voineet matkustaa Ruotsiin jatkamaan tai täydentämään opintojaan siellä. Kolme heistä opiskelen Tukholman Kuningallisuudessa Teknillisessä korkeakoulussa ja kolme Chalmersin Teknillisessä Korkeakoulussa Göteborgissa. Viimeksi mainitussa kaupungissa oleskelevien suomalaisten asunto-olot eivät alussa järjestyneet täysin tyydyttävälle kannalle, mutta asia saatiin kuntoon tähtäkin osaltaan. Suomen Tukholmassa oleva lähetystö ja Göteborgissa oleva pääkonsulinvirasto ovat erittäin auhriesti ja vaivojaan säästämättä antaneet apuaan opiskelijoillemme sekä lupautuneet huolehtimaan ruotsalaiselta taholta säätiön käytettävissä asetettujen varojen hoidosta.

av diplomexamen och därvid avhört och tenterat alla till sagda examens första del hörande skeppsbyggnadsämnen med undantag av hydro- och aeromekanik samt skeppshyggeri.

Ausöknäingarna inlämnades till stiftelsens styrelse inom utsatt tid och till ett antal av sammanlagt tio, fem för vardera gruppen av stipendier. Bland dem, vilka icke uppfyllde de för erhållande av stipendium upptädda kompetensfordringarna, var en sökande till stipendiet om 100,000 mark och två sökande till 150,000 marks stipendiet. Stiftelsens styrelse beslöt därför bevilja fyra stipendier om 100,000 mark och tre om 150,000 mark. Av dem, som erhållit stipendier av sistnämnda slag, avstod dock sedermera en stipendiat på grund av familjens angelägenheter.

Erhållandet av för stipendierina nödvändig svensk valuta mötte oväntat stora svårigheter. Finlands Bank ansåg sig tillförlig av den svåra valutastatistionen icke kunna utlova kronor till betäckande av annat än resekostnaderna och utgifterna för ungefär en månads vistelse i Sverige. Ett kontinuerligt erhållande av valuta från Finlands Bank kunde således icke säkerställas. Stiftelsens styrelse skred då till åtgärder för erhållande av hjälp från Sverige. I detta hässom i så många andra fall ådagående svenskarna förståelse för våra svårigheter och en uppriktig önskan att hjälpa oss. Vederbörande högskolor lovade våra studerande betydande nedsättning i studiegifterna. En del svenska privatpersoner och firmor ha ställt till Sjöfartsstiftelsens förfogande för ändamålet sammanlagt 7,150 kronor samt lovat att vid behov även utöka detta belopp. Tack vare denna svenska hjälp hava ifrågavarande sex studerande kunnat resa till Sverige för att fortsätta eller komplettera sina studier därstädes. Tre av dem studera vid Stockholms Kungl. Tekniska Högskola och tre vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Bostadsförhållandena för de finländska studerandena i sistnämnda stad voro till en början icke fullt tillfredsställande, men avhjälpes sedermera denna brist. Finska beaktningningen i Stockholm och Finska generalkonsulatet i Göteborg hava synnerligen beredvilligt och utao att spara på besvär hjälpt våra studerande och lovat att taga värd om de medel, som från svenskt håll ställts till stiftelsens disposition.

Mainittujen apurahojen laskettiin riittävän määrätyn ajan kestäviin opintoihin Ruotsissa. Kraunun kurssin muututtua sittemmin meille epäedullisemmaksi säätiön hallitus, joka valuttavaiketuksien vuoksi olisi joku tapauksessa joutunut antamaan apurahat osittain luonnossa, on katsonut, että säätiön on varattava apurahojen saajille mahdollisuudet harjoittaa opintojaan Ruotsissa aluperin lasketun ajan, vaikka kustannukset siten tulisivatkin ylittämään apurahojen merkittäviä.

Säätiön hallitus on herättäneen harrastusta laivanrakennuksen opiskeluun omassakin teknillisessä korkeakoulussamme suunnatut apurahojen myöntämistä myös kotimaassa harjoitettavia opintoja varten. Tällaisien apurahojen myöntämisestä on jo tehty periaatteellinen päätös.

Varatukseen luotsille, joilla ei ole merenkulullista pätevyyttä, tilaisuuden harjoittaa merenkulkoppilaitoksissa opintoja luotsinvirkoihin ja toimiin välttämättömään pätevyyden saavuttamiseksi, säätiön hallitus pyysi merenkuluhallitusta tekemään esityksen apurahojen myöntämisestä luotsille näitä opintoja varten. Ainoastaan yksi hakemus jätettiin säätiölle ja kun senkin tekijä oli sisävesiluotsi, joilta merenkulullista pätevyyttä ei voida, ei apurahaa voitu myöntää. Se, ettei hakemusten määrää noussut suuremmaksi, lienee osittain johtunut siitä, että aika hakemusten jättämiseen oli kovin lyhyt. Säätiön tarkoituksena on ottaa kysymys tällaisista apurahojen myöntämisestä uudelleen esille, senmukain kun kysymys luotsien ammatitason kohottamisesta on viranomaisienkin taholla jälleen otettu käsiteltäväksi.

Merenkulun säätiön tarkoituksiin kuuluu m. m. tukea merenkulullis-kauppallisten opintojen harjoittamista myöntämällä apurahojen ulkomaisiin opintoihin varten täällä alalla. Omassa omassamonehan ei, kuten tunnettu, ole mahdollisuuksia saada aken erikoisopetusta. Sen vuoksi, että opiskelu ulkomailla koittaa nykyoloissa miltei voittamattomia vaikeuksia, mikä kourin tuntuvasti on saatu todeta järjestetyssä edellä mainittuja laivanrakennusalan opintomatkoja, Merenkulun Säätiön hallitus, jolle päteviä taholta on annettu varsin myönteisiä arvosteluita Sveriges Flottas Sjöfartsskola nimisen yhdistyksen yhteistoiminnassa NKI-kirjeopiston kanssa järjestämistä merenkulullis-kauppallista kirjekursseista, on pitänyt mahdollisena ja säätiön tarkoituksien soveltuvana ryhtyä tukemaan osallistumista niihin kirjekursseihin. Säätiön hallitus onkin jo

Förenämnda, beviljade stipendier beräknades försäl till studier i Sverige under en viss tid. Enär kronokursen sedermera undergått förändringar, som varit oss till nackdel, har stiftelsens styrelse, som på grund av valutavärligheterna i alla fall skulle varit tvungen utbetala stipendierna delvis in natura, beslutat bereda stipendierna möjligheter att bedriva sina studier i Sverige under den från början avsedda tiden, fastän kostnaderna härigenom skulle komma att överstiga stipendiernas ursprungliga belopp i mark.

För att väcka intresse för skeppsbyggeri har stiftelsens styrelse även planerat utbetalande av stipendier för studier i hemlandet vid vår egen tekniska högskola. Beviljandet av dylika stipendier har redan i princip beslutats.

För att bereda lotsar, vilka icke innehåva erforderlig navigationskompetens, tillfälle att bedriva studier i sjöfartsskolor för erhållande av för lotstjänster- och befattningar nödvändig kompetens, anhöll stiftelsens styrelse, att sjöfartsstyrelsens måtte göra upp ett förslag för beviljande av studieunderstöd åt lotsar. Endast en ansökan inlämnades till stiftelsen och då sökandes dessutom var insjölots, av vilka ej erfordras navigationskompetens, kunde understödet ej beviljas. Den omständighet, att ansökningarnas antal ej blivit större, torde delvis hava berott därpå, att tiden för inlämnande av ansökan var relativt kort. Stiftelsen har för avsikt att ånyo upptaga frågan om beviljande av stipendier åt lotsar i synnerhet som frågan om höjandet av lotsarnas kompetensfordringar upptagits av myndigheterna till förnyad behandling.

Till Sjöfartsstiftelsens mål hör bl. a. även att befrämja navigationell-merkantila studier genom att bevilja stipendier för dylika studier i utlandet. I vårt eget land finnas såsom känt ej möjligheter att erhålla specialundervisning på ifrågavarande område. Emedan bedrivandet av studier i utlandet under nutida förhållanden möter nära nog överstiglilla hinder, vilket man kännbart fått erfara vid anordnandet av förenämnda skeppsbyggnadsstudier i Sverige, har Sjöfartsstiftelsens styrelse, som från såskunnigt håll erhållit synnerligen fördelaktiga uttalanden angående de av Sveriges Flottas Sjöfartsskola benämnda förening i samråd med NKI-korrespondensinstitutet anordnade korrespondenskurserna i navigationell-merkantila ämnen, ansett det möjligt och förenligt med stiftelsens strävanden att understöda deltagandet i dessa kurser. Stiftel-

sen styrelse har för sagda ändamål redan beviljat tjugo stipendier, vilka till sin storlek motsvara kursavgiften. Initiativtagaren till ifrågavarande kurs och Sjöfartsskolans rektor, skeppsmäldaren Seth Brinck har meddelat, att han önskar erligga kursavgifterna för tre finska studeranden. Kurserna övervakas av Föreningen Sveriges Flotta och rickas i normala fall fyra terminer. Utan tvivel komma dessa kurser att vara till stor nytta för sina deltagare i deras framtida verksamhet inom landets shipping-branch.

Edellä on annettu selostus Merenkulun Säätiön perustamis- ja järjestäytymisvaiheista, tähänastisesta toiminnasta ja valmisteluasteella olevista, vielä toteuttamattomista suunnitelmista. Säätiön hallitus on koettanut parhaansa mukaan löytää toimintansa ensi kohteiksi ne puolet säätiön toimintapiiristä, jotka tässä kertaa ovat eniten toen tarpeessa. Jo tästä selostuksesta käynee ilmi, että oman säätiön perustamisella on oleva todella merkittävä merenkulkunne ja laivanrakennustöiden edistämiseksi. Säätiön hallitus toivoo, että läheinen ja luottamuksellinen suhde toiselta puolel säätiön hallinnon ja toiselta puolel säätiön perustajain, lahjoittajain ja kaikkien merenkulkunne edistämiseksi kiinnostuneiden piirien välillä voisi aina säilyä. Tässä mielessä säätiön hallitus toivoo saavansa omasta puolestaan vastaisuudessaakin antaa tämän tapaisia selostuksia toiminnastaan. Toisaalta säätiön hallitus toivoo merenkulkunne lähellä olevien piirien jatkuvaakin tukea toiminnalleen.

Helsingissä 14 päivänä joulukuuta 1945.

MERENKULUN SÄATIO HALLITUS

sen styrelse har för sagda ändamål redan beviljat tjugo stipendier, vilka till sin storlek motsvara kursavgiften. Initiativtagaren till ifrågavarande kurs och Sjöfartsskolans rektor, skeppsmäldaren Seth Brinck har meddelat, att han önskar erligga kursavgifterna för tre finska studeranden. Kurserna övervakas av Föreningen Sveriges Flotta och rickas i normala fall fyra terminer. Utan tvivel komma dessa kurser att vara till stor nytta för sina deltagare i deras framtida verksamhet inom landets shipping-branch.

I det föregående har redogjorts för Sjöfartsstiftelsens tillkomst och organisation, hittillsvarande verksamhet och under bearbetning varande, ännu icke förverkligade planer. Stiftelsens styrelse har försökt att efter bästa förmåga i främsta rummet realisera sådana verksamhetsgrenar, som i detta nu äro i behov av den största hjälpen. Av denna redogörelse torde redan framgå, att grundandet av en egen stiftelse verkligen motsvarar sitt ändamål, då det gällt att befrämja landets sjöfart och skeppsbyggnadsindustri. Stiftelsens styrelse hoppas, att ett intimt och förtroendefullt förhållande alltid måtte bestå mellan stiftelsens styrelse å ena sidan och stiftelsens grundläggare, donatorer och alla för vår sjöfarts utveckling intresserade kretsar å den andra. I avslutning härtill räknar stiftelsens styrelse med att även i framtiden få tillfälle att avgiva liknande redogörelser över sin verksamhet. Å andra sidan hoppas stiftelsens styrelse att även i fortsättningen komma i åtnjutande av vår sjöfart närstående kretsars stöd och bistånd för denna sin verksamhet.

Helsingfors den 14 december 1945.

SJÖFARTSSTIFTELSENS STYRELSE.

50-VUOTISHISTORIIKKI

Merenkulun Säätiö 50 vuotta
Professori Jan-Erik Jansson

Kiitän luottamuksestanne saada yrittää hahmottaa Merenkulun Säätiön 50-vuotista taipaleita parissakymmenessä minuutissa. Täydellisen historiikin laatiminen olisi suuri urakka ja johtaisi paksum kuin julkaisuun. Olen siksi lukenut vain osan pöytäkirjoista ja luotan myös muistiini, koska olen ollut säätiön hallituksen jäsenenä yli puolet sen olemassaoloajasta.

Merenkulun Säätiön alkusysäys voidaan sanoa olevan 19.9.1944 allekirjoitettu välirauhasopimus Suomen ja Neuvostoliiton välillä. Siinä sitouduimme toimittamaan mm. yli 60 miljoonan "kultadollaria" arvosta erilaisia uusia aluksia. Mainitsemani summa vastaa nykyvaluutassa yli 600 milj. dollaria ja laivojen lukumäärä oli yli 600 hinaajaa, pröomuja, kuunareita ja lastilaivoja, joista suurimmat olivat 3.200 tdw. Tämän sitoumuksen täyttäminen ei maallemme ollut mahdollista muuten kuin huomattavasti laajentamalla kotimaista laivanrakennusteollisuuttamme. Eräs tämä laajennustyötä kohtaavista vaikeuksista oli maassamme vallitseva puute laivanrakennusinsinööreistä. Tämän vuoksi keuhkilla 1945 perustetun Merenkulun Säätiön hallitus päätti ensimmäisenä toimenpiteenä ryhtyä laivanrakennuksen opiskelun harrastuksen sekä ^{alan/} opintomahdollisuuksien edistämiseksi. Lainaam Säätiön ensimmäisestä tiedotteesta seuraavaa:

"Omassa maassamme ei ole voitu kyllin pysyttellä laivanrakennustekniikan kehityksen tasolla johtuen mm. siitä että laivaveistämömmä ovat sodan aikana joutuneet suorittamaan miltei yksinomaan alusten korjaustyötä, uudisrakennusten supistuessa verraten vähin. Tämän vuoksi Merenkulun Säätiön hallitus piti tärkeänä suomalaisten laivanrakennuksen opiskelijain ja vastavalmistuneiden laivanrakennusinsinöörien lähettämistä Ruotsiin jatkamaan tai täydentämään opintojaan ja hankkimaan käytännöllistä kokemusta sikäläisillä veistämöillä, jotka koko sodan ajan ovat saaneet suuressa mittakaavassa rakentaa mitä

/2

- 2 -

uudenaikaisimpia aluksia.

Säätiö myönsi yhteensä 6 apurakaa yhden tai kahden vuoden opiskelua varten Tukholman Kuninkaallisessa Teknillisessä Korkeakoulussa ja Chalmersin Teknillisessä Korkeakoulussa Göteborgissa. Stipendit olivat suuria, 100.000.- ja 150.000.-^{smk/}mitkä ottaen huomioon vuoden 1963 rakareformimme vastaa^{vat/} suunnilleen samoja markkamääriä. Osoittautui kuitenkin että apurahojen arvot olivat vain nimellisiä, sillä Suomen Pankki kieltäytyi vaihtamasta niitä Ruotsin kruunuiksi. Erinäisten vaiheiden jälkeen löytyi ruotsalaisia mesenaatteja, jotka rahoittivat opiskelun ja meille - olin yksi ryhmästä - myönnettiin korkeakoulujen taholta vapautusta opiskelumaksuista. Ryhmän jäsenet palasivat vähitellen telakkatöihin Suomessa, mutta tuskin voidaan väittää että se oli meidän ansiotamme että sotakorvausurakka saatiin toimitetuksi määräpäivään 19.9.1952 mennessä. Tämän jälkeenhän alkoivat kaupalliset ^{(lisääntyvällä/} laivatöimitukset Neuvostoliittoon suurella menestyksellä.

Merenkulun Säätiön Säännöt

Palaan takaisin säätiön perustamiseen, jossa toimittiin ripeästi. Hallitus laati säännöt 20.4.1945 ja jo 30.4.1945 eli 10 päivää myöhemmin oikeusministeriö vahvisti niitä! Ne pysyivät muuttumattomina vuoteen/ aina/1991 saakka, jolloin suoritettiin pieni modernisointi johtuen mm. siitä ettei merenkulku enää kuulu kauppa- ja teollisuusministeriöön vaan liikenneministeriöön. Alkupykälissä "Merenkulun Säätiö - Sjöfartsstiftelsen" ilmoittaa tarkoituksenaan maamme merenkulun ja laivanrakennuksen tukeminen ja edistämisen myöntämällä avustuksia merenkulun, merenkulullisen liiketoiminnan ja laivanrakennuksen aloilla opintoja harjoittaville sekä näitä aloja edistäviä tutkimuksia suorittaville henkilöille.

Merenkulun Säätiön perustava kokous pidettiin Helsingissä päivän tarkkuudella tähän 50 vuotta sitten. Sen olivat kutsuneet koolle ministeri Henrik Ramsay ja vuorineuvos Wilhelm Wahlfores ja läsnä oli ruhtinas joukko merenkulkumme ja laivanrakennusteollisuutemme edustajia.

/3

Säätiön hallituksen jäsenet ja heidän varamiehensä oli sääntöjen mukaan määrätty suoraan virka-asemansa perusteella tai valittu järjestöjen ja viranomaisten toimesta. Ensimmäinen puheenjohtaja oli koko hankkeen varsinainen puuhämies, amiraali Svante Sundman, joka silloin oli kauppa- ja teollisuusministeriön merenkulluosaston päällikkö. Muut jäsenet olivat valtiovarainministeriön veroasiainosaston päällikkö, hallitusneuvos Yrjö Seitola, merenkuluhallituksen pääjohtaja amiraali Eero Rahola, teknillisen korkeakoulun laivanrakennusopin professori Jaakko Rahola, Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen (kuten nimi silloin kuului) varapuheenjohtaja, konsuli Birger Krogius, sekä kokoonkutsujat Wahlfors, joka edusti Suomen Teollisuusliittoa ja Ramsay, joka edusti Keskuskauppakamaria.

Säätiön myöhemmistä puheenjohtajista mainittakoon Suomen Varustamo-yhdistyksen ~~xx~~ monivuotinen puheenjohtaja kauppaneuvos Birger Krogius, merenkulkuneuvos Heikki Holma, toimitusjohtaja Robert Ehrnroth sekä tämän vuoden alusta toimitusjohtaja Jukka Suominen.

Merenkulun Säätiön rahoitus

Säätiö sai jo ennen perustamistaan, perustamiskokouksessa sekä kuten mainitsin Ruotsista valuutassa lahjoituksia. Näin ollen säätiön varat ylittivät vuonna 1945 11 miljoonaa markkaa, mikä suunnilleen vastaa samaa summaa nykymarkoissa.

Säätiö on vuosien varrella saanut sekä suuria että pieniä lahjoituksia. Niistä mainittakoon seuraavat:

- Ministeri Henrik Ramsayn 600.000.- lahjoitus 12.11.1946 merenkulun oppikirjallisuuden edistämiseksi.
- Kauppaneuvos Werner Hacklin'in ~~XXXXX~~ 1.000.000.- rahasto 29.12.195 rahtaaajien opiskelua varten.
- Eiffa'n 100-vuotisjuhlarahasto 500.000.- vuonna 1982.
- Suomen Varustamoyhdistyksen 50-vuotisjuhlien yhteydessä vastaanottamat 25 lahjoitusta vuonna 1982.

Kuten tiedetään ⁶⁴ ~~ovat~~ säätiöiden veroteknillinen asema edullinen. Koska lisäksi sääntöjen mukaan vuotuisesta tuotosta lisätään vähintään /4

88

20 % peruspääomaan ja varainhoito on ollut taitava, on pääomaa karttunut siten että se tänään ennen vuoden apurahajakoa on yli 17 milj. mk. Esimerkkinä arvopaperisalkun hyvästä hoidosta mainittakoon että sen arvo viimeisten n. 4 vuoden aikana on kasvanut HEX-indeksiin verrattuna huomattavasti enemmän.

Säätiö on viimeisten vuosien aikana yleensä jakanut vuosittain 200.000,- ... ⁵ 500.000,- ja voinee tänä vuonna jakaa ainakin 500.000.- Tämä mahdollistaa myöskin jo vuonna 1983 tehdyn päätöksen toteuttamista tavanoimaisten apurahojen lisäksi jakaa muutamia suurempia projekti- sekä tutkija/jatko-opiskelija-apurahoja.

Merenkulun Säätiön apurahat eri aloille

Tänä vuonna kilpailee 80 hakijaa apurahoista, joiden alat ~~XXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXXXXXX~~ on määriteltä ~~XXXXXXXXXXXX~~ seuraavasti:

- Merenkulun ja siihen liittyvien elinkeinojen aloilla tehtäviä tieteellisiä tutkimuksia tai kirjallisia töitä.
- Merenkulun liikealan - laivanvarustus, rahtaus, huolinta, ahtaus, merivakuutus - opiskelu ja harjoittelu ulkomailla. at
- Laivanrakennusinsinöörien ulkomaille tehtäviä opintomatkoja tai erikoisopin~~toja~~ ja -tutkimuksia ~~XXXXXX~~ ien
- Merenkuluoppilaitosten opettajat tai niiksi aik~~ovat~~ jatko-opinnot ~~XXXXXXXXXX~~
- Merenkultalouteen ja merioikeuteen liittyvät tieteelliset työt ja jatko-opinnot.

Vuonna 1982 tehtiin tilastoa siihen mennessä jaetuista apurahoista. Lukumäärä oli 815 eli 22 / vuosi. Tenssi tämän jälkeen on ollut samanlainen ja ~~emiten~~ apurahoja on annettu merenkulun liikealalle. Hyvänä kakkosena on tieteelliset tutkimukset ja kirjalliset työt ja kolmosena laivanrakennusinsinöörien projektit ~~TKK~~ Näiden jälkeen tulevat merenkulkukoulujen opettajat ja luotsit.

Nykyään yritetään usein arvioida tai mitata korkeakoulujen, tieteellisten tutkimuslaitosten ja säätiöiden tasoa käyttämällä erilaisia kriteerejä, joista yksinkertaisin lienee tutkimusraporttien ja julkaisujen lukumäärä. Jos objektiivisesti haluttaisiin tutkia Merenkulun Säätiön aikaansaannoksia 50 vuoden aikana esimerkiksi jollakin hyöty/kustannusanalyysillä tehtävä olisi äärimmäisen vaikea ellei mahdoton.

89

Puhtaasti subjektiivisesti sanoisin että jaetut yli 1000 apurahaa ovat vaikuttaneet katalyyttisesti koska suurin osa on annettu nuorille lupaaville henkilöille, joiden kehitys on voinut olla sellaisessa vaiheessa että suhteellisen pienikin apuraha on voinut antaa ratkaisevan sysäyksen eteenpäin.

Olen vakuuttunut siitä että säätiön apurahat ovat olleet erittäin tärkeitä elinkeinollemme, koska ne ovat joustavasti voineet tukea sen eri aloja. Näin ollen haluaisin mainostaa lahjoituksia säätiölle hyvänä investointina tulevaisuuteen. Toivotan Merenkulun Säätiölle kaikkea hyvää jatkossa.

~~Lopetan pienellä henkilökohtaisella mietteellä. Ellei minua säätiön toimesta nuorena asetakin riisuneena insinöörinä olisi lähetetty jatko-opiskelua varten Tukholmaan 1945 niin tuskin olisin myöhemmin aikanaan tullut aikaisemmin mainitsemani molempien Rahola-veljesten seuraajaksi eri viroissa.~~

~~Jag hoppas att med denna lilla översikt ha kunnat avbetala en anspråkslös del av min skuld till Sjöfartstiftelsen.~~

LÄHTEET

Arkistolähteet:

Merenkulun säätiön arkisto.
Mikkelin maakunta-arkisto. Kotkan metsä- ja puutalousoppilaitoksen arkisto. Sarja U: Muut asiakirjat.
Uc Harjoitteluselostukset.

Kirjalliset lähteet:

Andersson, Herb & Numelin, Ragnar & Ramsay, Karin 1958: *Henrik Ramsay. Minneskrift Muistojulkaisu*. Helsingfors: Tilgmanns Tryckeri.

Ekman, Per-Olof 1981: *Meririntama. Merisotatoimet pohjoisen Itämeren alueella 1941-44*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

Hjerppe, Riitta 1983: *Teollisuus – Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Härkönen, Juho 2004: *Hyvinvointivaltio yhteiskunnallisena instituutiona – Kantola, Ismo & Koskinen, Keijo & Räsänen, Pekka (toim.) Sosiologisia karttalehtiä*. Tampere: Vastapaino.

John Nurmisen Säätiö 1995: *Mare Balticum. 2000 vuotta Itämeren historiaa*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava & Helsinki: John Nurmisen Säätiö.

Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kunttu, Timo-Tapani & Kivilaakso, Tuula 2008: *Wiipurista Pookinmäelle. Kotkan merenkulkukoulutuksen historia 1868-2008*. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu: Oppimateriaali, 1 239-9 086; nro 20.

Niini, Mikko 1981: Teoksessa *Suomi ja Meri*, toim. Eero Pakkala. WSOY 1981.

Pihkala, Erkki 1982: *Sopeutuminen rauhaan – Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Pihkala, Erkki 1982 b: *Ulkomaankauppa ja ulkomaiset maksusuhteet – Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Pihkala, Erkki 1982 c: *Liikenteen uusin vallankumous – Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Pohjanpalo, Jorma 1965: *Suomi ja merenkulku*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.

Pohjanpalo, Jorma 1969: *Meri ja ihminen*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.

Ramsay, Henrik 1949: *Jääsaarron murtajat*. Helsinki: Werner Söderström osakeyhtiö.

Roos, J-P 1987: *Suomalainen elämä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Soukkola, Timo 2003: *Riistorauhaa rikkomassa. Suomen Merimies-unionin ja sen edeltäjien vaiheita 1905–2000*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.

Tarkka, Jukka & Tiitta, Allan 1987: *Itsenäinen Suomi. Seitsemän vuosikymmentä kansakunnan elämästä*. Helsinki: Valitut Palat – Reader's Digest Ab.

Vahtola, Jouko 2003: *Suomen historia. Jääkaudesta Euroopan unioniin*. Helsinki: Suuri suomalainen kirjakerho.

Vattula, Kaarina (toim.) 1983: *Suomen taloushistoria 3. Historiallinen tilasto*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Väänänen, Ari & Turtiainen, Jussi 2014: *Suomalainen työntekijä 1945–2013*. Tampere: Vastapaino.

Weber, Max 1978: *Economy and Society. An Outline of Interpretive Sociology. Vol.1*
Guenther, Roth & Wittich, Claus (toim.) Berkeley: University of California Press.

Zilliacus, Benedict 1984: *Wilhelm Wahlforss. Benedict Zilliacus kertoo Wärtsilän voimamiehestä*. Helsinki: Oy Wärtsilä Ab.

Lehtiartikkelit:

Helsingin Sanomat 24.6.1997: *Diplomi-insinööri Erik. A. Heinon muistokirjoitus*.

Helsingin Sanomat 12.6.2015: *Laivat uhkaavat karata Suomesta*.

Helsingin Sanomat 16.3.2022: *Jaakko Pyllkkäsen muistokirjoitus*.

Internet-lähteet esiintymisjärjestyksessä, vierailtu syyskuu 2015, joulukuu 2024 ja tammikuu 2025:

<https://www.hs.fi/muistot/art-2000008638283.html>

<https://saatiotrahastot.fi/>

<https://varustamosaatio.fi/>

<https://navigatoromagazine.fi/> 30.9.2020 / 23.5.2024

<https://www.motk.fi/toiminta> Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatus yhdistys ry. Turku

<http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/7697/>

https://fi.wikipedia.org/wiki/Reino_R._Lehto

<http://runeberg.org/kuka/1954/0784.html>

https://fi.wikipedia.org/wiki/Eero_Rahola

https://fi.wikipedia.org/wiki/Jaakko_Rahola

https://fi.wikipedia.org/wiki/Birger_Krogius

<http://www.hs.fi/muistot/a1364357208528>

https://fi.wikipedia.org/wiki/Jorma_Pohjanpalo

https://fi.wikipedia.org/wiki/Werner_Hacklin

<http://www.wernerhacklin.fi/>

<http://www.trafi.fi/> (nyk. www.traficom.fi) Liikenteen turvallisuusvirasto Traficom verkkosivut.

<https://saatiotrahastot.fi/>

<https://tilastot.tulli.fi/>

<https://shipowners.fi/>

<https://tieto.traficom.fi/>

<https://www.itameri.fi/>

<https://navigatoromagazine.fi/> 16.9.2024

<https://tieto.traficom.fi/>

<https://shipowners.fi/>

<https://www.utu.fi/>

<https://www.doria.fi/>

<https://tesi.fi/>

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/>

<https://teknologiateollisuus.fi/>

<https://tesi.fi/>

<https://www.utu.fi/>

<https://teknologiateollisuus.fi/>

<https://www.aalto.fi/>

<https://teknologiateollisuus.fi/>

<https://shipowners.fi/>

<https://www.eduskunta.fi/> Suomen Varustamot, lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 11.1.2021.

Valokuvat:

SA-kuva.

Turun Tiedepuisto.

Merenkulun säätiö.

Haastattelut:

Eija Kanto (MS:n asiamies), kesä 2015.

Tiina Kirvesniemi (KYAMK), kesä 2015.

Tuomas Nylund (MS:n sihteeri 1987–2011), syksy 2015.

Patrik Rautaheimo (MS:n hallituksen puheenjohtaja), helmikuu 2025.

LOPPUVIITTEET

Loppuviitteet

1 Pihkala 1982, 341.

2 <https://www.hs.fi/muistot/art-2000008638283.html>

3 https://saatiotrahastot.fi/wp-content/uploads/2020/01/srnk_saatioiden-hyva-hallinto_screen.pdf

4 <https://saatiotrahastot.fi/saatiotuki-lukuina/>.

5 <https://varustamosaatio.fi/varustamosaatio/>.

6 <https://navigatormagazine.fi/uutiset/saatioilla-on-tarkea-tehtava-suomen-merenkulun-ja-meriteollisuuden-tukemisessa/> 30.9.2020.

7 <https://www.motk.fi/toiminta>

8 <https://navigatormagazine.fi/uutiset/talvimerenkulun-saatiolta-rahoitusta-kolmelle-tutkimushankkeelle/>

9 Ekman 1981, 283–302.

10 Härkönen 2004, 164.

11 Pihkala 1982, 352.

12 Kaukiainen 2008, 420, Pohjanpalo 1965, 124.

13 Soukkola 2003, passim.

14 Väänänen & Turtiainen 2014, 265.

15 Harjoitteluselostus 27/1949.

16 Pohjanpalo 1965, 221–22.

17 Roos 1987, 54.

18 Ramsay 1949, 13.

19 Andersson & Numelin & Ramsay 1958, passim. Pohjanpalo 1965, 287–288.

20 Zilliacus 1984, passim.

21 Andersson & Numelin & Ramsay 1958, Zilliacus 1984.

22 https://fi.wikipedia.org/wiki/Reino_R._Lehto

23 <http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/7697/>

24 <http://runeberg.org/kuka/1954/0784.html>

25 https://fi.wikipedia.org/wiki/Eero_Rahola

26 https://fi.wikipedia.org/wiki/Jaakko_Rahola

27 https://fi.wikipedia.org/wiki/Birger_Krogius

28 <http://www.hs.fi/muistot/a1364357208528>

29 Helsingin Sanomat 24.6.1997.

30 Kunttu & Kivilaakso 2008, 246.

31 Pohjanpalo 1965, 396.

32 https://fi.wikipedia.org/wiki/Jorma_Pohjanpalo

33 Weber 1978, 24–25.

34 Tarkka & Tiitta 1987, 195.

35 Tarkka & Tiitta 1987, 203.

36 Pohjanpalo 1965, 226, 396, Pohjanpalo 1969, 212.

37 Pohjanpalo 1965, 226.

38 Niini 1981, 133.

39 https://fi.wikipedia.org/wiki/Werner_Hacklin

40 <http://www.wernerhacklin.fi/>

41 Pohjanpalo 1965, 226–229.

42 Pohjanpalo 1965, 230.

- 43 Vattula 1983.
- 44 Vattula 1983, 312.
- 45 Pihkala 1983 b, 386.
- 46 Kaukiainen 2008, 416–417, 425, 433, 439, 476–477, 479, 491–492; Pihkala 1982 c, 440–442.
- 47 Kaukiainen 2008, 431 – 432; Pihkala 1982 c, 441–442.
- 48 Kaukiainen 2008, 486–490.
- 49 Kaukiainen 2008, 494–496.
- 50 Hjerppe 1983, 42–422, Kaukiainen 2008, 512, Vahtola 2003, 379.
- 51 Kaukiainen 2008, 504, 510.
- 52 Kaukiainen 2008, 496–500, 512, Vahtola 2003, 364–368.
- 53 John Nurmisen Säätiö 1995, 5.
- 54 https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto_2013.pdf
- 55 <https://saatiotrahastot.fi/wp-content/uploads/2024/12/Saatiobarometri-2024.pdf>
- 56 <https://tilastot.tulli.fi/-/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2023>
- 57 <https://shipowners.fi/kilpailukyky/merenkulun-avainluvut/>
- 58 <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/vesikuljetusten-kuljetusmaarat>
- 59 https://www.itameri.fi/fi-FI/Ihminen_ja_Itameri/Merelliset_elinkeinot/Merenkulku
- 60 <https://navigatormagazine.fi/uutiset/suomen-kauppalaivastossa-712-alusta/>
- 61 <https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto-2023.pdf>