

Tänään Pyhäinpäivänä olemme jälleen kokoontuneet tänne Merenkulkijain muistomerkillä kunnioittamaan niiden merimiesten muistoa, jotka velvollisuuttaan täyttäessään ovat joutuneet uhraamaan elämänsä meren ankarissa kourissa.

Meri on vaatinut uhreja niin kauan kuin merenkulkua on harjoitettu ja valitettavasti tulee vaatimaan niitä edelleenkin. Näiden uhrien lukumäärää voidaan kuitenkin vähentää lisäämällä ja tehostamalla merenkulun turvallisuuteen liittyviä laitteita ja turvallisuusmääräyksiä. Viime vuosikymmenien aikana on tekninen kehitys mennyt valtavasti eteenpäin laivanrakennuksessa, pelastusvälineistössä, navigointi- ja viestintälaitteissa. Samoin on tarkistettu sekä kansallisia että kansainvälisiä turvallisuusmääräyksiä. Myös koulutuksen parantamiseen on kiinnitetty huomiota. Tämä on osaltaan tehnyt merenkulkua turvallisemmaksi. Mainittakoon esimerkkinä vain tutkalaitteiden tuoma varmuus navigoinnissa sumuisellakin säällä. Mutta paljon on vielä tekemättä. Parhaista teknisistä laitteista ja tarkistetuista turvallisuusmääräyksistä huolimatta lisääntyvät liikennöimisvaarat merellä tonniston lukumäärän jatkuvan kasvun mukana. Toisaalta lyhentyneet satamassaoloajat ja alituinen kiire rasittavat omalta osaltaan merenkulkijain kestäkykyä, eikä inhimillisten erehdysten aiheuttamia onnettomuuksia voida kokonaan välttää.

Laivayhteisössä työskentelee eri ammattialojen edustajia, joilla kaikilla on oma tärkeä osuutensa. Edustan itse ammattiryhmää, jonka tehtävänä on laivassa radioturvallisuuspäivystyksen suorittaminen. Tämä päivystys ei koske ainoastaan asianomaisen laivan henkilökunnan turvallisuutta, vaan myös laivan lähistöllä liikennöivien toisten laivojen turvallisuuspalvelua. Aina ei kuitenkaan ole mahdollisuuksia käyttää onnettomuuksissa kaikkia laivan teknisiä laitteita. Esimerkkinä tällaisesta tapauksesta on suomalaisen tankkilaiva Ragnyn katkeaminen kovassa myrskyssä Pohjois-Atlantilla 26 päivänä joulukuuta 1970. Tällöin laivan keulaosa, jossa oli radioasema, upposi vieden mukanaan kuusi henkeä, heidän joukossa laivan päällikön. Erittäin vaikeissa olosuhteissa onnistui laivan peräosaan jääneen radiosähköttäjän 18 tunnin sitkeän yrittämisen jälkeen saada pelastusveneradiolla yhteys

toisiin laivoihin, jonka seurauksena sitten kaikki 31 henkeä pelastuivat.

Minulla on henkilökohtainen kokemus siitä miltä tuntuu joutua merionnettomuuteen. Olin radiosähköttäjänä matkustajalaiva Oberonissa, kun se sakeassa sumussa 19 päivänä joulukuuta 1930 törmäsi Kattegattissa Arcturuksen kanssa yhteen. Oberon upposi noin 3 minuutissa, jolloin 41 henkeä hukkui ja 40 pelastui. Puoli tuntia onnettomuuden jälkeen minut pelastettiin Arcturuksen pelastusveneeseen. Sitä ennen näin Arcturuksen valot sen ohittaessa minut häipyen sitten näköpiiristäni. Tällöin tuntui siltä, ettei minua enää voitaisi ajoissa löytää pimeästä, sumuisesta merestä. Mutta rukoukseni kuultiin, aikani ei ollut vielä tullut.

Ne merenkulkijat, joiden muistoa me nyt olemme täällä kunnioittamassa, ovat varmaan eläneet samat epätoivon ja kauhun hetket ja hädässään turvautuneet Korkeinman apuun. Säilyttäessämme heidän muistoaan, velvoittakoon heidän uhrinsa meitä tekemään kaikkemme merenkulkijain turvallisuuden lisäämiseksi.

Erkki A Koivisto

Talet vid Sjöfararnas minnesmärke i Helsingfors den 2.11.1974

I dag på Allhelgonadagen har vi igen samlats här vid Sjöfararnas minnesmärke för att hedra minnet av de sjömän som under fullgörandet av sin plikt tvingats offra sina liv på havet.

Så länge sjöfart har idkats har havet krävt offer och kommer tyvärr att kräva sådana också i framtiden. Offrens antal kan dock nedbringas genom att förbättra och effektivera till sjöfartens säkerhetssystem hörande utrustning och säkerhetsföreskrifter. Under de senaste decennierna har den tekniska utvecklingen inom skeppsbyggnadsindustrin, livräddningsredskapen, navigations- och kommunikationsutrustningen gått starkt framåt. Likaså har man justerat både de nationella och internationella säkerhetsbestämmelserna. Uppmärksamhet har också ägnats åt höjandet av utbildningsnivån. Allt detta har medverkat till att göra sjöfarten säkrare. Som ett exempel kan man nämna den trygghet radarn ger vid navigering i dimma. Men mycket återstår att göra. Trots den bästa tekniska utrustning och trots strängare säkerhetsbestämmelser ökar trafikeringsriskerna till sjöss beroende på tonnagets snabba tillväxt. De allt kortare hamntiderna och den oavbrutna brådskan tär på sjöfararnas uthållighet och olyckor förorsakade av den sk. mänskliga faktorn kan inte helt undvikas.

I fartygssamhället arbetar företrädare för olika yrken som alla har sin viktiga funktion att fylla. Själv representerar jag en yrkesgrupp vars uppgift ombord består i att sköta radiosäkerhetstjänsten. Denna säkerhetstjänst gäller inte endast det egna fartygets och dess besättnings säkerhet, utan även andra närbelägna fartygs säkerhet. Vid sjöolyckor är det inte alltid möjligt att använda fartygets tekniska utrustning. Ett exempel på detta är det finska tankfartyget Ragnys förlisning i en hård storm på Nordatlanten den 26 december 1970. Då sjönk fartygets förliga del där radiostationen fanns, varvid 6 personer bland dem fartygets befälhavare omkom. Under svåra förhållanden lyckades fartygets radiotelegrafist med ~~fartygets~~ livbåtsradio^N efter 18 timmars försök få kontakt med andra fartyg, vilket resulterade i att alla de 31 personer räddades som befann sig på akterskeppet.

Jag har personligen upplevt hur det känns att råka i sjönöd. Jag var radiotelegrafist på passagerarfartyget Oberon som den 19 december 1930 i Kattegat i tät dimma kolliderade med Arcturus. Oberon sjönk på ca. 3 minuter, varvid 41 personer omkom. En halv timme efter olyckan plockades jag upp av Arcturus livbåt. Före det såg jag ljusen från Arcturus

när den gled förbi mig och försvann utom synhåll. Då trodde jag att jag inte skulle bli räddad, men min bön blev hörd, min stund var ännu inte kommen.

De sjöfarare vilkas minne vi nu har samlats för att hedra har säkert genomlevt samma stunder av förtvivlan och skräck och i sin nöd bett den Högste om hjälp. Samtidigt som vi bevarar deras minne, så bör deras offer sporra oss till att göra allt för att öka säkerheten till sjöss.

Erkki A Koivisto

++++++

Puhe Merenkulkijain muistomerkillä Helsingissä
2.11.1974

Talet vid Sjöfararnas minnesmärke i Helsingfors
2.11.1974

Erkki A Koivisto