

POHJOIS-SAKSAN MERIMIESKIRKKO
MERENKULKIJAN HYVINVOINTIA TUKEMASSA

Tuure Oldendorff
Opinnäytetyö, kevät 2016
Diakonia-ammattikorkeakoulu
Sosiaalialan koulutusohjelma
Diakonisen sosiaalityön
suuntautumisvaihtoehto
Sosionomi (AMK) -diakoni

TIIVISTELMÄ

Oldendorff, Tuure. Pohjois-Saksan merimieskirkko – merenkulkijan hyvinvointia tukemassa. Pori, kevät 2016, 49 s. Diakonia-ammattikorkeakoulu, Pori. Sosiaalialan koulutusohjelma, Diakonisen sosiaalityön suuntautumisvaihtoehto, sosionomi (AMK) –diakoni.

Opinnäytetyön tarkoituksena on saada merenkulkijoiden tuntemuksia Pohjois-Saksan suomalaisen merimieskirkon laivakäyntityöstä esille. Tavoitteena oli selvittää tukeeko työmuoto suomalaisen merenkulkijan työhyvinvointia ja mitkä palvelumuodot sitä erityisesti ylläpitävät.

Teoreettinen viitekehys rakentui merityön erityispiirteiden tarkastelusta ja Merimieskirkon toiminnan esittelystä sekä erityisesti laivakäyntityön käsitteen avaamisesta, johon hyödynnettiin kansainvälistä tutkimusaineistoa.

Opinnäytetyössä käytettiin laadullista tutkimusmenetelmää ja aineisto kerättiin teemahaastatteluiden avulla Hampurin ja Lyypekin satamissa viittä merenkulkijaa haastatellen. Haastateltavilla oli jokaisella käyttökokemusta Pohjois-Saksan merimieskirkon palveluista. Aineiston analysointi suoritettiin aineistolähtöistä sisällönanalyysia käyttäen. Lisäksi tietoa ja tilastoja merimieskirkon laivakäyntityöstä kerättiin kompaktilla sähköpostikyselyllä kahdelle merimieskirkon laivakäyntejä tekeväälle työntekijälle.

Tutkimustuloksista ilmeni, että merenkulkijat arvostavat Pohjois-Saksan merimieskirkon laivakäyntityötä ja kokevat sen hyvinvointiaan tukevana. Laivakäyntityön palvelumuotoja olivat tutkimuksen mukaan keskustelupalvelu, kuljetuspalvelu, hengellinen ja sielunhoidollinen keskustelu ja tietoliikennepalveluissa avustaminen sekä muu käytännön apu. Tärkeinä palvelumuotoina pidettiin erityisesti keskustelu- ja kuljetuspalvelua. Keskustelupalvelusta merkittävän tekee varsinkin mahdollisuus keskustella miehistön ulkopuolisen ihmisen kanssa, joka tuo vaihtelua arkeen. Kuljetuspalvelut suuntautuivat merimieskirkolle, ostoksille ja kaupungille ja siinä tärkeintä hyvinvoinnin kannalta oli päästä edes hetkeksi pois laivaympäristöstä. Hengellinen ja sielunhoidollinen tuki oli vain osalle merenkulkijoista merkityksellistä, mutta juuri heille kuitenkin hyvin tärkeä tukimuoto kriisitilanteiden selvittämiseksi. Muu käytännön apu ei ollut hyvinvoinnin kannalta tärkeää. Opinnäytetyö palvelee Merimieskirkon merenkulkijatyötä ja siitä kiinnostuneita.

Asiasanat: merenkulkijan työhyvinvointi, Merimieskirkko, laivakäynti

ABSTRACT

Oldendorff, Tuure. The Finnish Seamen's Mission in North Germany – supporting seafarer's welfare. 49 p., Language: Finnish. Spring 2016. Diaconia University of Applied Sciences. Degree Programme in Social Services, Option in Diaconal Work. Degree: Bachelor of Social Services.

The purpose of the thesis was to discover seafarers' feelings about the ship-visiting work of the Finnish Seamen's Mission. The aim was to find out if this type of mission work supports a seafarer's welfare and what kinds of services in particular maintain it. The conceptual framework consisted of analysing the characteristics of working at seas and introducing the work of the Seamen's Mission as well as introducing the concept of ship-visiting work which is based on international studies on the subject.

The thesis was carried out by using a qualitative survey and the material was gathered with theme interviews. These were conducted in the ports of Hamburg and Lübeck by interviewing five seafarers. All participating seafarers had used the services of the Finnish Seamen's Mission in North Germany. The material was analysed using material-based content analysis. In addition, information and statistics were gathered with a compact e-mail inquiry to two employees of the Seamen's Mission who are making ship visits.

The survey results indicate that the seafarers appreciate the ship visiting-work of the Finnish Seamen's Mission in North Germany and are experiencing it as direct support to their wellbeing. According to the research, the services provided by ship visiting-work are conversation services, transport services, spiritual discussions and pastoral care, support in IT services and other practical support. In particular the conversation and transport services were seen as the most important services. The conversation services were significant because of the prospect to interact with a person outside of the crew, which brought a change to the daily routines. The transport services were used to visit the Seamen's Mission, for going shopping or into town. Leaving the ship even for a short time was a very important aspect of wellbeing. The spiritual discussions and pastoral care were important for only a small part of the seafarers but especially for them it was a very significant service in crisis situations. The other practical support services were not benefitting the wellbeing. This thesis serves the The Finnish Seamen's Mission's seafarer work and those interested in it.

Key words: seafarer's welfare, Seamen's Mission, ship visiting

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 OPINÄYTETYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET.....	7
3 ERITYISPIIRTEITÄ MERITYÖSSÄ	9
3.1 Merityön psyykkinen kuormittavuus.....	10
3.2 Merenkulkijan työhyvinvointia haittaavia tekijöitä	11
3.3 Merenkulkijoiden tukipalveluita.....	12
3.4 Laivakäynti	13
4 SUOMEN MERIMIESKIRKKO RY	16
4.1 Merimieskirkon laivatyö	16
4.2 Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko.....	17
4.3 Pohjois-Saksan merimieskirkon merenkulkijatyö	18
5 AIKAISEMMAT LAIVAKÄYNTITYÖTÄ KOSKEVAT TUTKIMUKSET	22
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN.....	25
6.1 Teemahaastattelu	26
6.2 Teemahaastattelujen toteutus ja kohderyhmä	27
6.3 Aineiston analysointi.....	28
6.4 Tutkimuseettisyys ja luotettavuus	29
7 MERIMIESKIRKON LAIVAKÄYNTITYÖN TUKIMUODOT	32
7.1 Keskustelupalvelu.....	33
7.2 Kuljetuspalvelu	36
7.3 Sielunhoito ja hengelliset kysymykset	38
7.4 Tietoliikenneyhteydet ja muu käytännön apu	40
8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	42
LÄHTEET.....	47

1 JOHDANTO

Merenkulku on ollut viime vuosien aikana nopeassa muutoksessa ja suomalaisten merenkulkijoiden työolot ovat muuttuneet yhä haastavammiksi sekä työnäkymistä tulleet osittain epävakait. Merenkulkijoiden työolojen ollessa muutenkin fyysisesti ja henkisesti tavallista kuluttavampia ovat erilaiset tukipalvelut tarpeen. Muun muassa merimieskirkot, kuten Suomen Merimieskirkko ry, vastaavat maailman satamissa tähän haasteeseen. Niiden ydintehtäviin kuuluu monikulttuurinen, diakoninen, sosiaalinen ja ekumeeninen työ merenkulkijoiden parissa. Sosiaalityön tarve on monesta syystä myös tämän opinnäytetyön tutkimuksen esimerkkitapauksena palvelevalla Pohjois-Saksan merimieskirkolla ollut merkittävä ja kasvusuuntainen.

Vuonna 2014 Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa julkaistiin tutkimus *Stay Onboard – Suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä*. Kyseisen hankkeen lähtökohtana oli huoli suomalaisen merenkulkualan houkuttelevuudesta työnantajana. Tutkimus käsittelee aihetta laajasti käynnissä olevan suomalaisen merenkulun murrosvaiheen näkökulmasta. (Haavisto ym. 2014.) Siihen liittyen on hyvä selvittää Merimieskirkon roolia merenkulkijan tukipalveluna. Se onkin tämän tutkimuksen ydinkysymys.

Opinnäytetyön tutkimus etsii vastauksia siihen, millaisia sosiaalisia ja hengellisiä tukipalveluita merenkulkija tarvitsee ja kaipaa. Opinnäytetyössäni kuvaan merenkulkijoiden haastatteluihin pohjaten, millä eri keinoin Merimieskirkko tukee ja ylläpitää merenkulkijoiden hyvinvointia. Tutkimus on rajattu koskemaan suomalaisia merenkulkijoita, siitä huolimatta, vaikka suomalaiset merimieskirkot työskentelevät ulkomailla yhä useammin myös ulkomaisten merenkulkijoiden parissa. Merenkulkijoiden tuntemuksia ja ajatuksia selvitetään teemahaastatteluiden kautta. Teemahaastattelu on valittu menetelmäksi, jotta heidän äänensä tulisi tutkimuksessa selkeästi ja kuuluvasti esiin. Tutkimustuloksien esittelyssä on käytetty runsaasti suoria lainauksia merenkulkijoiden näkemyksistä Pohjois-Saksan merimieskirkon työstä.

Tutkimuksen teoriaosuudessa keskeisiä teemoja ja käsitteitä ovat merityön erityislaatuisuus, laivakäynti, Merimieskirkko ja muut merenkulun tukipalvelut. Viitekehystä on rakennettu kansainvälisen merenkulkijatyön tutkimusten kautta, sillä aikaisempaa tutkimusta suomalaisen merimieskirkon työstä ulkomaisessa satamassa ei ole tehty.

Pohjois-Saksan merimieskirkon merenkulkijatyön käytäntöjä ja tilastoja on selvitetty laivatyötä tekeviltä työntekijöiltä ytimekkään sähköpostikyselyn avulla.

2 OPINÄYTETYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Päädyin opinnäytetyöni aiheeseen johtuen työtaustastani Turun merimieskirkolla. Vuoden 2015 kevään vietin moninaisuus- ja monikulttuurisuusharjoittelussa Pohjois-Saksan merimieskirkkoilla Lyypekissä ja Hampurissa, jolloin kypsyi ajatus tehdä tutkimusta itselleni läheisestä aiheesta. Omien työkokemusten ja näkemysten tueksi oli viisasta ja erittäin kiinnostavaa tehdä asiapohjaista ja tieteelliseen tutkimukseen nojaavaa tutkimusta. Ammatillisen kasvun kannalta kyseiset seikat olivat haastavia, mutta myös erittäin merkittäviä, sillä tutkittava aihe oli henkilökohtaisesti tärkeä ja aiemmin muodostunut käsitys joutui opinnäytetyöni puitteissa kriittisen tarkastelun kohteeksi. Lisäksi omakohtainen tieto siitä, että kyseinen aihe on ollut vähäisen tutkimuksen kohteena, oli omiaan motivoimaan ryhtyä tutkimustyöhön.

Yhtenä taustatekijänä toimi myös Stay Onboard –tutkimus, josta ilmeni, että merenkulkijoiden lukumäärään nähden alalla toimii suhteellisen suuri tukijärjestöjen kirjo. Tutkimuksen mukaan haasteena on jatkossa synergian lisääminen, kun eri toimijat ovat lähestymässä toisiaan ja syventämässä yhteistyötään. Merityöhön jäämisen merkittävät haasteet liittyvät hankkeen mukaan työn ja perheen yhteensovittamiseen, periodi- ja vuorotyön rasitusten sietämiseen ja laivan työskentelyolosuhteisiin. Tutkimuksessa kysytäänkin suoraan olisiko mahdollista, että työterveyshuolto, MEPA ja Merimieskirkko toiminnallaan voisivat tarttua tiukemmin tähän haasteeseen. Sen seurauksena varustamoiden taloudellinen intressi kytkeytyisi yhä enemmän sairauksien ja tapaturmien välttämiseen sekä kaiken kaikkiaan työolosuhteiden parantamiseen. Tutkimuksessa todetaan, että kustannussäästöön painottuvasta ajattelutavasta voidaan edetä arvioimaan työhyvinvointia ja terveyttä aineettomana pääomana ja niiden parantamista investointina, jolla on sekä eettinen että liiketoiminnallinen perusta. Stay Onboard –tutkimukseen liittyen oli kiinnostavaa selvittää Merimieskirkon nykyisiä palvelumuotoja merenkulkijan hyväksi. (Haavisto ym. 2014, 38.)

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on kuvata teemahaastatteluiden kautta, miten suomalaiset merenkulkijat kokevat Merimieskirkon merenkulkijatyön hyvinvointia tukevana toimijana. Merimieskirkko tarjoaa merenkulkijalle käytännön apua ja henkistä sekä hengellistä tukea. Näiden työmuotojen merkittävyyttä merenkulkijalle pyrin avaamaan tutkimuksessani yksityiskohtaisesti.

Tutkimuksen tutkimuskysymykset ovat:

1. Miten Pohjois-Saksan merimieskirkon laivakäyntityö tukee merenkulkijan työhyvinvointia?
2. Mitkä laivakäyntityön muodot tukevat työhyvinvointia erityisesti?

Lisäksi opinnäytetyöni yleisenä tavoitteena ja pyrkimyksenä on edistää Merimieskirkon merenkulkijatyön kehittämistä. Tutkimuksen yksi suuntaa antava prioriteetti oli saada haastatteluiden kautta merenkulkijoiden ääntä ja ajatuksia Merimieskirkon tekemästä työstä esille, jotta työtä voitaisiin tarpeen mukaan kehittää ja esimerkiksi joitain osa-alueita vahvistaa. Haastattelujen avulla selvitetään, miten merenkulkija suhtautuu ja ymmärtää Merimieskirkon tarjoamia palveluja, jotta analyysistä voidaan vetää kehitystyölle keskeisiä johtopäätöksiä.

Tutkimustulokset palvelevat etulinjassa Pohjois-Saksan merimieskirkkotyötä, mutta niiden vaikuttavuus ulottuu myös muiden merimieskirkkojen piiriin niin Suomessa kuin maailmalla.

3 ERITYISPIIRTEITÄ MERITYÖSSÄ

Laivatyö on monin tavoin erityinen työmuoto, joten opinnäytetyön alkuun on hyvä tarkentaa lyhyesti muutamia laivatyön erityispiirteitä, joita tarkastellaan fyysisen ja psyykkisen kuormittavuuden kautta. Lisäksi avataan merityöstä pois vetäviä seikkoja ja esitellään ytimekkäästi merenkulkijoiden tukipalveluita, erityisesti käsitettä ”laivakäynti” keskeisenä merenkulkijan tukipalveluna.

Lähtökohtaisesti laiva on jo pelkästään fyysisenä työympäristönä yleistä työpaikkaa haastavampi, sillä työskentelytilat ovat monessa eri tasossa ja niitä yhdistävät monenlaiset portaat ja käytävät. Työskentelytilat ovat usein ahtaat ja varsinkin kannella kulkuväylät ovat monesti liukkaita. Laivalla työskentelylle haasteensa asettaa lisäksi laivan keinunta, joiden vuoksi kompastumiset, liukastumiset, putoamiset sekä rakenteista ja laitteista johtuvat tapaturmat ovat yleisiä. Työ on osalle miehistöstä fyysisesti kuluttavaa, joka osaltaan lisäämään tapaturmariskiä. Laivalla työskennellään myös useasti vaarallisten aineiden kanssa ja kovassa melussa. (Työterveyslaitos 2015.)

Tavallisesti suomalaisella rahtialuksella työskentelee noin 10–18 työntekijää kerrallaan, mutta pienemmillä aluksilla saatetaan toimia myös alle 10 hengen miehistöllä. Matkustaja-aluksilla puhutaan normaalisti reilusti suuremmista henkilömääristä ja muun muassa Itämeren matkustajalaivoilla voi olla yli 300 työntekijää kerrallaan. Pääasiassa laivoilla noudatetaan vuorottelujärjestelmää. Esimerkiksi 1/1-vuorottelujärjestelmällä toimivaa alusta varten on palkattu kaksinkertainen henkilöstömäärä aluksella kerrallaan olevaan henkilöstömäärään verrattuna. Tällöin puolet vakinaisesta henkilökunnasta on aina töissä ja puolet vapaalla. (Työterveyslaitos 2015.)

Yksi laivatyön erityispiirre koskee työaikaa laivalla. Yleensä alus toimii ympäri vuorokauden, joten työt on jaettu vahtivuoroihin. Laivaa ajava kansihenkilöstö noudattaa isommilla aluksilla yleensä 4:8-vuorottelujärjestelmää tai pienemmillä

aluksilla 6:6-järjestelmää. Järjestelmät tarkoittavat sitä, että laivaa ajetaan 4 tuntia, jolloin vapaa on 8 tuntia tai vaihtoehtoisesti laivaa ajetaan 6 tuntia ja vapaalla ollaan samainen 6 tuntia. Konehenkilöstö tekee normaalisti päivätöitä ja muina aikoina tarvittaessa ylitöitä. Vuorottelujärjestelmään muodostavat poikkeuksen satamaan tulot ja lähdöt, jolloin tarvitaan enemmän henkilökuntaa töihin. Merenkulkijoille kerääntyy usein ylityötunteja. (Työterveyslaitos 2015.)

Suomalaisella, ulkomaanliikenteessä olevalla aluksella työskentelevien työajoista säädetään merityöaikalaisissa. Säännöllinen työaika on enintään 8 tuntia vuorokaudessa ja enintään 40 tuntia viikossa. Työntekijää saa säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi pitää ylityössä enintään 16 tuntia viikossa. Ylityöt korvataan erikseen. Työntekijällä pitää olla 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin lepoaika ja jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika. Tarvittaessa lepoaika voidaan jakaa enintään kahteen jaksoon. Pakotavissa tilanteissa ylityön teettämistä ja lepoaikoja koskevista rajoituksista voidaan kuitenkin poiketa. (Merityöaikalaki 9.4.1976/296.)

Merellä voi myös sattua poikkeustilanteita, kuten tulipalo, karilleajo tai muu vakava tapahtuma. Avunsaanti alukselle on usein mahdotonta, minkä vuoksi kaikki työntekijät joutuvat osallistumaan hätätilanteissa pelastustoimiin. Jokaiselle työntekijälle nimikkeestä riippumatta on etukäteen määrätty tietty tehtävä poikkeustilanteen varalta, kuten esimerkiksi palonsammutus, savusukellus, pelastusveneiden laskeminen, matkustajien evakuoiminen, pelastusveneiden ohjaaminen tai ensiavun antaminen. Poikkeustilavalmius ja -tehtävät edellyttävät, että jokaisella työntekijällä on sellainen terveydentila ja toimintakyky, että hän kykenee toimimaan edellä mainituissa tilanteissa. (Työterveyslaitos 2015.)

3.1 Merityön psyykinen kuormittavuus

Laiva on monella tavalla todella poikkeuksellinen työympäristö myös psyykkiseltä kuormittavuudeltaan. Merenkulkija on usein eristyksissä ulkomaailmasta työskennellessään laivalla. Laivalla saatetaan tehdä töitä yhtämittaisesti useita vuo-

rokausia tai peräti kuukausia riippuen aluksesta ja tilanteesta. Laivalla työskennellessään työntekijällä ei ole mahdollisuutta lähteä kotiin töistä, vaan hän joutuu viettämään myös vapaa-aikansa työpaikallaan. Merenkulkija ei voi valita myöskään seuraansa vapaalla ollessaan, vaan työkaverit ovat läsnä kellon ympäri. Laiva on fyysisenäkin ympäristönä monesti ahdas ja lisäksi sääolosuhteet sekä merenkäynti tuovat siihen omat erityispiirteensä. Laivan ollessa merellä mahdollisuus luonnolliseen liikuntaan laivalla on puutteellinen ja tämä saattaa aiheuttaa merenkulkijalle terveysongelmia. (Stenko 1988, 134.)

Psyykkiseltä kannalta katsottuna merimiesammatti, johon usein on yhdistetty odotuksia maailman näkemisestä, vapaudesta, itsenäisyydestä ja seikkailusta, ovat olleet muutoksessa. Toimenkuvat laivalla ovat tulleet entistä haastavammiksi ja melkein jokainen työntekijä on saanut tehtäviinsä erikoiskoulutusta. Laivatyölle ominaisia piirteitä ovat vapaa-ajanvietto samoissa tiloissa ja samassa seurassa, jossa työskennellään, mikä voi osaltaan aiheuttaa henkistä kuormitusta. Yhteys työpaikan ulkopuolelle, perheeseen, ystäviin, sukulaisiin ja muuhun sosiaaliseen ympäristöön on vähäistä tai on luonteeltaan erilaista työjakson aikana, kuin tavallisessa maissa työskentelyn puitteissa. Aluksen tarjoamat vapaa-ajan virikkeet ja toimintamahdollisuudet ovat rajoitetut sekä yhteiskunnan tarjoamat palvelut ovat käden ulottumattomissa. Laivalla ollessa henkilöstö on kiinteästi kosketuksissa toisiinsa, jolloin työyhteisön ilmapiiri ja ihmissuhteet voivat muodostaa mielenterveydellisen kuormitustekijän. (Autio 2013, 28–29.)

3.2 Merenkulkijan työhyvinvointia haittaavia tekijöitä

Osana Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa toteutettua Stay OnBoard –hanketta Anna Kaipinen on opinnäytetyössään selvittänyt yksityiskohtaisesti merenkulkijoiden näkökulmasta merityöhön vetäviä, siinä pitäviä ja siitä pois työntäviä tekijöitä. Tämän opinnäytetyön kannalta on otollista selvittää millaiset tekijät ovat pois työntäviä seikkoja, joiden ennaltaehkäiseviin tai korjaaviin toimenpiteisiin Merimieskirkon laivatyö voisi kenties vastata.

Kaipinen toteaa, että merityöstä pois työntäviä asioita on runsaasti. Työtyytymättömyyttä aiheuttivat esimerkiksi johdolliset ongelmat, työaikajärjestelyt ja ei-ergonomiset työskentelytilat sekä osaltaan negatiiviset vaikutukset elämäntapoihin. (Kaipinen 2015, 6, 34)

Merityön huonona puolena merenkulkijat pitävät työn eristäytyneisyyttä, sillä merenkulkija on työjaksojen aikana etäällä normaalista yhteiskunnallisesta toiminnasta, jopa lähes puolet vuodesta. Useassa Kaipisen haastattelussa nousi esiin ylitöiden tekeminen ja muutenkin työn vaatimusten katsottiin kasvaneen. Merenkulkijoilta vaaditaan aina enemmän ja sama työmäärä täytyy selvittää pienemmällä työntekijämäärällä. Lisäksi työtahdin koetaan muuttuneen entistä kiireisemmäksi, eikä työn raskauteen ole koettu pystyvän vaikuttamaan. Negatiivisia työyhteisöön liittyviä tekijöitä tuli ilmi tutkimuksessa vähän. Huonon työilmapiirin koettiin tosin joidenkin haastattelujen perusteella olevan työkykyä heikentävä tekijä. Huonosti toimiva työyhteisö onkin merkittävä merityöstä pois työntävä seikka. (Kaipinen 2015, 34–35.)

Muita merityöstä pois työntäviä asioita ovat Kaipisen (2015, 38) tutkimuksen mukaan muun muassa laivan ulkopuoliset sosiaaliset suhteet. Siitä huolimatta, että laivan ulkopuolisia sosiaalisia suhteita voidaan pitää yllä puhelimitse ja sähköpostitse, merenkulkijat kokevat sosiaalisen elämän supistuneen merityön myötä. Ystäväpiiri oli tutkimustulosten mukaan osalla pienentynyt ja yhteydenpito sukulaisiin oli vähentynyt. Tärkeimmät ja läheisimmät suhteet olivat kuitenkin edelleen voimissaan. Perheen perustaminen oli haastatteluiden perusteella merkittävin tekijä tavallisiin maatoihin siirtymistä mietittäessä.

3.3 Merenkulkijoiden tukipalveluita

Tässä tutkimuksessa selvitetään Merimieskirkon roolia tukipalveluna merenkulkijoille. Merityössä oleville on kuitenkin olemassa runsaasti muitakin lakisääteisiä

tai täydentäviä tukipalveluita työterveyshuollon ohella, joista tämän tutkimusaiheen kannalta merkittävimpinä esitellään Merimiespalvelutoimisto ja Merimieseläkekassa.

Merimiespalvelutoimisto (MEPA) on yksi hyvin tärkeä merenkulkijoiden hyvinvointia lisäävä organisaatio. Vuonna 1973 perustetun MEPAn tavoitteena on tukea merenkulkijan vapaa-ajantoimintoja niin laivalla kuin maissa. Se näkee tehtäväkseen pitää huolta siitä, että merenkulkijoiden asema yhteiskunnallisten palvelujen käyttäjinä on mahdollisimman tasavertainen. Merimiespalvelutoimiston toiminta perustuu Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sopimukseen ja suositukseen sekä merimiespalvelulakiin. MEPAn lakisääteisenä tehtävänä on tukea merenkulkijoiden aikuisopiskelua ja harrastustoimintaa sekä mahdollistaa muun muassa opinto- ja vapaa-ajan palveluita. MEPAn toimintaa rahoittavat merenkulkijat, varustamot ja valtio. (Merimiespalvelutoimisto, Tietoa meistä i.a.)

Toinen merenkulkijan hyvinvointia edistävä toimija on Merimieseläkekassa MEK. Merimieseläkekassa toimii jäsentensä edunvalvojana valtion kanssa alan eläkkeistä ja muusta sosiaalilainsäädännöstä neuvoteltaessa. Merimieseläkekassan lähtökohta on jäsenten eläketurvasta ja eläkkeitä varten kerätyistä varoista huolehtiminen työkyvyttömyys- ja vanhuuseläkkeitä koskien. MEK pystyy myöntämään taloudellista tukea myös uudelleenkoulutukseen, jos entisessä tehtävässä työskentely ei ole enää mahdollista. MEK rahoittaa lisäksi eri laitosten työolosuhteisiin, terveyteen ja hyvinvointiin liittyvää tutkimusta sekä järjestää toimialalle ja sen yhteistyökumppaneille seminaareja ja keskustelutilaisuuksia merenkulun kehittämiseksi. (Haavisto ym. 2004, 36.)

3.4 Laivakäynti

Laivakäynti on tämän tutkimuksen kannalta hyvin keskeinen käsite, jota avaan tässä luvussa tarkemmin kansainvälisen näkökulman kautta. Kristillisten merimieskirkkojen kansainvälinen kattojärjestö on International Christian Maritime Association (ICMA). Sen alaisuudessa toimii 28 jäsenjärjestöä, jotka työskentelevät

merenkulkijoiden hyväksi. Tällä hetkellä ICMA edustaa 526 merimieskeskusta (-kirkkoa) ja 927 satamakuraattoria 126 maassa. ICMA:n päämääränä on tukea merenkulkijamaailmassa yhtenäisyyttä, rauhaa ja suvaitsevuuutta. ICMA:n jäsenjärjestöjen työntekijöiden tehtävänä on palvella merenkulkijaa huolimatta hänen kansallisuudestaan, uskostaan, kulttuuristaan, sukupuolestaan tai etnisestä alkuperästään. Tavoitteena on edistää hengellistä, henkistä ja sosiaalista sekä aineellista hyvinvointia. Työtä tehdään merimieskeskuksista käsin ja laivoilla mukana seilaten. Tärkeää on kohdata merenkulkija siellä missä hän on, joten laivakäyntejä tehdään lähes jokaisessa satamassa, jossa ICMA:n jäsenjärjestö toimii. (ICMA, About ICMA i.a.)

ICMA:n vuonna 2008 päivitetty *Ship Visiting Handbook* eli laivakäynnin käsikirja avaa hyvin, mitä termi *laivakäynti* merimieskirkkokontekstissa tarkoittaa. Laivakäynti on lyhykäisyydessään merimieskirkon palkatun työntekijän tai vapaaehtoisen satamakuraattorin vierailua laivalla, merenkulkijoiden työmaalla. Laivakäynnin tarkoituksena on tukea merenkulkijan hyvinvointia monitasoisesti. Laivakäynnin sisällöt ovat kuitenkin hankala laittaa selkeisiin raameihin, sillä työmenetelmät ovat usein riippuvaisia merenkulkijan sen hetken tarpeista ja hänen ajastaan. Laivakäynnin tekevä merimieskirkon satamakuraattori tekee työtä pitkälti omalla persoonallaan, joten laivakäynnin käsikirjassa käsitelläänkin kattavasti hyvän laivakävijän profiilia. Keskeistä hyvälle laivakäynnille on työntekijän valmistautuminen ja motivaatio työskennellä merenkulkijan etujen hyväksi. Hyvä laivakävijä arvostaa eri maista ja uskonkunnista tulevien merenkulkijoiden kohtaamista ja on halukas keskustelemaan kaikkien miehistön jäsenten kanssa ilman poikkeuksia, jolloin hyvä kielitaito on etu. Kuuntelutaito on laivakävijälle keskeinen taito ja keskustellessa on muistettava olla tuomatta esiin liian vahvasti omaa kulttuurista, uskonnollista ja moraalista näkemystä. Laivakäynnin tehtävänä on tarjota ja mahdollistaa merenkulkijalle palveluja, jotka tekevät laivan satama-ajasta miellyttävän ja tukevat hänen hyvinvointiaan. (ICMA, Ship Visiting Handbook 2008, 12.)

Laivakäynnin käsikirjassa kerrotaan tarkemmin, millaista materiaalia laivakäynnin tekijän pitäisi ottaa laivalle tueksi ja tarjottavaksi mukaan. Merenkulkijalle on tarjottava esitteiden ja lehtisten muodossa yleistä tietoa tapahtumista, satamasta, kaupungista ja merimieskeskuksesta sekä kartta, josta vapaa-ajan aktiviteettien

sijainnit löytyvät. Merenkulkijan on hyvä saada myös tietoa paikallisen julkisen liikenteen aikataulusta ja merimieskeskuksen aukioloajoista sekä esimerkiksi kuljetuspalvelusta. Laivan miehistölle voi viedä sanomalehtiä, printattuja uutisia merenkulkijan omalla kielellä, kirjoja ja aikakauslehtiä. Myös Raamattuja ja Uutta testamenttia olisi hyvä olla mukana, jos mahdollista merenkulkijan omalla kielellä. Laivan miehistölle on tarjottava kohtuuhintaisia yhteydenpitovälineitä, kuten puhelini- ja internetkortteja ja informoida merenkulkijaa, millaisia tietoliikenneyhteyksiä merimieskeskuksessa on tarjolla. (ICMA, Ship Visiting Handbook 2008, 15.)

4 SUOMEN MERIMIESKIRKKO RY

Suomen Merimieskirkko ry on perustettu vuonna 1875 ja toiminnan tavoitteena on ollut alusta lähtien tukea kotimaasta kauas lähteneitä merenkulkijoita ja siirtolaisia sekä auttaa ulkomailla vaikeuksiin joutuneita suomalaisia. Merimieskirkkojen palvelut ovat matkan varrella monipuolistuneet ja ulkomaan toimipisteistä on tullut suomalaisuuden, suomen kielen ja kulttuurin tukikohtia Euroopassa. Kotimaassa merimieskirkkotyö painottuu vastavuoroisesti ulkomaalaisten merimiesten palvelemiseen, mutta toimipisteet ovat avoinna kaikille kävijöille. (Merimieskirkko, Yleisinfo i.a.)

Merillä Merimieskirkon laivakuraattorit tekevät onnettomuuksia ennaltaehkäisevää työtä, jonka lisäksi Merimieskirkolla on matkapappitoimintaa Irlannissa, Puolassa ja Kaakkois-Aasiassa. (Merimieskirkko, Yleisinfo i.a.)

Merimieskirkon säännöissä todetaan, että toiminnan tarkoituksena on yhteistyössä Suomen evankelis-luterilaisen kirkon kanssa ja sen tunnustuksen mukaisesti tehdä kristillistä, sosiaalista, kulttuurillista ja diakonista työtä merenkulkijoiden, ulkomailla olevien ja olleiden suomalaisten parissa ja toteuttaa kansainvälistä kristillistä työtä Suomen satamissa. (Merimieskirkko, Yleisinfo i.a.)

4.1 Merimieskirkon laivatyö

Merimieskirkko on johtava laivoilla toteutettavan lähityöskentelyn toteuttaja koko maailmassa. Tätä laivapappitoimintana vuonna 1983 alkanutta työtä kutsutaan nykyisin laivakuraattoritoiminnaksi. Se on kanssakäymistä merenkulkijan kanssa usein hänen työnsä lomassa. Laivakuraattori kulkee merenkulkijan vierellä hetken aikaa jakamassa tämän elämän iloja ja suruja. Laivakuraattori toimii aluksella varustamon suostumuksella, mutta on sekä työnantaja- että työntekijäosapuolesta riippumaton ja vaitiolovelvollinen ulkopuolinen

auttaja. Kriisivalmius on osa ryhmän osaamista ja merenkulun hätäpuhelin toimii ympäri vuorokauden. (Merimieskirkko, Työ laivoilla i.a.)

Ulkomailla Merimieskirkon merenkulkijoiden parissa tehtävää työtä on etenkin Hampurissa, Lyypekissä, Rotterdamissa ja Antwerpenissä. Näillä paikkakunnilla tehdään laivakäyntejä ja järjestetään merenkulkijoille kuljetuksia, retkiä sekä muita palveluita tarpeesta riippuen. Ulkomailla laivakäyntityötä tekevät toimivat pääasiassa nimikkeellä sosiaalikirjuri. Kotimaassa taas satamakuraattorit palvelevat kansainvälisillä merimieskirjoilla Haminassa, Turussa, Raumalla, Kokkolassa, Oulussa ja Kemi-Torniossa sekä Helsingin Vuosaarella. Vuonna 2015 Merimieskirkon toiminnan parissa kohdattiin merenkulkija yli 36 000 kertaa ja näistä yli 6000 ulkomaan satamissa. (Merimieskirkko, Työ laivoilla i.a.; Suomen Merimieskirkko 2016a.)

4.2 Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko

Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko on osa Suomen Merimieskirkkoa ja sen toimipisteitä ovat Hampurin suomalainen merimieskirkko ja Lyypekin suomalainen merimieskirkko. Hampurissa merimieskirkko on toiminut vuodesta 1901 alkaen. Merimieskirkosta on vuosien mittaan muotoutunut monelle liikkeellä olevalle suomalaiselle sekä suur-Hampurin alueella asuvalle suomalaiselle siirtokunnalle ja heidän perheilleen tärkeä tukikohta. Se on tullut tutuksi myös suurelle joukolle saksalaisia, joilla on jokin erityisside Suomeen. Kirkon toiminnassa yhdistyy kristillinen, sosiaalinen ja kulttuurinen puoli. Kirkko on matalan kynnyksen kohtaamispaikka, joka tarjoaa monipuolista toimintaa lastenkerhoista ikäihmisten tapaamisiin. Hampurin suomalainen merimieskirkko voidaan nähdä suomalaisen kulttuurin keskuksena, jossa on niin taidenäyttelyitä, konsertteja kuin muita suomalaista kulttuuria esille tuovia tapahtumia. Kirkolla on myös Suomi-kauppa, josta voi ostaa suomalaisia elintarvikkeita ja lahjoja. Lisäksi suomalaisuutta tuodaan esille erilaisten juhlien sekä tapahtumien kautta. Suomi-keskus palvelee myös kaikkia Suomesta kiinnostuneita saksalaisia ja muun maan kansalaisia. (Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko, Yleisinfo i.a.)

Lyypekin merimieskirkko, toiselta nimeltään Suomi-Koti, on osa Pohjois-Saksan merimieskirkkoa ja samaa organisaatiota Hampurin merimieskirkon kanssa. Lyypekin merimieskirkko on, kuten Hampurin vastineensa, eräänlainen Suomi-keskus Lyypekin sataman läheisyydessä. Se on matalan kynnyksen kohtaamispaikka etenkin raskaanliikenteen kuljettajille, merenkulkijoille, Lyypekin alueen suomalaisille ja kaikille muille suomenmielisille sekä reissunpäällä oleville. Suomi-Kodilla on tarjolla sauna, suomalaista ruokaa ja suomalaisia tuotteita sekä monenlaista apua käytännön asioissa. (Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko, Yleisinfo i.a.)

4.3 Pohjois-Saksan merimieskirkon merenkulkijatyö

Pohjois-Saksan merimieskirkolla laivakäyntejä tekee kolme palkattua työntekijää apunaan vapaaehtoisia. Merimieskirkon toimialueeseen kuuluu Hampurin sataman lisäksi lukuisia muita Pohjois-Saksan satamia, joista tärkeimmät ovat Travemünde ja Lyypekki. Satunnaisia käyntejä tehdään Bremeniin, Bremerhaveniin, Cuxhaveniin, Kieliin, Rendsburgiin ja Rostockiin. Laivakäyntejä ja miehistön vaihtokuljetuksia tehtiin vuonna 2015 Hampurin, Lyypekin, Travemündin ja Cuxhavenin satamissa suomalaisiin laivoihin. Yhteydenottoja tulee laivoilta runsaasti ja myös merimieskirkolta ollaan laivoihin säännöllisesti yhteydessä. Laivakäynnit eivät lyhyiden satamakäyntien aikana aina onnistu, mutta merimieskirkko tarjoaa sen lisäksi puhelinkeskustelun mahdollisuutta. (Suomen Merimieskirkko 2016b, 37.)

Merimieskirkon vuosikertomuksesta tai Internet-sivulta ei ole löydettävissä tilastoja Pohjois-saksan merimieskirkon merenkulkijatyöstä, joten työntekijöitä on lähestytty sähköpostitse toiminnan lukujen selvittämiseksi. Samalla työntekijöiltä on kysytty lyhyttä kuvausta laivakäynnin toimintatavoista ja haasteista.

Hampurissa laivakäyntejä tehtiin vuonna 2015 46 kertaa 31:lla eri laivalla. Merimieskirkon työntekijän arvion mukaan noin puolet vierailuista laivoista oli monikansallisia eli miehistössä oli suomalaisten lisäksi muita kansallisuuksia. Hampurissa kuljetuspalvelua käytti 66 merenkulkijaa ja laivoilla kohdattiin yhteensä 209 merenkulkijaa. Merimieskirkolla kävi Hampurissa vuoden 2015 aikana yhteensä 90 merenkulkijaa, joista suomalaisten osuus oli 82. (Lehmann 2016, henkilökohtainen tiedonanto 11.3.2016.)

Hampurissa yksittäisen laivakäynnin kestoa on vaikea määritellä. Ominaista työlle on, että jo ajomatkoihin yhdessä Euroopan suurimmassa satamassa menee aikaa yleensä lähes tunti yhteen suuntaan. Mikäli laivakäynnin yhteyteen järjestyy merenkulkijoiden kuljetuksia, saattaa yhteen laivakäyntiin kulua jopa 4–5 tuntia. Työntekijä pyrkii laivakäynnin aikana kohtamaan jokaisen miehistön jäsenen, jos se vain on mahdollista. Parhaat vierailuajat laivoilla ovatkin tämän takia muun muassa ruokailuajat, jolloin suurin osa miehistöstä on yhteisesti koolla. Usein laivan työtilanteen vuoksi tämä ei ole kuitenkaan mahdollista, sillä kiire, lastin purku ja lastaus pitävät merenkulkijan satama-aikana hyvin hektisenä. Osa miehistöstä viettää satama-aikana lisäksi lepoaikaansa. (Lehmann 2016, henkilökohtainen tiedonanto 11.3.2016.)

Käytäntönä Hampurissa on, että kulkuluvat eri satamiin hankitaan ajoissa ennen laivan saapumista, niin kyseiseen satamaan pääsy helpottuu huomattavasti. Laivakäynnistä sovitaan usein kapteenin kanssa ja samalla selvitetään, haluaako miehistöstä kukaan maihin. Tuolloin käytettävissä olevan ajan puitteissa suunnitellaan heille aikatauluun sopiva ohjelma. Haasteena Hampurissa on tällä hetkellä hyvin epäsäännöllisesti käyvät laivat, jolloin käyntejä ei voi suunnitella etukäteen millään lailla. Hampuriin ei menneiden vuosien lailla enää saavu ns. linjalaitoja, eli säännöllisesti vierailevia aluksia. Melko uutena ilmiönä laivoilla ovat yleistyneet monikansalliset miehistöt. Laivakäyntityölle tämä on tuonut uudenlaisia haasteita, sillä eri kulttuureista tulevat merenkulkijat kohtaavat toisinaan keskinäisiä kieliongelmia, kulttuurisia ja kielellisiä väärinkäsityksiä ja työtapojen eroavaisuuksia. Nämä seikat ovat olleet keskustelunaiheina. Lisäksi koti-ikävä vaivaa luonnollisesti yleensä jopa 9-12 kuukautta yhteen putkeen työskenteleviä, useimmiten Filippiineiltä tulevia merenkulkijoita. Perheasiat, alkoholiongelma, oma tai

läheisen sairaus ovat tyypillisiä keskustelunaiheita heidän kanssaan. (Lehmann 2016, henkilökohtainen tiedonanto 11.3.2016.)

Lyypekin merimieskirkon tekemä merenkulkijatyö oli vuonna 2015 hyvin aktiivista, sillä Lyypekin ja Travemünden satamissa tehtiin vuoden aikana jopa 243 laivakäyntiä. Eri laivoja vierailuista laivoista oli 20, joista noin 10 oli linjalaivoja eli säännöllisesti saapuvia. Suomalaisia merenkulkijoita kohdattiin laivoilla 1699 ja ulkomaisia merenkulkijoita 803. Suomalaisia merenkulkijoita vieraili merimieskirkolla 60. (Eklund, henkilökohtainen tiedonanto 17.3.2016.) Tilastoista näkyy selkeästi, että myös Lyypekissä huomattava osa suomalaislaivoista on miehistöltään nykyään monikansallisia.

Aikaa laivakäyntiin merimieskirkon työntekijä kertoo varaavansa laivaa kohden 1,5 tuntia, jolloin tilastojen mukaan hän ehtii kohdata 7 suomalaista merenkulkijaa. Työntekijä onkin kokenut hyväksi käytännöksi laivakäyntityön suhteen sen, että käynteihin varaa kunnolla aikaa. Laivakäyntityötä tekevällä olisi myös hyvä olla yleistä kiinnostusta laivoihin ja laivatyöhön, koska se tuo keskusteluihin omanlaisensa aspektin. Laivakäynnit vaativat työntekijän mukaan suuret korvat ja pienen suun sekä kunnioitusta laivan hierarkiaa ja omia järjestelmiä kohtaan. Työntekijältä vaaditaan myös ihmistuntemusta ja pitkäjänteisyyttä, sillä syvempi yhteys suomalaisiin merenkulkijoihin syntyy hitaasti, ikään kuin varkain. Tärkeitä palveluja keskusteluavun lisäksi ovat puhelin- ja nettikorttien mukaan tuominen laivoille sekä kuljetusmahdollisuuden tarjoaminen. Merimiespalvelutoimiston (MEPA) kanssa tehtävä yhteistyö kirjasto- ja DVD- laatikoiden välittäjänä suomalaisilla laivoilla on myös merkittävää. (Eklund, henkilökohtainen tiedonanto 17.3.2016.) MEPA toimittaa laivoille kirjastoyksiköitä ja kirjat on mahdollista vaihtaa uusiin MEPAn toimipaikoissa sekä ulkomaisissa vaihtopisteissä. MEPAn elokuvapalvelun kautta laivoille voi lainata maksutta DVD- ja Blu-ray elokuvia sekä tv:stä tuttuja suosittuja kotimaisia ja ulkomaisia sarjoja. Elokuvat vaihdetaan noin kerran kuukaudessa MEPAn asiamiesten tai yhteyshenkilöiden välityksellä. (MEPA, Kirjastopalvelut & Elokuvapalvelut i.a.)

Laivakäyntityön haasteista merimieskirkon työntekijä mainitsee ”oikean tuulen” tuntemisen eli sensitiivisyys sen suhteen, milloin on sopivaa jäädä ja milloin taas

järkevämpää lähteä. Ajankäytön haasteet näkyvät, sillä yhdelle laivalle ei ole mahdollista jäädä koko päiväksi, vaikka miehistö sitä joskus toivoisikin. Laivan sisäisten dynamiikkojen tunnistaminen, ja sen mukaan luoviminen juuri siinä laivan työyhteisössä, ei ole aina helppoa. (Eklund, henkilökohtainen tiedonanto 17.3.2016.)

5 AIKAISEMMAT LAIVAKÄYNTITYÖTÄ KOSKEVAT TUTKIMUKSET

Merimieskirkon laivakäyntityöstä ulkomaan satamissa ei ollut löydettävissä aikaisempaa kotimaista tutkimusnäyttöä. Erol Kahveci (2002) on kuitenkin kansainvälisessä tutkimuksessa käsitellyt laivakuraattorityötä, josta voidaan vetää tähän opinnäytetyöhön monenlaisia yhtymäkohtia. Tutkimuksen Kahveci on tehnyt Cardiffin yliopiston Seafarers International Research Centre:lle (SIRC). Kahveci on tutkinut merenkulun aihealueita monipuolisesti lukuisissa eri julkaisuissa viime vuosikymmenien aikana.

Yhtenä Kahvecin vuoden 2002 tutkimukseen osallistuneista yhteistyökumppaneista toimi Merimieskirkko, jonka laivakuraattorityö oli tarkastelun kohteena. Muita tutkimukseen osallistuneita tahoja olivat muun muassa Saksan merimieskirkko ja ranskalaiset laivapapit. Tutkimuksen keskeisenä tavoitteena oli selvittää laivakuraattorityön vaikuttavuutta. Suurimpana johtopäätöksenä Kahveci esittää, että laivakuraattorityöskentely tarjoaa merenkulkijalle sellaisia palveluja, joita maista käsin toimivat merimieskeskukset eivät pysty tarjoamaan. Tutkimuksesta ilmenee, että merenkulkijoilla on selkeä tarve laivakuraattorityölle, riippumatta aluksen tyypistä. Tutkimustulokset olivat yhteneväiset jokaisen laivakuraattorityötä tarjoavan järjestön kohdalla. Laivakuraattorityö on ollut tervetullutta myös laivayhtiöiden puolesta ja eräs suuri suomalainen laivayhtiö onkin tutkimuksen mukaan todennut toiminnalla olevan positiivinen vaikutus työtehoon ja sen vähentäneen loukkaantumisia sekä stressiä. (Kahveci 2002, 1.)

Tutkimuksesta ilmenee laivakuraattorityön olevan vahvasti arvostettua merenkulkijoiden keskuudessa. Yli 90 % tutkimuksen kyselyyn vastanneista merenkulkijoista vastasi myöntävästi kysymykseen siitä, haluaisiko alukselleen tulevaisuudessa laivakuraattorin käyntejä. Vastauksissa ei ollut nähtävissä eroavaisuuksia, jotka voisivat olla riippuvaisia merenkulkijan asemasta, sukupuolesta, iästä tai uskonnosta. Merenkulkijat totesivat laivakuraattorin olevan rooliltaan muun muassa kuuntelija, hyvää seuraa ja tarpeen tullen myös hätäventtiili: (Kahveci 2002, 2, 12.)

Kuraattori on ollut tärkeä palanen vapauttamassa laivan tunnelmaa ja tarjoamalla uudenlaista näkökulmaa. Sinun ei tarvitse aina kuunnella ”messipuhetta”, jonka sisällön jokainen tuntee ulkoa.

Kahveci on lähestynyt merenkulkijoiden hyvinvointipalveluja myös toisenlaisesta näkökulmasta. Kansainvälisessä vuonna 2007 julkaistussa tutkimuksessa tavoitteena on ollut selvittää merenkulkijoiden näkökulmasta satamien hyvinvointipalveluja. Tarkoituksena on ollut muun muassa selvittää hyvinvointipalveluja tarjoavien organisaatioiden palveluista ne, jotka ovat merenkulkijalle kaikkein arvokkaimpia sekä samalla kehittää satamasta käsin työskentelevien organisaatioiden, kuten merimieskirkkojen työskentelyä merenkulkijoiden vastausten pohjalta. (Kahveci 2007, 11–12.) Tutkimus on tehty kansainvälisessä kontekstissa eli tutkimukseen vastanneet merenkulkijat ovat kaikkialta maailmasta. Suomalaista merenkulkijaa ajatellen tutkimuksen teema ja löydöt ovat kuitenkin relevantteja.

Kahvecin (2007, 21–22) tutkimuksen mukaan suurin osa merenkulkijoista on todennut, että olisi hyödyllistä olla yhteydessä laivalla vierailevaan merenkulkijoiden hyvinvointityöntekijään (satamakuraattoriin). Syiksi vierailujen tarpeellisuuden on esitetty tiedonsaanti satama-alueesta ja paikallisesta alueesta sekä uutisten saaminen. Näiden yläpuolelle merenkulkijat ovat kuitenkin arvostaneet satamakuraattorien tarjoaman sosiaalisen ja hengellisen tuen:

On hyvin tärkeää meille, että joku tulee laivalle ja on kiinnostunut meidän hyvinvoinnista, kysymässä kuinka voimme tai myymässä puhelinkortteja tai tuomassa uutislehtiä. - - He voivat auttaa meitä myös unohtamaan stressimme.

Minun mielestäni on todella tärkeää minulle ja muille miehistön jäsenille saada vierailija merimieskirkoilta, koska he voivat auttaa, he todellakin voivat auttaa meitä paljon! Voimme puhua meidän hengellisistä ja henkilökohtaisista tarpeistamme. Minusta tuntuisi luonnolliselta puhua heille. He voivat jakaa haikeuteni, koska olen kaukana perheestäni.

Kysyttäessä merenkulkijoilta, kuinka tärkeää heille on merimieskeskuksen sijaitseminen heidän vierailuissa satamissa, 60 % totesi sen olevan tärkeää. Merenkulkijoiden mukaan ideaali sijainti merimieskeskukselle on satama-alueella ja se, että keskus tarjoaa ilmaisen kyytipalvelun. Ilmainen kuljetuspalvelu on nostettu erityisen merkittäväksi, sillä moni kokee satama-alueella jalkaisin liikkumisen vaaralliseksi ja satamat on yhä useammin jaettu eri terminaaleihin. Jalkaisin satama-alueella liikkuminen on lisäksi turvapalveluiden ja ISPS –säännösten vuoksi vaikeutunut (Kahveci 2007, 23-24.) ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) on säännöstö, jonka tavoitteena on lisätä turvallisuutta aluksilla ja satamissa. ISPS- ja ISM-säännöt on laatinut Kansainvälinen merenkulkijärjestö (Trafi, Turva-asiat ISPS ja ISM i.a.)

Merenkulkijat ovat tutkimuksen mukaan ilman poikkeuksia ymmärtäneet maissa käyntien tärkeyden heidän fyysisen ja henkisen hyvinvoinnin kannalta: (Kahveci 2007, 31.)

Se on toinen ympäristö ja voin virkistäytyä. Käydessäni maissa pääsen eroon tylsistymisestääni.

Minulle se on hyvin tärkeää, koska kun käymme maissa, se on ainoa hetki kun voimme unohtaa ongelmamme laivalla. - - Se on myös ainoa hetki kun kukaan ei käske sinua tekemään tätä tai tuota. Ei pömoa kun menet ulos. Se on lempiaikaani; mieluisin osa merenkulkijan työtä.

Kahveci suosittelee johtopäätöksissään merenkulkijapalveluja tarjoaville organisaatioille, että ne pidentäisivät laivakäyntiaikojaan, jotta työntekijät kohtaisivat mahdollisimman monta merenkulkijaa. Satamakuraattorien pitää olla myös hyvin valmistautuneita tarjoamaan niin henkilökohtaista ohjausta ja huomioimaan merenkulkijan hengelliset sekä käytännön tarpeet kuin tarjoamaan sanomalehtiä, puhelinkortteja ja paikallisinfoa. (Kahveci 2007, 54.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Opinnäytetyön tutkimuksessa sovelletaan kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää, sillä ilmiönä Merimieskirkon laivakäyntityö on vähän tutkittua, joten on hedelmällisempää tutkia aihetta menetelmällä, jolla merenkulkijan näkemykset ja mietteet aiheesta saadaan mahdollisimman selkeästi sekä persoonallisesti esille.

Laadullisen tutkimuksen aineiston keruussa käytetään menetelmiä, joilla pyritään pääsemään mahdollisimman lähelle tutkittavaa kohdetta ja ilmiötä. Tyypillisiä aineistonkeruun muotoja ovat esimerkiksi haastattelu ja havainnointi. Usein laadullisessa tutkimuksessa tutkijalla on mahdollisuus harkinnanvaraiseen otantaan, jolloin tutkittavaksi valikoidaan kohde, jonka kautta tarkasteltavaan ilmiöön päästään mielekkäästi ja syvällisesti kiinni. Aineistoin analysointi on laadullisessa tutkimuksessa aineistolähtöistä ja analysoinnissa jäsennetään aineistoista sellaisia teemoja, jotka ovat tutkittavan ilmiön kannalta merkityksellisiä. (Kiviniemi 2001, 68.) Laadullisessa tutkimuksessa keskiössä on selkeästi ihminen niin tutkijana kuin tutkimuksen kohteena. Laadullisessa tutkimuksessa valitaan tavallisesti pieni määrä tapauksia ja sellaisia henkilöitä, jotka tietävät tutkittavasta ilmiöstä mahdollisimman paljon sekä omaavat siitä vankan kokemuspohjan. Tutkittavien lukumäärä ei ole ratkaiseva kysymys laadullisen tutkimuksen onnistumisen kannalta, sillä laatu on tässä asiassa määrää merkittävämpi tekijä, jolloin olennaisinta on tutkijan taito tulkita tutkimukseen valittuja kohteita ja tehdä niistä käsitteellisiä yleistyksiä. (Puusa & Juuti 2011, 52, 55.)

Laadullisessa tutkimuksessa erilaiset haastattelutyypit ovat tutkimusaineiston keruumetodina eniten käytettyjä. Haastattelu voidaan ajatella keskusteluna, jolla on etukäteen asetettu tavoite. Haastattelu on aina vuorovaikutteista osapuolten vaikuttaessa toisiinsa. Tutkijan tavoitteena on kerätä sellainen aineisto, jonka avulla on mahdollista tehdä tutkittavaa ilmiötä koskevia uskottavia päätelmiä. Uskottavien päätelmien teko puheen muodossa olevasta aineistosta edellyttää, että

haastattelut tallennetaan. Laadullisessa tutkimuksessa tutkijan tehtävänä on tulkita toisten tekemiä tulkintoja. Haastatteluiden avulla kerätty aineisto on valittujen henkilöiden tekemiä tulkintoja asioista, tapahtumista ja ilmiöistä. Tutkijan tekemä analyysi näistä ajatuksista, kokemuksista tai käsityksistä, on kuitenkin lopulta hänen omaa puhettaan niistä. Haastatteluaineisto on tilannesidonnaista, joten sen yleistämisessä ei tule kuitenkaan liioitella. (Puusa 2011, 73.)

6.1 Teemahaastattelu

Opinnäytetyöni tutkimuksessa haastatteluaineisto kerättiin teemahaastatteluiden avulla. Siinä haastattelun teema-alueet ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka sisältö ja järjestys puuttuvat. Tämä vähentää tutkijan näkökulman merkitystä ja tuo tutkittavien äänen paremmin kuuluviin. Teemahaastattelun käyttö sopii monien ilmiöiden tutkimiseen. Se lähtee siitä oletuksesta, että kaikkia yksilön kokemuksia, uskomuksia, ajatusrakennelmia voidaan tutkia teemahaastattelumenetelmällä, joka korostaa tutkittavien elämismaailmaa ja subjektiivisia käsityksiä asioista. Lähtökohtana teemahaastattelulle on oletus siitä, että tutkittavat ovat läpikäyneet tai kokeneet jonkin asian tai prosessin. Tutkija puolestaan on selvittänyt tutkimuskohteena olevasta asiasta oleelliset tekijät, eli muun muassa siihen liittyvät rakenteet ja prosessit. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 48.)

Teemahaastattelun metodisiin ominaisuuksiin kuuluu, että osa haastattelun lähtökohdista on ennalta päätetty ja sitä kautta tutkija pystyy ohjaamaan keskustelua ilman, että kontrolloi sitä kokonaan. Teemahaastattelu etenee etukäteen valittujen teemojen ja niihin liittyvien tarkentavien kysymysten varassa (Puusa 2011, 81.) Haastattelurungon teemoiksi valittiin tässä tutkimuksessa:

1. Merimieskirkon eri palvelut hyvinvoinnin tukena
2. Palveluiden sisällön kuvaus
3. Laivakäyntityön yhteys työssä jaksamiseen

6.2 Teemahaastattelujen toteutus ja kohderyhmä

Tutkimuksen yhteistyökumppanina toimi Pohjois-Saksan merimieskirkko, sen työyhteisö sekä merenkulkijat. Toteutusympäristönä olivat Pohjois-Saksan satamiin, pääosin Lyypekkiin ja Travemündeeseen saapuvat laivat, joilla oli suomalaismiehistöä. Haastatteluaineiston keräsin tammikuun 2016 aikana tehdessäni aineistokieruumatkan Pohjois-Saksaan. Laivakäyntejä haastattelujen merkeissä tein kahdessa eri satamassa, Hampurissa ja Travemündessä. Yhteensä laivakäyntejä oli viisi, viidellä eri aluksella. Laivoista neljä oli ro-ro-aluksia, eli aluksia, jotka lastataan ajoneuvoilla ramppia pitkin laivan kyljessä, perässä tai keulassa olevan portin kautta, niin sanotulla roll on – roll off– menetelmällä. (Logistiikan Maailma, Ro-ro ja Storo-alukset i.a.). Miehistöä näillä aluksilla oli noin 20 henkeä. Yksi laivakäynneistä oli perinteiselle pienemmän luokan rahtialukselle, jolla kuljetetaan kuivia irtolasteja. Näissä aluksissa lastia käsitellään erilaisilla nostureilla tai kauhoilla aluksen partaan yli. (Logistiikan maailma, Irtolastialukset i.a.). Miehistöä tässä laivassa oli 11 henkilöä. Kaikissa vierailmissani laivoissa miehistö oli monikansallista ja suomalaisia merenkulkijoita oli noin puolet miehistöstä.

Haastatteluista oli sovittu sähköpostitse laivojen kapteeneiden kanssa ja laivojen vierailuajat kohdesatamissa olivat etukäteen tiedossani. Kuten tässä tutkimuksessa on tullut ilmi, on laivatyö hyvin hektistä, eivätkä tässäkään tapauksessa laivojen aikataulut täysin pitäneet paikkaansa. Haastattelut tehtiin siis laivoilla merenkulkijan omassa työympäristössä, ja tarkoituksena oli luoda tilanteesta kiireetön sekä rauhallinen. Tämä ei kuitenkaan kaikissa haastatteluissa onnistunut, sillä osa haastatteluista eteni liian kiireellä tai keskeytyi useasti, johtuen laivaympäristön hektisyydestä. Haastattelut olivat kaikki hyvin kompakteja ja kestivät 20 – 25 minuuttia kokonaisuudessaan.

Haastateltavat valikoituivat pääasiassa vapaaehtoisuuteen perustuen, sillä ainoastaan yhdessä laivassa haastateltava oli kapteenin valitsema. Ainoaksi kriteeriksi oli asetettu, että merenkulkijalla on käyttökokemus Merimieskirkon palveluista ja sen tekemästä sosiaalisesta työstä, niin toimipisteissä kuin laivakäyn-

neillä. Haastattelutilanteessa fokus oli kuitenkin vain Pohjois-Saksan merimieskirkon merenkulkijatyössä, sillä suurin osa haastateltavista oli käyttänyt myös muiden suomalaisten merimieskirkkojen palveluja Euroopassa.

Osa haastateltavista oli entuudestaan opinnäytetyön tekijälle tuttuja Merimieskirkon työvuosien kautta, mikä luonnollisesti helpotti haastattelutilanteen luontevuutta. Toisaalta kaikki viisi haastateltavaa osallistuivat tutkimukseen positiivisella asenteella ja olivat selvästi motivoituneita kertomaan näkemyksensä Merimieskirkon merenkulkijatyöstä.

Henkilöstöryhmältään haastateltavat toivat tutkimukseen varieteettia, sillä edustettuina olivat niin pursimies, stuertti, konemestari kuin kapteenikin. Iältään haastateltavat olivat 37–64-vuotiaita ja kokemusta heillä oli merityöstä vähintään kymmenen vuotta ja enimmillään jopa yli neljäkymmentä vuotta. Enemmistöllä haastateltavista oli runsaasti kokemusta myös muiden Merimieskirkon toimipisteiden työstä ja lisäksi eri maiden merimieskirkkojen toiminnasta. Haastateltavista neljä teki työrytmiä kaksi viikkoa laivalla – kaksi vapaalla. Yhden haastateltavan rytmi oli kolme viikkoa laivalla – kolme vapaalla.

6.3 Aineiston analysointi

Haastatteluaineiston tallentamisen jälkeen seuraa sanasanaisen puhtaaksi kirjoittamisen vaihe eli litterointi. Litterointi on hyvä tehdä koko haastattelumateriaalille, sillä päätelmiä materiaalista on tällöin helpompi tehdä. Tämän jälkeen aloitetaan materiaaliin perehtyminen, jota seuraa aineiston luokittelu, joka on olennainen osa analyysiä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 138–140, 147.) Tässä tutkimuksessa haastatteluaineistoa lähdettiin nopeasti tallentamisen jälkeen litteroimaan. Litterointi tehtiin koko haastattelumateriaalille sanatarkasti ja myös äänenpainot sekä äännähdykset avattiin. Tutkimustuloksissa on näin esitetty sanatarkkoja sitaatteja haastatteluista. Aineistoa kertyi paljon ja siihen perehtymiseen varattiin runsaasti aikaa, jonka jälkeen aloitettiin aineiston luokittelu.

Aikaisemmilla havainnoilla, tiedoilla tai teorioilla tutkittavasta ilmiöstä ei pitäisi olla tekemistä analyysin toteuttamisen tai lopputuloksen kanssa, sillä oletettavasti analyysi on aineistolähtöistä. Aineiston sisällönanalyysin avulla pyritään saamaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa. Aineistolähtöisessä analyysissä tutkimusaineistossa pyritään luomaan teoreettinen kokonaisuus. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 95, 103.) Tämän tutkimuksen haastattelut analysoitiin aineistolähtöisesti, mikä sopi tämän tutkimuksen luonteeseen parhaiten.

Tuomi ja Sarajärvi (2009, 108–110) esittävät Milesiin ja Hubermaniin (1994) nojaten aineistolähtöistä analyysia kolmevaiheiseksi prosessiksi, jossa aineisto ensin redusoidaan eli pelkistetään. Pelkistämisen jälkeen aineisto klusteroidaan eli ryhmitellään, jonka jälkeen suoritetaan abstrahointi eli teoreettisten käsitteiden luonti. Pelkistäminen voi olla informaation tiivistämistä tai jaottelua osiin. Litteroidusta aineistosta on tässä tutkimuksessa etsitty tutkimustehtävän kysymyksiä kuvaavia ilmaisuja, jotka on usean aineistoon perehtymiskerran jälkeen koodattu tekstistä värikynillä teemansa mukaisesti. Analyysiyksikkönä käytettiin tutkimuksessa pääasiassa kokonaista ajatuskokonaisuutta tai yksittäistä lausetta. Aineiston ryhmittelyssä koodatut teemat käytiin läpi ja ryhmiteltiin samankaltaisuuksien mukaisesti luokiksi tietokoneelle. Pääluokiksi ja teemoiksi valittiin Merimieskirkon merenkulkijatyön sosiaalinen tuki, hengellinen tuki ja käytännön apu. Näiden pääluokkien alle muodostettiin yläluokkia kyseisten teemojen mukaisten palvelujen mukaan, joita avataan tarkemmin. Alaluokkia syntyi yhdisteltäväksi runsaasti. Aineiston klusteroinnin jälkeen seurasi abstrahointi, jossa erotettiin tutkimuksen keskeinen informaatio ja valikoidun tiedon perusteella muodostettiin teoreettisia käsitteitä. Luokkia yhdistämällä taso tasolta muodostui kokoavaksi käsitteeksi merenkulkijoiden työhyvinvointi.

6.4 Tutkimuseettisyys ja luotettavuus

Eettisesti hyvätasoinen tutkimus edellyttää, että tutkimusprosessin kaikissa vaiheissa noudatetaan hyvää tieteellistä käytäntöä (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 23) ja se on ohjannut tämän tutkimusprosessin jokaista vaihetta.

Tutkimustoimintaan liittyvien eettisten ratkaisujen tavoitteena on tasaveroinen vuorovaikutus, yksilön kunnioittaminen ja oikeudenmukaisuuden korostaminen. Eettisyyteen liittyy myös kriittinen asenne vallitsevia käytäntöjä tai tarjolla olevaa tietoa kohtaan, tämä seikka on ollut tässä tutkimuksessa erityisen tärkeää, sillä myös tutkijan oma taustatieto aiheesta on ollut syytä asettaa kriittisen tarkastelun kohteeksi. Rakentava kriittisyys luo perustan uusien, mahdollisimman hyvien ammattikäytäntöjen luomiselle ja niiden jatkuvalla arvioinnille. Tutkimusprosessin eettisyys merkitsee sitä tapaa, millä tutkija suhtautuu työhönsä, sen ongelmiin ja niihin henkilöihin, joiden parissa tutkimusta tehdään. Eettisten kysymyksenasettelujen tulee näkyä opinnäyteprosessin kaikissa vaiheissa. Tutkimustyöltä edellytetään läpinäkyvyyttä ja rehellisyyttä. (Diakonia-ammattikorkeakoulu 2010, 11–12.) Totuuden etsimistä ja tiedon luotettavuutta ilmentävät normit ohjaavat tutkijoita noudattamaan tieteellisen tutkimuksen menetelmiä ja esittämään luotettavia tuloksia. Tutkimusaineistojen keruu, käsittely ja asianmukainen arkistointi liittyvät olennaisesti tiedon luotettavuuteen ja tarkistettavuuteen. (Kuula 2006, 24.) Näihin prosessin vaiheisiin on tässä tutkimuksessa vastattu asianmukaisesti ja tiedonkeruu, käsittely sekä raportointi tehty läpinäkyvästi ja eettisesti kestävästi.

Kun aineistoa kerätään haastatteluilla, kuten tässä tutkimuksessa, on hyvä informoida haastateltavia muun muassa siitä, että haastattelussa esille tulevat asiat esitellään opinnäytetyössä tavalla, jossa tutkittavaa tai haastattelussa mainittuja muita yksittäisiä henkilöitä ei voida tunnistaa. Lisäksi siinä yhteydessä, kun haastattelu kirjataan tekstitiedostoksi, haasteltavien ja haastattelussa esille tulevien nimet muutetaan. (Kuula 2006, 129.) Tämän tutkimuksen puitteissa haastateltaville selvennettiin ennen haastatteluja, että he eivät ole tutkimuksessa tunnistettavissa ja että nauhoitettava materiaali (iPad-video) hävitetään litteroinnin jälkeen. Merenkulkijoiden suoria sitaatteja esitettäessä merenkulkijat on koodattu Merimies 1, Merimies 2 ja niin edespäin, jotta haastatteluista saataisiin parempi kokonaiskuva. Haastateltaville avattiin ennen haastatteluja myös tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet sekä pyrittiin luomaan mahdollisimman luonteva haastattelutilanne työpäivän keskellä.

Tutkimuksen aihe hyväksyttiin Suomen Merimieskirkko ry:n merenkulkijatyön johtajalla ennen tutkimussuunnitelman tekoa. Merenkulkijoiden haastatteluihin pyydettiin erikseen lupa kunkin laivan päälliköltä.

Haastattelujen luotettavuus riippuu pitkälti niiden laadusta. Tutkimuksen laatua voidaan parantaa testaamalla tekniset apuvälineet ennen haastattelutilannetta ja pohtimalla etukäteen mahdollisimman selkeä haastattelurunko, jonka eri teemoja on mahdollista sujuvasti syventää. Haastattelujen hyvää laatua voidaan parantaa lisäksi haastattelumateriaalin nopealla litteroinnilla ja ylläpitämällä sekä litteroinnissa että luokittelussa samoja periaatteita alusta alkaen. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 184–185.) Haastattelurunko oli tässä opinnäytetyössä tiivis, koska tarkoituksena oli syventää juuri haastateltavien näkemyksiä, eikä tehdä haastattelijan roolissa liikaa valmiita oletuksia. Haastattelutilanteissa käytettyä tallennuslaitetta (iPad) testattiin ennen haastatteluiden alkua ja materiaali litteroitiin pian tallentamisen jälkeen.

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta tarkasteltaessa on hyvä ymmärtää sen koostuvan monista osatekijöistä. Esimerkiksi haastattelutilanne voi olla tuottamassa kulttuurisesti sensitiivistä tietoa haastateltavan henkilön kokemusmaailmasta. Pitää kuitenkin muistaa, että haastateltavalla ei tilanteessa ole mielessään yhtä totuutta, vaan hän muodostaa kertomansa kokonaistilanteen ja osittain myös haastattelijan vaikuttamana. Luotettavuutta arvioitaessa käytetään usein validiteetin ja reliabiliteetin käsitteitä. Validiteettia käytetään avuksi, kun mitataan kohdeilmiötä harhattomasti ja tarkasti sekä arvioidaan, tutkitaanko ylipäätään valittua ilmiötä. Reliabiliteetti taas vastaa kysymykseen siitä, tutkitaanko kohdeilmiötä valituilla mittareilla siten, ettei muun muassa mittaja tai satunnaiset tekijät vaikuta tutkimustuloksiin. Näitä kahta käsitettä on mahdollista käyttää myös laadullisen tutkimuksen luotettavuuden arvioinnissa, sillä kohdeilmiön kuvattavuus ja tutkimusmenetelmien kyky tuottaa relevanttia ja luotettavaa tietoa ovat sen oleellisia tavoitteita. Tutkimuksen tavoitteena on hyvä tähdätä siihen, että se kuvastaisi tarkasti tutkittavien käsityksiä ja kokemuksia. Oleellista laadullisessa tutkimuksessa on käytettyjen metodien kuvaus ja selvitetävyys. (Aaltio & Puusa 2011, 154–157.)

7 MERIMIESKIRKON LAIVAKÄYNTITYÖN TUKIMUODOT

Seuraavaksi esitellään tutkimuksen tulokset, joita on elävöitetty tarkoituksenmukaisesti suurella määrällä suoria merenkulkijoiden sitaatteja.

Haastatteluissa neljä viidestä haastateltavasta merenkulkijasta totesi käyttävänsä seilausvuoronsa aikana Pohjois-Saksan merimieskirkon palveluita viikoittain. Yksi haastateltava kertoi käyttävänsä palveluita silloin tällöin. Haastateltavien laivat saapuivat vähintään kertaalleen viikossa Lyypekin, Travemünden tai Hampurin satamiin, joten kyseisten merenkulkijoiden merimieskirkon palveluiden käyttö on ollut hyvin aktiivista.

Aineistosta nousi tutkimuskysymyksen mukaisesti esiin neljä selkeää merimieskirkon laivakäyntityön palvelumuotoa, joita merenkulkijat kertoivat käyttäneensä. Palvelut luokiteltiin teemoihin, jotka olivat merenkulkijan työhyvinvointia tukevana. Näitä teemoja olivat keskusteluapu, sielunhoito ja hengelliset keskustelut, kuljetukset, sekä tietoliikenneyhteydet ja muu käytännön apu.

Varsinaisia kehittämiskohtia ei laivakäyntityöstä haastatteluista ollut löydettävistä vaan merenkulkijat tuntuivat olleen palveluihin todella tyytyväisiä. Enemmistö haastateltavista kertoi kokevansa merimieskirkon työn laivoilla erittäin tärkeäksi ja kaikki vähintään tärkeäksi.

Kyllä mä koen kuitenkin todella tärkeäks, kyl se on niinku hyvä. Toivottavasti se jatkuu, ilman muuta hyvä asia. Sitä oikein odottaa, et ku tietää et sielt on vaikka joku tulossa. (Merimies 2)

Ainahan on parantamiseen varaa, mutta ei nyt ainakaan tuu mieleen. Kyllä mä oon ainakin tyytyväinen näihin nykyisiin palveluihin. (Merimies 5)

7.1 Keskustelupalvelu

Sosiaalisen tuen ulottuvuus oli merimieskirkon laivakäyntityössä merenkulkijoiden mukaan tärkeintä. Haastatteluiden perusteella merimieskirkon työntekijöiden tarjoamaa keskustelupalvelua oli käyttänyt jokainen haastateltu ja se koettiin myös kaikkien kohdalla merkittävimmäksi palveluksi.

No keskustelupalvelu ihan siis, juttukaveri, mitään muuta en oo oikeen tarvinnu. En ainakaan vielä. (Merimies 1)

Keskustelupalvelusta merkittävän tekevä tekijä oli haastatteluista helposti nostettavissa, sillä kaikki viisi haastateltavaa nimittäin kertoivat pitävänsä todella hyvänä, että laivalla käy miehistön ulkopuolinen ihminen keskustelemassa. Ulkopuolisen käynnit koettiin vaihteluna arkirutiineihin ja virkistävänä. Moni merenkulkija totesi, että hyvästä työilmapiiristä huolimatta oli mukavaa jutella henkilön kanssa, jonka kanssa ei jatkuvasti työnkin puitteissa olla tekemisissä.

Se on vaan hyvä päästä keskustelemaan niinku ku muiden kans ku tääl näiden neljän seinän sisällä olevien. (Merimies 1)

Kyllä se on joo, sehän on aina vähä sitä sielunhoitoa, se on ihan kiva että kun tullaan tota vierailee ja juttelee. Ikään kuin katkasee sen rutiinin. Koen hyväks kyllä. (Merimies 2)

Meil on tääl nää samat turvat aina ja mä tykkään ku tulee uusii ja tulee rupattelee. (Merimies 3)

Haastatteluaineistoista oli löydettävissä runsaasti aiheita, joita merimieskirkon työntekijän kanssa keskusteluissa sivutaan. Merenkulkijat totesivat keskustelutilanteiden olevan yleensä erittäin monipuolisia, joissa käydään läpi usein monipuolisesti asioita ja monesti keskustelut syventyvät arkisten asioiden kautta muun muassa kotiasioihin ja sekä omaan jaksamiseen.

Onhan ne aika semmoisia yleisiä, niinku laajamittaisia, että ei voi sit oikein sillei laittaa mihinkää kategoriaan. (Merimies 2)

Ne kuraattorit ne kyselee vähän niinku kaiken näköst. Juttelee niinku ihan mistä vaan, se auttaa moneen juttuun sit. (Merimies 3)

Merenkulkijat nostivat esiin seuraavia teemoja, joita merimieskirkon työntekijän kanssa yleisten (small-talk) keskusteluaiheiden lisäksi käytiin läpi:

1. Perhe ja parisuhde
2. Henkinen ja fyysinen hyvinvointi
3. Arki laivalla, työstressi ja kiire
4. Työnäkymät ja talous

Suurin osa merenkulkijoista totesi keskustelelevansa perheasioista toisinaan, mutta haastateltavista löytyi myös sellaisia, jotka eivät kokeneet aihetta sellaiseksi, jota merimieskirkon työntekijän kanssa olisi avattu. Perheasioista keskusteltaessa nousi merenkulkijoiden mukaan usein esiin perhe-elämän dynamiikka eli kuinka merenkulkijan viikkojen työjaksot vaikuttavat elämään kotona. Tähän tutkimukseen haastatellut merenkulkijat olivat pääasiassa tyytyväisiä laivatyön ja perhe-elämän yhdistämisen sujuvuuteen, eikä heillä ollut suurempaa huolta teemaan liittyen mielessään. Eräs merenkulkija esitti oman näkökulmansa aiheeseen mielenkiintoisesti:

Et jos mä olisin ihan normihommissa, niin ei meiän jutusta tulis välttämät yhtään mitään. Kumpikin siin sekois jos jatkuvasti oltais samois nurkis. (Merimies 5)

Kylhän aina välil perheestäki keskustellaa ja et miten siel menee. Hyvä se on jolleki puhuu, jos jossakin tuntuu mättävän, eikä sitä niinku tääl viitti tällasist alkaa. (Merimies 4)

Oma henkinen ja fyysinen hyvinvointi oli vain muutaman mielestä sellainen seikka, joka olisi valikoitunut keskustelunaiheeksi. Haastatellut merenkulkijat olivat omasta mielestään kaiken kaikkiaan sellaisessa tilanteessa, jossa harvemmin omasta jaksamisesta olisi tarvinnut keskustella. Muutaman mielestä asiaa sivuttiin aina välillä, mutta sitä ei koettu omalla kohdalla tärkeäksi.

Arki laivalla ja siihen liittyvä työstressi olivat merenkulkijoiden mukaan yleisesti merimieskirkon työntekijän kanssa keskusteltavia aiheita. Useampi haastateltavista toi esille sen, että keskustelutilanteet lähtivät yleensä juuri laivan kuulumisten kertomisen kautta liikkeelle. Merenkulkijat kokivat erittäin merkittäväksi, että oli joku ulkopuolinen, jolle laivan arjesta pääsi kertomaan ja kenelle asia, toisin kuin laivan porukalle, oli uusi.

Yleinen työhön liittyvä keskustelunaihe oli työssä yhä useammin näkyvä kiire ja sen aiheuttama työstressi. Kiire yhdistettiin myös merimieskirkon työhön, sillä osa koki haastavaksi löytää aikaa merimieskirkon työntekijän kohtaamisen, sillä työntekijän vieraillessa laivalla usein samaan ajankohtaan häneltä jää osa miehistöstä väkisinkin tapaamatta. Kiireestä keskusteltaessa tuotiin osan toimesta esille myös se, ettei aikaa merimieskirkolle käyntiin ollut enää kuin harvakseltaan:

Esimerkiks nyt ku sää tulit nii mää olin vahdis ja yleensä ne tulee just tohon aikaa. Ni siin kohdas edellinen vahti vaihtuu menee töihin ja kolmas on nukkumas. Niin siin on periaattees niinku meist vahtimiehist nii mä oon aino ku pystyn käydä juttelees kun on puhuttavaa. Yks nukkuu ja yks on töis. - - ja ku sitä mieltii nii se on mahdotont et (merimieskirkon työntekijä) kaikkii törmäis. Ehkä sit parempi olis käydä välil eri aikoina. (Merimies 1)

Aina välil on aikaa käydä, mut nyttinkin shiftataan parin tunnin päästä jo, ettei täl kertaa mitään mahdollisuutta. (Merimies 3)

Tulevaisuuden työnäkymät ja siihen liittyvät talousasiat olivat myös mielessä merimieskirkon työntekijän kanssa keskusteltaessa. Merenkulkijat totesivat olevansa tietoisia alan epävakaudesta, mutta luottivat töitä riittävän silti jatkossakin. Haastateltavat olivat hyvin motivoituneita merityöhön, eivätkä he olleet varsinaisesti pohtineet siirtymistä työelämäään maihin.

Pohjois-Saksan merimieskirkon laivakäyntejä tekeviin työntekijöihin merenkulkijat olivat tyytyväisiä eikä negatiivista sanottavaa löytynyt yhdeltäkään haastateltavista. Työntekijöiden kerrottiin olleen aidosti kiinnostuneita merenkulkijoiden kohtaamisesta, työhönsä hyvin sitoutuneita sekä ammattitaitoisia. Haastateluista ilmeni myös, että merimieskirkon työntekijään luotetaan.

Useamman mielestä keskustelutilanteiden sujuvuutta paransi se, että työntekijä oli pysynyt samana ja oli heille jo tuttu. Merenkulkijat kiittelivät laivakäyntien säännöllisyyttä, koska silloin työntekijä tulee tutuksi, eikä laivakäyntiä palveluna ole tarvinnut erikseen pyytää. Kehittämisajatuksia koskien merimieskirkon laivakäyntien keskustelupalvelua merenkulkijat eivät esittäneet, lukuun ottamatta käyntien ajoittamista välillä eri aikaan.

Ihmiset on asennoitunu siihen hyvin ja tekee sen työn hyvin mun mielestä. (Merimies 1)

Itselleni ei oo niin väliä vaihtuuks vai eiks se vaihdu mä oon vähän semmonen et tuun kaikkien kans toimeen ja juttuun. (Merimies 1)

Joo kyllä se tottakai on kun oppii tuntemaan ja näin nii onhan se aina vähän erilaisempaa tutun ihmisen kanssa siinä asioida ja olla muutenkin, jutella. (Merimies 3)

Merenkulkijat kokivat työhyvinvoinnin kannalta keskustelupalvelun erittäin tärkeäksi ja luontevaksi. Erään haastateltavan mielestä palvelu oli hänelle tärkeää, mutta työssä jaksamiseen hän ei palvelua yhdistänyt.

Se on vähän vaikeet kyl vastata, ku työt pitää hoitaa siit huolimatta käy vai eiks tääl käy. Ku ei hekään nyt säännöllisesti käy, kyl he pyrkii käymään aina ku mahollista, mut sanotaan nyt törnin aikana jos he nyt kaks kertaa käy. - - ehkä siit sinänsä ei oo mitään hyötyä mut muuten siit on kuten mä sanoin et kiva ku ihmisii käy. (Merimies 1)

7.2 Kuljetuspalvelu

Merimieskirkon laivakäyntien yhteydessä tarjoama kuljetuspalvelu nousi haastateluissa toiseksi merkittävimmäksi palvelumuodoksi. Neljä viidestä haastateltavasta kertoi käyttäneensä palvelua merimieskirkon tarjoamana viime aikoina ja suurin osa palvelua aina kuin mahdollista. Yksi haastateltavista ei ollut käyttänyt

palvelua, mutta olisi halukas käyttämään kiireiden antaessa myötä. Kuljetuspalvelun merkittävässä tekijöissä löytyi haastatteluissa useita yhtymäkohtia keskustelupalvelun teemoihin.

Tääl näkee samat naamat koko aika ja pieni ahdas hytti niin ei täälläkään viitti vaan niinku olla. Eikä sen tarvi välttämättä aina kirkkoon mennä vaan kuitenkin pääsee vaan pois laivasta. Sekin on jo. Mut kun menee pois niin käy mielellään kirkolla. (Merimies 3)

Se piristää sun päivää ihan sillä että sä pääset pois laivasta, no pois täältä. No koska tääl näkee samat naamat joka päivä. (Merimies 4)

Käytän aina kuin mahdollista, jos vaan työt antaa myöten. Yleensä kyllä työhukit on vaan vähän huonosti. (Merimies 2)

Kuljetuspalvelut suuntautuivat neljän palvelua käyttäneen mukaan pääasiassa kirkolle, mutta usein myös ostoksille ja kaupungille. Kuljetukset kirkolle koettiin tärkeämmäksi kuin muualle suuntautuneet kuljetukset ja vastauksista oli havaittavissa kirkon fyysisten tilojen tärkeys merenkulkijalle. Lähes jokainen haastateltavista oli myös vierailut kummassakin Pohjois-Saksan merimieskirkon toimipisteessä, Lyypekissä ja Hampurissa.

Merenkulkijat totesivat arvostavansa merimieskirkkoja tiloina, joilla olisi jatkossakin paikkansa. Kuljetuksia käyttäneet totesivat suuntaavansa lähtökohtaisesti mieluummin merimieskirkolle kuin kaupungille.

Ilman muuta olis hyvä (olla kiinteät tilat), mutta kaikki on rahasta kiinni nykyään, mutta ehdottomasti kiinteet tilat. - - Se kokonaisuus on siinä ja kiva siinä vähän istuskella, ihmetellä ja jutella ja tavata ihmisiä. (Merimies 2)

Pääasiassa me ollaan aina kirkolle otettu kyyti, kun ei aina tarvi mennä kaupungille kun riittää et käy kirkolla. (Merimies 3)

Mulle se tuo vaan sen, et pääsee laivalta ulos ja pääsee johki tuttuun paikkaan kuiteskin. (Merimies 5)

Kaupungille ja ostoksille suuntautuneet kuljetukset olivat haastateltavien parissa satunnaisia. Ne toteutuivat yleensä silloin, kun alus oli yön yli satamassa ja heille mahdollistui viettää ilta maissa. Ostoksille lähdettiin pääasiassa kauppakeskukseen tai kaupungin keskustaan ja usein tarvetta oli ostaa käyttötarvikkeita kuten hygieniatuotteita itselle. Monesti ostoksille lähdettiin merimieskirkon kuljettamana myös laivan tarpeiden mukaan, kuten esimerkiksi työkalujen tai vapaa-ajan tilojen vuoksi. Kaupungille suuntaavien illanviettojen mahdollisuus oli muutaman haastateltavan mielestä aina vain vaikeampaa, koska laivojen aikataulut ovat jatkuvasti tiukentuneet ja tehneet kaupungille lähdön mahdottomaksi.

Esimerkiks nyt kun pistettiin toi päivähuone uusiks, niin saatii tosi paljon jeesii kirkolta. Ne kuskas sit Ikeaan ja tonne Bauhausiin. (Merimies 4)

Laivaympäristöstä edes pieneksi hetkeksi pois pääseminen koettiin työhyvinvointia parantavana tekijänä ja osa merenkulkijoista toi esille vahvasti myös sen, ettei ilman merimieskirkon kuljetuspalvelua olisi monesti ollut mahdollisuutta maissa käymiseen. Merimieskirkon kuljetuspalvelu koettiin lisäksi turvalliseksi tavaksi käydä maissa.

Onhan meil tos autojakin mukana, mut jos nyt esimerkiks kaljalle lähtee eikä tiedä paikkoi niin ihan ehdoton et saadaan kirkolta kyyti. (Merimies 5)

7.3 Sielunhoito ja hengelliset kysymykset

Merimieskirkon sielunhoidollinen ja hengellinen ulottuvuus laivakäyntityössä jakoi eniten haastateltavien mielipiteitä. Sielunhoidollisia palveluja kertoi käyttäneensä kaksi merenkulkijaa ja hengellisen tuen piiriin kuuluvaa keskusteluapua kolme merenkulkijaa. Kahdelle merenkulkijalle hengelliset kysymykset eivät olleet merkityksellisiä eivätkä he myös kokeneet niitä tarvinneensa. Merimieskirkon hengellinen työ oli kuitenkin merenkulkijoille tuttua ja jokainen haastateltavista tiesi palvelun mahdollisuudesta.

Sielunhoidollisia keskusteluja käyneet merenkulkijat yhdistivät nämä tilanteet pääasiassa onnettomuustilanteiden jälkeisiin kohtaamisiin merimieskirkon työntekijän kanssa. Onnettomuustilanteita tai kuolemantapauksia oli sattunut niin laivalla kuin kotiympäristössäkkin, jonne ei sillä hetkellä laivalta ollut mahdollista lähteä. Erityisesti silloin sielunhoito nähtiin itselle todella tärkeänä. Yksi haastateltavista kertoi joutuneensa todistamaan laivalla lyhyen ajan sisällä kaksi kuolemantapausta. Merenkulkija koki merimieskirkon roolin tuossa tilanteessa sanoin kuvaamattoman tärkeäksi, sillä miehistön kyky selviytyä ilman ulkopuolista apua tilanteessa olisi ollut mahdotonta.

Ei se kuljetus- tai keskustelupalvelu aina, vaan kyllä mulle kans se sielunhoidollinen puoli, ei sitä voi yhtään väheksyä. (Merimies 5)

Meilläkin on laivalla käynyt vaikka mitä, ja kans vakavia juttuja. Sillon meil on käyny kirkolta työntekijä ja jutellu kaikkien kans mitä on tapahtunu. Ei me omas porukas oltais osattu ehkä käydä läpi hommaa tarpeeks hyvin. (Merimies 5)

Teemana hengelliset keskustelut ja niiden aiheet olivat haastatteluiden perusteella merenkulkijalle arkisesti hahmotettavia. Osa merenkulkijoista kertoi, ettei tämä teema ollut koskettanut heitä, mutta samanaikaisesti vastauksista oli tulkittavissa, että joskus ihan arkinenkin keskustelu merimieskirkon työntekijän kanssa lähestyi hengellisen tuen elementtejä.

Ollaan me siis varmaan niiden kuraattorien kanssa henkeviä asioita puhuttu, mut sillai niinku perheasioist, arkisist asioist et ei ehkä sillai henkevii kuitenkaan. (Merimies 1)

Uskonnollisia kysymyksiä oli harvalla haastateltavasta ja ne koskivat omaa kirkkoon kuulumista, eri uskontoja ja pakolaistilannetta. Merimieskirkon työntekijän sanottiin muun muassa tuovan keskusteluun erilaisen kulman, jossa laivan työyhteisöön verrattuna olivat nähtävissä pehmeät arvot.

Ei ehkä hirveesti olla uskonnollisist asioist, on ollu juttuu varmasti, mut ei sillei et tulis tietty aihe. Ollaan keskusteltu esimerkiks jos ei kuulu kirkkoon. (Merimies 3)

Vähemmistö haastateltavista koki käyneensä sielunhoidollisia ja hengellisiä keskusteluja merimieskirkon työntekijän kanssa. Toisaalta taas ne merenkulkijat, jotka olivat hengellisiä keskusteluja käyneet, totesivat niiden olleen heille merkittävää ja kokivat palvelun tärkeäksi sekä työhyvinvointia tukevana tekijänä.

7.4 Tietoliikenneyhteydet ja muu käytännön apu

Viimeisenä haastatteluista nousi esille käytännön avun ulottuvuus ja sen eri muodot. Näitä olivat muun muassa tietoliikenneyhteyksissä avustaminen, kuten puhelinkorttien ja puheajan myyminen merenkulkijoille laivakäynnin aikana. Puhelinkorttien tarve suomalaisilla merenkulkijoilla oli kuitenkin haastattelujen mukaan vähäinen ja aiheesta keskusteltaessa puhe kääntyi yleensä miehistön ulkomaisien merenkulkijoiden tarpeisiin, koska heillä se haastattelujen perusteella on suurempi. Myös internet-palveluihin merenkulkijat olivat tyytyväisiä ja kertoivat kaiken kaikkiaan tarvitsevansa vähän tai ei ollenkaan tietoteknistä apua merimieskirkolta. Osa merenkulkijoista totesi arvostavansa, että myös muiden kansallisuuksien merenkulkijat saavat merimieskirkolta palveluita, kuten erityisesti mahdollisuuden hankkia puhelinkortteja, sillä se koettiin heidän kannaltaan hyvin tärkeäksi työssäjaksamisen kannalta.

Esimerkiks puheaikaa ostan, Aldii (prepaid-liittymä) käytän aina kun mahdollista. (Merimies 2)

Mun mielestä se on tärkeä et on tällänen palvelu, ku filippiiniläiset saa noita puhelinkortteja, joita ne todellakin tarvii. (Merimies 3)

Muutama mainitsi saaneensa käänösapua kohdemaan asioissa eli tässä tapauksessa saksan kielen kanssa eri tavaratilausten tai matkalippujen hoidossa. Tavaratilaukset mainittiin muutamassa haastattelussa ja ilmeni, että kiiretilanteissa merimieskirkon työntekijää oli pyydetty laivakäynnin yhteydessä toimittamaan tai noutamaan erinäisiä asioita. Tästä palvelusta oltiin kiitollisia, sillä jos

aikaa maissa käyntiin ei satama-aikana ollut, oli näin mahdollista saada tarvitsemansa tuote laivalle merimieskirkon työntekijän välityksellä.

Työhyvinvoinnin kannalta edellä mainitut asiat koettiin vain palveluja täydentävinä eikä varsinaisesti merkittävänä hyötynä omaan työssäjaksamiseen.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tämän opinnäytetyön alussa esiteltiin lukuisia merityön erityispiirteitä, joista ilmenee merityön vaativan tekijältään kestävyyttä. Työ kuluttaa fyysisesti ja henkisesti poikkeuksellisen paljon, joten voidaankin todeta Merimieskirkon kaltaisten tukipalvelujen olevan tarpeen tukemassa merenkulkijoiden hyvinvointia ja työssäjaksamista.

Pohjois-Saksan merimieskirkon työntekijöiltä saaduista tilastoista selviää, että merenkulkijoiden parissa tehtävää työtä on tehty aktiivisesti. Yhteensä laivakäyn- tejä tehtiin vuonna 2015 yli 300 kertaa ja kohdattuja merenkulkijoitakin oli yli 2000. Tutkimustuloksista on selvästi havaittavissa, että merenkulkijat arvostivat Pohjois-Saksan merimieskirkon merenkulkijatyötä ja ovat siihen tyytyväisiä. Tutkimustuloksiin vaikuttavia tekijöitä olivat, että haastateltavilla oli monipuolinen käyttökokemus merimieskirkon palveluista, eikä kielteisesti merimieskirkon työstä ajattelevia haastateltavista löytynyt. Otantana viisi merenkulkijaa on luonnollisesti pieni. Se ei kuitenkaan poissulje sitä, että Pohjois-Saksan merimieskirkko on tehnyt merenkulkijoiden parissa työnsä kiitettävästi.

Merenkulkijat nostivat haastatteluissa esiin hyvinä puolina työntekijöiden ammatitaidon, käyntien säännöllisyyden ja luottamussuhteen, joka ajan myötä tuttuun työntekijään oli muodostunut. Samoja seikkoja toivat merimieskirkon työntekijät sähköposteissaan esiin. Hyvä laivakäynti vaatii aikaa ja kohtaamistilanteissa työntekijän sensitiivisyyttä. Myös Kahveci (2007, 54) suositteli tutkimuksessaan reilua ajan varaamista laivakäyntiä tehdessä, että mahdollisimman moni merenkulkija tulisi kohdatuksi. Tutkimuksen tulokset kertoivat kuitenkin selkeästi, että merimieskirkon työllä on tuntuva työhyvinvointia tukeva vaikutus.

Keskustelupalvelu nähtiin erityisen tärkeänä ja arvokkaana palveluna, jossa lähtökohtaisesti arvo on jo siinä, että merenkulkijan keskustelukumppanina on laivan miehistön ulkopuolinen henkilö. Kaipisen (2015, 30) mukaan työyhteisö koettiin erittäin tärkeäksi meritöissä viihtymiseen vaikuttavaksi tekijäksi ja koska tilat ovat

pienet ja laivalta poistuminen ei tavallisesti onnistu, on yritettävä tulla toimeen kaikkien kanssa. Laivalle hakeutuu usein samanhenkisiä ihmisiä, jolloin yhdessä oleminen on mukavampaa ja kanssakäyminen helpottuu. Työyhteisön merkitys korostui myös työssä jaksamisessa. Ongelmatilanteissa tilanne on sitten toinen. Merenkulkijoiden haastatteluista on tulkittavissa, että merenkulkijan ammatti vaatii hyvin vahvaa itsetuntoa. On ensinnäkin tultava toimeen merielämässä itsensä kanssa, on oltava lojaali työtovereita kohtaan, kun ei voi epämiellyttävissä tai risiiriitaisissa tilanteissa lähteä kotiin tai muihin harrastuksiin. Nämä seikat fyysisten rasitusten lisäksi muun muassa tuovat esiin sen elementin, miksi on tärkeää, että merenkulkijoille on mahdollisuus edes kerran työviikkojen aikana keskustella ulkopuolisen henkilön kanssa, joka vielä on ammattilainen. Asian ei aina tarvitse koskettaa vakavia aiheita, vaan ihan omasta arjesta toiselle kertominen saattoi merenkulkijoiden mielestä olla helpottavaa.

Laivakäynti on myös harvoin valmiiksi rakennettu tilanne eli aikaa laivakäynnille on hankalaa etukäteen sopia ja valmistella, koska laivan tilanteesta ja aikataulusta työntekijä voi olla harvoin etukäteen tietoinen. Se asettaa työlle omat haasteensa. Laivat saapuvat satamaan kun saapuvat ja merenkulkijat työaikojensa puitteissa vaihtelevasti kohdattavissa. Työntekijän työvälineenä on oikeastaan monesti vain oma persoona, jonka kautta keskustelutilannetta lähdetään rakentamaan. Kuulumisten kysely voi johtaa sielunhoidolliseen keskusteluun ja puhelinkortin myyminen sosiaaliseen tukeen. Toisaalta kuljetuspalvelu kaupan kautta takaisin laivalle voidaan nähdä henkisen tuen välineenä. Merimieskirkon palvelumuodot ovat pitkälti siis käytännöllisiä, joita on vaikea laittaa lokeroihin. Työ voidaan nähdä hetkeen tarttumisenä ja Kari Latvus (2014, 11) onkin kuvannut Merimieskirkkoa koskevassa teoksessaan ydinajatusta, joka voidaan nähdä vaikuttavan vahvasti myös laivakäyntityön sielunmaiseman taustalla:

Olennaista on ojentaa käsi ja tarttua ojennettuun käteen. Olennaista on kääntyä toisen puoleen ja kysyä, mitä kuuluu, miten voit. Olennaista on avata ovi ja kutsua sisään. Olennaista on myös mennä sinne, missä ihmiset ovat. Tämä on mahdollista, koska Jumala on läsnä kaiken tämän arkisen kohtaamisen keskellä.

Kuljetuspalvelu nähtiin myös erittäin tärkeänä palveluna, jonka positiivisesta vaikutuksesta todisti usea haastateltava. Turvallinen kyyti merimieskirkolle, kaupungille tai ostoksille on merenkulkijoille työjaksojen aikana merkittävää, joka ei usein ilman merimieskirkon panosta mahdollistuisi. Huomattavissa oli myös, että kiire on yhä useammin esteenä maissa käyntiin ja muun muassa merimieskirkolla vierailuun. Työhyvinvoinnin kannalta laivavarustamoiden olisi ylipäättään syytä pohtia tätä aspektia, sillä maissa käynnin tärkeys on merenkulkijoille haastatteluiden perusteella suuri.

Yksi kuljetuspalveluun liittyvä huomio koskee merenkulkijoiden halua käydä fyysisesti merimieskirkolla. Hampurin ja Lyypekin kirkkojen tilastoja vuodelta 2015 tarkasteltaessa on nähtävissä ristiriitaa haastattelujen ja tilastojen välillä. Kohtaamismäärät erityisesti Lyypekin päässä laivoilla ovat huomattavat, mutta toimipisteellä merenkulkijat ovat vierailleet heikosti. Todennäköisesti tässä kohdin näkyy, että haastatellut merenkulkijat ovat merimieskirkon palveluiden aktiivisia käyttäjiä, joille kirkolla käynnillä on erityinen merkitys.

Laskusuhdanne merenkulkijoiden kävijämäärissä merimieskirkoilla on yleinen, sillä vuonna 2015 Merimieskirkko päätti luopua vuonna 1905 perustetusta Antwerpenin toimipisteestään kirkon käyttöasteen hiivuttua, johtuen muun muassa laivojen lyhyestä satama-ajasta (Tolonen 2015). Tätä tutkimusta viimeisteltäessä teki Merimieskirkko päätöksen tässä opinnäytetyössä esitellyn Lyypekin toimipisteen sulkemisesta 1.7.2016 lähtien. Merimieskirkon työtä Lyypekissä merenkulkijoiden, kuljettajien ja siellä asuvien suomalaisten parissa jatketaan tämän jälkeen liikkuvan työn muodossa. (Merimieskirkko, Lehdistötiedote 31.3.2016.) Liikkuva työtä suunnitellessaan ja priorisoiteja tehdessään, Pohjois-Saksan merimieskirkon on tämän tutkimuksen valossa mahdollistettava jatkossakin merenkulkijoille Lyypekissä ja Travemündessä etenkin kuljetuspalvelu sekä pohdittava uudenlaisia avauksia fyysisen toimipisteen tilalle.

Verrattaessa tämän tutkimuksen tuloksia Kahvecin (2002 & 2007) vastaaviin on merenkulkijoiden vastauksissa löydettävissä lukuisia samankaltaisuuksia. Ulko-

puolisen kävijän merkitys vapauttamassa tunnelmaa ja tuomassa uudenlaista näkökulmaa keskusteluihin, kuljetusten tärkeys hyvinvoinnin kannalta sekä merimieskirkon tilojen fyysinen tärkeys ovat näistä hyviä esimerkkejä.

Hengellisen työn näkökulmasta tutkimuksesta selvisi, että kriisitilanteissa merimieskirkon työntekijä on paikallaan. Merimieskirkolla on kriisityön ja sielunhoidollinen valmius (Merimieskirkko, Perustoiminnot i.a.), jonka tarve on suuri etenkin silloin, jos laivalla on sattunut vakava onnettomuus tai kuolemantapaus. Laivaympäristön riskit avattiin tutkimuksen alussa, joista selvisi, että kyseiset tilanteet eivät ole harvinaisia. Myös tähän tutkimukseen haastateltu merenkulkija toi tämän työmuodon tärkeyden esille todella painokkaasti. Muuten tutkimuksesta hengellisen tuen merkityksellisyyttä palveluna oli hankala syventää, koska suurin osa haastateltavista ei kokenut sitä tärkeäksi.

Yhtenä tutkimuksen tavoitteista oli tuottaa työssä sellaisia tuloksia, joilla voitaisiin edistää Merimieskirkon merenkulkijatyön kehittämistä ja tutkimuksen suuntaa antava prioriteetti oli saada haastatteluiden kautta merenkulkijoiden ajatuksia Merimieskirkon tekemästä työstä esille, että sen työssä voitaisiin tarpeen mukaan joi-tain osa-alueita esimerkiksi vahvistaa. Merimieskirkon työstä nyt annettu palaute palvelee merimieskirkon työntekijöitä, sillä nyt saatu tieto on suoraan merenkulkijalta, eikä omaa reflektiota. Teemahaastattelu oli onnistunut valinta menetelmäksi, sillä merenkulkijoiden näkemykset tulevat tutkimuksessa voimakkaasti esiin. Arvokasta Merimieskirkolle on myös tutkimuksen kompakti tukipalvelujen kuvaus, jota voidaan työn sisältöä pohdittaessa ja kehittäessä helposti käyttää. Se on hyödynnettävissä lisäksi yhteistyökumppanien suuntaan tukipalvelujen synergiasta keskusteltaessa.

Stay Onboard –tutkimuksesta (Haavisto ym. 2004) selvisi, että merityöhön jäämisen suurimmat haasteet liittyvät työn ja perheen yhteensovittamiseen, periodi- ja vuorotyön räsitusten sietämiseen ja laivan työskentelyolosuhteisiin. Näihin tekijöihin Merimieskirkon on myös jatkossa kiinnitettävä erityistä huomiota työn vaikuttavuuden näkökulmasta. Päämääränä tulisi pitää sitä, että Merimieskirkko olisi vahva osa merenkulkijan tukipalveluiden verkkoa, joka pyrkii yksilön ja työyhteisön hyvinvointiin sekä tukien näin samalla merityössä pysymistä.

Minulle tutkimusprosessi oli kokonaisuudessaan hyvin antoisa. Opinnäytetyön työstäminen ei kokenut oikeastaan missään vaiheessa suuria takaiskuja ja henkilökohtaisesti tärkeän aiheen parissa työskentely oli sujuvaa. Haastattelumateriaalin kerääminen oli positiivinen kokemus, sillä laivat joihin otin yhteyttä, lähtivät erittäin yhteistyöhaluisina mukaan tutkimukseen. Henkilökohtaisena tavoitteenani oli saada oman työkokemuksieni kautta laivakäyntityöstä saadun empiirisen kokemuksen lisäksi luotua tieteellistä aineistoa, jolla syventäisin tietoa ja osaamistani. Tässä tavoitteessa onnistuin.

Jatkotutkimusaiheiksi nostaisin määrällisen tutkimuksen tekemisen Merimieskirkon laivakäyntityön tueksi. Nyt tutkimuksen keskiössä oli palveluja käyttäviä ja merenkulkijoita sekä vain myönteisesti laivakäyntityöstä ajattelevia. Laajemman otannan kautta olisi mahdollista saada vastauksia laivakäyntityön palveluihin ja niiden kehittämiseen myös niiltä, jotka eivät ole palveluja löytäneet tai käyttäneet. Toinen tärkeä aihe tutkittavaksi tulevaisuudessa olisi ilman muuta Merimieskirkon tekemä laivakäyntityö ulkomaisten merenkulkijoiden parissa. Tutkimuksessa voitaisiin selvittää tarkemmin heidän tarpeitaan ja vuorovaikutuksen toimivuutta suomalaisen miehistön kanssa.

LÄHTEET

- Aaltio, Iiris & Puusa, Anu 2011. Laadullisen tutkimuksen luotettavuus. Teoksessa Anu Puusa & Pauli Juuti (toim.) Menetelmäviidakon raivaajat. Perusteita laadullisen tutkimuslähestymistavan valintaan. Helsinki: JTO, 153–166.
- Autio, Anniina 2013. Työhyvinvoinnin merkitys merenkulkijalle. Tampereen ammattikorkeakoulu. Palvelujen ja tuottamisen johtamisen koulutusohjelma. Opinnäytetyö. Verkkojulkaisuna: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/69905/Autio_Anniina.pdf?sequence=2
- Diakonia-ammattikorkeakoulu 2010. Kohti tutkivaa ammattikäytäntöä. Opas diakonia-ammattikorkeakoulun opinnäytetöitä varten. Helsinki: Diakonia-ammattikorkeakoulu.
- Eklund, Anna 2016. Sosiaalikirjuri, Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko. Lyypekki. Sähköpostiviesti 17.3.2016. Vastaanottaja Tuure Oldendorff.
- Haavisto, Sanna; Kallunki, Valdemar; Kirvesniemi, Tiina; Korpivaara, Liisa; Lehtonen, Olli; Oravasaari, Tomi & Pekkola, Juhani 2014. Stay Onboard. Suomalaisten merenkulkijoiden pysyminen ja lähteminen merityössä. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.
- Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2008 Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki : Gaudeamus Helsinki University Press.
- Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.
- ICMA. About ICMA. Viitattu 30.3.2016. <http://icma.as/index.php/about/>.
- ICMA. Ship Visiting Handbook 2008. Viitattu 30.3.2016. <http://www.icma.as/wp-content/uploads/shipvisiting-handbook-revision-2008.pdf>.
- Kahveci, Erol 2002. The Sailing Chaplain & Outreach Welfare Schemes: Summary Report 2002. Viitattu 30.3.2016. <http://www.aos-world.org/library/rio/Rio09en.pdf>.

- Kahveci, Erol 2007. Port based welfare services for seafarers. Cardiff University. Seafarers International Research Centre. Viitattu 30.3.2016. <http://www.icma.as/wp-content/uploads/welfarereportl.pdf>.
- Kaipinen, Anna 2015. Työhyvinvointia tukevat tekijät merenkulun ammatissa. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Hoitotyön koulutusohjelma. Opinnäytetyö.
- Kiviniemi, Kari. 2001. Laadullinen tutkimus prosessina. Teoksessa Juhani Aaltola & Raine Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Jyväskylä: PS-kustannus, 68–84.
- Kuula Arja 2006. Tutkimusetiikka. Tampere: Vastapaino
- Latvus, Kari 2014. Matkan ja muutoksen kirkko. Helsinki: Suomen Merimieskirkko.
- Lehmann, Ritva 2016. Sosiaalikirjuri, Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko. Sähköpostiviesti 11.3. Vastaanottaja Tuure Oldendorff.
- Logistiikan Maailma, Irtolastialukset i.a. Viitattu 30.3.2016. <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Irtolastialukset>.
- Logistiikan Maailma, Ro-ro ja Sto-ro alukset i.a. Viitattu 30.3.2016. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Ro-ro_ja_sto-ro_alukset.
- Merimieskirkko. Lehdistötiedote 31.3.2016. Muutoksia Lyypekin toimintaan. Viitattu 19.4.2016. <http://www.merimieskirkko.fi/439-muutoksia-lyypekin-toimintaan>
- Merimieskirkko. Perustoiminnot. Viitattu 31.3.2016. <http://www.merimieskirkko.fi/106-perustoiminnot>
- Merimieskirkko. Työ laivoilla. Viitattu 31.3.2016. <http://www.merimieskirkko.fi/17-tyo-laivoilla>.
- Merimieskirkko, Yleisinfo i.a. Viitattu 31.3.2016. <http://www.merimieskirkko.fi/1-yleisinfo>.
- Merimiespalvelulaki 13.4.2007/447. Viitattu 30.3.2016. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070447>.
- Merimiespalvelutoimisto. Kirjastopalvelu & Elokuvapalvelu. Viitattu 31.3.2016. <http://www.mepa.fi/fin/palvelut/kirjasto/>

- <http://www.mepa.fi/fin/palvelut/elokuva/>.
- Merimiespalvelutoimisto. Tietoa meistä. Viitattu 31.3.2016.
http://www.mepa.fi/fin/tietoa_meista/
- Merityöaikalaki 9.4.1976/296. Viitattu 31.3.2016.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1976/19760296>
- Miles, M.B. & Huberman A. M.. Qualitative data analysis. California: Sage.
- Pohjois-Saksan suomalainen merimieskirkko. Viitattu 31.3.2016.
<http://pohjoissaksa.merimieskirkko.fi/1-yleisinfo>.
- Puusa, Anu 2011. Haastattelu laadullisen tutkimuksen menetelmänä. Teoksessa Anu Puusa & Pauli Juuti (toim.) Menetelmäviidakon raivaajat. Perusteita laadullisen tutkimuslähestymistavan valintaan. Helsinki: JTO, 73–87.
- Puusa, Anu & Juuti, Pauli. Mitä laadullinen tutkimus on? Teoksessa Anu Puusa & Pauli Juuti (toim.) Menetelmäviidakon raivaajat. Perusteita laadullisen tutkimuslähestymistavan valintaan. Helsinki: JTO, 47–57.
- Stenko, J 1988. Merimiehen työterveys. Helsinki. Työterveyslaitos.
- Suomen Merimieskirkko 2016a. Suomen Merimieskirkko vuosikertomus 2015. Helsinki: Merimieskirkko.
- Suomen Merimieskirkko 2016b. Merimieskirkon kertomukset 2015. Helsinki: Merimieskirkko.
- Tolonen, Ruut 2015. Suomen Antwerpenin merimieskirkko myydään. Merimieskirkolla ei ole varaa laajaan peruskorjaukseen. Helsingin Sanomat 11.6.2015. Viitattu 30.3.2016. <http://www.hs.fi/kotimaa/a1433909997564>
- Trafi, Turva-asiat ISPS ja ISM i.a. Viitattu 30.3.2016.
http://www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism.
- Tuomi, Jouni & Sarajärvi Anneli 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.
- Työterveyslaitos 2015. Laivatyöolosuhteet. Viitattu 30.3.2016.
<http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/laivatyo/sivut/default.aspx>.