

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

1/17

- *Millaisella hätämerkillä apua?*
- *I 20-vuotias pelastaja*
- *Tutustu meripelastajiin*



STADIN TROSSI 1/17

STADIN TROSSI on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa.

STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år.

Nästa tidning utkommer i maj.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti lehti@hmpy.fi

p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,

Mika Back, Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,

Mikael Andersén, Christian Kurtén ja

Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:

3850 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Maria Arvonen toimii aliperämiehenä

PV Rautauomalla. Kuva: Markku Tamminen.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Matosaari / Maskholmen, Jollas,

PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940

www.meripelastus.fi/helsinki

Tässä numerossa



Ruorin takaa – Bakom rodret
Uudet jäsenet, Kokouskutsu

sivut 4–5



Millaisella hätämerkillä apua?
120-vuotias pelastaja

*sivut 10–13
sivu 14*

Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

(pvm tai mpm – Ina eller msa)

www.raja.fi



Palkitsemisia, Uutta puhtia Trossiin
Syyskokouksen päätöksiä

sivut 6–7



Otteita syksyn tapahtumista

sivut 8–9



Tutustu meripelastajiin
Vuoden 2016 tilasto

sivut 15–17
sivu 18



Svensk resumé
Vastarannan vaihtoehto

sidorna 20–21
sivut 22–23



Veneverosta olisi tullut isoja kareja

Ensi kesän yllä leijuneet myrskypilvet väistyivät, kun hallitus päätti perua esityksensä veneverosta. Vero olisi ollut kaikin puolin ongelmallinen, sillä se olisi koskenut veneitä hyvin epämääräisesti, se olisi heikentänyt kaikkien vesillä liikkujien turvallisuutta sekä nostanut veneilijöiden kustannuksia. Veron perusteet olivat myös epävarmalla pohjalla ja toteutuessaan se olisi asettanut ihmisiä eriarvoiseen asemaan.

Meripelastajien kannalta kaavailtu venevero oli ongelmallinen, sillä se olisi koskettanut täysimääräisesti meripelastajien pelastusveneitä sekä palokuntien ja vapaapalokuntien paloveneitä. Veron lisäkustannukset näille olisivat olleet noin 100 000 euroa joka ikinen vuosi. Meripelastusseuran osuus veneverosta olisi ollut 35 000 euroa. Summa ei ehkä kuulosta dramaattisen suurelta, mutta sillä saadaan järjestettyä ja pyöritettyä kolmasosa seuran valtakunnallisista meripelastuskursseista. Summa olisi toki voitu koota myös vähentämällä pelastusveneidän liikkumista. Aivan helppoa se ei olisi ollut, sillä summa olisi vastannut esimerkiksi PV Rautauoman ja PV Mikrolog III:n kolmen vuoden polttoainekustannuksia. Jos taas olisi päädytty keräämään lisää rahaa, uusia jäseniä olisi pitänyt hankkia reilusti toistatuhatta.

Veroa vastaan nousi monia ryhmittymiä. Myös me meripelastajat saimme paljon hämmästyä veron laajuudesta. Uskon, että veneilijöiden, heidän etujärjestöjen, muiden vesillä liikkujien, viranomaisten, kansanedustajien sekä kaikkien muidenkin veron kyseenalais-



taneilla oli suuri merkitys verosta luopumiselle. Suuri kiitos teille! Ensi kesänä pystymmekin keskittymään meidän kannalta oleelliseen, eli ihmisten pelastamiseen ja auttamiseen vesillä sekä onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn.

Valtion rahantarve ei edelläänkään ole vähentynyt. Voisiko yksi ratkaisu olla kotitalousvähennyksen laajentaminen myös veneisiin tehtäviin huolto- ja kunnostustöihin tai veneilyn turvallisuuskoulutuksiin? Näin veneilijöiden voisi olla helpompaa maksaa palveluista. Samalla turvallisuus parantuisi ja talouden pyöriin saataisiin lisää voimaa.



Uudet jäsenet, tervetuloa tukemaan toimintaamme

Ikonen Markku
Kautonen Jonas
Lautso Jenni
Peltoniemi Ilkka
Suomenlahden Uistelijat r.y.
Treuthardt Markus
Vieri Hannu
Yrtti Seppo

Espoo
Helsinki
Helsinki
Hämeenlinna
Helsinki
Helsinki
Helsinki
Laukkoski

Båtskatten hade fört med sig stora grynnor

Stormmolnen som tornat sig över nästa sommar har försvunnit när regeringen beslöt att dra tillbaka sitt förslag om båtskatt. Skatten hade varit problematisk på många sätt för den hade berört båtar på ett mycket ottydligt sätt, den hade försämrat säkerheten för alla till sjöss samt ökat båtförarnas kostnader. Skattegrunden var också osäker och hade satt människor i ojämlika positioner.

Ur sjöräddarnas synpunkt var skatten problematisk för den hade med full verkan drabbat sjöräddarnas båtar samt brandkårernas och de frivilliga brandkårernas båtar. Skattens tilläggskostnader för dessa hade varit 100 000 € varje år. Sjöräddningssällskapets andel av skatten skulle ha varit 35 000 euro. Summan kanske inte låter dramatisk men med den ordnas en tredjedel av sällskapets landsomfattande sjöräddningskurser. Ett annat alternativ kunde ha varit att låta sjöräddningsbåtarna röra sig mindre. Alldeles lätt hade det inte varit för 35 000 euro motsvarar Helsingfors Sjöräddnings förenings RB Rautauomas och RB Mikrolog III:s tre års bränslekostnader. Hade man beslutat att samla in mera medel hade man bort skaffa över tusen nya medlemmar.

Många grupper motsatte sig skatten. Också vi sjöräddare fick mycket förvåning över skattens omfång. Jag tror att det att båtförarna, intresseorganisationerna, andra sjöfarare, myndigheterna, riksdagsmännen samt alla de andra ifrågasatte skatten hade en stor betydelse för att skatten slopades. Ett stort tack till er! Nästa sommar kan vi nu koncentrera os på de väsentliga, d.v.s. att rädda och hjälpa människor till sjöss samt att förebygga olyckor.

Statens penningbehov har fortfarande inte avtagit. Kunde en lösning vara att hushållsavdraget utvidgades till att omfatta också underhålls- och renoveringsarbeten på båtar eller säkerhetsutbildning för båtlivet? Det skulle vara lättare för båtförarna att betala för tjänster. Samtidigt skulle säkerheten förbättras och man skulle få mera kraft i hjulen i ekonomin.

Jukka-Pekka Lumilahti
Puheenjohtaja /Ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

Kokouskutsu

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään **22.3.2017 klo 18.00**. Paikkana on Helsingfors Segelklubbenin (HSK) kerhotila Lauttasaareissa, osoitteessa Vattuniemen puistotie 1. Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus sekä vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle. Kahvia ja pullaa lienee tarjolla.

Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den **22.3.2017 kl 18.00** på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö, adressen Hallonnäs parkväg 1. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena som årsberättelsen och beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen. Kaffe och bakverk torde serveras.

Välkommen!



Ensi kesänä nuoret meripelastajat jakavat Trossi-esitteitä. Kuva: Tuula Lumilahti

Palkitsemisia

Yhdistyksen kauden 2016 aktiivituoppi myönnettiin **Markku Tammiselle**. Markku on varsinainen joka paikan höylä, ja yksi yhdistyksen kantavia voimia. Tällä hetkellä Markku toimii operatiivisen toimikunnan puheenjohtajana, ja vastaa yhdistyksen valmiusasioista. Uunituoreena PV Rautauoman päällikkönä Markulle on kertynyt meripäiviä vuosittain 50–80 välille sekä pelastus- ja avustustehtäviä useita kymmeniä jokaisella kaudella. Näiden toimien lisäksi Markku ottaa paljon valokuvia, joita voi ihastella esimerkiksi tämän lehden sivuilla.

Kauden rasvanäpiksi valittiin **Jani Virtanen**. Jani toimii PV Rautauoman veneenhoitajana, ja on erittäin ansiokkaasti pitänyt yhdistyksen lippulaivasta huolta. Niin pientä asiaa ei olekaan, etteikö Jani saisi sitä itse tai muiden avustuksella kuntoon.

Maria Arvoselle myönnettiin vuoden uraloikka -palkinto. Maria on ollut mukana vasta pari vuotta, mutta meripäiviä hänelle on kertynyt jo toistasataa. Loppukaudesta Marialle myönnettiin aliperämiehen koulutustaso.

Sara Mörsky palkittiin arvonimellä vuoden vikabongari. Sara huomasi Rautauoman konetarkastuksia tehdessään jetin hydraulinesteeseen sekoittuneen veden. Saran tarkkojen silmien ansiosta lisävahinkojen syntyminen saatiin estettyä, ja vene telakoitua korjauksia varten.

Vuoden tulokas ja samalla Veneilykoulu.fi:n lahjoittaman kiertopalkinnon sai **Mika Pakarinen**. Mika osallistui kauden aikana lähes jokaiseen koulutukseen, ja oli muutenkin erittäin ahkerasti mukana toiminnassa.

Pasi Raatikainen puolestaan sai arvonimen vuoden Duracell. Pasi on Mikan tavoin tullut mukaan vasta viime vuonna, mutta kesän aikana ei ollut montakaan päivää, etteikö Pasi olisi ollut Matosaareissa tai pelastusveneillä mukana.

Jartsa Karvonen sai tittelin ”aina valmiina”. Rautauoman ja Mikrologin päällikkönä toimivalle Jartsalle meripäiviä kertyi 69, ja päivystyskalenterissakin Jartsan nimi oli erittäin usein edustettuna.

Yhdistys onnittelee kaikkia palkittuja.

Trossi-kampanja tulee jälleen kesällä

Viime kesänä toteuttamamme Trossi-kampanja saa jatkoa ensi kesänä. Kesäkuussa on tarkoitus kiertää valtaosa helsinkiläisistä venekerhoista sekä venesatamista ja jakaa samalla Trossi-esitteitä. Saimme viime kesänä ensimmäisen kerran toteutetun kampanjan aikana runsaasti uusia jäseniä. Lisäksi saimme runsaasti positiivista palautetta, kun mukana olleet meripelastajat kertoivat meripelastuksesta ja oikeista toimintatavoista hätätilanteissa.

Kampanjassa mukana olevat liikkuvat nuorisokoulutusvene Aava R:llä. Veneen mukana kiertää kaksi 14–18-vuotiasta nuorta sekä projektin vastuuhenkilö.

Trossi on veneilijän todellinen apu silloin, kun matka vesillä keskeytyy. Meripelastusseuran Trossi-palvelun ulkoasu uudistui vuoden alussa. Jatkossa Trossin tunnustat Trossi-sanasta, jossa O-kirjain koostuu köydestä, eli trossista.

Trossi-jäsenpalvelun avulla saat:

- *Hinauksen lähimpään satamaan, mihin on saatavissa korjauspalveluita*
- *Apua korjaajan ja väliaikaisen säilytyspaikan hankkimisessa*
- *Vastaavan palvelun myös Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa (Tanskassa rajoitetuilla alueilla)*
- *Meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenyyden*
- *Neljä kertaa vuodessa ilmestyvän Vapaaehtoinen meripelastaja -lehden*
- *Mahdollistaa meripelastajien auttamisen*

Lisäksi lisäetuna Helsingin Meripelastusyhdistyksen Trossi- ja henkilöjäsenet saavat neljä kertaa vuodessa ilmestyvän Stadin Trossi -lehden.

Trossijäsenen maksu on 75 €, ja siihen sisältyy automaattisesti yhdistyksen henkilöjäsenmaksu. Mikäli sinulla on venevakuutus OP:ssa (Pohjola-vakuutus), saat Trossijäsenyyden 55 eurolla. Suomen Purjehdus ja Veneily ry:hyn kuuluvat saavat Trossin 65 eurolla. Tutustu lisää trossi.fi!

Syyskokouksen päätöksiä

Syyskokous pidettiin 29.11. HSK:n kerhorakennuksessa Lautasaareissa. Yhdistyksen puheenjohtajana jatkaa Jukka-Pekka Lumilahti ja varapuheenjohtajana Matti Piispanen. Hallituksen jäseniksi valittiin Christian Kurtén, Ritva Heikkinen ja uutena jäsenenä Sami Laine. Kokouksessa myös hyväksyttiin kauden 2017 toimintasuunnitelma sekä budjetti. Jäsenmaksut pidettiin ennallaan. Henkilö- ja perhejäsenien maksu on 32 €, yhteisöjäseniltä 160 €. Kokouksessa kuultiin lisäksi Meripelastusseuran ajankohtaiskatsaus toimitusjohtaja Jari Piiraisen toimesta.

Tapaa meripelastajat Somessa

Olemme mukana Facebookissa, Instagramissa, Twitterissä sekä netissä. Lisäksi löydät uusimmat Stadin Trossi-jäsenlehdet issuu.com-palvelusta.

Sivuiltamme meripelastus.fi/helsinki löydät uusien lehtien lisäksi kaikki jäsenlehdet aina 27 vuoden takaa. Tule tutustumaan.

Sara Mörsky, vuoden vikabongari.
Kuva: Jaakko Heikkilä





Otteita syksyn tapahtumista

Masto poikki

Perjantaina 2. syyskuuta kello 15.00 PV Rautauoman päällikkö sai soiton Meripelastusohjekeskus Helsingistä (MRSC Helsinki): Helsinkiin matkalla olleen purjeveneen masto oli katkennut kovassa tuulessa. Rajavartiolaitoksen partiovene hinasi parhaillaan venettä, mutta masto jouduttiin jättämään Melkin saaren rantaan. Masto oli kuitenkin kohtalaisen arvokas, ja siinä olevat vaijerit sekä purjeet uhkasivat jäädä ajalehtimaan saaren rantakivikkoja vasten. Rautauoma oli illalla lähdössä vesille, joten Rautauoman päällikkö sopi purjeveneen päällikön kanssa, että Rautauoma koittaa käydä hakemassa maston pois.

Kello 17.50 Rautauoma irrotti Matosaaresta ja suuntasi kohti Melkkiä. Kello 18.42 Melkki ja masto olivat miehistön näkössä, ja näky oli kohtalaisen lohduton. Masto oli katkennut kahteen osaan, mutta sen sisällä olevat vaijerit ja sähköjohdot pitivät sitä vielä yhdessä kasassa. Mastossa kiinni oleva reunapurje oli päässyt avautumaan ja lepatti nyt valtoimenaan.

Kesken masto-operaation, kello 19.02 MRSC Helsinki hälytti Rautauoman kiireellisempään tehtävään. Rannalla

ollut henkilö oli nähnyt kilpapurjeveneen kaatuvaan Jätkäsaaren edustalla, ja nähnyt, kun siinä olleet kolme henkilöä olivat joutuneet mereen. Tapahtumapaikka oli melkein näköyhteyden päässä Rautauomasta, joten maston jäänteet jäivät paikoilleen, kun Rautauoma lähti saman tien kohti onnettomuuspaikkaa. Tulomatkalla Melkkiin miehistö oli nähnyt pienen purjeveneen harjoittelemassa, joten miehistöllä oli vahva epäilyks kohteesta. Hetken päästä MRSC Helsinki sai ilmoituksen, että kilpapurssi oli jälleen pystyssä ja vedessä olleet henkilöt olivat päässeet takaisin veneeseen. Koska pursi jatkoi matkaansa normaalisti, MRSC Helsinki peruutti Rautauoman ja muut matkalla olleet yksiköt. Rautauoma palasi Melkkiin maston luokse ahertamaan.

Miehistö katkoi vaijerit ja sähköjohdot sekä niputti purjeen. Tämän jälkeen masto pystytettiin nostamaan osissa ensin laiturille ja siitä Rautauoman kannelle. Jäänteet kuljetettiin purjeveneen kotisatamaan. Tehtävä oli ohitse kello 21.10. Koska kyseessä ei enää ollut meripelastustehtävä, tehtävästä aiheutuneet kustannukset maksoi purjeveneilijä.

Peräsin jumissa

Maanantaina 3.10. PV Mikrolog III oli partioajossa. Kello 17.10 MRSC Helsinki hälytti sen: Harmajan eteläpuolella laivaväylällä kolmihenkinen seurue oli liikkeellä moottoriveneellä, jonka peräsin oli rikkoutunut. Ohjailukyvytön vene ajalehti laivaväylällä kohti matalikkoja. Tilanne oli kohtalaisen vaarallinen, joten Mikrologin miehistö kiihdytti välittömästi veneensä täyteen vauhtiin kohti avuntarvitsijaa. Kello 17.25 Mikrolog pääsi tapahtumapaikalle. Kohteena oli reilut kymmenmetrinen puusta valmistettu hytillinen moottorivene. Haastavan tilanteesta teki matalikko, jota vene lähestyi, joten Mikrologin päällikkö päätti ottaa moottoriveneen hätähinaukseen. Koska veneen peräsin oli jumissa, otettiin vene paremman ohjauskyvyn saamiseksi kylkihinaukseen. Samalla, kun tilanne saatiin rauhoitettua, pystyttiin selvittämään paremmin vian syytä. Selvisi, että venettä oli ohjattu autopilotilla, joka oli mennyt jumiin. Autopilottia ei saatu pois päältä, joten Mikrologin miehistö ehdotti perinteistä buuttausta. Vasta useiden kertojen jälkeen, kun veneen virtoja oli otettu pois päältä ja laitettu päälle, autopilotti vapautti ohjauksen. Hinauksesta voitiin luopua, mutta Mikrolog seurasi vielä hetken aikaa tilannetta. Kun Uuniluukku lähestyi, eikä ongelmia ollut enää havaittu, antoi MRSC Helsinki luvan lopettaa saattamisen. Kello oli kello 17.57, ja Mikrologin partioajo jatkui sen jälkeen kohti Itä-Helsinkiä.

Pyhäinpäivän paraati

Vapaaehtoiset meripelastajat kokoontuvat pyhäinpäivänä kunnioittamaan merellä menehtyneitä. Meripelastusseuran lippulaivan ollessa telakoituna päivityskorjauksessa, paraatin johtoluksena toimi tällä kertaa PV Rautauoma. Pelastusveneet kokoontuivat Hernesaaren itäpuolelle, josta ne lähtivät Rautauoman perässä kohti Eiranrannassa sijaitsevaa Merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkkiä.

Paraatin jälkeen pelastusveneet olivat avoimina yleisöä varten Eteläsatamassa. Rautauoman ja Mikrolog III:n lisäksi tapahtumaan osallistuivat PV Aktia (Porkkala), PV Emmi (Espoo), PV Hailikari (Hamina), PV Degerby (Loviisa), PV Ajax (Tammisaari), PV Mikrolog III (Helsinki), PV Securitas (Porvoo), PV Westhouse (Espoo), PV Furuno (Espoo) sekä PV Kotka (Kotka).

Jäätynyt jäähdytysjärjestelmä

PV Mikrolog III:n ja PV Rautauoman miehistöt olivat valmistautumassa lähtemään pyhäinpäivän paraatiin lauantaina 5.11. Ilma oli reilusti pakkasen puolella saaden meriveden suorastaan höyryämään. Lähtötarkastuksia tehtäessä ohi ajanut veneilijä kiinnitti Matosaaren laituriin veneensä. Vene oli lähtenyt Hevossalmesta, mutta perämoottorin jäähdytysveden kierto oli loppunut Matosaaren kohdalla. Veneellä ei uskaltanut enää ajaa, joten Mikrolog otti veneen hinaukseen vieden sen takaisin veneen lähtöpaikalle Hevossalmeen.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti





Hätämerkki

Täydellistä hätämerkkiä etsimässä

Millainen on hätämerkki, jolla pystyy tekemään hätäilmoituksen aina, ja se toimii kaikkialla? Ja lisäksi, että sen avulla saa nopeasti apua? Sellaista ei valitettavasti vielä ole, siksi hädästä selviytymiseen tarvitaan erilaisia hätämerkkejä.

Hätätilanteessa tärkeää on saada kerrottua muille hädästä, koska ilman ulkopuolista apua pelastusmahdollisuudet oleellisesti heikkenevät. Apua kannattaa myös pyytää ajoissa, sillä harvoin apu tulee paikalle hetkessä. Odottavan aika on pitkä, hädässä olevan ikuisuus. Mikäli tilanteesi on niin paha, että joudut jättämään veneen ja joudut pelastautumaan veteen, olet varmasti kylmissäsi nopeasti. Aivan varmasti, vaikka kuinka heinäkuun helteet paahtaisivat. Tunti ei pelastajille kuitenkaan ole pitkä aika, sillä pelastajat saattavat silloin olla vasta tehtävälle lähdössä.

Milloin ollaan hädässä?

Avuntarvetta on hankala määritellä, koska siihen vaikuttavat monet tekijät. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi olosuhteet, tapahtumapaikka sekä mukana

olevat henkilöt. Avun tarpeeseen vaikuttavat myös käytössä olevat varusteet, muu liikenne, vene, jolla ollaan liikkeellä sekä ennen kaikkea oma tunne hädästä! Kilpapurjehtijoiden treeneissä käyttämä vene saattaa kaatua marraskuussa. He eivät silti välttämättä tarvitse apua, vaikka olisivatkin joutuneet veteen. Märkä- tai kuivapukujen sekä pelastusliivien ansiosta he pääsevät nousemaan veneen päälle, kääntävät sen takaisin purjehduskuntoon ja jatkavat treenaamistaan. Perheveneilijällä sama tilanne olisi varmasti todellinen hätätilanne. Perheveneilijä saattaa tarvita apua keskellä kesää, esimerkiksi veneen moottorin hajoessa ja tuulen ollessa niin kova, ettei purjehtiminen onnistu. Myös paljon vesillä liikkuvat kokevat hädän eri tavoin. Vesillä liikkumaan tottunut saariston asukas saattaa pystyä korjaamaan veneen tilanteessa, jossa normaaliveneilijältä hyvät neuvot olisivat loppuneet jo aikoja sitten. Polttoaineen loppuminen on selkeä merimiestaidollinen virhe. Toiset selviävät tilanteesta ilman ulkopuolista apua esimerkiksi soutamalla jollalla mantereelle, ja hakemalla siellä taksilla polttoainetta varakanisteriin. Kaikilla ei kuitenkaan ole jollaa, tai keskeltä isoa selkää lisäpolttoaineen saaminen ei vain ilman ulkopuolista apua onnistu.

Pitkien etäisyyksien, olosuhteiden mahdollisten muutosten ja avun saamisen keston vuoksi, vesillä on aina hyvä pyytää apua ajoissa. Merellä apua pyydetään ja pelastustoimia johdetaan Meripelastuskeskuksesta tai -lohkokeskuksesta, sisävesillä puolestaan hätäkeskus välittää tiedon pelastajille.

Mitä hätäilmoitukselta vaaditaan?

Hyvä hätäilmoitus perustuu kolmesta osasta koostuvaan hälytysketjuun:

- ***Avunpyynnön välittäminen: "hätäviesti"***
- ***Kommunikointi: "puhe"***
- ***Paikantaminen: "valo/paikka"***

Kun nämä kolme täyttyvät, lopputulos on yleensä hädässä olijan kannalta paras.

Avunpyynnön välittäminen aloittaa yleensä hätäilmoituksen ketjun. Hyviä tapoja sen tekemiseen ovat esimerkiksi DSC-hätähälytys meri-vhf:llä, punainen laskuvarjoraketti tai matkapuhelin, jossa on 112 Suomi-sovellus. Hätähälytyksen avulla ilmaistaan hätätilanne, ja se herättää pelastajat ja muut vesillä liikkujat. Ketju on vahva, jos hätäviesti voidaan toistaa useasti, ja viestin välitys toimii myös huonoissa olosuhteissa.

Ketjun seuraavaa lenkkiä, eli kommunikointia, tarvitaan avun laadun ilmaisemiseen. Kommunikoinnin avulla pystytään kertomaan esimerkiksi, kuinka vakavasta tilanteesta on kysymys, montako ihmistä on hädässä, onko loukkaantuneita, ja miten tilanne on mahdollisesti kehittymässä. Ketju on vahva, jos kommunikointi on reaaliaikaista ja pelastajat pystyvät esittämään hädässä oleville myös tarkentavia kysymyksiä. Kommunikointiin hyviä välineitä ovat esimerkiksi meri-vhf, matkapuhelin ja satelliittipuhelin.

Ketjun kolmas lenkki on paikantaminen. Ilman tarkkaa paikkaa hädässä olevia ei löydetä, eivätkä pelastajat näin ollen voi auttaa. Paikantamiseen liittyy kaksi eri ulottuvuutta. Hätäilmoituksen alussa olevan paikan avulla pelastajat tietävät lähteä oikeaan suuntaan. Kun pelastajat saapuvat hädässä olevien lähelle, avuntarvitsijoiden pitäisi pystyä opastamaan pelastajat luokseen. Hyviä laitteita tähän ovat EPIRB, hätäsoihku tai matkapuhelin.

Ikävä kyllä, yksikään hätämerkki ei yksinään täytä näitä kaikkia kolmea lenkkiä ja vielä varmentavaa laitetta yksinään. Parhaiten ominaisuudet täyttyvät, kun käyttää erilaisia laiteyhdistelmiä.

Yksinkertaista, ehkei sittenkään?

Olisiko ratkaisu sitten kaikille veneilijöille samanlainen laiteyhdistelmä, joka täyttää nämä kaikki kolme ominaisuutta? Valitettavasti ei, sillä samat laiteyhdistelmät eivät toimi kaikkialla ja kaikissa olosuhteissa. On myös kohtuutonta varustaa avovene samoilla varusteilla, kuin matkapurjehdukseen suunniteltu purjeverene. Mitä enemmän on laitteita, sitä kalliimpia ne ovat myös hankkia. Niiden ylläpito voi olla hankalaa ja kallista, ja ne vaativat myös enemmän säännöllistä huoltoa. Osaan laitteista pitää hankkia myös päivityksiä. Ja vaikka kustannuksia ei mietittäisikään, kaikki hätämerkit eivät vain sovellu esimerkiksi avoveneisiin. Oman mausteensa hätämerkkeihin tuo myös, että yhdistelmät voivat olla myös hankalia, tai jopa vaarallisia käyttää. Näin on varsinkin silloin, jos niillä ei pysty ennakkoon harjoittelemaan. Itse en haluaisi joutua tilanteeseen, jossa luen hätämerkinantovälineen käyttöohjetta ensimmäistä kertaa hätätilanteessa. Enkä siltikään voisi olla varma, saisinko hätämerkin toimimaan.

Punainen laskuvarjoraketti on katsastetun veneen vakiovaruste. Raketin heikkous on, että se palaa vain hetken, sen laukaiseminen vaatii taitoa ja ettei sen avulla pysty kertomaan hädän laadusta tai avuntarpeesta. Lisäksi hätämerkkinä toimiakseen, raketti vaatii, että joku sen havaitsee. Toisaalta raketti ei vaadi ulkopuolista virtaa ja se on kohtalaisen toimintavarma.



Mikä ratkaisuksi?

Parhaat hätämerkit osaa valita hädässä, kun miettii ensin omia veneilytotumuksia. Itse valitsisin avoveneellä, kaupunkien edustalla ja hyvissä olosuhteissa tapahtuvaan veneilyyn varsinaiseksi hätämerkinantovälineeksi matkapuhelimen 112 Suomi -soveluksen. Pitäisin sitä vesitiiviissä pussissa ja varaisin mukaan varavirtalähteen. Varalle valitsisin tehokkaan taskulampun, jolla olisi myös varavirtalähde. Sitä pystyisin käyttämään hyödyksi niin pelastajien kuin lähistölä olevien muiden veneilijöiden huomion herättämiseen.

Matkaveneeni varustaisin niin ikään matkapuhelimen 112 Suomi -sovelluksella, varavirtalähteellä sekä vesitiiviillä pussilla. Lisäksi ottaisin mukaan vanhan kännykkäni, jolla pystyisin tekemään hätähälytyksen ilman SIM-korttia. Varustaisin veneeni ehkä myös VHF-DSC:llä, mutta ehdottomasti EPIRB-laitteella avomeritaipaleita varten. Nämä toimisivat keskenään myös varmentavina laitteina, mutta lisäksi pelastajien saapuessa kiinnittäisin heidän huomionsa voimakkaan taskulampun avulla.



Oikealla olevat elektroniset käsisoihdut eivät pärjää valotehossa vasemmalta olevalle käsisoihdulle. Toisaalta elektroninen käsisoihdu toimii tuntikausia ja patterit vaihtamalla toiminta-aika sen kuin kasvaa.



Yksinkertainenkin vesitiivis pussi parantaa oleellisesti mahdollisuutta tehdä hätäilmoitus kännykällä.



Käsisoihduja käytetään opastamaan pelastajat kohteeseen. Valmistaja antaa näille kolmen vuoden toimivuuden, jonka jälkeen ne täytyy uusia.



Epirb voidaan laukaista manuaalisesti, mutta veteen joutuessaan se aloittaa myös automaattisesti hätähälyttämisen. Epirb lähettää hätäsignaalin satelliitin kautta maa-asemille, joten se toimii kaikkialla. Uusimmissa laitteissa on mukana GPS, jolloin laitteen antama paikkatieto on hyvin tarkka. Epirb lähettää hätähälytystä pitkään, mutta toimiakseen laite vaatii säännöllistä huoltoa.



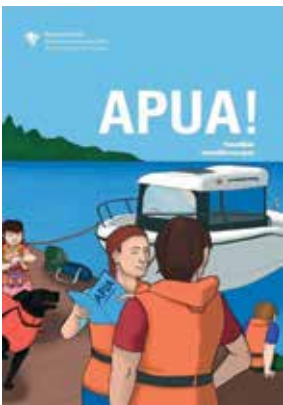
Oranssia savua käytetään hätämerkinä valoisalla. Savun tarkoitus näkyä päivällä rakettia paremmin. Käytännössä savua ei ole käytetty hätämerkinä Suomen vesillä.



Meri-VHF varustettuna DSC-ominaisuudella on hyvä väline hätäilmoituksen tekoon ulkomerellä koko Itämeren alueella. Radioverkkojen avulla pelastajat pystyvät kommunikoimaan meri-VHF:n avulla kaukaa. Sen sijaan sisävesillä meri-VHF soveltuu huonosti, sillä järville ei ole rakennettu kattavaa meri-VHF-radioverkkoa Saimaata lukuun ottamatta.



Kännykässä olevat erilaiset sovellukset, kuten 112 Suomi tai Meripelastusseuran Trossi, lähettävät hätäpuhelun yhteydessä esimerkiksi paikkatiedon automaattisesti pelastajille. Yhdessä puheyhteyden kanssa, hätäilmoitus voidaan tehdä tarkasti. Kännykkä kuuluu hyvin saaristossa ja lähivesillä. Sen sijaan avomerellä matkapuhelinverkoilla on katveita, eikä laite kasuessaan toimi. Varavirtaa sen sijaan on helppo pitää mukana kännykkään.



Apua – veneilijän turvallisuusopas

Meripelastuksen johtava viranomainen, Rajavartiolaitos on tehnyt julkaisun yhdessä muiden vesillä toimivien viranomaisten ja tahojen kanssa hätämerkkien valintaa helpottamaan. "Apua – veneilijän turvallisuusopas" julkaistiin venemessuilla ja on ladattavissa osoitteessa raja.fi/veneily. Oppaassa on esitelty erilaisia hätämerkinantovälineitä ja kerrottu niiden hyvistä ja huonoista puolista, hankinta- ja ylläpitokustannuksista sekä kuvattu meripelastuksen johtamisjärjestelyitä. Lisäksi oppaassa on toimenpidekortit yhdeksästä yleisimmästä hätätilanteesta selviytymiseen.

Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Meripelastuskuvapalvelu, Jani Patanen, Markku Tamminen sekä laitevalmistajat

120-vuotias pelastaja

Vapaaehtoisen meripelastuksen kattojärjestö, Suomen Meripelastusseura täyttää tänä vuonna 120 vuotta. Meripelastuksen juuret Suomessa ulottuvat huomattavasti tätä kauemminkin, sillä jo vuoden 1667 Ruotsi-Suomen merilaissa oli meripelastukseen liittyviä määräyksiä. 1880-luvulla perustettiin Helsinkiin Suomen yhdistys merihädästä pelastamiseksi. Sen toiminta ei kuitenkaan koskaan oikein päässyt vauhtiin. Vuonna 1889 yhdistyksen alaosastoksi perustettiin Viipurin hengenpelastusseura, joka puolestaan toimi Itä-Suomessa, niin merellä kuin sisävesilläkin. Samaan aikaan Suomessa oli monia muitakin meripelastustoimijoita, esimerkiksi Vaasassa ja Venäjän keisarikunnan laivastolla. Myös Helsingin edustan saarilla, kuten Isolla Leikosaarella, Pihlajaluodolla sekä Isolla Villasaarella oli meripelastusasemia. Asemat olivat käytännössä sama kuin saarten asukkaat, jotka saivat toimintaansa pientä tukea.

Vuonna 1897 tammikuun 11. päivänä Senaatti vahvisti koko Suomen käsittävän keskusjärjestön, Suomen meripelastusseuran säännöt, ja niin maaliskuussa perustettiin Suomen meripelastusseura.

Meripelastusseura perusti aluksi kiinteitä asemia, joille se pyrki hankkimaan pelastusveneitä. 1900-luvun alussa mukaan tuli uimaopetus, ja sen kautta lähemmäs kaupunkia perustettiin pieniä hengenpelastusasemia. Tällaisia oli Helsingissä muun muassa Hanasaarella, Mustikkamaalla, Liuskasaarella sekä Seurasaarella. Seurasaaren aseman vaja on vielä tänäkin päivänä pysyvässä saaren lounaispäässä. Ensimmäisen moottoroidun pelastusveneen Meripelastusseura hankki vuonna 1913, ja se sijoitettiin Hankoon.

Vuonna 1933 aloitti toimintansa Meripelastusseuran raha-automaattitoiminta, joka sitten sulautui myöhemmin osaksi Raha-automaattiyhdistystä, eli nykyistä Veikkausta.

Kaupungistumisen myötä, Meripelastusseuran kaupparenkulkuun suuntautunut pelastustoiminta ei enää palvellut parhaalla tavalla vapaa-ajan veneilijöitä tai kaupunkien lähivesillä liikkuja. Ratkaisuksi tuli jäsenyhdistysten perustaminen. Ensimmäisenä tällaisena yhdistyksenä perustettiin Helsingin Meripelastusyhdistys 1961, ja Suomen Meripelastusseuran rooli muuttuikin vähitellen nykyisen keskusjärjestön suuntaan.

Tällä hetkellä Meripelastusseuraan kuuluu 58 meri- tai järvipelastusyhdistystä, joiden 65 pelastusasemaa löytyy aina Hangosta Inarinjärvelle saakka. Pelastusveneitä meripelastusseuralle kuuluu noin 130. Viime vuonna Meripelastusseuraan kuuluvat vapaaehtoiset, Helsingin yhdistys mukaan lukien, pelastivat tai avustivat yli kolmeatuhatta henkilöä vajaassa 1600 eri tehtävässä. Helsingin Meripelastusyhdistys onnittelee 120-vuotias-ta pelastajaa!



MERIPELASTUSSEURA
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

PV Puosu, Meripelastusvene 1970-luvulta.
Kuva: Meripelastuskuvapalvelu





Miehistön kasvot

Ilman toimivaa miehistöä pelastusveneet kelluisivat hyödyttöminä laiturissa. Pelastusveneidemme miehistöön kuuluu reilut kuusikymmentä henkilöä. Heistä jokainen mukana oleva antaa tärkeän panoksen sekä tuo mukanaan oman osaamisensa meripelastamiseen. Kaikkia yhdistää vapaaehtoisuus, sillä kukaan ei saa palkkaa ihmisten auttamisesta tai pelastamisesta. Tervetuloa katsomaan keitä me olemme.

Sebastian "Basse" Nilsson-Ollandt



Sebastian liittyi meripelastukseen kahdeksan vuotta sitten. Työkseen hän valvoo laivaliikennettä alusliikenneohjaajana Suomenlahden meriliikennekeskuksessa. "Kerkesin olla kuusi vuotta perämiehenä eri laivoilla, ennen kun päädyin maihin töihin", kertoo Sebastian työuraansa ja jatkaa: "Saaristolaispoikana veneet ja laivat ovat aina olleet lähellä sydäntä, veneily on minulle enemmän elämäntapa kuin harrastus. Siksi myös meripelastus on minulle vähän kun "kutsumusharrastus", saan palvella saaristolaisia ja olla mukana turvaamassa niiden kotimatkaa." Nykyään Sebastian toimii sekä Helsingin että Porvoon meripelastusyhdistyksissä.

Aikaa hän viettää paljon myös Porvoon saaristossa sijaitsevassa kesäpaikassa.

Paras muisto Sebastianille meripelastuksesta on tehtävästä, jossa pelastettiin purjeveneellä liikkeellä ollut perhe. "Oli navakka etelätuuli ja puinen purjevene heilui uhkaavasti karilla. Vettä valui taivaalta, ja perheen lapset itkivät kannella. Tilanne oli nopeasti ohi ja loppu onnellinen", hän muistelee. Sebastianin mielestä meripelastusalan miehistössä voisi tulevaisuudessa olla enemmän myös ammattimerenkulkijoita ja saaristossa asuvia ihmisiä.

Sipoon saaristossa kasvanut Sebastian toimii sekä Helsingin että Porvoon meripelastajien veneillä. Kuva: Jaakko Heikkilä

Jartsa Karvonen

Rumpujen soittamisella ja opettamisella elantonsa ansaitseva Jartsa Karvonen tuli mukaan toimintaan 2000-luvun alussa. Nykyään Jartsa toimii sekä Rautauoman että Mikrolog III:n päällikkönä. Viime kaudella hänelle kertyi merellä oltuja päiviä lähes 70. "Mikä minut pitää mukana? Ehkä ne ovat mahdollisuus muiden autta-

miseen, saada itse hyvää koulutusta eri osaamisalueilta, päästä itse kouluttamaan tulevia meripelastajia, ja myös se, että pääsee vesille erilaisilla aluksilla", Jartsa pohtii.

Jartsan meripelastusuralle mahtuu paljon erilaisia tapahtumia. Kaksi niistä liittyy Ruotsiin. Vuonna 2007 hän oli PV Rautauoman mukana Ruotsin Meripelastusseuran 100-vuotisjuhlissa Göteborgissa. Toinen mukava muisto Ruotsista on myös Göteborgista, jossa hän oli meripelastajavaihdossa vuonna 2010. Vuoden 2013 venevajan tulipalo Liuskasaareissa puolestaan on hieman toisenlainen muisto. Siihen tehtävään lähdettiin aamuyöllä kotihälytyksenä.

Jartsan tavaramerkkinä on iloisuus ja hyväntuulusuus. Ja vaikka töissä, esimerkiksi The Great Helsinki Swing Big Bandin keikalla Jartsan päällä onkin valkoinen kau-luspaita ja tumma puku, niin toisessa jalsassa on aina punainen ja toisessa vihreä sukka. Merimies on merimies, maallakin.



Jartsan energisyys tarttuu helposti. Kuva: Jaakko Heikkilä



Maria Arvonen

Keväällä 2015 Maria teki päätöksen, jota ei ole katunut päivääkään, sillä tuolloin hän liittyi mukaan meripelastajiin: ”Ensimmäinen partioajo on jäänyt parhaiten mieleen. Oli toukokuu, olin juuri kansimiesharjoitteluni aloittanut ja lähdimme partioajoon Mikrolog III:lla. Sain ajaa, kaikki oli niin uutta ja jännää. Alle viiden minuutin sisään lähdöstä tuli meripelastustehtävä: vene karilla, aikuisia ja lapsia kyydissä. Satoi vettä ja tuuli niin, ettei meinannut eteensä nähdä. Ilma oli kylmä. Löydettiin vene ja kunnolla se karilla olikin. Eva-kuoitin palelevat ja peloissaan olevat lapset omalle aluksellemme. Kun vene oli irti ja saatu rantaan, väistyi sade, ja taivaalla näkyi komea sateenkaari. Poistuimme hyvillä mielin tehtävältä kauniissa kevätsäässä – sitä tunnetta en unohda.” Ensihoitajaksi opiskelevalle Marialle kertyi viime vuonna meripäiviä Helsingissä noin viisikymmentä. ”Partioajojen lisäksi on tietenkin huollot, koulutukset ja muut”, hän kertoo. ”Lisäksi olen ollut jonkun verran mukana myös muissa yhdistyksissä”.

Maria on harrastanut meripelastusta kaksi vuotta. Hänen ilonsa tarttuu helposti muihinkin. Kuva: Markku Tamminen



Sampo Rajala

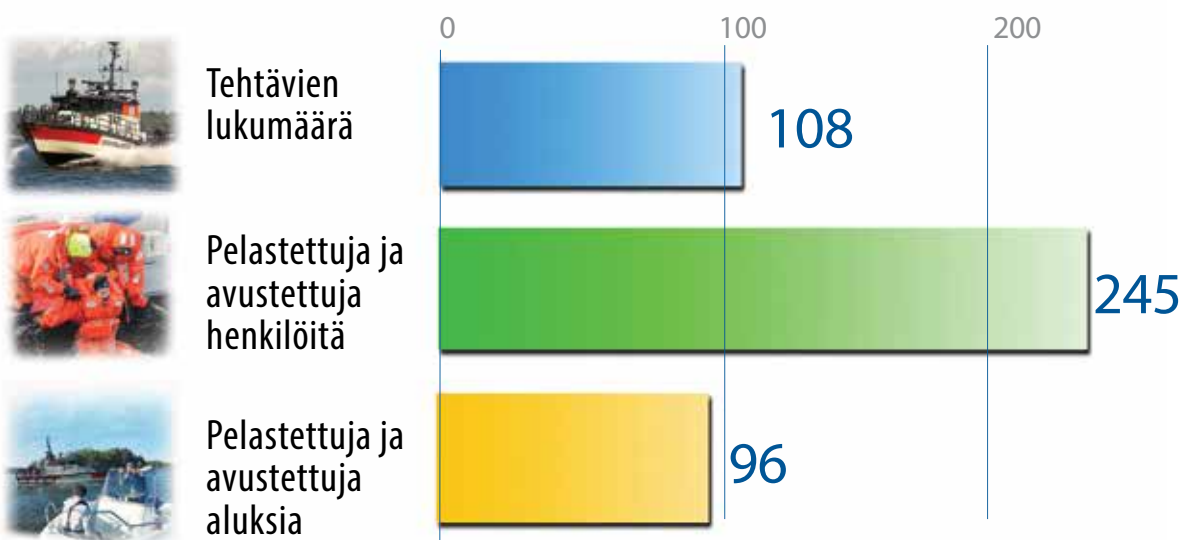
Alun perin Mansesta kotoisin oleva, nykyinen helsinkiläistynyt Sampo Rajala on ollut vapaaehtoisena meripelastajana pian kymmenen vuotta. Pääkaupunkiseudun sekä Näsijärven vedet eivät kuitenkaan ole Sampolle riittäneet, sillä työkseen hän seilaa maailman meriä tuotesäiliölailalla 1. konemestarina. Meripelastamassa Sampoa näkee mahdollisuuksien mukaan silloin, kun hän kerkeää. ”Meripelastustaitokilpailut, hyvä porukka, keikat sekä merelle lähteminen”, siinä syyt, jotka pitävät Sampoon meripelastuksessa. ”Ja onhan tämä hieno harrastus, upeissa maisemissa hyvällä kalustolla.”

Eivät Sampoon merelliset harrastukset pelkästään meripelastukseen rajoitu, sillä kesäisin hänet saattaa löytää myös vanhojen höyrylaivojen konehuoneista. ”Höyrylaivoilla ja meripelastusveneillä pystyn hyödyntämään koulutustani täysin erilaisissa ympäristöissä kuin töissä”, kertoo Sampo.

Ammattimerenkulkija Sampo viihtyy vapaa-aikanaanakin vesillä, niin meripelastuksessa kuin höyrylaivoilla. Kuva: Jaakko Heikkilä



Vuoden 2016 tilasto





*På 1960-1980 talet var räddningsbåtarna ännu få.
Spaningsflottiljen bestod av båtförare som var utbildare av sjöräddarna. Bild: Matti Pentti*

Den 120-åriga räddaren

Takorganisationen för den frivilliga sjöräddningen, Finlands Sjøräddningssällskap fyller 120 år i år. Sjøräddningens rötter i Finland sträcker sig ännu längre bakåt för redan i 1667 års sjölag i Sverige-Finland fanns bestämmelser om sjöräddning. På 1880-talet grundades i Helsingfors Finlands förening för räddning i sjönöd. Dess verksamhet kom dock aldrig riktigt i gång. 1889 grundades en livräddningsförening i Viborg som underavdelning till föreningen. Dess verksamhet var betydligt aktivare men begränsade sig till östra Finland, både till havs och på insjöarna. Förutom dessa föreningar fanns det i Finland samtidigt många andra som var verksamma inom sjöräddning. Sådan verksamhet fanns t.ex. i Vasa och inom den ryska kejserliga flottan. Också på holmarna utanför Helsingfors, som Stora Lekholmen, Rönnskär samt Stora Ullholmen fanns sjöräddningsstationer. Stationerna var i praktiken holmarnas invånare som fick ett litet stöd för sin verksamhet.

Situationen ansågs inte vara bra utan den 11 januari 1897 stadfäste senaten stadgarna för en centralorganisation för hela Finland, Finland Sjøräddningssällskap. Ett par månader efter stadfästandet av stadgarna grundades Finlands Sjøräddningssällskap.

Sjøräddningssällskapets verksamhet bestod till en början av fasta stationer till vilka man strävade att skaffa räddningsbåtar. I början på 1900-talet utvidgades verksamheten till att omfatta simundervisning och genom detta grundades små livräddningsstationer närmare städerna. Sådana fanns i Helsingfors bl.a. på Hanaholmen, Blåbärslandet, Skifferholmen och Fölisön. Fölisöstationens skjul finns fortfarande på öns sydvästra udde. Den första motordrivna sjöräddningsbåten skaffade Sjøräddningssällskapet år 1913 och den placerades i Hangö.

År 1933 inledde Sjøräddningssällskapet sin penning-automatverksamhet, som senare sammanfördes med Penningautomatföreningen, nuförtiden Veikkaus.

Som en följd av urbaniseringen betjänade Sjøräddningssällskapets verksamhet som inriktat sig på handelssjöfarten och den yttre skärgården inte på bästa sätt fritidsbåtfarare samt dem som rörde sig på de närbelägna farvattnen. Lösningen blev att grunda lokalföreningar. Som första förening grundades Helsingfors Sjøräddningsförening år 1961 och Finlands Sjøräddningssällskaps roll förändrades småningom till en centralorganisation.

Nu hör 58 havs- eller insjøräddningsföreningar till Sjøräddningssällskapet och deras 65 sjöräddningsstationer sträcker sig från Hangö till Enare träsk. Den egentliga räddnings och hjälpverksamheten sköts av föreningarna och räddningsstationernas frivilliga sjöräddare till havs och på insjöarna och Sjøräddningssällskapet fungerar som takorganisation för dessa. I Sjøräddningssällskapets flotta ingår ca 130 räddningsbåtar. Förra året räddade eller bistod frivilliga som hör till Sjøräddningssällskapet, inklusive Helsingfors Sjøräddningsförening, över tretusen personer på något under 1 600 olika uppdrag.

Helsingfors Sjøräddningsförening gratulerar den 120-åriga räddaren!



MERIPELASTUSSEURA
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET



SVENSK RESUMÉ

Foto: Sebastian Nilsson-Ollandt

Ny fart på Trossen

Trossen är båtfararens verkliga hjälp när resan till sjöss blir avbruten. Utseendet på Sjöräddningssällskapet Trossentjänst förnyades vid årsskiftet. I fortsättningen känner du igen Trossen på ordet Trossen där bokstaven O formas av ett rep, dvs. en tross.

Genom medlemstjänsten Trossen får du:

- **Bogsering till närmaste hamn där man kan få reparationstjänster**
- **Hjälp med att skaffa en reparatör och en tillfällig förvaringsplats**
- **Motsvarande tjänster också på Åland, Sverige, Norge och Danmark (i Danmark på begränsade områden)**
- **Medlemskap i en sjöräddningsförening till havs eller på en insjö**
- **Vapaaehtoinen Meripelastaja-tidningen fyra gånger om året**
- **En möjlighet att hjälpa sjöräddarna**

Trossen- och personmedlemmar i Helsingfors Sjöräddningsförening får också Stadin Trossi-tidningen som utkommer fyra gånger i året.

Trossenmedlemmarnas avgift är 75 euro och i den ingår automatiskt föreningens medlemsavgift. Om du har båtförsäkringen i OP (Pohjola) får du Trossenmedlemskapet för 55 euro. De som hör till Segling och Båtsport i Finland får Trossen för 65 euro.

Läs mera på trossi.fi!

TROSSEN
SKYDD FÖR DIN BÅT



Besättningens ansikte

Utan fungerande besättning skulle båtarna ligga vid bryggan till ingen nytta. Besättningen på våra räddningsbåtar omfattar drygt sextio personer. Var och en av dem bidrar med en viktig insats och hämtar med sig sitt eget kunnande till sjöräddningen. Alla är frivilliga, ingen får lön för att hjälpa eller rädda människor. Dejourbesättningens ålder varierar mellan 16 och 70 år och en bred skala av yrken är representerade. Välkommen att se vem vi är.

Oskar "Osku" Krogell

Oskar Krogell är en av föreningens aktiva arbetare, han gör vad han lovar. Han anslöt sig i början på årtiondet och fungerar nu som vicebefälhavare på Mikrolog III. Förutom räddningsuppdragen verkar han inom utbildning och den operativa administrationen och fungerar bl.a. som raketskjutningsövningens vicechef. "Min utbildning är medicin. Mitt arbete är att planera och programmera styrningssystem för teatrar och scener" beskriver Oskar sitt yrke.

Sjöräddningen som hobby är därmed helt annorlunda än vardagens arbetsuppgifter. "Sjöräddningen är en mäktig men fordrande hobby och därför så givande". Också havet och sommaren binder honom till verksamheten: "Förändringar i förhållandena från solsken till regn eller från lugnt väder till vind får samma landskap att se olika ut", fortsätter Oskar. "Och en av de bästa platserna att koppla av är terrassen på bastun på Maskholmen. Utsikten ut mot skärgården och havet är en av de bästa i Helsingfors."



Vicebefälhavaren på Mikrolog III Oskar Krogell tycker att sjöräddningen är en mäktig men fordrande hobby. Bild: Jaakko Heikkilä.

Melinda "Nekku" Palomaa

Melinda jobbar som beredskapsplanerare på Finlands Röda Kors och blev sjöräddare år 1998. Hennes utbildning är magister i skogshushållningsvetenskap i akvatisk vetenskap men olika kurser i sjöfart, räddnings- och säkerhetsverksamhet har hon enligt egen utsago samlat rikligt. Till sjöräddningen binder henne enligt hennes åsikt något märkligt behov sedan födelsen att hjälpa nödställda, man får själv ut mycket av att hjälpa. "Jag har läst någonstans att hjälpanDET producerar samma vällustskapande substans i hjärnan som spelandet hos spelberoende. Vem vet om det stämmer" berättar Melinda skrattande. "Jag älskar också att vara på havet och mina föregående arbetsuppgifter har också anslutit sig till havet och insjöarna. Jag far ut på sjöräddning också för att det är roligt – gänget är trevligt och har en gemenskapsanda. Och att man kontinuerligt lär sig nytt garanterar att hobbyn inte blir långtråkig."

Under årens lopp har Melinda varit med om åtskilliga räddningsuppdrag. Alla kan man omöjligt komma ihåg men ett verkligt uppdrag med man överbord från de första åren har stadigt varit i tankarna. "Två unga flickor hade drivit långt ut från stranden med strömmar i en leksaksgummibåt och som "grön" radist fick jag pappan, som var utom sig av oro på tråden. Allt slutade bra, manskapet fungerade fint tillsammans", minns hon.

Den leende och alltid överraskande Melinda hittar man på räddningsbåtarnas däck men lika väl i maskinrummet.



Bild: Meripelastuskuvapalvelu



Vastarannan vaihtoehto

Voiko 140 vuotta vanha merimiesravintola löytää uuden kotisataman ilman, että perinteet katkeavat ja kanta-asiakkaat katoavat? Siitä otimme selvää synkkänä ja myrskyisenä tammikuun iltana. Tai itse asiassa kahtena.

Ravintolaskandaali jäsinytti Helsingin ravintolamaailmaa alkuvuodesta 2016. Ravintola Salven perinteikkäistä tiloista oli tehty taloyhtiölle parempi tarjous, joten vanha saisi väistyä uuden, uljaamman Salven tieltä. Vaan mitä teki vanha konkari? Otti kalusteet, henkilökunnan, kokit, ruokalistat ja muutti vastarannalle. Uusi omistaja kun oli hankkinut vain tilat, ei Salven nimeä eikä perinteitä.



Tuttu juttu

Uusi Salve avattiin Bulevardin Chico'sin entisissä tiloissa. Heti sisään astuessa muistikuvat vanhasta ketjuravintolasta pyyhkiytyvät onneksi pois mielestä, kun eteen avautuu varsin kodikas – ja vähän Salvea muistuttava – interiööri.

Ensimmäisenä testi-iltana valloitimme paikan 10 hengen porukalla ja kaikkien huulilla oli vain yksi kysymys: vastaako tämä nyt vanhaa tuttua? Henkilökunta kertoi – eikä varmasti ensimmäistä kertaa – kuinka ihan kaikki, astioita ja seinillä olevia esineitä myöten, oli tuotu entisestä Salvesta. Ruokalistakin näytti ihan samalta kuin viimeksi. Koska annoksia tuli monia erilaisia, lohikappelileivästä blineihin, on turha lähteä ruotimaan niitä yksityiskohtaisesti. Pöytäämme laskeutunut myhäily kertoi tärkeimmän: kaikki olivat enemmän kuin tyytyväisiä. Annetaan samalla anteeksi heikohko salaattipöytä – merimieskapakan hengessä kun oltiin.

Täyttää ravintolassa ja vatsassa

Toinen testikerta, kahden hengen illallinen, jatkui samassa hegemoniassa. Ateneum-erikoismenun karitsan sisäfilee oli lisukkeita lukuun ottamatta niin onnistunut, että toivoin sitä pysyvälle listalle. Niin oli kuulemma moni muukin toivonut. Myös testiryhmän toinen pääruokavalinta, leivitetut ahvenfileet, olivat hyvä valinta. Tieto ahventen alkuperästä piti kalastaa keittiöstä asti – suomalaista – asia, joka olisi kannattanut kertoa pyytämättäkin. Tarjoilijalla oli lisäksi vahva mielipide uudesta



osoitteesta. Oli koko henkilökunnan mielestä hyvä juttu, ihanat näköalatkin (isot ikkunat Hietalahdenaltaalle, Helsingin telakalle ja norjalaiselle uutuushotellille). Molemmilla testikerroilla paikka oli hakaten täynnä, joten pöytävaraus kannattaa tehdä.

Uusi Salve oli hyvä kokemus. Ruoka oli konstailematonta, annokset (turhankin) isoja ja palvelu erinomaista. Kun veneilykausi taas alkaa, pääsee paikkaan mainiosti omalla veneellä. Hietalahdenaltaassa on kolme liikuntaviraston virallista poijupaikkaa sekä kylkipaikkoja luovasti. Vatsan lisäksi voi täyttää myös veneapteekin sekä pentterin Salven yhteydessä löytyvästä apteekista, marketista ja Alkosta.

Mika Back & testitiimi





Posti Green



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFÖRS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

www.meripelastus.fi/helsinki