

# Stadin Trossi

2/20

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



- *Hurja kauden alku*
- *Henkilökuvassa tekniikan taitaja - Lasse Kämäräinen*
- *Myrskyisellä Pohjois-Atlantilla matkalla Islantiin*

## STADIN TROSSI 2/20

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

Seuraava lehti ilmestyy syyskuussa.

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

Nästa tidning utkommer i september.

### Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

### Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti

p. 050 350 9195

### Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,

Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,

Mikael Andersén, Christian Kurtén ja

Tuula Hakkola

### Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:

4300 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

### Kansi/Pärm:

PV Rautauoma valmiina kesään

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](http://www.meripelastus.fi/helsinki)

## Tässä numerossa



Ruorin takaa – Bakom rodret

*sivut 4*



Hurjan kauden alku  
Alkuvuoden tilastot

*sivut 12–13*

Hätätilanteissa / I nödsituation  
Meripelastuksen hälytysnumero  
Sjöräddningens alarmnummer

**0294 1000**

[www.raja.fi](http://www.raja.fi)

Kiireettömissä / Icke brådskande  
Trossipalvelu / Trossen assistans

**0800 30 22 30**

[www.trossi.fi](http://www.trossi.fi)



Uutisia

*sivut 5–7*



Otteita kevään tapahtumista

Trossi – meripelastusseuran jäsenpalvelu

*sivut 8–11*



Tekniikan tuntija –  
Lasse Kämäräinen

*sivut 14–17*



Svensk resumé

Kasuunin tuolla puolen

*sidorna 18–20*

*sivut 21–23*





## Me tulemme apuun myös poikkeustilanteessa

Tänä vuonna aloitimme päivystyskauden tavanomaista aiemmin jo huhtikuun alussa, ollaksemme viranomaisten tukena näissä poikkeuksellisissa oloissa. Merivartioston resurssija on kohdennettu muun muassa sisärajavalvontaan, joten avun saanti merellä on voinut kestää tavanomaista kauemmin. Tulemme edelleen apuun ja haluamme varmistaa miehistömme ja avun tarvitsijoiden turvallisuuden kaikissa tilanteissa parhaalla mahdollisella tavalla noudattaen toimintaohjeita ja sopeuttamalla toimintaamme. Toukokuun ensimmäinen viikonloppu olikin jo vilkas, ja Trossikausikin alkoi vilkkaana. Merivartiosto antoi vapun kynnyksellä suosituksen vastuullisen valinnan tekemisestä ja merellä liikkumisen välttämistä poikkeusoloissa myös vappuna. Kaunis keli teki veneilystä kuitenkin todella houkuttelevan, kun muut menot ovat vähentyneet minimiin. Pitkän vappuviikonlopun aikana pelkästään Helsingin, Espoon ja Porvoon vapaaehtoisilla meripelastajilla oli 14 tehtävää.

Koronakauden alussa moni vitsailikin, että eipä olisi uskonut, että kun poikkeusolot koittavat, heidän sankariasunaan olisivatkin verkkarit ja pyjamat. Suositusten noudattaminen ei ole kaikille helppoa ja henkinen kriisinkestävyys on koetuksella, kun poikkeusolot jatkuvat toista kuukautta. Iso kiitos kuitenkin teille kaikille, jotka olette puhuneet yhteisen hyvän puolesta ja tehneet vastuullisia valintoja, teitä on paljon.

Vesillä pulaan joutumista voi ehkäistä ennalta panostamalla tänä kautena erityisen hyvin ylläpitohuoltoihin ja veneiden varusteiden säännölliseen tarkastukseen. Veneilyssä on mitä mielenkiintoisinta tutkittavaa ja opiskeltavaa, vaikka ei olisi vesille lähdössäkään. Vesillä on aina tarpeen välttää kaikkia turhia riskejä. Historia on osoittanut, että pienet ongelmat eskaloituvat merellä nopeasti hädäksi. Huviveneilyssä on kuitenkin tärkeintä nauttiminen ja hyvää veneilyfilistä voi välittää hyviä merimiestapoja ja kunnioitusta toisillemme osoittaen.

## Vi hjälper också under undantagstillstånd

Detta år inledde vi dejoursäsongen tidigare än vanligt, redan i början på april, så att vi kunde bistå myndigheterna under dessa exceptionella förhållanden. Sjöbevakningens resurser har riktat in sig bl.a. på bevakningen av de inre gränserna och det har kunnat dröja längre än vanligt att få hjälp. Vi kommer fortfarande för att hjälpa och vi vill säkra manskapets och de assisterades säkerhet i alla situationer på bästa möjliga sätt genom att följa instruktionerna och anpassa vår verksamhet. Det första veckoslutet i maj var redan livligt och Trossensäsongen startade livligt. Sjöbevakningen gav före första maj en rekommendation att göra ett ansvarsfullt val och undvika att röra sig på havet under undantagstillståndet också under första maj. Det vackra vädret gjorde dock båtlivet verkligen lockande då de andra sysselsättningarna reducerats till ett minimum. Under det långa förstamajveckoslutet hade enbart Helsingfors, Esbo och Borgå frivilliga sjöräddare 14 uppdrag.

I början av korona perioden skämtade många att man inte hade trott att när undantagstillstånd börjar är deras hjälteuniform träningsoverall och pyjamas – det är inte lätt för alla att följa rekommendationerna och den mentala krisuthålligheten sätts på prov när undantagstillståndet fortsätter över en månad. Ett stort tack till er alla, som talat för det gemensamma bästa och gjort ansvarsfulla val, ni är många.

Man kan förhindra att råka i knipa på sjön genom att denna säsong satsa speciellt på underhållsservice och regelbunden genomgång av båtens utrustning. Båtvärdet är ett mycket intressant studieobjekt även om man inte är på väg ut på sjön. På sjön är det alltid nödvändigt att undvika onödiga risker. Historien har visat, att små problem snabbt eskalerar till en nödsituation på sjön. Det viktigaste i båtlivet är att njuta av det och en god båtanda kan man förmedla genom att visa god sjömanssed och respekt för varandra.

Melinda Palomaa  
Puheenjohtaja /Ordförande  
[pj.helsinki@messi.meripelastus.fi](mailto:pj.helsinki@messi.meripelastus.fi)





Kuva: Markku Tamminen

## Matosaaren rakennukset yhdistyksen omistukseen

Helsingin Meripelastusyhdistys lujitti asemaansa Helsingin vesillä, kun se osti 12.3. Matosaaren rakennukset Helsingin kaupungilta. Samalla tehtiin 30 vuoden vuokrasopimus meripelastusaseman maa-alueista. Matosaaren sijainti pääkaupunkiseudun vesiliikenteen kannalta on oivallinen, sillä sieltä on lyhyt matka Helsingin edustalle, Itä-Helsingin ja Siipoon vesille, sekä ulos avomerelle.

Tähän asti yhdistys on ollut Matosaassa kaupungin vuokralaisena ja siten riippuvainen vuokrasopimuksen säännöllisestä uusimisesta. Vaikka Matosaaren

tiloja on tähänkin mennessä kunnostettu ja parannettu, nyt tehty kauppa mahdollistaa meripelastusaseman pitkäjänteisemmän kehittämisen.

Matosaaren eteläpään ulkoilualue säilyy edelleen kaupungin hallinnassa ja kaupunkilaisten käytössä. Yhdistys toivottaa ulkoilijat jatkossakin tervetulleiksi nauttimaan Matosaaren puistoalueesta, mutta ottamaan samalla huomioon myös meripelastajien toiminnan. Yleistä pysäköintiä ei Matosaassa ole, joten paras keino on tulla pyörällä tai kävellen.

Matosaaren meripelastusasema sijaitsee Itä-Helsingin Jollaksessa. Kuva: Kaj Jahnsson





Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

## Vuosaaren väylää syvennetään

Vuosaaren meriväylä ja satama-allas syvennetään 11 metristä 13 metrin väyläksi. Toukokuussa alkaneet rakennustyöt on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2021 lopussa. Yli 33 miljoonan euron hankkeen toteuttavat yhteistyössä Väylävirasto, Helsingin Satama Oy ja Helsingin kaupunki. Ruoppauksen ja louhinnan lisäksi muutoksia tulee myös jonkin verran väylän turvalaitteisiin. Töiden aikana satama ja laivaliikenne toimivat normaalisti.

Väylän syventämiseen päädyttiin, sillä useilla Vuosaaressa säännöllisesti käyvillä aluksilla jää vain 0,1 metrin turvamarginaali väylän ny-

kyiseen 11 metrin nimellissyvyyteen. Syventämällä väylää, satamaan voi saapua suurempia laivoja, mikä parantaa kustannustehokkuutta. Hankkeen yhteydessä satama-alueen pohjoisosaan rakennetaan yksi uusi pistolaituri, joka lisää sataman kapasiteettia kahdella laituri paikalla.

Väylän ja sataman alueelta louhitetaan kalliota n. 350 000 kuutiota ja ruoppaamalla poistetaan hiekkaa, soraa ja savea yli 1.1 miljoonaa kuutiota. Urakan määrää kuvastaa se, että määrä on neljännes Vuosaaren väylän ja sataman tieltä 2000-luvun alussa poistetusta maa-aineksesta. Louhittava maa-aines pyritään hyödyntämään muun muassa Helsingin aluerakentamisessa, sen sijaan muu aines läjitetään mereen Vuosaaren läjitysalueelle. Se sijaitsee avomerellä noin 3,5 mpk:n päässä Itä-Toukista etelä-kaakkoon. Läjitys toteutetaan proomuilla, joten Vuosaaren väylällä tullaan tulevana kesänä näkemään normaalia enemmän liikennettä.

Väylän rakennustöiden yhteydessä Mustan Hevosen länsireunalle ja Kiuvan Hevosen lounaisrannalle rakennetaan eroosiosuojaukset. Näiden tehtävänä on vähentää laivaliikenteen aaltojen saariin aiheuttamaa vaikutusta. Lisätietoa rakentamisesta saa väyläviraston sivuilta

<https://vayla.fi/vuosaaren-merivayla>



Vuosaaren väylä tuo laivat avomereltä Vuosaaren satamaan. Kuva: Liikennevirasto



# Uutta tekniikkaa laivojen liikenteenohjaukseen

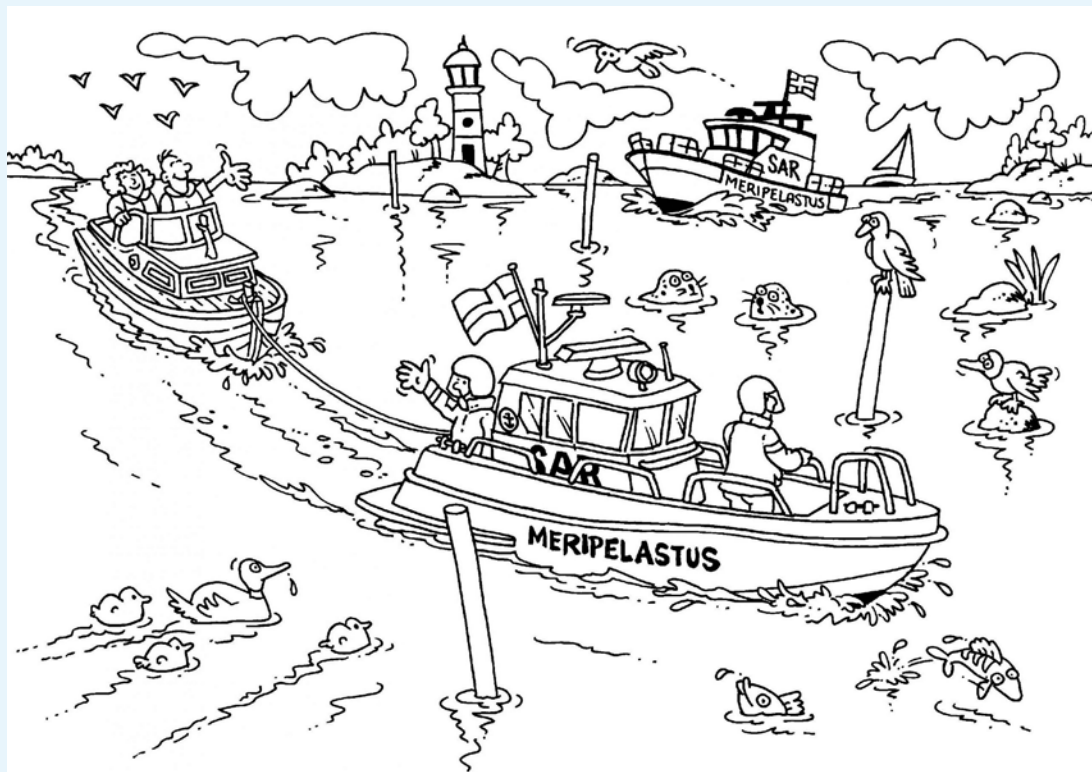
Laivojen liikenteenohjauksesta vastaava VTS Finland sai kevään aikana uutta tekniikkaa laivojen seurantaan. Älykkäät ja koneoppivaan analytiikkaan perustuvat järjestelmät lisäävät laivojen liikkumisen turvallisuutta niin Suomen rannikolla kuin Saimaalla. Uuden järjestelmän avulla VTS:n meriliikenteenohjaajat huomaavat mahdolliset onnettomuustilanteet entistä aiemmin, sillä järjestelmä laskee taustalla jatkuvasti alusten liiketekijöitä tuoden esille potentiaalisia riskitilanteita.



Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

## Väritä meripelastuskuva

Kaipaavatto lapsesi tekemistä kesän venematkoille, sadepäivien iloksi tai kesän unelmiin? Halusimme piristää veneilyaiheisella värityskuvalla. Saimme projektiin mukaan Studio Lindbergistä Thomas Lindbergin, joka piirsi väritettävän kuvan. Iso kiitos Thomakselle, joka haluaa näin myös olla mukana yhteisessä asiassamme ja luomassa tekemistä lapsille. Ladattavan kuvan löydät yhdistyksen verkkosivuilta [www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki).



Väritettävän kesäisen meripelastuskuvan on piirtänyt Thomas Lindberg

## Kevätkokouksen asiat syksyllä

Koronasta aiheutuneiden rajoitusten vuoksi kevätkokous peruttiin ja sen asiat käsitellään syyskokouksen yhteydessä marraskuussa. Kokouskutsu julkaistaan seuraavassa jäsenlehdessä.





# Vuoden turvallisuustekopalkinto Helsinkiin

Viime vuoden marraskuussa PV Aisko oli meripelastustehtävällä avomerellä Harmajan majakan ja Helsingin kasuunin puolivälissä. Kun Aiskon miehistö sai avustettavan veneen hinaukseen, niin hetken päästä veneen pilsivesihälytys alkoi soimaan. Miehistölle selvisi nopeasti kyseessä olevan tositilanne, sillä konehuoneessa oli runsaasti vettä. Aiskon miehistö teki tilanteesta ilmoituksen Helsingin Meripelastuslohkokeskukseen, jonka jälkeen he pukeutuivat pelastuspukuihin. Sitten päällikkö otti yhteyttä yhdistyksen maaorganisaatioon. Maaorganisaatio tuki miehistön toimia merellä ja vastasi tilannetietojen välityksestä maalla. Näiden toimien ansiosta PV Aiskon miehistö pystyi keskittymään omaan tilanteeseen ja vesillä tilanne pysyi rauhallisena. Lopulta tilanne raukesi, kun pohjoistuulen nostattama aallokko rauhoittui rannan läheisyydessä ja Aisko sai hoidettua myös tehtävän loppuun saakka.

Tämä oli yksi esimerkki tilanteesta, jossa myös pelastajat voivat tarvita apua. Helsingin Meripelastusyhdistyksen maaorganisaatio koostuu hallituksen puheenjohtajasta, taloudenhoitajasta sekä operatiivisen toiminnan vastuu-

henkilöstä. He täydentävät ryhmää tilanteen vaatimalla lisäväellä, esimerkiksi marraskuudessa tilanteessa mukana auttamassa oli PV Aiskon hyvin tuntevia henkilöitä. Maaorganisaatio vapauttaa ja helpottaa merellä olevien tilannetta tuottamalla ja järjestämällä heille apua ja neuvoja. Myös yhteydenpito on keskitetty maaorganisaatiolle, jolloin vesillä ei tarvitse muistaa ja pitää yhteyksiä moneen eri paikkaan. Maalla on myös aina helpompaa miettiä asioita, kuin keikkuvassa veneessä pimeällä merellä. Vesillä tapahtuvien tilanteiden lisäksi maaorganisaation käyttö on laajennettu koskettamaan kaikkea yhdistyksen toimintaa. Näin esimerkiksi meripelastus- asemalla, koulutuksissa tai vaikka nuorten treeneissä tapahtuneissa ennalta-arvaamattomissa tilanteissa yhdistyksellä on kyky reagoida tilanteeseen. Aktiivijäsenet tavoittavat maaorganisaation 24/7 käytössä olevasta päivystyspuhelimesta.

Meripelastusseura palkitsi Helsingin meripelastusyhdistyksen maaorganisaation vuoden 2019 turvallisuusteoksi. Nimityksen perusteena oli hyvin suunniteltu ja toimiva esimerkki tukitoiminnosta, jolla yhdistys tukee omaa yksikköään poikkeustilanteessa.

*Myös meripelastajille voi sattua onnettomuuksia. Maaorganisaatio tukee vesillä olevaa miehistöä tilanteesta selviytymiseen.  
Kuva: Markku Tamminen*





## Otteita kevään tapahtumista

### Kesä saapui maaliskuussa

PV Rautauoma ja PV Aisko laskettiin Tolkkisissa vesille 27.3. Tuskin koskaan, molemmat veneet ovat päässeet omaan elementtiinsä maaliskuun puolella.

Rautauomaan tehtiin talven aikana normaaleja talvi-huoltoja. Sen sijaan Aiskon vierailu Hopeasalmen telakalla Tolkkisissa jäi lyhyen puoleiseksi, sillä joulukuussa se vietiin Kokkolaan takuu- ja muutuskorjauksiin. Aiskosta kerätyn palautteen perusteella tehtiin Aiskon myöhemmin valmistuneisiin sisarveneisiin asioita hie- man toisella tavoin. Nämä muutokset haluttiin tehdä myös Aiskoon, jotta veneet ovat mahdollisimman sa- manlaisia. Lisäksi Aisko sai peruutuskameran. Se hel- pottaa miehistön toimintaa ahtaissa satamissa sekä parantaa hinauksessa olevan veneen seuraamista. Hel- mikuussa Aisko matkasi valmistajaltaan kuorma-autol- la takaisin Tolkkisiin ja reilun kuukauden hallissa olon jälkeen vesi kutsui myös Aiskoa.

### Varovaisesti etäillen

Koronavirus sekoitti koko maailman, niin myös vapaa- ehtoiset meripelastajat. Koulutukset siirrettiin verk- koon, veneillä oli huoltotehtävissä vain vähimmäismää- rä väkeä, toimikunnat, hallitus ja muu väki kokoustivat etänä ja meripelastusasema suljettiin ulkopuolisilta. Valmius aloitettiin Meripelastusseuran ohjeistuksen mukaisesti siten, että sama miehistö päivysti puoli viik- koa - viikon kerrallaan. Sitten seurasi karanteeni, jona aikana toinen miehistö hoiti valmiuden ja tehtävät. Toukokuun puolivälissä rajoituksia hieman höllennet- tiin, mutta edelleen meripelastajat pyrkivät välttä- mään turhia kontakteja niin vesillä kuin maalla. Lisäksi käytössä on tarvittaessa suojavarusteet. Näillä toimilla pyrimme pitämään miehistöt terveisinä, jotta pystym- me pelastamaan ja auttamaan vesillä apua tarvitsevia. Oman haasteensa päivystämiseen tuo se, että osa ve- nemiehistöstä ei voi olla mukana päivystyksessä ko- ronavarotoimien vuoksi.



PV Rautauomaa lasketaan veteen Tolkkisissa.  
Kuvat: Sebastian Nilsson





Keväinen merisumu nousee nopeasti, jolloin kajakilla melominen muuttuu vaarallisemmaksi. Aisko avusti melojan turvallisesti lähemmäs kotia. Kuva: Teppo Oksanen

## Sakeassa sumussa

Sunnuntaina 3.5. Trossikeskus soitti PV Aiskon päällikölle heti aamusta, Suomenlinnassa moottoriveneen kone ei yön jälkeen suostunutkaan enää käynnistymään. PV Aiskon päällikkö sopi avuntarvitsijan kanssa, että he tulevat apuun aamupäivällä, kun oli muutenkin tarkoitus ollut lähteä vesille. Kello 11.40 Aisko oli Suomenlinnassa ja vene päätettiin hinata kotisatamaansa. Hinauksen aikana keväinen merisumu kietoi pääkaupungin merialueen syleilyynsä, jolloin näkyvyys putosi pahimmillaan pariin kaapeliin. Kello 13.45 hinaus saatiin päätettyä. Mutta seuraava tehtävä odotti jo, sillä Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti Aiskon Itä-Helsingin Pihlajaluodolle. Äkisti nousseen sumun vuoksi sinne oli rantautunut meloja, jonka ei ollut enää turvallista jatkaa melomistaan vilkkaan veneväylän ylitse kotiin. Hän päätti soittaa apua meripelastuksen hälytysnumerosta 02941000, sillä matkan jatkaminen olisi ollut turhaa riskin ottamista. Kajakilla kun ei pääse nopeasti liikkuvaa moottoriveneettä pakoon.

Kello 14.05 Aisko saapui Pihlajaluodolle. Miehistö päätti ottaa melojan Aiskon sisälle lämpimään ja kajaki sijoitettiin Aiskon peräkannelle. Tutkan ja navigointiohjelmiston avulla Aisko luovi Itä-Helsingin saariston läpi melojan kotirannan lähistölle. Kun ranta parinkymmenen minuutin matkan jälkeen näkyi, meloja jatkoi matkaansa omin voimin kotiin.



## Kevyttä tuulta hajonneella moottorilla

Maanantaina 4.5. PV Aisko oli liikkeellä Helsingin edustalla, kun kello 18.57 Trossi-keskus kertoi purjeveneestä Hevossalmessa. Sen moottori oli mennyt rikki, eikä olemattomasta tuulesta ollut matkan avittajaksi. Purjeveneessä oli kolme henkilöä. Vartin päästä Aisko oli Hevossalmessa. Ilman moottoria ja tuulta Hevossalmessa on turha yrittää edetä. Niinpä Aisko otti purjeveeneen hinaukseen ja hinasi sen saman tien kotisatamaan Helsingin keskustaan. Kello 20.15 purjevene ja siinä olleet ihmiset olivat turvallisesti kotirannassaan ja Aisko suuntasi keulan kohti Matosaaren meripelastusasemaa.

## Pikainen karilleajo

Sunnuntaina 10.5 MRSC Helsinki hälytti merellä olleen PV Aiskon: Vallisaaren ja Vasikkasaaren väliselle matalikolle oli ajanut purjevene. Hälytyksen tullessa Aiskon miehistö melkein näki paikalle, joten matkaan ei mennyt kuin kolme minuuttia. Sinä aikana purjeveeneen kaksihenkinen miehistö oli laskenut purjeet ja päässyt itse irti karilta. Aiskon miehistö haastatteli veneilijöitä, onneksi kukaan ei ollut loukkaantunut, eikä törmäyksessä ollut tullut vuotoja. Kun ohjaus ja moottorikin toimivat, pystyi purjevene jatkamaan matkaa omin voimin. Tehtävä oli ohitse kuudessa minuutissa hälytyksestä.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti

Aisko äitienpäivätunnelmissa Degerön kanavassa.

Kuva: Sebastian Nilsson





## Trossi – meripelastusseuran jäsenpalvelu

Trossi on meripelastusseuran jäsenpalvelu. ”Ihmiset pelastetaan aina ilmaiseksi, mutta venettä ei. Trossi-jäsenpalvelu tuo myös veneen turvaan.” Avuntarpeen syyllä ei ole merkitystä, eikä Trossissa ole omavastuita tai piilorajoituksia.

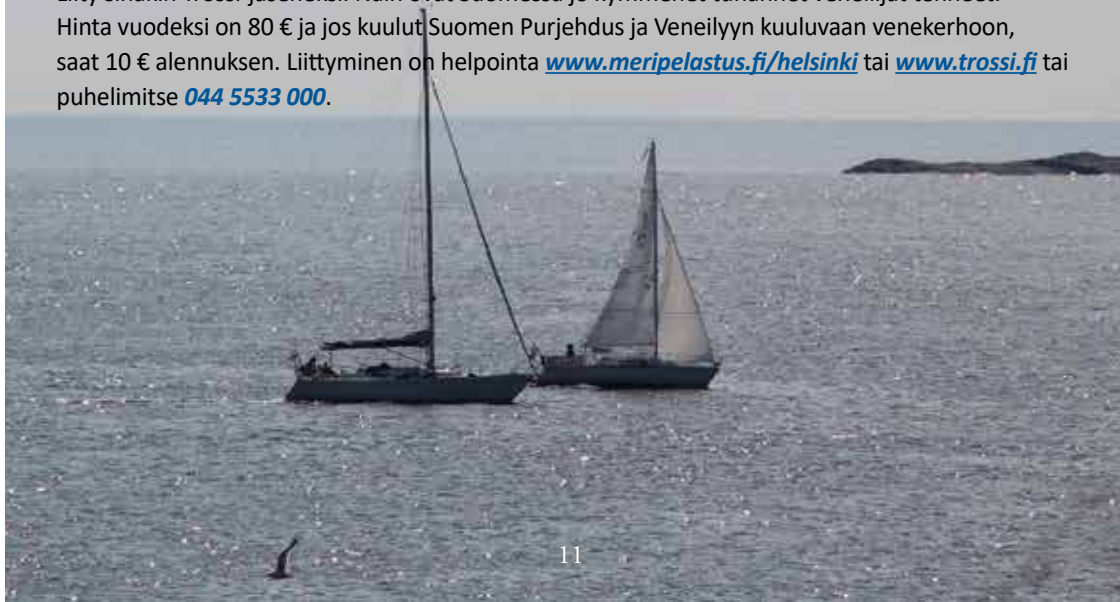
Trossi-jäsenpalveluun kuuluvat:

- **24/7 päivystysapu pulmatilaisiin purjehduskaudella (1.5. – 31.10.) numerossa 0800 30 22 30**
- **Korjausapu paikan päällä, jos mahdollista (varaosista tms. peritään erillinen korvaus)**
- **Hinaus lähimpään satamaan, johon on saatavissa korjauspalveluita**
- **Tarvittaessa apua veneen korjaajan ja väliaikaisen säilytyspaikan hankinnassa**
- **Lisäksi Trossi-jäsenyyteen kuuluu Meripelastusseuran jäsenlehti (2 krt vuodessa), Helsingin yhdistyksen jäsenillä Stadin Trossi-jäsenlehti (4 krt vuodessa) sekä matkapuhelimeen ladattavan Trossi App:in kaikki ominaisuudet.**

Trossi-jäsenpalvelun tuottavat Meripelastusseuran yli kuusikymmentä paikallista jäsenyhdistystä. Ne toimivat kaikkialla Suomen rannikolla Ahvenanmaata lukuun ottamatta sekä suurimmilla sisävesillä. Näiden alueiden lisäksi Trossi-jäsenpalvelu on voimassa myös Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa sekä rajoitetusti myös Tanskassa.

Tyypillisiä trossi-jäsenpalvelutehtäviä ovat apuvirran anto, konevikaisten hinaus saaresta turvalliseen paikkaan, konevikaisten hinaus mantereella paikasta johon venettä ei voi jättää turvalliseen paikkaan sekä uppoamassa olevan veneen tyhjennys. Trossi-jäsenpalveluun ei sen sijaan kuulu siirtohinauksia satamasta satamaan, uponneen veneen nostaminen, sukellusapu tai korjausapu veneen kotisatamassa.

Liity sinäkin Trossi-jäseneksi. Näin ovat Suomessa jo kymmenet tuhannet veneilijät tehneet. Hinta vuodeksi on 80 € ja jos kuulut Suomen Purjehdus ja Veneilyyn kuuluvaan venekerhoon, saat 10 € alennuksen. Liittyminen on helpointa [www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki) tai [www.trossi.fi](http://www.trossi.fi) tai puhelimitse **044 5533 000**.







*Pelastusveneiden päivystyskausi alkoi Helsingissä lähes kaksi kuukautta normaalia aiemmin. Huhtikuu oli rauhallinen, mutta vapusta alkoivat kiireet. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti*

## Hurja kauden alku

Yhdistyksen toimintaa pyörittävät toimikunnat, joilla on omat vastuualueensa. Operatiivisen toimikunnan vetäjänä aloitti vuodenvaihteessa **Teppo Oksanen**. "Aloittaessani operatiivisen toimikunnan puheenjohtajana tammikuussa, ei ollut vielä mitään tietoa tulevasta koronapandemiasta. Vuosi alkoikin tavanomaisesti kevään tapahtumien suunnittelulla, aivan kuten aikaisempinakin vuosina," kertoo Teppo.

Maaliskuun loppupuolella yhdistys sai Rajavartiolaitokselta kyselyn, voisiko se aikaistaa valmiuteen siirtymistä. "Valmiuden aikaistamisella meripelastajat olisivat näin tarvittaessa viranomaisten apuna meripelastustehtävissä, heidän keskittyessä viranomaistehtäviin, kuten ulkorajan, ja kuten tiedämme, niin myös sisärajojen sekä Uudenmaan maakunnan eristämisen valvontaan", Teppo kuvailee. Helsingissä valmiuskausi alkoikin poikkeuksellisesti jo 1.4.2020, eli noin kuukautta normaalia aikaisemmin. "Jotta pystyimme aloittamaan kauden, piti pelastusveneet olla huollettu ja tarkastettu." Kauden aloitus parin viikon varoitusajalla ei ollut mikään läpihuutojuttu. "Iso kiitos onnistumisesta kuuluu niille

vapaaehtoisille, jotka olivat valmiita venymään ja auttamaan tässä erittäin tiukassa aikataulussa", muistelee Teppo kiireistä maaliskuuta.

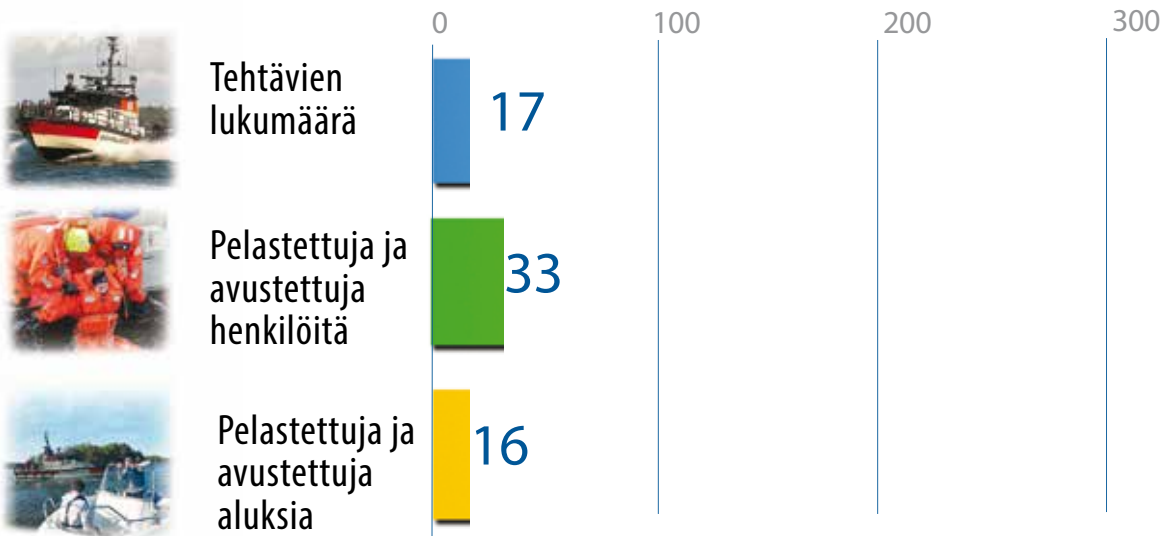
Operatiivisen toiminnan yksi ydintehtävä on koulutus. Yhdistys on aloittanut kevään perinteisesti sillä, että mukaan on otettu uusia innokkaita henkilöitä. He ovat käytännössä saaneet myös vanhat konkarit aktivoitua taas mukaan pitkän talven jälkeen. "Nyt tämä perinne on jouduttu siirtämään tulevaisuuteen ja olemme uuden edessä", Teppo kertoo. Onneksi yhdistyksessä on parilta viime vuodelta mukaan tulleita uusia aktiiveja. He tarvitsevat treeniä ja huokuvat intoa päästä merelle. "Koulutamme nyt heistä osaavia kansimiehiä, jotka sitten toivottavasti siirtävät oppinsa uusille, kun heitä taas voimme ottaa mukaan toimintaan."

Kukaan meistä ei vielä tiedä kauanko tämä poikkeusai-ka kestää ja miten se tulee vaikuttamaan veneilyyn ja vesillä liikkumiseen. "Me vapaaehtoiset meripelastajat olemme kuitenkin valmiina auttamaan 24/7 merellä pulaan joutuneita", päättää Teppo.



PV Aiskon päivystyskausi alkoi huhtikuun alussa. Kuva Sebastian Nilsson

## Vuoden 2020 tilastoa



**Jäsenmäärä 4126**

Henkilöjäseniä 4045, Yhteisöjäseniä 81

**24. 5.2020 mennessä**

KASVOT

# Tekniikan tuntija – Lasse Kämäräinen



*Aina teknisen päällikön työ ei ole yhtä auringonpaistetta*

Yli kaksikymmentä vuotta sitten yhdistys sai mukaansa intohimoisen puuveneharrastajan. Tällöin puu vaihtui alumiiniin ja kiiltävä lakkakerros mattamustaan. Millainen mies on Lasse Kämäräinen, yksi pelastusveneidemme päälliköistä?



*Erilaiset laitteet ja koneet ovat aina kiinnostaneet Lassea. Tässä ollaan pelastusristeilijä Jenny Wihurin apuvenettä tutkimassa*



Juuriltaan helsinkiläiselle Lasse Kämäräiselle meri on aina ollut intohimon lähde. ”Meri vetää minua puoleensa, enkä voisi kuvitellakaan asuvani muualla kuin meren lähetyvillä.” Toinen kiinnostuksen kohde Lassella on pienestä pitäen ollut tekniikka. Harva pikkupoika on pohtinut polttomoottorin toimintaa ja rakennetta. ”Muistan, kuinka joskus 6–8-vuotiaana piirsin ensimmäisen rakennekuvan polttomoottorista. Se oli hajotuskuva, josta pystyi katsomaan moottorin yksityiskohtia.” Moottoreista Lasse siirtyi autoihin, joiden korjaukset ja huollot hän teki itse. Vaikka autot ovatkin jo kauan sitten jääneet taka-alalle, niin yksi asia nuoruudesta on yhä tallella. Nimittäin vanteet. ”Ei ole autoa, jossa ei olisi jollan lailla tuunatut vanteet”, naureskelee Lasse.

## Koulun kautta työelämään

Peruskoulun jälkeen Lasse lähti ammattikouluun opiskelemaan sähköasentajaksi. Sieltä matka jatkui tekniseen opistoon, josta kotiin tuomisina olivat sähköinsinöörin paperit. Työura urkeni ABB:llä talotekniikan puolella, jossa tie vei erilaisiin projektinjohtotehtäviin ja lopulta Uudenmaan yksikön johtotehtäviin. Turvallisuus oli jo tuolloin Lasselle tärkeää, joten hän toimi myös ABB talotekniikan turvallisuuspäällikkönä. Oma erikoisuutensa Lassen ABB:n aikaan liittyi purjehdukseen. Lasse vuokrasi ABB:lle kuukaudeksi tai kahdeksi purjevereen, toimien samalla myös veneen kipparina. ”Veneellä vietiin yrityksen vieraita Helsingin edustan saaristoon.” Tällöin työ ja harrastus kohtasivat ensimmäisen kerran toisensa.

## Puuveneistä meripelastajaksi

ABB:n aikaan osui myös Lassen veneilyharrastus. Erityisesti puuveneet olivat lähellä hänen sydäntään. Keväisin aika kului Munkkiniemen rannassa 8,5 metrisen pellinkiläisen parissa. ”Vene oli kimpjavene, mutta aika yksin Lasse sai niin ylläpitää kuin käyttäinkin venettä.” Tällä yhteistyöllä veneestä kuoriutui ulkoapäin kiiltäväkylkinen kaunokainen, joka olisi voinut olla monen puuvenenäyttelyn tähti. Veneily ei ollut pelkästään rungon hiomista ja lakkaamista, vaan myös erilaisia kursseja. ”Opiskelin käytännössä kaikki mahdolliset navigointikurssit veneilyn tueksi”, Lasse kertoo. ”Liityin myös meripelastusyhdistyksen kannatusjäseneksi jo 90-luvun alkupuolella.” Lehdessä ollut ilmoitus mukaan otettavista uusista meripelastajista herätti kiinnostuksen uuteen harrastukseen. ”Lopulta kun Espoon meripelastusyhdistyksen silloinen puheenjohtaja Johnny Engström houkutteli minua mukaan, oli aika helppo vastata myönteisesti.”

Vuonna 1999 Helsingin meripelastusyhdistys sai jotain aivan uutta, kun PV Nihti valmistui. Venettä kutsuttiin nakkioskiksi, sen pienen koon ja siinä olleen suuren hytin mukaan. Karusta ulkonäöstään huolimatta, vene oli onnistunut ja siitä tuli yksi Meripelastusseuran työllistetyimpiä pelastusveneitä. Nihdin



*Vaikka tekniikka onkin aina Lassea kiinnostanut, myös purjehtiminen on hänelle tuttua*



*Uudet PV3-luokan pelastusveneet jäävät viimeiseksi, joissa Lasse teknisenä päällikkönä on ollut mukana. Kuva: Oskar Krogell*



*Ennen vastaanottoa jokaiselle pelastusveneelle tehdään tarkat vastaanottotarkastukset. Tässä Lasse tarkastaa PV Aiskon ohjaamon vesitiiveyttä.*

kanssa samaan aikaan yhdistykseen tuli mukaan myös Lasse. Lassen kyvyt tekniikan saralla huomattiin nopeasti myös meripelastajien parissa ja niin hänestä tuli PV Nihdin veneenhoitaja. Mutta ei harrastus Lasselle ollut taaskaan pelkkää tekniikkaa. Hän toimi samaan aikaan aktiivisesti myös pelastustoiminnasta vastaavassa toimikunnassa. Lassen laaja-alaista harrastusta kuvaa hyvin se, että Helsingin Meripelastusyhdistyksen lisäksi hän oli mukana myös Espoon yhdistyksessä sekä Meripelastusseuran koulutusristeilijä Jenny Wihurilla. Valtakunnallista näkemystä toivat kouluttajana toimiminen Meripelastusseuran kursseilla ja jäsenenä valtakunnallisissa työryhmissä. ”Meripelastuskenttä oli 2000-luvun alussa huomattavasti mustasukkaisempaa, eikä tällaista monessa eri yhdistyksessä ja vielä valtakunnallisella tasolla mukana oloa kaikki pitäneet hyvänä”, muistelee Lasse. Kymmenen vuoden erilaisten vastuutehtävien jälkeen, Lasse luovutti Helsingin yhdistyksen koulutusvastaavan tehtävät Jaakko Heikkilälle. Myöhemmin Jaakosta kasvoi varsinainen koulutuksen asiantuntija, sillä nykyisin hän toimii Meripelastusseuran koulutuspäällikkönä.

## Unelmien työ

Vuonna 2004 Meripelastusseuran silloinen alustarkastaja Paavo Antila oli jäämässä eläkkeelle. Lasse päätti haakea tehtävää ja hänet siihen valittiinkin. ”Tehtävä oli kuin kutsumusammatti”, muistelee Lasse. Myös tekniseltä kannalta katsottuna Meripelastusseuran toiminta reilut 15 vuotta sitten oli varsin toisen näköistä kuin nykyään.

Vaikka moni asia oli tuolloin hyvin, niin paljon työtä oli myös tehtävänä. ”Silloinen Meripelastusseuran puheenjohtaja Jorma Salopelto antoi minulle kolme tehtävää työurani alkuun. Ne olivat katsastusjärjestelmän kuntoon laittaminen, alushankinnat vastaamaan lainsäädäntöä kilpailutuksineen sekä korjausmäärärahojen riittävyyden varmistaminen koko vuodelle.” Ne olivat isoja tehtäviä, joissa Lasse joutui isojen haasteiden eteen. Samoihin aikoihin valmistuivat myös Meripelastusseuran alustyöryhmän määrittelemät alusluokat. Kokojen ja käyttötarkoitusten lisäksi uutta oli, että veneissä oli mietitty kaikki varusteet valmiiksi. Isona asiana olivat myös käynnistyneet uudisaluksen käyttäjäkoulutukset. Ajatuksena oli, että kun vene valmistuu telakalta, sen tulevien käyttäjien ydinporukalle annetaan perusteellinen koulutus veneeseen, jonka jälkeen vene on valmis käyttöön. Tämä oli valmistajillekin uutta, sillä he olivat tottuneet tekemään veneitä, jotka asiakkaat sitten itse varustelivat haluamillaan varusteilla. Nyt telakoiden haluttiin tekevän veneitä, joilla voitiin lähteä suoraan pelastustehtäville. Toisena ajatuksena oli, että jokaiselle varusteelle oli pelastusveneessä oikeasti mietitty paikka.

Luonteva jatkokehitys varusteluvaatimukseen oli vuonna 2007 valmistunut Meripelastusseuran ensimmäinen PV5-luokan mukaan valmistettu vene. Sen erikoisuutena oli ympärikkäänvyvyys. Se tarkoitti sitä, että mikäli vene aallokossa kääntyisi ylösalaisin, tuli sen kääntyä itsensä takaisin kölilleen. Lisäksi veneen piti olla kääntymisen jälkeen edelleen toimintakykyinen. Vaatimus oli erit-

täin haasteellinen ja sen mielekkyyttä myös arvosteltiin. Vastaava ominaisuus oli tuolloin ainoastaan suuremmis- sa saksalaissa ja brittiläisissä pelastusriteilijöissä. Tilaus- vaatimusten perusteella sarjan toinen vene käännettiin nosturien avulla väärin päin. Vene todella kääntyi takai- sin oikein päin ja moottoritkin toimivat käynnön jälkeen suunnitellusti. Tämä vene toimii nykyään yhdistyksem- me suurempana pelastusveneenä, PV Rautauomana. Vuonna 2017 tapahtui jotain, mitä ei olisi koskaan ha- luttu tapahtuvan. Porvoossa luotsia hakemassa ollut luotsivene kääntyi väärinpäin ja sisällä olleet kaksi kut- terikuljettajaa hukkuivat. Vene ei ollut itseoikaiseva, sillä sellaista ominaisuutta ei veneeltä oltu vaadittu. Tämän ikävän onnettomuuden jälkeen monet merelliset organi- saatiot ovat heränneet asian vakavuuteen. Sen sijaan PV 5-luokan ympärikäntävyvyyden tärkeyttä ei kukaan ole enää kyseenalaistanut.

## Suuret vaatimukset

Meripelastusseuran teknisen päällikön tehtävä ei ole kadehdittava. Uudet veneet ovat jotain konkreettista. Näin ollen jokaisella meripelastajalla, ja useilla maissa olevilla henkilöillä on selkeä käsitys, millainen pelas- tusvene tulisi olla. Lisää haastetta veneisiin tuo, että pelastusvene tulisi toimia niin järvellä kuin merellä, pimeässä ja valoisassa, myrskyllä ja tyynellä kuin myös pikkupakkasella ja helteellä. Eikä riitä, että miehistö pää- see turvallisesti avuntarvitsijan luokse, sillä vasta siellä miehistön varsinainen pelastustehtävä alkaa. Eikä tässä- kään vielä kaikki, sillä rahalla on myös merkittävä rooli. Toisten mielestä pelastusvene tulisi olla mahdollisim- man edullinen, sen käyttökustannusten tulisi olla pienet ja mielellään sen saisi rakentaa jonkun naapurissa toimi- va paikallinen telakka. Mutta silti sen tulisi olla laadukas, kestävä ja nopea.

## Yhteinen tahto

Meripelastusseuran uusien veneiden suunnittelu lähtee alusluokista. Luokkien kehityksestä vastaa valtakunnalli- nen alustoimikunta, jossa on edustajia vapaaehtoisista meripelastajista sekä viranomaisista. Hankintapäätökset tekee Meripelastusseuran valtuusto, seuran hallituksen esityksestä. Meripelastusseuran veneiden rahoituk- sesta valtaosa tulee Veikkausvoittovaroista. Tämä raha lasketaan julkiseksi rahaksi, joten Meripelastusseuran venehankinnat on kilpailutettava julkisten hankintojen mukaisesti. Meripelastusseuran pelastusveneet ja vi- ranomaisten partioveneet ovat telakoille yksi vaativim- mista töistä. ”Monikäyttöisyyden vuoksi näihin veneisiin joudutaan laittamaan niin paljon varusteita, että lopulta niitä sovitellaan melkein kenkälusikalla”, Lasse kertoo. Kun nämä kaikki ynnää yhteen, on selvää, kuinka pal- jon mielipiteitä ja suorastaan intohimoja venehankkei- den tiimoilta löytyy. ”Valmiit veneet ovat kuitenkin aina kompromisseja”, Lasse toteaa.

## Katse harrastukseen

Haastattelua tehtäessä Lassen viimeiset työt Meripelas- tusseurassa alkavat olla tehty. ”Olen aina pyrkinyt us- komaan ohjenuoraan, jonka mukaan olisi hyvä vaihtaa työpaikkaa 6-8 vuoden välein.” ABB:llä työuraa Lasselle kertyi 14 vuotta ja Meripelastusseurassakin yli 15 vuotta. ”Pitkäksi se tälläkin kertaa meni”, naurahtaa Lasse. Har- rastus meripelastuksen parissa kuitenkin jatkuu. ”Olen luonteeltani kesäihminen, jolla on näpit ja jalat talvella aina jässä. Näillä ominaisuuksilla uusien pelastusvenei- den vastaanotto joulukuisessa räntäsateessa ei aina vält- tämättä ole niin hienoa. Sen sijaan ihmisten auttaminen, lämpimän kesäillan auringonlasku ja horisontissa hiljak- seen lipuva purjevene saa oman mieleni lepäämään.”

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Lasse Kämäräisen albumi ja Oskar Krogell



Lassen perheeseen kuuluvat vaimo, sekä kolme tytärtä, kaksi poikaa ja kissa. Osa lapsista on jo aikuisia.





Bild: Kaj Jahnsson

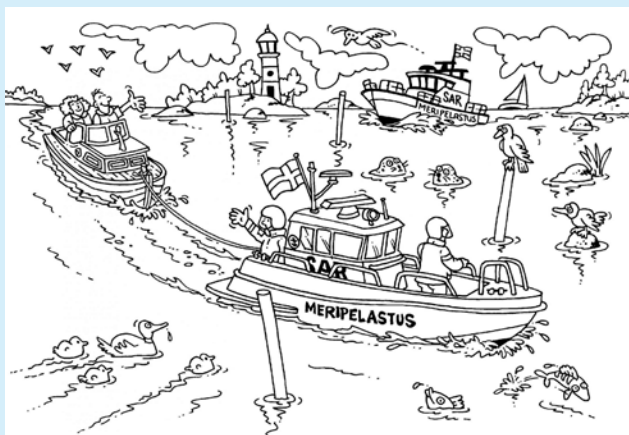
## Byggnaderna på Maskholmen i föreningens ägo

Helsingfors sjöräddningsförening stärkte sin position på vattnen runt Helsingfors när den 12.3. köpte Maskholmens byggnader av Helsingfors stad. Samtidigt gjordes ett hyresavtal för 30 år om sjöräddningsstationens landområden. Maskholmens läge är utmärkt ur Helsingfors sjötrafiks synpunkt för därifrån är det kort väg till vattnen utanför Helsingfors, vattnen utanför östra Helsingfors och Sibbo samt ut på öppna havet. Hittills har föreningen varit stadens hyresgäst på Maskholmen och därvid beroende av regelbundet förnyande av hyresavtalet. Även om utrymmena på

Maskholmen också hittills underhållits och förbättrats möjliggör köpet en långsiktigare utveckling av sjöräddningsstationen.

Rekreatiomsområdet på Maskholmens södra del förblir fortfarande i stadens besittning och i stadsinvårnarnas användning. Föreningen önskar fortfarande motionärerna välkomna att njuta av Maskholmens parkområde, men också att samtidigt ta i beaktande sjöräddarnas verksamhet. Det finns ingen allmän parkering på Maskholmen så det är bäst att komma med cykel eller gående.

## Färga en sjöräddningsbild



Saknar dina barn något att göra på sommarens båtresor, regniga dagar eller sommardrömmar? Vi ville pigga upp med en färgläggingsbild med båtmotiv. Vi fick med Thomas Lindberg från Studio Lindberg och han ritade bilden som ska färgläggas. Ett stort tack till Thomas, som på detta sätt vill vara med om vår gemensamma sak och skapa sysselsättning för barnen. Bilden kan du ladda ned på föreningens nätsida

[www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki).



## Värmötets ärenden flyttas till hösten

På grund av koronabegränsningarna inhiberades vårmötet och dess ärenden behandlas i samband med höstmötet i november. Möteskallelsen publiceras i följande medlemstidning.

## Ny teknik för trafikstyrning av fartyg

VTS Finland som svarar för fartygens trafikstyrning fick under våren ny teknik för att följa fartygen. System som är intelligenta och baserade på maskininlärande analys ökar säkerheten i fartygens rörelser såväl på Finska

viken som Saimen. Genom det nya systemet märker sjötrafikledaren möjliga olyckssituationer tidigare för systemet räknar hela tiden i bakgrunden på fartygens rörelser och för fram potentiella risksituationer.





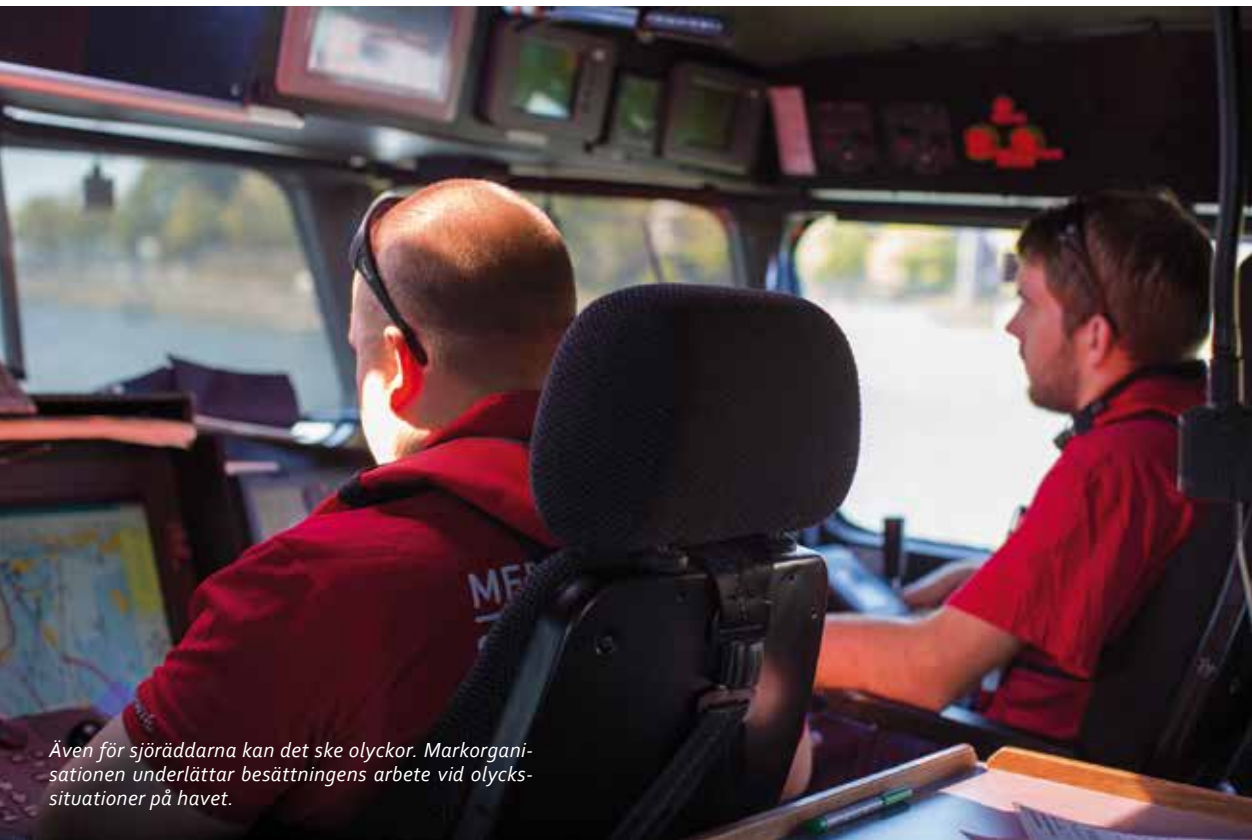
## Sjöräddningssällskapets säkerhetshandling till Helsingfors

I november förra året var RB Aisko på räddningsuppdrag ute på öppna havet mellan Gråhara och Helsingfors kassun. När Aisko fick den assisterade båten på släp började räddningsbåtens kölsvinsalarm ringa. Det klarnade snabbt för besättningen att var fråga om en verklig situation för det fanns rikligt med vatten i maskinrummet. Aisko rapporterade om situationen till Helsingfors sjöräddningsundercentral och besättningen klädde sig i räddningsdräkter. Sedan tog befälhavaren kontakt med föreningens landorganisation. Landorganisationen stödde besättningens åtgärder på havet och svarade för förmedlingen av information om situationen på land. På basen av dessa åtgärder kunde besättningen på Aisko koncentrera sig på sin egen situation och situationen till sjöss förblev lugn. Till slut löstes situationen då vågorna som förorsakades av den nordliga vinden lugnade sig närmare stranden och Aisko kunde sköta uppdraget till slut.

Detta var ett exempel på en situation där också räddarna kan behöva hjälp. Helsingfors Sjöräddningsföreningens landorganisation består av styrelsens ordfö-

rande, ekonomiansvarig och den som ansvarar för den operativa verksamheten. De kompletterar gruppen med andra personer som behövs i situationen, t.ex. i november bidrog personer som kände Aisko väl. Landorganisationen frigör och lättar situationen för dem som är på havet varvid de som är till sjöss inte behöver komma ihåg och hålla kontakt med många ställen. Det är också lättare att fundera på saker i land än i en gungande båt på det mörka havet. Förutom situationer till sjöss har landorganisationens användning utvidgats till att beröra hela föreningens verksamhet. Vid icke-förväntade situationer t.ex. på sjöräddningsstationen, utbildningarna eller ungdomsutbildningen har föreningen förmåga att reagera. Aktivmedlemmarna får kontakt med landorganisationen via dejourtelefonen 24/7.

Sjöräddningssällskapet utnämnde Helsingfors landorganisation till årets säkerhetshandling år 2019. Utnämningen var baserad på ett väl planerat och fungerande exempel på en stödfunktion med vilken föreningen stöder sin egen enhet i en exceptionell situation.



Även för sjöräddarna kan det ske olyckor. Markorganisationen underlättar besättningens arbete vid olycksituationer på havet.





## Pohjois-Atlantti ja Islanti

Pohjois-Atlantti alueena ei suinkaan tarkoita pelkäämistään arktisia vesiä. Pohjois- ja Etelä-Atlantin rajana on päiväntasaaja, eli pohjoinen osa ulottuu Islannista aina kauas Kanariansaarten ja Kap Verden eteläpuolelle. Islannin pohjoispuolella onkin sitten jo Jäämeri.

Ei ole kovin suuri yllätys, että oman urani pahimmat myrskyt olen kokenut Pohjois-Atlantin pohjoisimmis-  
sa osissa, matkoilla Islantiin ja Grönlantiin. Joskus tuuli puhalsi koko vahdin, eli 4 tuntia vastaan yli 30 m/s. Huonossa kelissä yhden vahdin aikana saatettiin edetä vain muutama maili, kun käytännössä paaki oli sellaisessa asennossa, että ohjautuvuus juuri säilyi ja sitten vain pidettiin keula kohti aaltoja ja odotettiin tuulen tyyntymistä. Näin saattoi mennä useampikin vahti putkeen. Enimmillään omilla matkoillani brykan kallistusmittari näytti noin 40 asteen lukemia. Jotkut veneilijät sanovat, että kova keli on mukavaa ja keuhkelevat, ettei keinunta tunnu missään. Itsekin kyllä

tykkään heilutuksesta esimerkiksi huvipuistojen laitteissa. Sellaisessa elämisestä harva kuitenkaan haaveilee, en ainakaan minä.

Merimiehistä harvempi tykkää myrskyistä. Rullamiseen kyllä tottuu, eikä pahoinvointi ole yleensä se suurin ongelma. Mutta jatkuva keinuminen tekee normaalista elämästä hankalaa ja suorastaan ärsyttävää. Kun jätät kynän tai työkalun pöydälle, niin hetken päästä se on turkilla. Keitto ei pysy lautasella. Ja vaikka ruoka lautasella pysyisikin, niin alla oleva tuoli liukuu pois pöydän äärestä joka keinahduksella, ellei pidä jaloilla vastaan. Sängyssä liukuu jatkuvasti pää- ja jalkopäädyn välillä, joten nukkuminen on heikkoa. Kaappia avatessa tavarat tulevat syliin. Kuntopyörän satulassa tai juoksumatolla on mahdotonta pysyä. Näin muutamia esimerkkejä mainitakseni. Kun tätä kaikkea jatkuu vaikkapa kolme vuorokautta putkeen, niin väsymys painaa ja hermo kiristyy. Nukkumista voi





1.



2.

hieman auttaa kiilaamalla itsensä tyynyjen väliin ns. pummisohvalla. Perinteisesti laivan hyteissä sänky ja sohva ovat toisiinsa nähden 90 asteen kulmassa, jolloin nukkumapaikan voi valita keinumisen suunnan perusteella. Mutta eipä sekään ihmeitä tee. Jos kävi onnellisesti ja keli oli hyvä, niin olihan Islantiin kiva mennä.



3.

Islannin suurimmat nähtävyydet ovat luontokohteita kaukana kaupungeista, mutta kyllä pääkaupunki Reykjavikissäkin riittää nähtävää lyhyen vapaavahdin iloksi. Varsinkin eräällä kerralla minulla kävi loistava tuuri satamakäyntimme ajoituksen suhteen. Satamaan tultuamme kyselin lastivalvomossa olleelta laivan agentilta (=laivan asioiden hoitaja maissa) mihin kannattaisi illalla mennä. Ensin ihmettelin, kun vastaus oli "mihin tahansa". Agentti kertoi, että juuri tuona päivänä oli Reykjavik Culture Night. Se on vuosittainen juhla, joka nimestään huolimatta alkaa jo aamupäivällä ja kestää myöhäiseen iltaan asti. Se kerää tapahtumiinsa n. 100 000 kävijää, eli kolmasosan koko Islannin väestöstä! Päivä on vähän kuin Helsingin taiteiden yö, mutta vielä paljon enemmän. Sen aikana juostaan maraton, soitetaan, lauletaan, esitetään teatteria, tutustutaan kirjallisuuteen, designiin ja kuvataiteeseen. Kaupungin kadut ovat täynnä erilaisia esityksiä ja ruokakojuja, joista löytyy herkkuja sekä pienempään että suurempaan nälkään. Joskus satamapäivinä väsyttää, mutta kyllä tuo kerta taas todisti, että maihin kannattaa lähteä, jos vain suinkin kykenee. Maissa käynti piristää mieltä ja auttaa jaksamaan joskus turruttavaa laivaelämää. Tällä kertaa elämys oli niin suuri, että vasta laivalle palattuani tajusin, etten ollut ottanut kuvan kuvaa tapahtumasta.



Teksti Sami Korppi. Kuvat Sami Korppi ja Promote Iceland







4.



5.

1. *Elämä keuvuvalla alustalla on joskus ikävää.*
2. *Islannin maisemat ovat jylhät ja muistuttavat melko paljon Grönlantia.*
3. *Tyypillinen tankkerin miehistöhytti. Päälystön hytit ovat muuten samanlaisia, mutta punkka ei ole oleskelutilassa, vaan erillisessä, pienessä makuuhytissä.*
4. ja 7. *Culture Night kerää ihmiset nimestään huolimatta Reykjavikin kaduille jo aamuvarhaisesta yöhön saakka.*
5. *Perlan on museo, joka on rakennettu kuumavesisäiliöiden päälle.*
6. *Hallgrímurin kirkko on yksi Reykjavikin tunnusmerkeistä. Sen rakentaminen kesti yli 40 vuotta ja se on Islannin korkein rakennus.*
8. *Islantilaisista ruokahuumorista Culture Nightin tiimoilla. Söisitkö?*



6.



7.



8.





# Olemme mukana tukemassa meripelastusta

Helsingin kaupunki  
Helsingin Satama  
Reijo Rautauoman Säätiö  
Stiftelsen Tre Smeder

Aurinkolahden venekerho ry  
Autokoulu Kulmis  
Baru-Baru Charters  
Brändö Seglare Rf  
B-Sea Boat Ay  
E & E Mäntylä Ky  
Fregatti Oy  
Hakaniemen Venekerho Ry  
Halkolaiturin Veneilijät Ry  
Harjanti Oy  
Helsingfors Segelklubb Ry  
Helsingfors Segelsällskap Rf  
Helsingin Meriveneilijät Ry  
Helsingin Moottorivenekerho Ry  
Helsingin Navigaatioseura Ry  
Helsingin Rakennusmestariveneilijät  
Helsingin Työväen Pursiseura  
Humallahden Venekerho Ry  
Humalniemen Venekerho Ry  
Iha-Lines Oy  
Jt-Line Oy  
Juha Snell Oy

K. Hartwall Oy Ab  
Karinkiertäjät ry  
Kartanon Venekerho  
Katajanokan Venekerho KNV Ry  
Kipparlahden Venekerho  
Koivusaaren Pursiseura Ry  
Kuljetus Reen Oy  
Kulosaaren Partiolaisten  
Vanhempainyhdistys Ry  
Lauttasaaren Veneilijät Ry  
Leevene Oy  
Leppäluodon Venekerho Ry  
Marjaniemen Melojat ry  
Marnela Oy  
Merenkävijät Ry  
Merihaan Veneseura Ry  
MeriHelen  
Merimelojat Ry  
Merisataman Venekerho Ry  
Munkan Venekerho Ry  
Nyländska Jaktklubben Rf  
OP:n Kipparit  
Oy Maritim Ab  
Puotilan Venekerho Ry  
Pursiseura Sindbad Ry  
Rastilan Veneilijät ry  
Rederi Ab J. L. Runeberg  
Reposalmen Venekerho ry

Roihuvuoren ja  
Tammisalons Meriulkolijat ry  
Roihuvuoren Venekerho ry  
Royal Line Oy  
Sarvaston Venekerho Ry  
Sibbo Navigationssällskap Rf  
Suomalainen Pursiseura Ry  
Suomen Moottoriveneklubi Ry  
Suomen Työväen Urheiluliitto TUL ry  
Suomenlahden Uistelijat Ry  
Suomenlinnan Liikenne Oy  
Suomenlinnan Pursiseura Ry  
Suomenlinnan Venekerho Ry  
Taivallahden Venekerho Ry  
Tammisalons Merivenekerho Ry  
Tilintarkastus DFK Oy  
Top-Boat  
Transfennica  
Vantaan Veneilijät Ry  
Vartiokylän Ranta- ja Venekerho  
Veka Line Oy  
Vmax Oy  
Vuosaaren Urheilukalastajat Ry  
Vuosaaren Venekerho Ry  
Yliskylän Venekerho Ry  
Österlund Line Oy Ab

## Turvallista kesää!



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



[www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki)