

Stadin Trossi

3/20

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



- *Puheenjohtaja ulkomaille*
- *Markettiveneellä merihädässä*
- *Risto Jääskeläinen - merivartioston komentaja*

STADIN TROSSI 3/20

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

Seuraava lehti ilmestyy joulukuussa.

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

Nästa tidning utkommer i december.

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:

4700 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Aiskon päällikkö Kristian Rehnström

Uivassa venenäyttelyssä

Kuva: Sari Leppävuori



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

sivut 4



Aiskon matkassa
2020 tilastoa

sivut 11–14

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådskande
Trossipalvelu / Trossen assistans

0800 30 22 30

www.trossi.fi



Uutisia

sivut 5–6



Otteita kesän tapahtumista
Aktiivitoimintaa nuorisolle

sivut 7–10



Merivartiosto –
Risto Jääskeläinen

sivut 15–18



Svensk resumé
Kasuunin tuolla puolen

*sidorna 19–20
sivut 21–23*



Tilanteet muuttuvat

Merellä tilanteet ja olosuhteet voivat muuttua nopeasti ja monella tapaa. Yllätyksiä voivat aiheuttaa esimerkiksi sää, muut vesilläliikkujat ja tekniikka. Erilaisia yllätyksiä onkin hyvä miettiä etukäteen. Jos edessä oleva purjevene tekee käännöksen, miltä puolelta väistän? Jos plotteri pimenee, missä on paperikartta ja löydätkö oman sijaintini siitä? Jos itselleni käy jotain, niin osaako veneen muu miehistö toimia? Pitäisikö pakin toiminta varmistaa ennen kuin ollaan ahtaassa satama-altaassa?

Yksi meripelastusalan päällikön tärkeimmistä tehtävistä on miettiä asioita etukäteen: mitä voi tapahtua, miten riskejä voi pienentää ja miten toimitaan, jos jotain tapahtuu. Myös kaikkien veneen päällikkönä toimivien on hyvä ottaa pientenkin tilanteiden ennakointi tavaksi. Oma retkeä ei pidä pilata liialla murehtimisella, mutta asia on hyvä pitää mielessä. Jos yllätyksiä kuitenkin tulee, on tärkeää keskittyä tilanteen ratkaisemiseen. Sillä hetkellä ei tuhlata aikaa miettimällä kenen syytä tilanne on, saati riitelemällä, vaan toimitaan tilanteen mukaan ja analysoidaan syyt vasta sitten kun turvallisuus on taattu.

Yllättäviä tilanteita voi tulla myös meripelastusyhdistyksessä. Puheenjohtajamme Melinda "Nekku" Palomaa sai lyhyellä varoitusajalla ainutkertaisen tarjouksen. Tätä lehteä luettaessa hän on jo lähtenyt ulkomaille uuteen työhön, eikä siksi voi enää hoitaa puheenjohtajan tehtäviä. Yhdistyksen syyskokous marraskuussa valitsee tulevalle vuodelle uuden puheenjohtajan. Siihen asti toimitaan tilanteen mukaan ja hoidetaan asiat varapuheenjohtajan, muun hallituksen, toimikuntien ja lukuisten muiden aktiivien voimin. Nekulle suuret kiitokset hyvästä työstä ja onnea uusiin haasteisiin!

Situationen förändras

På havet kan situationen och förhållandena ändras snabbt och på många sätt. Överraskningar kan förorsakas t.ex. av vädret, andra sjöfarare och tekniken. Det är bra att fundera över olika möjliga överraskningar på förhand. Om segelbåten framför oss gör en stagvändning, på vilken sida väjer jag? Om plotter går i olag, var är papperskortet och hittar jag min position på det? Om det händer mig själv något kan resten av besättningen fungera? Pitäisikö pakin toiminta varmistaa ennen kuin ollaan ahtaassa satama-altaassa?

En av de viktigaste uppgifterna för en befälhavare på en räddningsbåt är att fundera över saker på förhand: vad kan hända, hur kan riskerna minimeras och hur gör vi om något händer. Också alla andra som fungerar som befälhavare på båtar gör klokt i att ta som vana att förutse också små situationer. Den egna utfärden ska inte förstöras av att man grubar sig för mycket men det är bra att hålla saken i minnet. Om det sedan kommer överraskningar är det viktigt att koncentrera sig på att lösa situationen. Då slösar man inte tid på att fundera vems fel situationen är, än mindre genom att gräla, utan gör det situationen kräver och analyserar orsakerna först när man är i säkerhet.

Överraskande situationer kan uppkomma också i sjöräddningsföreningar. Vår ordförande Melinda "Nekku" Palomaa fick ett enastående erbjudande på kort varsel. När detta läses är hon redan utomlands på sitt nya jobb och kan därför inte mera sköta ordförandens uppgifter. Föreningens höstmöte i november väljer en ny ordförande för det kommande året. Till dess sköts verksamheten av viceordföranden, resten av styrelsen, utskotten och de talrika andra volontärerna. Ett stort tack till Nekku för gott arbete och lycka till med de nya utmaningarna!



Sami Korppi, vt.puheenjohtaja, tf. ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi



Tänä kesänä vesillä on ollut vilskettä

Puheenjohtaja ulkomaille

Yhdistyksen puheenjohtaja **Melinda Palomaa** valittiin elokuussa haasteelliseen työtehtävään ulkomaille. Helsingin Meripelastusyhdistyksen puheenjohtajuuden ja työn yhdistäminen ei käytännössä olisi ollut mahdollista, joten tästä syystä hän luopui tehtävästään 10.8. Yhdistyksen vt. puheenjohtajana toimii syksyn ajan varapuheenjohtaja **Sami Korppi**. Sami on tullut meripelastustoimintaan mukaan jo 1990-luvun lopulla, mutta hän oli toistakymmentä vuotta poissa

venemiestötoiminnasta tankkilaivan perämiehen töiden vuoksi. Nyt Sami on jälleen maissa ja uudet työkuviot pitävät hänet kiireisenä merenkulun digitalisaation parissa. Sami tunnetaan myös tämän lehden kautta, sillä Sami kirjoittaa suurta suosiota saanutta Kasuunin tuolla puolen sarjaa. Uusi puheenjohtaja yhdistykselle vuodelle 2021 valitaan syyskokouksessa 26.11.

Turkulaiset meripelastajat saivat suuren testamenttilahjoituksen

Tammikuussa 2020 kuollut **Matti Nieminen** jätti omaisuutensa käytettäväksi turkulaisten vapaaehtoisten meripelastajien hyväksi. Vuonna 1938 syntynyt Nieminen eli koko elämänsä poikamiehenä, eikä hänellä ollut laajaa sukulaisten ja ystävien verkostoa. Muutama vuosi sitten Nieminen otti yhteyttä Turun meripelastusyhdistyksen puheenjohtaja Heikki Laurilaan kertoakseen testamentistaan. Niemisen toiveena oli myös, että turkulaiset meripelastajat hoitaisivat hänen hautajaisjärjestelynsä. Näin tehtiinkin, sillä haudan lepoon ahkerana ja tarkkana tunnettu Nieminen saatettiin ystäviensä ja vapaaehtoisten meripelastajien toimesta tämän vuoden helmikuussa.

Meri oli Niemiselle tuttu ympäristö, olihan hän jo nuorena työskennellyt rahtilaivoilla. Autotallissaan hän veisti myös lukuisia puuveneitä. ”Tarinan mukaan autotallin oviaukkoa pitiaventää hänen rakentaessaan aina vain suurempia veneitä”, kertoo Laurila. 320 000 euron arvoisen testamentin Turun Meripelastusyhdistys käyttää uuden tukikohdan rakentamiseen. Tukikohta tuleekin tarpeeseen, sillä yhdistys on tehtävämäärältään yksi suurimmista vapaaehtoisista meripelastusyhdistyksistä. Erikoisuutena Turun yhdistyksellä on vilkas Caritas-nimellä tunnettu ensiavustointi. Sitä toteutetaan yhdessä Suomen Punaisen ristin Varsinais-Suomen piirin kanssa.

UUTISIA



Pelastusaseman talkoisiin saimme koneapua Asfalttikalliolta sekä Kuljetusliike Pekka Harjanne OY:ltä. Kuva: Mikael Andersén



Pelastusasema ehostui

Elokuun lopulla järjestimme pelastusasemallamme talkoot, joissa pestiin päärakennus sisältä ja ulkoa, vedettiin sähkökaapeleita laiturille sekä uusille valotolpille ja muokattiin pihaa siten, että sadevedet ohjautuvat paremmin pois rakennusten vierustoilta. Itse talkoot toteutimme vapaaehtoisvoimin, mutta iso kiitos Asfalttikalliolle, sekä kuljetusliike Pekka Harjanne OY:lle. Heidän ansiostaan käytössämme oli laadukkaat koneet, joilla töiden tekeminen oli mahdollista. Syksyn aikana tulemme vielä uusimaan Matosaaren meripelastusaseman varastorakennuksen sähköt vastaamaan nykyajan standardeja. Myös pelastusveneet tulevat saamaan tuoretta sähköä uusien kaapeleiden ansiosta.

Yksi iso urakka oli päärakennuksen pesu. Kuva: Mikael Andersén



Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

KLADI



PV Aisko sai kunniatehtävän 13.6., kun se veti puuveneparaattia Pohjoisrannasta Eteläsataman ja merisataman kautta Suomenlinnaan. Kuva: Mika Pakarinen

Otteita kesän tapahtumista

Vene maissa

Molemmat yhdistyksen pelastusveneet osallistuivat koko juhannuksen Meripelastusseuran valtakunnalliseen operaatio Meritähteen. Operaatiossa Meripelastusseuran pelastusveneet partioivat ja auttavat vesillä apua tarvitsevia ihmisiä. Juhannuslauantaina PV Aisko sai hälytyksen kello 10.04: Helsingin edustan Tammakarilla pienehkö tuulilasivene hakkautui rantaan ja siellä olleet kaksi aikuista ja kaksi lasta tarvitsivat apua. Kello 10.09 Aisko oli jo matkalla ja reilun vartin päästä miehistö näki lohduttoman näyn Tammakarilla. Moottorivene hakkautui erittäin pahannäköisesti saarta kohti, eikä sen pelastamiseksi pystytty tekemään mitään. Tärkeintä oli saada ihmiset turvaan, joten Aisko ran-

tautui haastavissa olosuhteissa pienehkön saaren suojan puolelle. Sieltä ihmiset saatiin turvaan ja Aisko vei heidät mantereelle. Matkan aikana selvisi, että tuuli oli kääntynyt yön aikana, jolloin vene pääsi hakkaamaan rantakiviä vasten.

Myöhemmin Espoon meripelastajien PV ResMed yritti vielä pelastaa pahoin vaurioitunutta venettä. Vene saatiinkin irti rannasta, mutta kun sitä oltiin siirtämässä suojan puolelle, vene alkoi upota, eikä pumppaustehosta ollut enää hyötyä. Vene saatiin onneksi hinattua vielä matalikolle, jonne sen perä lopulta upposi keulan jäädessä pinnalle.



TRÖSSI
VENEET TURVAKSI

KLADI



Kuva: Sebastian Nilsson

Markettiveneellä merihädässä

Juhannuslauantaina PV Rautauoman ollessa Musta Hevosen pohjoispuolella se sai hälytyksen kello MRSC Helsingistä 21.17: Miesporukka oli ollut melomassa marketista ostetulla pumpattavalla kumiveneellä vastatuuleen Kallahdenniemen ja Ison liluodon välissä. Rannalla ollut silminnäkijä pelästyi, kun seurueen vauhti alkoi hiipua ja toiminta näytti silminnähden vaaralliselta. Vaikka avomerikelpoinen Rautauoma ei varsinaisesti sisäsaaristoon sovelia in pelastusvene olekaan, oli se tällä kertaa lähin ja nopeimmin paikalle pääsevä yksikkö. Hälytyksestä oli kulunut vain kahdeksan minuuttia, mutta Ison liluodon kohdalla mitään hätään viittaavaa ei vielä näkynyt. Hetken päästä miehistön kiikarit erottivat epämääräisen seurueen. Yksi miehistä seiso i keskellä kumiveneettä, toisen meloessa veneen peräpönttoonin päällä. Melaa vaihdettiin keulassa maanneen kolmannen henkilön ja perässä lattialla istuneen neljännen välillä. Varalaitaa ei ollut paljon, eikä pelastusliiveistä ollut hajuakaan. Matkaa rantaan oli toista sataa metriä, eikä miesten uimataidosta ollut

tietoa. Mikäli kumivene olisi kaatunut, olisivat kaikki olleet hetkessä veden varassa, joten Rautauoman miehistö valmistautui lähettämään pintaumarin heidän luokseen. Aina kun joku yritti nousta seisomaan, Rautauomalta soitettiin sumutorvea, jolloin seisomaan noussut mies laskeutui hetkeksi veneen pohjalle. Seisomaan nousua ja sitä seurannutta torven toivotusta toistui useamman kerran. Pelastajien paikalle saapuminen sai miehiin myös uutta energiaa, eikä pintaumaria päätetty lähettää heidän luokseen. Vajaan vartin jälkeen miehet saavuttivat rannan, jolloin Rautauoma kääntyi kohti avoimempia vesiä. Vastaavanlaiset kumiveneet ovat olleet tämän kesän hitti, sillä niitä on tavattu muun muassa Merisatamassa keskellä väylää.

Yhteensä juhannuksena yhdistyksen pelastusveneillä oli 15 tehtävää.

Neljän hengen seurue oli markettiveneellä liikkeellä epävarmoin ottein juhannuslauantaina. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu



Ihminen vedessä

Keskiviikkona 24.6- Aisko oli Itä-Helsingin vesillä partioimassa, kun MRSC Helsinki hälytti kello 16.02: Laajasalon uimarannalta on saatu ilmoitus mahdollisesta hukkuvasta ihmisestä. Miehistö kiihdytti välittömästi Aiskon täyteen vauhtiin, nyt oli kiire. Matkan aikana miehistö sai tietää, että uimarannalla ollut henkilö oli nähnyt uimarin rannan ulkopuolella. Hetken päästä henkilö oli kuitenkin kadonnut. Aiskon lisäksi paikalle oli tulossa Pelastuslaitoksen maayksiköitä, merivartioston veneyksikkö sekä Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri. Tänä kesänä Helsingin uimarannoilla on useita henkilöitä joutunut hätään, eivätkä läheskään kaikki tilanteet olleet päättyneet onnellisesti. Kello 16.05 Aisko oli ensimmäisenä paikalla uimarannalla ja se aloitti etsinnät uimarannan läheltä. Pian paikalle tuli myös muita yksiköitä. Lopulta etsintöjen ja rannalla olleiden haastattelujen perusteella viranomaiset saivat selvyyden, ettei ketään ollut hädässä.

Uupunut purjehtija

Sunnuntaina 28.6. PV Rautauoma oli merellä partioajossa, kun MRSC Helsingin tuttu hälytys kaikui veneen ohjaamossa: Itä-Villingin eteläpuolella oli kaatunut pienehkö purjejolla. Usein vastaavat tilanteet ratkeavat sillä, että siinä olleet kääntävät jollan takaisin pystyyn. Tapahtuman rannalta nähnyt ilmoittaja oli seurannut tilannetta jo jonkin aikaa ja

nyt näytti siltä, ettei jolla näytä kääntyvän pystyyn. Rautauomalla oli matkaa paikalle vain viisi minuuttia, joten apu oli tällä kertaa lähellä. Pintauimari ui purjejollan luokse, jolloin selvisi, että purjejollan masto on irronnut. Siinä ollut purjehtija oli kovan itätuulen vuoksi jo varsin uupunut, joten hänet otettiin Rautauomaan keräämään voimia. Samalla jolla otettiin Rautauoman hinaukseen ja se hinattiin purjehtijan kotisaareen.

Suomenlahden yli vähällä polttoaineella

Purjejollan jälkeen Rautauoma oli suorittanut kaksi muuta tehtävää, ja oli mukana kolmannessa, kun Rautauomalla soi puhelin kello 15.09. Trossi-palvelunumerosta kerrottiin, että Virossa Helsinkiin matkalla olleelta nelihenkiseltä moottoriveneseurueelta oli polttoaine loppunut. Onneksi he pääsivät viimeisillä höyryillä rantautumaan Harmajan majakalle turvaan. Rautauoman päällikkö soitti seurueelle ja kertoi ettei polttoaineen tuominen tai hinaus huoltoasemalle turvasatamasta ole meripelastusta, vaan henkilöt joutuisivat vastaamaan itse tehtävästä aiheutuvista kustannuksista. Päällikkö suosittelee, että seurue kysyisi jotakuta kaveriaan tuomaan polttoainetta. Näin tapahtuikin, ja seurue pääsi jatkamaan matkaa illan-suussa polttoaineen kera kohti kotisatamaa. Tällä kertaa tehtävä hoidettiin puhelimitse.



*"Juhannussunnuntaina nostimme lipun puoliskoön kunnioittamaan edellisenä iltana työtöhtävissä kuolleen merivartijan muistoa.
Kuva: Jani Virtanen*

10-16-vuotias, oletko valmis hyppäämään kohti seikkailua?

Haluaisitko oppia miten vesillä kuljetaan turvallisesti? Tiedätkö miten vedestä pelastettua hoidetaan? Osaatko heittää pelastusrenkaan oikein? – Nämä ja lukuiset muut arkielämän hyödylliset taidot omakсут toiminnassamme.

Helsingin meripelastusyhdistyksen nuorisoryhmässä on mukana noin parikymmentä nuorta ja kouluttajaa. Ikähaarukka nuorilla on alkaen 10-vuotiaista aina 16-vuotta täyttäviin. Pää tavoitteenamme on kasvattaa nuorista hyvät merimiestaidot ja -tavat omaavia aktiiveja yhdistyksen pelastusveneiden miehistöön.

Aktiivikausi nuorisotoiminnassa on tammikuun lopusta kesäkuun alkuun jatkuen jälleen elokuusta joulukuun puoleen väliin. Tänä aikana nuoret harjoittelevat tärkeitä veneily- ja pelastustaitoja noin joka toinen viikko järjestettävissä viikkoharjoituksissa. Harjoitusten aiheet sisältävät esimerkiksi ensiapua, navigointia ja vedestä pelastautumista. Ke-

sällä harjoittelua tukee Suomen Meripelastusseuran tarjoamat nuorisoleirit, jolla nuoret pääsevät harjoittelemaan ja syventämään kauden aikana opittuja tietoja ja taitoja sekä tapaamaan nuoria muista Suomen järvi- ja meripelastusyhdistyksistä.

Vanhempi! Jos sinulla on taustaa nuorten kanssa toimimisesta tai heidän kouluttamisesta niin voisiko ohjaaminen olla juttusi?

Kouluttajat ovat nuorisotoiminnan iso voimavara. Osa kouluttajistamme ovat vanhoja nuorisotoiminnan kasvatteja ja osa kouluttamisesta kiinnostuneita miehistönjäseniä. Nuorten koulutuksien ja harjoitusten suunnittelussa huomioidaan meripelastusseuran nuorison koulutussuunnitelma ja hyödynnetään kouluttajien mahdollinen siviiliosaaminen. Jos tunnet, että sinulla tai tutullasi voisi olla osaamista jota jakaa nuorille, ole ihmeessä yhteydessä meihin nuorisotr.helsinki@messi.meripelastus.fi, niin keskustellaan asiasta.



Kuva: Sara Mörsky



Kuva: Sebastian Nilsson

Aiskon matkassa

Markku Tamminen on yksi pelastusveneidemme päälliköistä. Pääsimme alkukeväällä mukaan tyypilliseen meripelastustehtävään. Mitä kaikkea päällikön näkökulmasta tehtävään liittyy?

PV Aiskon miehistö, Markku Tamminen, Teppo Okanen ja Pilvi Myllymäki viettivät äitienpäivänä kahvitaukoon Matosaaren meripelastusasemalla. Vain hetkeä aiemmin he olivat olleet mukana tehtävällä, jossa purjeveneilijä oli ajanut kiville. Kahvitauko keskeytyi Meripelastuslohkokeskukseen radiokutsuun: ”Vihtori 1782, meripelastustehtävä, hälytystilanne, viisimetrinen moottorivene tuuliajolla Vanhankaupunginlahdella, veneessä kaksi aikuista ja kaksi lasta, ei välitöntä hätää, hälytystilanne.”

Markku toisti tehtävän keskeisimmät tiedot ja jatkoi: ”Lähdemme välittömästi liikkeelle, ETA Yksi Seitsemän Kaksi Nolla.” ETA tarkoittaa päällikön arvioimaa

saapumisaikaa tehtäväpaikalle ja kryptinen numerosarja ilmaisee kellonajan. Radiokeskustelun aikana Teppo ja Pilvi ehdotivat tarkistaa, ettei kahvinkeitin jäänyt päälle, ottivat muutamat mukana olleet tavaran ja lähtivät kohti Aiskoa. Samalla kun Markku kuunteli radiosta tehtävää, mietti hän jo samalla tehtävän yksityiskohtia. ”Matosaaren ja Hevossalmen välissä voi olla iltapäiväruuhkaa ja Korkeasaaresta alkaa nopeusrajoitus. Matka kestäisi kaikkinsa siis noin puoli tuntia. Vene olisi tuuliajolla ja idästä tuulee alle 10 m/s. Vanhankaupunginlahti on suojaisa ja vene pystyisi ehkä ankuroitumaan, joten se ei ajautuisi rantaan. Ilman lämpötila oli kuitenkin vain 8 °C joten veneessä olijoille voisi tulla pikkuhiljaa kylmä.”



AJASSA



Aisko irrottamassa Matosaassa

Aisko suuntasi Vanhankaupunginlahdelle, jossa kaksi aikuista ja kaksi lasta olivat ajelehtivassa veneessä.



Itäväylän siltojen vuoksi hinausnopeus jouduttiin aloittamaan rauhallisesti.



Matkaan

Markun päästessä veneelle Teppo ja Pilvi olivat jo irrotta-
neet veneen maasähkön, käynnistäneet koneen ja laittaneet
veneen lähtövalmiiksi. Markku laittoi omat liivinsä ylleen ja
istahti ruoriin. Vene irti ja pikaviesti meripelastuksen johto-
keskukselle. Sitten radion tangentti pohjaan: "Meripelastus
Helsinki Vihtori 1782 - matkalla." Näin meripelastuslohko-
keskus tiesi, että Aisko oli matkalla kohti avuntarvitsijaa.
Veneen paikkatieto meripelastuslohkokeskukseen välittyy
reaaliajassa, joten keskuksessa oleva henkilöstö pystyy seu-
raamaan veneen kulkua.

Hälytyksestä oli kulunut kolme minuuttia, kun Teppo vapautti
Markun navigoimaan ja samalla Aiskon nopeus kiihtyi 30 sol-
mun matkavauhtiin. Markku jatkoi tarkennetun reittisuunni-
telman tekemistä. "Mistä voisi ajaa niin, että Aisko pääsee
mahdollisimman nopeasti kohteeseen, kuitenkin ilman riske-
jä tai turhia aaltoja sivullisille?" Pilvi istui Aiskon peräpenkillä
tähtystämässä ja seuraamassa Tepon ja Markun työtä.

Keskustelu navigoivan päällikön ja ruorimiehen välillä oli
lyhyttä: "Lehmäsaari EP" – "Lehmä EP", "Tästä oikealle, ei
muuta liikennettä" – "Oikealle, ei liikennettä", "Vene liu'usta,
väljälle, oikealta hidas vene" – "Liu'usta, väljälle, oikealta
hidas, näkyy". Samanlaisena keskustelu jatkui Markun anta-
essa navigointiohjeita ja Tepon toistaessa ohjeet.

Pyörivä purjevene edessä

Kruunuvuoren selällä pyöri koneella ajava purjevene. Teppo
kysyi jo hyvissä ajoin: "Purjevene edessä, jätetäänkö vasem-
malle?" Markku vastasi: "Purjevene, jätetään vasemmalle."
Samassa purjevene muuttikin suuntaansa, jolloin molem-
mat totesivat melkein samanaikaisesti: "Kääntyi!" Purjeve-
ne päätettiin jättää oikealle, jossa oli enemmän tilaa. Syy
pyörivään veneeseenkin selvisi, siellä harjoitettiin henkilö yli
laidan -tilannetta.

Kun tultiin nopeusrajoitusalueelle Aisko pudotettiin liu'usta.
Kyseessä ei ollut meripelastuksen kiireisin tehtäväluokka hä-
tättilanne, joten tarvetta nopeusrajoituksen rikkomiseen ei
ollut.

Avuntarvitsija näkyvissä

Vanhankaupunginlahdella näkyi vain yksi vene. "Otetaan
avustettava meidän oikealle kyljelle parilla köydellä kiinni ja
laitetaan fendarit oikealle kyljelle", kertoi Markku suunnitel-
maansa. Tällä kertaa Teppo ajai loppuun saakka, ja Markku
lähti Pilvin kanssa kannelle köysihommiin.

Veneessä oli kaksi aikuista, syli-ikäinen lapsi ja alle kouluikäi-
nen lapsi. Heillä oli onneksi lämmintä yllä ja kaikilla oli myös
pelastusliivit päällään. Lyhyen keskustelun jälkeen Markku
palasi Aiskon ohjaamoon antamaan raporttia meripelas-



Aiskon nopeus kiihtyi 30 solmun matkavauhtiin.

tuslohkokeskukselle ”Meripelastus Helsinki - Vihtori 1782 kohteessa. Avustettava oli ankuroitunut, ja veneessä olijoilla kaikki hyvin.”

Tämän jälkeen vuorossa oli muutama tarkistuskysymys perämöötörin käyntiongelmista. ”Polttoainetta on, tappokytkimen sokka on paikallaan, kone oli pysähtynyt kesken ajon, vaihde ei ole päällä, ja kone ei käynnisty. Vene ja moottori ovat melko uusia.” Vian korjaaminen paikan päällä ei onnistu. Veneilijöiden kotisatama oli aika kaukana, joten järkevintä oli hinata vene lähimmälle korjaamolle. Ennen hinausta tehtiin vielä hinaussopimus, jossa sovittiin muun muassa vastuukysymyksistä ja yhteydenpidosta hinauksen aikana. Myös Meripelastuslohkokeskuksen mielestä suunnitelma hinauksesta korjaamolle oli hyvä.

Ankkuri ylös

Avustettava nosti ankkurinsa, ja Aiskon miehistö siirsi avustettavan perähinaukseen. Tällä kertaa Markku päätti poikkeuksellisesti hinata lyhyellä hinausköydellä ja melko hiljaisella hinausnopeudella. Syynä oli Itäväylän silta, ahtaat paikat ja mahdolliset virtaukset. Korjaamon lähetyvillä avustettava siirrettiin Aiskon kyljelle. Näin avustettava saatiin helpommin ja tar-

kemmin saatetuksi juuri oikeaan kohtaan laituria. Koska korjaamon laiturin portti oli kiinni, avustettavassa olleet neljä henkilöä siirrettiin Aiskolla sellaiseen paikkaan, josta he pääsivät jatkamaan matkaa.





Pilvi Myllymäki tankkasi Aiskoa tehtävän jälkeen seuraavia tehtäviä varten.

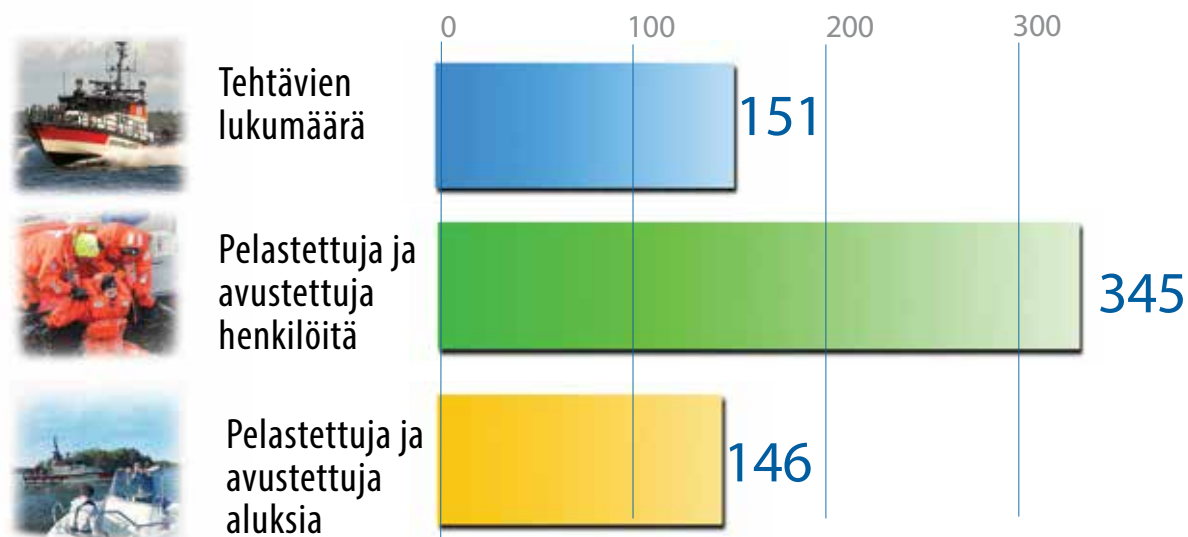
Jälkitöitä

Heti tehtävän jälkeen Aiskon kansi siivottiin. Kaikki käytetyt köydet, lepuuttajat ja muut välineet laitettiin paikoilleen. Markku ilmoitti meripelastuslohkokeskukselle tehtävän päättyneen, ja että Aisko olisi jälleen vapaana mahdollista seuraavaa tehtävää varten. Meripelastuslohkokeskus antoi vielä raportointiin tarvittavan tehtävänumeron sekä varmisti, että tehtävän alkamis- ja päättymisajankohdat täsmäsivät. Lopuksi keskus kiitti Aiskon miehistöä suoritetusta avustustehtävästä. Paluumatkalla tehtävä käytiin vielä kertaalleen miehistön kanssa oppimismielessä lävitse. ”Jokaiselta keikalta oppii aina jotain, siksi ne on hyvä käydä lävitse.” Kotimatkan jälkeen vuorossa oli vielä tehtävän syöttäminen Meripelastusseuran järjestelmään, lokikirjan täyttö, veneen siivous, lopputarkastukset ja veneen tankkaus.

Vaikka tällä kertaa veneilijöillä ei ollutkaan hengenhätää, niin silti ilman Aiskon apua he eivät olisi päässeet pois vesiltä. Pitkän aamulla alkaneen päivän jälkeen Markku muisteleeikin päivän tapahtumia todeten: ”Meripelastus on maailman paras harrastus.”

Teksti: Markku Tamminen

Vuoden 2020 tilastoa



Jäsenmäärä 4446

Henkilöjäseniä 4372, Yhteisöjäseniä 74

29. 8.2020 mennessä

Merivartioston komentaja – Risto Jääskeläinen



Eipä tainnut 18-vuotias lukiolainen Porvoosta arvata, että jonain päivänä hän vastaa niin Porvoon edustan, kuin koko muunkin Suomenlahden meripelastuksesta. Millainen Suomenlahden merivartioston komentajana tämän vuoden alusta aloittanut Risto Jääskeläinen oikeastaan on?

Risto Jääskeläinen syntyi Porvoossa vuonna 1968. Hän vietti koko lapsuutensa jokikaupungin maisemissa, kunnes lukion jälkeen oli otettava harppaus maailmalle. Ensimmäinen askel oli varusmiespalvelus, jonka hän suoritti Kymen jääkäripataljoonassa Haminassa. ”Isäni ja isoveljeni olivat palvelleet siellä, joten se tuntui turvalliselta vaihtoehdolta.” Puhtaasti jalkaväkikoulutusta sisältäneeseen palvelukseen Jääskeläinen tykästyi niin, että päätti jäädä sinne kevääksi ja kesäksi kouluttajaksi, eli santsariksi. Silloin hänelle syntyi ajatus pyrkiä

Kadettikouluun. Tuolloin elettiin syksyä 1989. Kaikkien hämmästykseksi, hyvin varusmiespalveluksen ja santsarin tehtävät hoitanut Jääskeläinen pyrkikin maasotalinjojen sijasta Merivoimien linjoille. ”Viihdyin mainios-
ti maastossa, mutta jotenkin minulle tuli tunne, että tämä oli nyt nähty. Merivoimista minulla ei ollut mitään tietoa, joten päätin hakea sinne.” Jääskeläinen pääsi sisäl-
le ja edessä oli muutto Santahaminaan. Opintojen loppuvaiheessa oli vuorossa tulevien työpaikkojen, eli palveluspaikkojen valinta. Valinnat tehtiin opintomenest-
yksen perusteella, näin ollen parhaiten menesty-
neet saivat valita ensimmäiseksi. ”Viihdyin merellä ja merivoimien parissa loistavasti, mutta jotenkin minulle tuli jälleen tunne, että tämä on nyt nähty”. Niinpä jäl-
leen kaikkien hämmästykseksi, Jääskeläinen valitsikin linjakseen Rajavartiolaitoksen. ”Sitä valintaa en ole hetkeäkään katunut.”



Suomenlahti on vilkas ja erilaisia meripelastustehtäviä on toistatuhatta joka vuosi.

Millainen on Rajavartiolaitos?

Rajavartiolaitos on itsenäinen, Sisäministeriön alainen organisaatio, joka vastaa rajojen valvonnasta niin merellä kuin maalla ja rajatarkastusten suorittamisesta rajanylityspaikoilla. Lisäksi Rajavartiolaitos on meripelastuksen vastuuviranomainen sekä merellinen yleisviranomainen. Tämä kaikki oli 24-vuotiaalle Jääskeläiselle täysin uutta, kun hän valmistuttuaan syksyllä 1992 asteli töihin Hangon Merivartiolaueelle Suomenlahden merivartiostoon. "Virkapaikkana oli Hanko, mutta ensimmäisen vuoden ajan kiertelin kaikki Suomenlahden merivartioasemat." Tämän kovan käytännön koulun jälkeen kiinteä maa jäi taakse ja katse siirtyi kauemmas merelle. Valpas oli ensimmäinen vartiolaiva, jonne hän siirtyi perämieheksi. Ensimmäinen kosketus laivaelämään on jäänyt Jääskeläiselle erinomaisesti mieleeni. "Seisoin laukkujeni kanssa laiturilla, katsellen kuinka iso vihreä-harmaa kylkinen laiva lipui hiljalleen laituriin." Mereltä saapuvan laivan oli tarkoitus ottaa Jääskeläinen vain nopeasti kyytiin ja jatkaa saman tien takaisin merelle. Juuri kun Jääskeläinen hyppäsi laivaan, hän kuuli molskahduksen ja tajusi samalla, kuinka lompakko putosi Valppaan ja laiturin välistä mereen. "Siitä tulikin hieman pidempi pysähdys, sillä olin varannut aika runsaasti käteistä muonakunnalle laivan ruokamaksuja varten." Onneksi lähistöltä löytyi sukeltaja, jonka avulla lompakko saatiin sitten takaisin pinnalle.

Risto Jääskeläinen viihtyi laivoilla erinomaisesti ja vuonna 1994 hän sai kutsun vartiolaiva Merikarhun ohjaamo- ja valvontajärjestelmien rakennusvalvojaksi. Merikarhu oli tuolloin rakenteilla Raumalla, ja

tehtävässään hän pääsi valitsemaan muun muassa laivan valvontajärjestelmiä. Aikanaan Jääskeläinen toimi myös Merikarhun päällikkönä. Tähän ajanjaksoon kuuluu myös pakkosiirto vartiolaiva Turvan (rakennusvuosi 1977) päälliköksi Pohjanlahdelle. "Ajankohta tuntui erityisen huonolta, kun perheeseen oli juuri syntynyt ensimmäinen vauva." Viikko töissä - viikko merellä rytmi mahdollisti aikaa kuitenkin myös perheelle.

Takaisin maihin

Yksi uran merkkipaaluja oli vuonna 1999, kun laiva- ja merielämä jäi pysyvästi taakse. Esi- ja yleisesiupseerikurssit siirsivät miehen konttoripöydän taakse merivartioston hallinnollisiin tehtäviin. Ensin Saaristomeren merivartiostoon Turkuun, sitten Pohjanlahden ja Saaristomeren merivartiostoista muodostettuun Länsi-Suomen merivartioston esikuntaan ja vuonna 2005 Vartiolentolaivueeseen apulaiskomentajaksi. Tekniikasta ja vauhdista pitävälle Jääskeläiselle vartiolentolaivue sopi erinomaisesti. "Jo tuolloin mietin, että jonain päivänä haluaisin palata laivueeseen komentajaksi." Kuuden vuoden apulaiskomentaja vuoden jälkeen edessä oli siirto Rajavartiolaitoksen esikuntaan Meripelastus- ja meriturvallisuusyksikön päälliköksi. "Siellä sain erinomaisen näkemyksen siitä, kuinka valtionhallinto toimii." Jääskeläisen aikana yksikkö valmisti MoMeVan, eli monialaisten merionnettomuuksien varautumissuunnitelman. Nimihirviöstään huolimatta se todella lähensi merellä toimivia viranomaisia yhteisten asioiden ääressä. "Ensimmäistä kertaa historiassa, saimme mukaan eri viranomaiset heidän omista lähtö-

kohdistaan”. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että suunnitelma ei ollut yhden miehen kaa-pin pohjalle jäänyt paperi, vaan sen tekemiseen osallistuivat vastuutahoillaan monet eri viranomaiset aktiivisella otteella. Esimerkiksi MIRG-hanketta, eli merellä toimivien pelastuslaitosten erikoisjoukkojen suunnittelusta vastasi palomestari Toni Fohlin ja alusten kykyyn selviytyä onnettomuuksista veti Suomen Meripelastusseuran tuolloinen valmiuspäällikkö ja nykyinen toimitusjohtaja Jori Nordström. ”Tämä oli jotain todella uutta ja se on poikunut muun muassa Suomessa erittäin toimivan ja tunnustetun viranomaisyhteistyön.”

Komentajaksi

Jääskeläisen toive toteutui, kun hänet nimitettiin Vartiolentolaivueen komentajaksi vuonna 2017. Aikaan osui suuria päätöksiä, kun vanhat 1990-luvun alkupuolella hankitut Super Puma helikopterit päätettiin modifioida käytännössä uuden veroisiksi ja elinkaarensa loppupuolella olevien Dornier-valvontalentokoneiden korvaamista alettiin suunnitella. ”Samalla otimme käyttöön kaksi meripelastuksen kivijalkana toimivaa uutta Airbus H215 Super Puma helikopteria”. Rajavartiolaitoksen upseereiden urakierto on toisinaan nopeaa. Sen sai Jääskeläinen huomata, kun syksyllä 2019 hänelle vihjattiin seuraavasta siirrosta. Tällä kertaa olisi paluu juurille, sillä kutsu kävi Suomenlahden merivartiostoon, mutta tällä kertaa vartioston komentajaksi.

Ura ei kuitenkaan alkanut loisteliiden tähtien alla, sillä edessä oli jälleen uusi talouden rankka sopeuttamishjelma. Tammi-maaliskuu tehtiin laskelmia siitä, kuinka Rajavartiolaitos ja Suomenlahden merivartiosto selviäisi valtiotaloudelta tulleiden säästöpainneiden parissa. Ja sitten iski korona. Lyhyessä hetkessä maailma muuttui dramaattisesti ja muutos näkyi myös merivartioston arjessa. Tuli matkustusrajoituksia ja Uudenmaan eristämistä. Molemmissa merivartiosto oli vahvasti mukana, sillä onhan Helsinki-Vantaan lentoasema Suomen suurin rajanylityspaikka. Samalla sisäraajatarkastukset palautettiin myös laivaliikenteeseen ja näin viruksen leviämistä pyrittiin hidastamaan. Kaikki nämä olivat Jääskeläisen vastuulla Suomenlahden merivartioston komentajana.



Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen ja sen yksiköt suorittavat noin 70 % meripelastustehtävistä.



Risto Jääskeläinen vastaa Suomenlahden merivartioston toiminnasta. Toiminta-alue alkaa itärajalta Hurrusta ja ulottuu Hangon läntiselle selälle.

KASVOT



Jääskeläinen on luonteeltaan iloinen, avoin ja kuuntelevainen.

Miten merellä?

Myös talvi oli ihmeellinen, sillä tuskin koskaan aiemmin merivartiosto on voinut pitää partioveneitään koko talven vedessä. Veneilykausi käynnistyi keväällä vilkkaana. Kun ei voinut matkustaa ulkomaille, matkustettiin kotimaassa ja vesillä. Touko-kesäkuussa meripelastustehtävien määrä oli 30 % enemmän kuin aiempina vuosina. Myös heinäkuussa tehtävien määrä kasvoi, muttei enää merkittävästi edeltäviin vuosiin verrattuna. ”Käytännössä Suomenlahden alueella on 40-65 meripelastustehtävää viikossa. Vuositasolla tämä tarkoittaa reilua tuhatta tehtävää.”

Tänä kesänä veneitä on Jääskeläisen mukaan rekisteröity selvästi aiempaa venettä. ”Kun normaalisti veneitä rekisteröidään noin 600-1000 kuukaudessa, nyt niitä on esimerkiksi heinäkuussa rekisteröity yli 1500 kappaletta.” Tämä myös näkyy vesillä. ”Tämän vuoden ilmiö ovat vuokraveneet ja vesijetit.” Osittain syynä on Jääskeläisen mukaan uusi vesiliikennelaki, joka helpotti

veneen vuokraustoimintaa. ”Olen saanut merivartioilta palautetta, että merimiestaidoissa ja veneiden käsittelytaidoissa on enemmän puutteita kuin aiemmin.” Veneilijöitä Jääskeläinen ei kuitenkaan halua syyllistää, sillä valtaosa vesillä liikkujista toimii erittäin vastuullisesti ja turvallisesti. ”Uudet veneilijät ovat tuoneet joukkoomme erittäin suorituskykyistä venekalustoa, mikä edellyttää myös vaatimuksia veneilytaitoihin.”

Painaako vastuu?

Risto Jääskeläinen vastaa merivartioston komentajana myös meripelastuksen järjestelyistä Suomenlahdella. Hänellä on lisäksi vastuu avomerellä tapahtuvien öljyonnettomuuksien torjuntatöistä. Pahin skenaario on öljytankkerin ja matkustajalautan törmääminen keskellä Suomenlahtea. ”Näitä tehtäviä varten varaudumme käytännön- ja simulaatioharjoituksin. Iso onnettomuus on kuitenkin niin iso, etteivät kenenkään resurssit riitä yksin. Siksi teemme työtä yhdessä niin viranomaisten kuin vapaaehtoisten, kuten Suomen meripelastusseuran kanssa.”

Millainen mies komentaja on?

Omien sanojensa mukaan, Jääskeläinen on luonteeltaan utelias, kuunteleva, ihmisläheinen ja kollegoita sekä asiantuntijoita arvostava. Jääskeläisen työhuoneen ovi onkin käytännössä aina auki ja hänet voi tavata saliilta rautaa vääntämästä siinä missä kenet tahansa muunkin. Liikunta ja luonto ovat myös Jääskeläiselle tärkeitä. ”Espoon keskuspuistosta on muodostunut minulle erityisen rakas paikka.” Siellä hänet voi nähdä joko juoksemassa tai sitten lenkittämässä pientä musta-valkoista Jackrus-selinterrieriään. Entä se vauhti? Kyllä, siitäkin Jääskeläinen nauttii. Huonommalla kelillä alla on BMW M5 ja paremmalla kelillä kyytiä tarjoaa Yamahan V-MAX 1700 cm³ moottoripyörä.

Jukka-Pekka Lumilahti
kuvat: Rajavartiolaivos

Pahin uhkakuva merellä on Jääskeläisen mukaan öljytankkerin ja matkustajalautan yhteen törmäys keskellä Suomenlahtea.





I sommar har det varit livligt på havet.

Ordföranden flyttar utomlands

Föreningens ordförande Melinda Palomaa valdes i augusti till en krävande post utomlands. Det hade inte varit möjligt att kombinera ordförandeskapet i Helsingfors Sjöräddningsförening och arbetet i praktiken och av denna orsak gav hon upp ordförandeskapet den 10.8. Som föreningens tf. ordförande på hösten fungerar viceordförande Sami Korppi. Sami har kommit med i sjöräddningsverksamheten redan i slutet på 1990-talet men han har inte varit med i båtbesättningsverksam-

heten på över tio år pga. sitt arbete som styrman på ett tankfartyg. Nu är Sami igen iland och nya arbetsuppgifter sysselsätter honom med automatiserad sjöfart. Sami är också känd genom denna tidning för Sami skriver serien Kasuunin tuolla puolen, som blivit mycket populär.

En ny ordförande för föreningen för 2021 väljs på höstmötet den 26.11.



Båtarna har varit i rörelse i huvudstadsregionen

Denna sommar har det syns klart mera båtar på vatten utanför Helsingfors än under de tidigare åren. "Den varma sommaren och begränsningarna förorsakade av korona-viruset syns klart i båtarnas antal" konstaterar Helsingfors Sjöräddningsförenings tf. ordförande Sami Korppi. I år har tillväxten i antalet vattenskotrar klart syns också i huvudstadsregionen, men lyckligtvis har man kunnat undvika allvarliga olyckor. Också båtuthyrningstjänsterna har haft ett genombrott denna sommar. "Det är också ett lätt sätt att börja eller fortsätta båt hobbyn" säger Korppi. Även om båtuthyrningstjänsterna i nyheterna ofta förknippas med ovana båtförare

är deras andel i antalet uppdrag inte på något sätt betydande. En del av uthyrningstjänsterna utbildar också förarna förrän de släpps ut på sjön. De som hyr är också ofta erfarna båtförare för all vill inte äga, serva och sköta de båtar som de använder. Den tredje observationen för denna sommar gäller gummibåtarna från stormarknaderna. "De är inte avsedda för havet utan är strandleksaker för badstranden" observerar Korppi. Helsingfors Sjöräddningsförenings besättningar har påträffat sådana bl.a. på den livliga farleden genom Havs hamnen, samt ganska långt från stranden. Till detta sammanhang hör att livvåstar ofta inte finns med.

Sjöräddarna i Åbo fick en stor testamentdonation

Matti Nieminen, som dog i januari 2020, lämnade sin egendom för att användas till förmån för de frivilliga sjöräddarna i Åbo. Nieminen, som var född 1938, levde hela sitt liv som ungar, och han hade inte ett brett nätverk av släktingar och vänner. För några år sedan tog Nieminen kontakt med Heikki Laurila, ordföranden för Åbo sjöräddningsförening, för att berätta om sitt testamente. Nieminen önskan var också att sjöräddarna skulle ta hand om hans begravningsarrangemang. Så blev det också, och Nieminen, som var känd för att vara flitig och noggrann, följdes till graven i februari av sina vänner och de frivilliga sjöräddarna. Havet var en be-

kant miljö för Nieminen, han hade ju som ung arbetat på fraktfartyg. I sitt garage snickrade han också många träbåtar. "Enligt hörsägen måste garagets dörr breddas för han byggde hela tiden allt större och större båtar", berättar Laurila. Testamentet värt 320 000 euro använder Åbo sjöräddningsförening för att bygga en ny bas. Basen fyller ett stort behov för föreningen är en av de största frivilliga sjöräddningsföreningarna, mätt med antalet uppdrag. Som specialitet har Åboföreningen första responsverksamheten som går under namnet Caritas. Den utförs i samarbete med Finlands Röda Kors Egentliga Finlands krets.

Kokouskutsu kevätkokoukseen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 26.11.2020 klo 18 Helsingfors Segeklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaareissa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten mm. vuosikertomus ja tilinpäätöksen vahvistaminen.

Kokouskutsu syyskokoukseen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen syyskokous pidetään 26.11.2020 klo 18 (heti kevätkokouksen jälkeen) Helsingfors Segeklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaareissa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten mm. puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan sekä hallituksen vaalit ja budjetin sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen seuraavalle vuodelle.

Möteskallelse till vårmöte

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den 26.11.2020 kl.18 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö. Adressen är Hallonnäs parkväg 1. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. årsberättelsen och fastställande av bokslut.

Möteskallelse till höstmöte

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga höstmöte hålls den 26.11.2020 kl.18 (genast efter vårmötet) på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö. Adressen är Hallonnäs parkväg 1. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. val av ordförande och viceordförande samt styrelsemedlemmar, samt fastställande av budget och verksamhetsplan för det följande året.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa! – Servering. Välkomna!



KASUUNIN
TUOLLA PUOLEN



Merellä päivystävä "Elbe Pilot" voi majoittaa yli 50 henkilöä. Kuva Lotsenbrüderschaft Elbe.

Hampuri

Hampurissa on Saksan suurin ja Euroopan kolmanneksi suurin satama. Kaikkiaan sieltä löytyy 275 laituria. Se – ja samalla koko kaupunki – sijaitsevat Elbe-joen varrella noin 70 mailia Pohjanmereltä sisämaahan. Hampurin sataman merkitystä korostaa, että Itämeren ja Pohjanmeren välinen Kielin kanava tulee länsipäässään Elbelle. Siitä on siten lyhyt matka Hampuriin.





Huonoissa olosuhteissa, tai muuten tilanteen niin vaatiessa, luotsi tulee laivaan helikopterilla.



Hampuri on rakennettu joen päälle. Kuva: Ritva Heikkinen



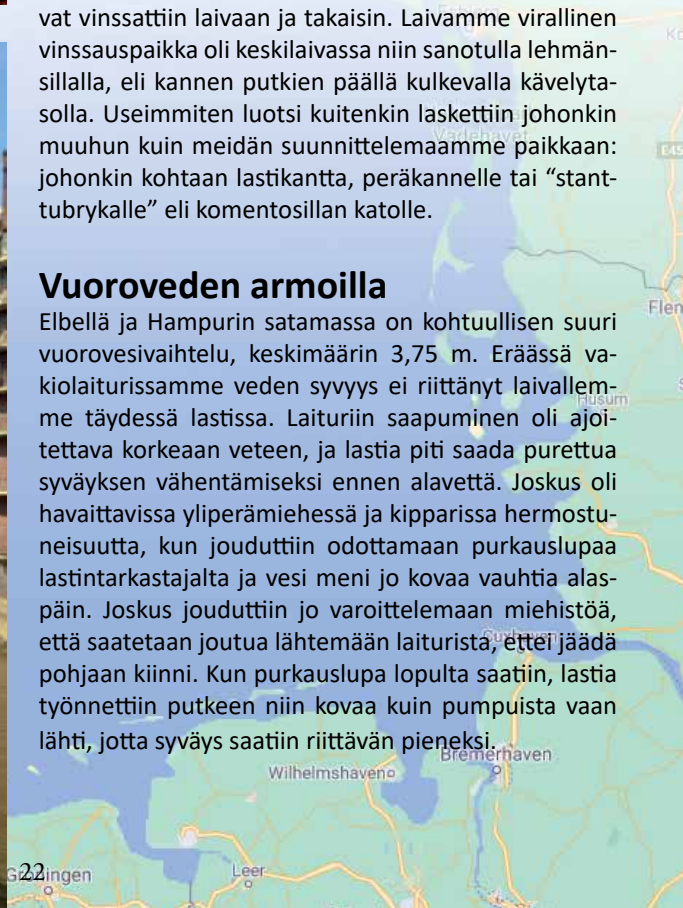
Kun on hyvät välineet, niin narutikkaita ei tarvita vaan luotsi voi vain kävellä laivaan.

Luotseja tulee ja menee

Hampuriin saapuminen tarkoittaa aina kohtuullista luotsioperaatiota. Matkalla tarvitaan kolme luotsia: merimatka Pohjanmereltä Elbelle Brunsbüttelin kohdalle, jokiluotsi Hampuriin asti, ja ennen satamaa jokiluotsi vaihtuu vielä satamaluotsiksi. Viikkaassa satamassa toimintaa riittää myös luotseilla, sen huomaa myös kalustosta. Merellä päivystää ”Elbe Pilot”, 60-metrinen tukialus, joka voi majoittaa jopa 50 luotsia. Luotsit tuodaan laivalle hienoimmilla luotsi-veneillä, joita olen missään nähnyt. Joskus, varsinkin huonoissa olosuhteissa käytetään helikopteria, joka ei ole niin arka tuulelle ja aallokelle kuin vene. Omalla laivallani ei ollut helikopterin laskeutumispaikkaa, vaan luotsit ja mahdolliset muut helikopterilla saapuvat vinsattiin laivaan ja takaisin. Laivamme virallinen vinsauspaikka oli keskilaivassa niin sanotulla lehmänsillalla, eli kannen putkien päällä kulkevalla kävelytassolla. Useimmiten luotsi kuitenkin laskettiin johonkin muuhun kuin meidän suunnittelemaamme paikkaan: johonkin kohtaan lastikanta, peräkannelle tai ”stantubrykalle” eli komentosillan katolle.

Vuoroveden armoilla

Elbellä ja Hampurin satamassa on kohtuullisen suuri vuorovesivaihtelu, keskimäärin 3,75 m. Eräissä vakiolaiturissamme veden syvyys ei riittänyt laivallemme täydessä lastissa. Laituriin saapuminen oli ajoitettava korkeaan veteen, ja lastia piti saada purettua syvyyksen vähentämiseksi ennen alavettä. Joskus oli havaittavissa yliperämieheissä ja kipparissa hermostuneisuutta, kun jouduttiin odottamaan purkausalupaa lastintarkastajalta ja vesi meni jo kovaa vauhtia alas päin. Joskus jouduttiin jo varoittelemaan miehistöä, että saatetaan joutua lähtemään laiturista, ettei jäädä pohjaan kiinni. Kun purkausalupa lopulta saatiin, lastia työnnettiin putkeen niin kovaa kuin pumpuista vaan lähti, jotta syväys saatiin riittävän pieneksi.





Kalastusalukset ovat tuttu näky Elben kohdatessa Itämeren.

Mihin maissa?

Hampurissa kävimme maissa usein kirkon kyydillä. Suomen Merimieskirkko, siellä missä sellainen vielä on, tarjoaa merimiehille palveluna kyytiä laivalta kaupunkiin ja takaisin vapaaehtoista maksua vastaan. Kyyti vei lähellä keskustaa olevalle kirkolle, jossa yleensä otettiin laivan porukalla yhdet juomat ennen kaupungille lähtöä (Kyllä, merimieskirkolta saa myös olutta). Erään kerran kyselin meitä kyydinneeltä papilta, mihin Hampurissa kannattaisi mennä, kun halusin kauppaan ostamaan merimatkaa varten karkkia ja muuta herkkua. Oli muistaakseni viikonloppu, ja pappi opasti ainoalle kadulle, josta siihen aikaan löytyi auki olevia kauppia. Onhan sekin yhdenlainen kokemus, että pappi suosittelee menemään Reeperbahnille!

Sami Korppi



Kuva: Sanna Tiivola

Luotsausvaatimukset vaihtelevat eri maissa ja satamissa. Yleisääntönä voidaan kuitenkin sanoa, että kaikilta isoilta laivoilta vaaditaan luotsia kaikissa satamissa. Varsinaisilla luotseilla on yleensä oikeudet kaikille alueensa väylille, esim. Helsingissä sama luotsi voi luotsata kaikkiin satamiin Länsisatamasta Vuosaareen. Säännöllisessä linjaliikenteessä olevat laivat, kuten kotoiset ruotsin- ja tallinnanlaivat, eivät kuitenkaan ota luotsia, miksi? Niiden kansipäällystöstä suorittaa linjaluotsin pätevyys, joka on laiva- ja väyläkohtainen. Tällöin esimerkiksi laivan päällikkö saa viedä oman laivansa satamaan ilman erillistä luotsia. Näin vältetään jatkuvat luotsin ottamiset ja jättämiset ja lisäksi varustamo säästää luotsausmaksuissa.



Varmasti jokainen Hampurin merimieskirkolla vieraillut muistaa papukaija Tsekin, joka on nykyisin jo pitkälti yli kolmekymppinen.





Tule mukaan vapaaehtoiseksi

Yhdistyksessämme on monenlaisia vapaaehtoistehtäviä. Pelastusveneiden miehistössä toimimisen lisäksi meillä tarvitaan vapaaehtoisia:

- Pelastusveneiden ja laitteiden huoltamiseen
- Matosaaren meripelastusaseman ylläpitoon
- Markkinointiin (Trossi ja muu varainhankinta)

Jos olet kiinnostunut näistä vapaaehtoistehtävistä ota yhteyttä:

taloustr.helsinki@messi.meripelastus.fi

alustr.helsinki@messi.meripelastus.fi

asemavastaava.helsinki@messi.meripelastus.fi

tai puhelimitse: 0500 825608 (Hannu Rainetoja)

Pelastusveneissämme on monipuolinen laitteisto, joka vaatii huoltoa. Osa tehtävistä on melko helppoja ja soveltuu myös aloittelijoille, osa vaatii enemmän teknistä kokemusta ja osaamista. Huoltotoimintaan osallistuessa pääsee oppimaan monenlaista moottoreihin ja tekniikkaan liittyvää, josta on hyötyä omassakin veneilyssä.

Pelastusasemalla puolestaan on useita vanhoja rakennuksia, jotka vaativat jatkuvaa huoltoa ja ylläpitoa. Työt on yksinkertaisista vaativampiin.

Markkinointiin tarvitsemme uusia ideoita alan ammattilaisilta.

Nyt emme kuitenkaan hae uusia vapaaehtoisia venemiehistöön, sillä uusi kurssi alkoi juuri.

Seuraava kurssi venemiehistöön järjestetään ensi vuonna.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki