



Meripelastus

SUURI 50-VUOTISJUHLANUMERO

HMPY
50

MERIPELASTUSLEHTI

Meripelastus on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa.

Meripelastus är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i maj.



Puhelujen hinnat soitettaessa Rajavartiolaitokselle kuuluviin meripelastuksen puhelinnumeroihin:
Kiinteästä verkosta 8,21 snt/puh + 2 snt/min
Matkaviestinverkosta 8,21 snt/puh + 14,90 snt/min

Lehti on painettu FSC-merkitylle ympäristöystävälliselle paperille.

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 Ruponen ja Christian Kurtén

Paino / Tryck:

Painomerkki Oy, Helsinki

Painos / Upplaga: 2950 kpl / st

ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

Hätärakettiammunnoissa on tunnelmaa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas, PL 66, 00101 Helsinki

p. 050 571 3940



Yhtä juhlaa – Helsingin Meripelastusyhdistys 50 vuotta

Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminnan juhluvuosi päättyi ja 50 vuotta vapaaehtoista meripelastusta yhdistyksen nimissä on takanapäin. Vapaaehtoisella meripelastuksella on pääkaupunkiseudulla kuitenkin vieläkin pidemmät, aina 1700 - 1800-luvuille ulottuvat perinteet.

Viimeisten viidenkymmenenkin vuoden aikana on tapahtunut paljon muutoksia. Yksi merkittävimmistä on, että Helsingin yhdistys on kehittynyt pienestä meripelastusyhdistyksestä jäsenmäärältään Suomen suurimmaksi.

Olemme vuosien varrella kehittäneet aktiivisesti toimintaamme siten, että useilla eri mittareilla mitattuna operatiivinen toimintamme on tänä päivänä valtakunnallisesti katsottuna huippuluokkaa. Tämän on mahdollistanut järjestelmällinen koulutus, hyvä kaluston kunnossapito sekä toimiva operatiivinen toiminta, johon sisältyy muun muassa järkevä päivystysjärjestelmä. Luetteloon on tietenkin lisättävä muut "aputoiminnot" kuten uusien aktiivinen miehistön rekrytointi, Matosairitukikohtamme kunnossapito sekä nuorisotoiminta. Olemme vahvan toimintamme vuoksi pystyneet aina vastaamaan avuntarvitsijoiden tarpeisiin ja viranomaisten asettamiin vaatimuksiin.

Kaikki yllämainittu ei tietenkään ole syntynyt itsestään vaan on vaatinut suuria panoksia aktiivisesti mukana olleilta henkilöiltä. Toimintamme alusta saakka meillä on ollut mukana aktiivisia henkilöitä jotka omaa vapaa-aikaansa ja usein myös työaikaansa säästämättä ovat osallistuneet vapaaehtoisesti operatiiviseen toimintaamme sekä muutenkin yhdistyksen kehittämiseen.

Tähän lehteen on koottu lyhyt versio yhdistyksen 50-vuotisesta taipaleesta. Varsinainen historiikki julkaistiin 30.11.2011 ja se avaa ja taustoittaa toimintaamme huomattavasti laajemmin. Reilut kaksisataa sivua ja toistasataa valokuvaa virittävät lukijan ainutlaatuisen toimintamme pariin. Suurkiitos kaikille kirjan tekemiseen osallistuneille ja erityisesti sen toimituskunnalle.

Jättäessäni nyt yhdistyksen puheenjohtajuuden, haluan kiittää kaikesta tuesta jota olen yhdistyksen eri toimijoilta saanut puheenjohtajuuteni aikana. Lisäksi haluan erityisesti kiittää kaikkia yhdistyksen toiminnassa mukana olevia vapaaehtoisia meripelastajia. Ilman teidän panostanne yhdistyksen ei olisi mahdollista auttaa hädässä olevia ihmisiä.

Toivotan kaikille onnellista vuotta 2012!

* * *

En enda fest - Helsingfors Sjöräddningsförening 50 år

Jubileumsåret för Helsingfors Sjöräddningsföreningens verksamhet slutade och 50 år av frivillig sjöräddning i föreningens regi är bakom oss. Huvudstadsregionens frivilliga sjöräddning har ännu längre anor som sträcker sig ända till 1700 – 1800 talen.

Under de sista femtio åren har det skett många förändringar. En av de betydelsefullaste är att Helsingfors Sjöräddningsförening har utvecklats från att ha varit en liten sjöräddningsförening till att nu vara Finlands största enligt medlemsantalet.

Vi har under årens lopp aktivt utvecklat vår verksamhet, så att vår operativa verksamhet i dag, mätt med olika mätmetoder, är nationellt i toppklass. Detta har möjliggjorts av en systematisk skolningsverksamhet, ett bra underhåll av våra båtar och utrustning samt en funktionerande operativ verksamhet, där ett meningsfullt dejourssystem bl.a. ingår. I listan bör givetvis tilläggas de andra "hjälpfunktionerna" såsom aktiv rekrytering av nya besättningsmedlemmar, underhållsverksamheten av vår bas på Maskholmen samt juniorverksamheten. ►



Tack vare vår effektiva verksamhet har vi alltid kunna svara på de hjälpbehövandes behov och de krav myndigheterna har ställt. Allt det nämnda har givetvis inte tillkommit av sig själv utan det har fordrats stora insatser av de i verksamheten medverkande personerna. Ända sen början av vår verksamhet har vi haft personer med som utan att spara på sin egen fritid och ofta även på sin arbetstid, har deltagit frivilligt i vår operativa verksamhet samt också på annat sätt i utvecklingen av föreningen.

I denna tidning har samlats en kort version av vår 50-åriga väg. Den egentliga historiken publicerades den 30.11.2011 och den öppnar betydligt mera omfattande bakgrunderna av vår verksamhet. Rejält över tvåhundra sidor och närmare tvåhundra fotografier för läsaren in i vår enastående verksamhet.

Ett stort tack till alla som medverkat i utförande av boken och speciellt historikens redaktion. Då jag nu lämnar föreningens ordförandeskap, vill jag tacka föreningens olika aktörer för allt det stöd jag fått under mitt ordförandeskap. Tillika vill jag speciellt tacka alla frivilliga sjöräddare som medverkat i föreningens verksamhet. Utan er insats vore det inte möjligt för föreningen att hjälpa de nödställda.

Tillönskar alla ett gott år 2012!

Jouko Swanström
Puheenjohtaja / ordförande
puheenjohtaja@hmpy.fi

KUTSU KEVÄTKOKOUKSEEN * * * KALLELSE TILL VÅRMÖTE

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään **maanantaina 19.3. klo 18.00**. Paikkana on Suomenlahden merivartioston perinnetila osoitteessa Laivastokatu 3, Helsinki.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Ennen kokousta esitellään Rajavartiolaitoksen uutta vuonna 2013 valmistuvaa vartiolaivaa.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa!

* * * * *

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgenliga vårmöte hålls **måndagen den 19.3. kl 18**. Möteslokalen är Finska Vikens sjöbevakningssektions traditionslokal med adressen Maringatan 3, Helsingfors.

På mötet behandlas det som föreskrivs i stadgarna.

Före mötet presenteras Gränsbevakningens nya bevakningsfartyg som blir färdigt år 2013.

Kaffe och bullar torde serveras. Välkomna!

HÄTÄMERKINANTOHARJOITUS

Helsingin Meripelastusyhdistys ja SMPS Espoon Meripelastajat järjestävät yhdessä hätämerkinantoharjoituksen lauantaina 10.3.2012 klo 9-16 Espoon Suomenojan venesatamassa (Hylkeenpyytäjantie 9, Espoo). Lisätietoja päivitetään www.hmpy.fi -sivuille lähempänä tapahtumaa.

Nödsignalövning lördagen den 10.3.2012 kl 9-16 i Finnå båthamn.
Läs mera på www.hmpy.fi

UUDET JÄSENEMME

Dahlbo Henrik, Järvenpää
Epstein Björn, Helsinki
Ikonen Kari, Helsinki
John Nurminen Marine Oy, Helsinki
Pötrönen Jani, Helsinki
Skyttä Karoliina, Helsinki

Tervetuloa mukaan mahdollistamaan vapaaehtoista meripelastusta!

Onko lapsesi kiinnostunut meripelastusharrastuksesta?

Helsingin Meripelastusyhdistyksen nuorisotoiminta on toiminut aktiivisesti vuodesta 2006 Matosaaren meripelastusasemalla. Nuorisojäseniemme kasvaessa ja siirtyessä aktiivimiehistöön jää uusille pienille tulokkaille jälleen tilaa.

Haemme lisää (pääasiassa) 9-12 vuotiaita tyttöjä ja poikia mukaan merelliseen toimintaamme, jossa opettelemme paljon hyödyllisiä veneilyyn ja turvallisuuteen liittyviä taitoja, unohtamatta hauskoja leikkejä ja pelejä uusien kavereiden kanssa. Ota yhteyttä ja tulkaa yhdessä tutustumaan koulutustoimintaamme. Ilmoitathan kiinnostuksestanne viimeistään 19.2.2012 sähköpostiosoitteeseen nuoriso.helsinki@messi.meripelastus.fi



PV 2 Tekniset tiedot:

Malli: HTECHA A 25 SAR
Valmistaja: HT Engineering LTD, Keuruu, Suomi
Pituus: 7,95 m
Leveys: 2,85 m
Syväys: 0,45 m
Korkeus: 3,46 m (masto kaadettuna 1,75 m)

Moottori: Steyr MO306H43WJ
Moottorin teho: 217 kW (295 HV)
Vetolaite: Alamarin Jet 288
Huippunopeus: 33 kn
Matkanopeus: 28 kn



NIHDIN TILALLE UUDEN LUOKAN PELASTUSVENE

HSM 77 Nihdin tilalle on suunniteltu uutta Meripelastusseuran PV3-luokan mukaista venettä jo useamman vuoden ajan. Meripelastusseuran ja venettä valmistaneen telakan välinen sopimus on rauennut ja siksi Helsingin yhdistyksen venekuviot ovat täysin muuttuneet.

Meripelastusseuran viisiportaisessa veneluokituksessa ei ole ollut sopivaa venettä HSM 77 Nihdin korvaajaksi. Nihdin kokoiselle veneluokalle on kuitenkin ollut selkeä tarve, jonka vuoksi Meripelastusseuran valtuusto on päättänyt ottaa luokituksen uudelleen tarkasteltavaksi. Tarkoituksena on rakentaa PV2- ja PV3-luokan veneiden väliin uusi katettu veneluokka. Kooltaan uusi veneluokka on noin HSM 77 Nihdin kokoinen. Uuden alusluokan varsinainen suunnittelu aloitetaan heti vuoden 2012 alussa jolloin ensimmäisen veneen arvioidaan olevan valmiina vuosien 2014–2015 aikana.

Kyseinen veneluokka on optimaalinen nimenomaan Helsinkiin ja moneen muuhunkin paikkaan, sillä veneellä pystyy osallistumaan useimpiin saaristossa tapahtuvista pelastustehtävistä. Optimaalisen koon ansiosta sen käyttökustannukset tulevat pysymään kohtalaisina. Miehis-

töntarve tulee olemaan kaksi, joka on sama kuin Nihdissä. Taloudellisuuden ja pienen miehistön tarpeen ansiosta vene on mahdollista pitää paljon liikkeellä.

Tämä on erityisen tärkeää alueilla, jossa on paljon tapahtumia, sillä liikkeellä ollessaan veneellä on avuntarvitsijoiden luona mahdollisimman nopeasti. Katetun hytin ansiosta uuden alusluokan veneellä partiointi on miellyttävää, sillä hytti suojaa miehistöä ja veneen laitteistoa aalloilta ja sateelta. Helsingin yhdistys pääsee osallistumaan uuden PV 2½ -veneluokan kehittämiseen vastaavalla tavoin kuin yhdistys osallistui PV5-luokan kehittämiseen. Kehitystyössä alusluokalle tehdään määrittelytyö, jonka perusteella telakoilta pyydetään tarjoukset veneluokan valmistamisesta. Jo nyt tiedetään että vene tullaan varustamaan runsaammilla pelastusvarusteilla kuin PV Nihti. Lisäksi veneestä tulee Nihtiä hienomman nopeampi ja erityisesti merikelpoisempi vene.

Helsingin Meripelastusyhdistys omistaa HSM 77 Nihdistä 2/3 Suomen Meripelastusseuran omistaessa loput 1/3. Osana uuden aluksen saamista Helsinkiin yhdistys myy omistussuu-

tensa HSM 77 Nihdistä Meripelastusseuralle tulevan talven aikana. Meripelastusseura tulee sijoittamaan Nihdin todennäköisesti jonkun järvialueen yhdistyksen käyttöön. Ennen uuden PV 2½ -veneeseen valmistumista Helsingin yhdistys saa käyttöönsä Meripelastusseuran PV 2 -luokan mukaisen veneen. Vene on täysin uusi, sillä se on valmistunut HT Engineeringiltä loppusyksystä 2011. Vastaavanlaisia veneitä on käytössä muun muassa Espoossa ja Porkkalassa. Yhdistys maksaa veneestä omavastuusuuden, joka siirretään osamaksuna uuteen PV 2½ -veneeseen valmistuttua. PV 2-luokan vene on käytössä Helsingissä kunnes uusi PV 2½ on valmis. Tällä järjestelyllä Helsingin Meripelastusyhdistyksen toimintaedellytykset turvataan mahdollisimman hyvin niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä.



Uuden väliaikaisesti yhdistyksen käyttöön tulevan veneen varustelu on erittäin runsas.

Väliaikaisesti Helsinkiin tuleva PV2 eroaa Nihdistä selkeimmin siinä, ettei veneessä ole katettua hyttiä. Siitä huolimatta myös PV2 on erittäin hyvin varustettu ja sen laitteisto on suunniteltu avovenettä varten. Vene on myös monipuolisesti varustettu. Siitä löytyy normaalien meripelastusvarusteiden - kuten hinaus- ja etsintävarusteet - lisäksi myös välineistö muun muassa ensivastetehtäviin sekä tulipalojen sammuttamiseen. Veneen normaalimiehitys on kaksi tai kolme henkilöä, joka on vastaava kuin HSM77 Nihdissä. Väliaikaisesti yhdistyksen käyttöön tuleva vene esitellään perusteellisemmin kevään jäsenlehdessä.

Teksti ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti

Meripelastusseuran veneluokat:

Meripelastusseura on jakanut käytössään olevat alukset seitsemään eri luokkaan, jotka ovat AV (apuvene), PV1–PV5 (pelastusvene), sekä PR (pelastusristeilijä).

AV-luokka = Pieniä veneitä, jotka toimivat isomman aluksen tukena. Eivät varsinaisesti ole itsenäisiä yksiköitä.

PV1-luokka = Pieniä lähinnä sisävesikäyttöön tarkoitettuja yksimoottorisia veneitä.

PV2-luokka = Merelle tarkoitettuja hyvin varustettuja avoveneitä.

PV3-luokka = Merellä ja sisävesillä käytettäviä katettuja veneitä. Veneissä on sisämoottori vesisuihkuvedolla.

PV4-luokka = Veneitä ei ole vielä rakennettu

PV5-luokka = Avomerelle tarkoitettuja erittäin monipuolisesti varustettuja veneitä. HSM71 Rautauoma on PV5-luokkaan kuuluva vene.

Pelastusristeilijät ovat avomerikelpoisia, pitkäkestoisia pelastus- ja turvaamisoperaatioihin tarkoitettuja aluksia.



MERIPELASTUSTA HELSINGISSÄ JO 50 VUOTTA



Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

Helsingin Meripelastusyhdistyksen perustaminen juontaa alkunsa vuoteen 1959, jolloin **Suomen Meripelastusseurasta** muodostettiin keskusjärjestö johtamaan ja koordinoimaan valtakunnallista vapaaehtoista meripelastustointia. Seuran harjoittama paikallinen meripelastustyö uhkasi jäädä retuperälle, sillä resursseja ei enää olisi vastaavanlaisesti kuin aiemmin. Seuran käytössä Helsingissä oli jo tuolloin maan uudenaikaisin pelastusalus, vain kaksi vuotta aikaisemmin Wärtsilän telakalla rakennettu **pelastusristeilijä Harmaja**. Meripelastusseurala ei kuitenkaan ollut mahdollisuuksia palkata ammattimiehistöä alukselle kuin hetkeksi kerrallaan. Myöskään Helsingin kaupunki, joka varsinaisesti omisti aluksen, ei ollut halukas maksamaan miehistön palkkoja. Jo tuolloin tiedettiin, että tarvittaisiin pienempiä, matalakulkuisia aluksia apualuksiksi. Pr Harmajasta ei ollut pelastustehtäviin saaristossa, sillä alus oli suunniteltu toimimaan avomerellä. Mistä siis saataisiin apualukset ja ennen kaikkea, mistä miehistöt niillä toimimaan? Ongelmaa hankaloitti myös se ajatus, ettei keskusjärjestön sopisi liiaksi keskittyä hoitamaan vain Helsingin asioita, kun hoidettavia asioita oli ympäri maata.

Ratkaisuksi havaittiin paikallisen jäsenyhdistyksen perustaminen. Vuoden 1960 marraskuun lopulla kutsuttiin hotelli Kämpin juhlahuoneistoon kokous neuvottelemaan yhdistyksen perustamisesta. Paikalle saapuivat merenkulkuhallituksen, tullilaitoksen, rajavartiolaitoksen,

luotsilaitoksen, puolustusvoimien, merenkävijäjärjestöjen ja muiden merellä ammatikseen liikkuvien edustajia. Kokousta isännöi Suomen Meripelastusseuran valtuuskunnan puheenjohtaja, merenkulkuneuvos **Antti Wihuri**. Kokouksen päätteeksi asetettiin toimikunta valmistelemaan asiaa merikapteeni **Jan-Erik Karlssonin** puheenjohtajana. Toimikuntaan valittiin **Yngve Fyhrqvist, Ingemar Fredriksson, Alf Heinrichsen, Pentti Luukkonen, Björn Pettersson, Henrik Gustafsson, Harry Österberg ja Markus Murtola**. Kokoonkutsujana toimi puheenjohtaja. Toimikunta kävi käsiksi työhönsä ja jo **14.3.1961** voitiin yhdistyksen perustava kokous kutsua koolle. Yhdistyksen ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin komentajakapteeni **Holger Carling**, joka hoiti tehtävää vuoden 1963 loppuun asti. Lisäksi ensimmäiseen hallitukseen valittiin kaikki jo toimikuntaankin kuuluneet. Varajäseniksi valittiin **Paul Franzén ja Keijo Viinimäki**. Perustavassa kokouksessa puhetta johti Yngve Fyhrqvist ja pöytäkirjakielenä oli tuolloin, kuten parina seuraavanakin vuotena, ruotsi. Vasta vuonna 1963 kokousten kieli vaihtui suomeksi.

Seuraava ratkaiseva päätös yhdistyksen historiassa tehtiin 17.5.1961, jolloin perustettiin etsintä- ja pelastuslaivue. Tästä sai alkunsa myöhemmin merkittävään asemaan noussut etsintälaivue. Alkuaikoina etsintälaivueeseen kuului paperilla parikymmentä alusta. Käytännössä määrä jäi huomattavasti pienemmäksi. Esimerkiksi sunnuntaina 13.6.1965 järjestettyyn hälytysharjoit-

tukseen saatiin kokoon vain 5-6 venettä. Alkuvaiheessa huomattiin myös, että laivue tarvitsisi yhtenäiset toimintaohjeet ja opastusta radion käyttöön. Toimintaohjeiden muodostamiseen käytiinkin tarmolla ja muutaman vuoden päästä hajanaisesta muutaman aluksen osastosta saatiin muodostettua kiinteässä yhteistyössä toimiva pelastuslaivue. Radioiden osalta tilanne parani vuosien 1967-1968 aikana, kun käyttöön saatiin käsipuhelimia. Vuonna 1969 radiotilanne parantui vieläkin merkittävämmän ensimmäisen radioaseman perustamisen myötä. Radioasema perustettiin nykyiseen Vuosaaren urheilukalastajien tukikohtaan Uutelaan.

Alkuvaiheessa yhdistyksellä ei ollut käytössään pelastusvenettä. Vuoden 1964 toukokuussa Meripelastusseuran Bogaskärin pelastusasemalle sijoitettuna ollut **Pv Seiskari** oli tuotu Helsinkiin koneiden uusimista varten. Remontti tarkastuksineen vei vähän toista viikkoa, mutta Seiskari jäikin Helsinkiin. Bogaskärin merkitys pelastus-
asemana oli jäänyt miltei olemattomaksi, sillä merivartioston venekalusto alueella oli parantunut. Tätäkin merkittävämpi asia oli Porkkalan vuokra-alueen palautuminen suomalaisten hal-



Vanhaa ja uutta. Vuosaaren tukikohdan laiturissa ovat PV Eestiluoto ja PVTonttu. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

ahkerimman veneen, Saukon aisaparina. Yhdessä veneet muodostivatkin tehokkaan parin, jota muisteltiin venemiehistön toimesta vielä vuosien päästä.

Kesällä 1966 Meripelastusseura päätti siirtää Pv Seiskarin Helsingistä Kokkolaan, sillä siellä oltiin kokonaan ilman alusta. Meripelastustoiminnan pyörittämistä jatkettiin ahkerien etsintälaivueen veneiden voimin. Kun Meripelastusseuralla ei ollut mahdollisuutta asettaa venettä Helsinkiin, päätti Helsingin Meripelastusyhdistyksen hallitus 24.5.1969 ostaa itselleen oman pelastusveneen. Yhden veneen sijasta kauppa tehtiinkin kahdesta merivartioston vartiolaiva Auran pelastusveneestä. Näiden yhteishinta oli 1000 silloista markkaa. Alukset saivat nimekseen **Pv Katajaluoto** ja **Pv Eestiluoto**. Katajaluoto osoittautui kuitenkin varsin pian pettymykseksi ja siitä luovuttiin jo seuraavana vuonna. Sen sijaan Pv Eestiluoto palveli pienestä koostaan, hitaudestaan ja alhaisesta konetehostaan huolimatta aina syyskuun 1976 puoliväliin asti. Tällöin se myytiin täysin palvelleena. Parin vuoden päästä Pv Eestiluodon rinnalle yhdistys hankki uuden, lasikuidusta valmistetun nopean pelastusveneen. Vene sai nimekseen **Pv Tonttu**, Itä-Helsingin ulkosaaristossa sijaitsevien luotojen mukaan. Vene oli erittäin merikelpoinen ja sopi hyvin nopeutta vaativiin pelastustehtäviin. Hinaaminen Pv Tontulla sen sijaan oli vaikeaa ja myös suuret käyttökustannukset rajoittivat veneen käyttämistä. Tarvetta siis oli edelleen yhdelle pelastusveneelle. Vuonna 1974 asia ratkesi, kun vuodesta 1970 etsintälaivueessa palvellut Vaiva niminen vene tuli myyntiin. Yhdistys osti veneen ja antoi sille uuden nimen: **Pv Katajaluoto II**. Jos Pv Tonttu oli nopea, niin samaa ei voinut sanoa Pv Katajaluoto II:n nopeudesta. Kahdeksan solmun vauhdista huolimatta vene oli kuitenkin hyvä hinaaja.



Yhdistyksen käytössä ollut ensimmäinen pelastusvene PV Seiskari. Vene oli Helsingissä vuosina 1964-1966. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

lintaan, jonka takia veneilijöiden ei enää tarvinnut kiertää Porkkalanselkää avomerien kautta. Myös suosituimmat veneilyreitit siirtyivät kauas Bågaskäristä lähelle Kirkkonummen ja Inkoon rannikkoa. Viimeiset vuodet ennen koneremonttia Pv Seiskari olikin maannut pääasiassa venevajassa kolkallaan miltei käyttämättömänä. Seiskarin saavuttua Helsinkiin joutui se kovempaan vilskeeseen kuin vuosikausiin. Partiointia, hinauksia, etsintää, pelastusoperaatioita ja harjoituksia, kaikkea mitä meripelastukseen kuuluu. Helsingissä Seiskari toimi etsintälaivueen



MUUTOSTEN 1970-LUKU

Yhdistyksen entinen puheenjohtaja ja kunniajäsen Matti Pentti vastaa puhelimeen Helsinki-radioasemalla.

Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

Pelastusveneiden toimiessa merellä puuhaa riitti myös maissa. Vuonna 1970 oli Kulosaaresta, Säiliökatu 1:stä vuokrattu Shell Oy:ltä suuri huonetila, johon nyt perustettiin yhdistyksen ensimmäinen varsinainen toimintakeskus. Vuosaaren Urheilukalastajien rannassa ollut maja oli käynyt aivan liian ahtaaksi, eikä kalakerhon pieniin tiloihin voinut ahtaa yhtään lisää. Lisäksi Kulosaaren toimintakeskus oli kokous-, toimisto- ja koulutustilana erinomainen. Sinne rakennettiin myös yhdistyksen ensimmäinen merkittävä LA-radiotukiasema.

Kesällä 1971 Säiliökatu 1:stä piti purkaa Itä-väylän rakennustöiden vuoksi juuri se osa rakennusta, jossa toimintakeskus sijaitsi. Uudet tilat löytyivät jälleen Vuosaaresta, Pikku-Kallahden rannassa sijaitsevalta Vuosaaren venekerholta. Vuosaaressa tilaa oli vähemmän kuin Kulosaaressa, mutta pelastusveneet saatiin samaan paikkaan toimintakeskuksen kanssa.

Yhdistyksen radiotoiminta oli aloitettu jo melko varhain. Ensimmäiset LA-radiolaitteet, joita yhdistykselle hankittiin, olivat käsiradiopuhelimia.

Etsintälaivueen käytössä käsiradiot osoittautuivat hyödyllisiksi. Radiokalusto kehittyi myös toimintakeskuksessa, etenkin sen jälkeen kun Vuosaaren venekerhon kerhorakennuksen katolle saatiin Helsingin pelastusrenkaan lahjoituksena



Vuosina 1974-1977 käytössä ollut PV Katajaluoto II talvitelakalla. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.

kunnon antennisto. Muitakin radioasemia perustettiin kun huomattiin LA-radioliikenteen eetterin tungoksen tekävän Vuosaaren aseman aika ajoin melkein hyödyttömäksi. Merkittävimmät vaihteita on kokenut radioasema Helsinki 2.



PV Puosusta yhdistys sai pelastusveneen, jolla oli hyvä hinauskyky. Vene oli käytössä 1970-luvun lopulla ja 1980-luvun alussa. Asemapaikkana Puosulla oli Vuosaaren venekerho nykyisessä Vuosaaren Aurinkolahdessa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.

Se oli ensin pari vuotta Suomenlinnassa, josta se siirrettiin Vuosaareen Markku Laaksosen kotiasemaksi. Myös Katajanokalle oli yhdistyksen jäsenen Matti Drufvan kotiin perustettu uusi radioasema, Helsinki 3, joka sittemmin piti väsymättä huolen veneilijöiden jokapäiväisistä säätiedotuksista. Kun auringonpilkut nousivat maksimiin vuonna 1978, syntyi Helsinki 2 taas uudelleen, tällä kertaa Agricolan kirkon urkulehtereillä olevaan pieneen radiointistudioon.



PVTonttu rantautuu meripelastusharjoituksessa. Taustalla reserviläisten merisäätien Vesikko, joka nähtiin usein etsintälaivueen veneenä. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.

Sijoituspaikkana kirkko ei kuitenkaan ollut paras mahdollinen, joten Helsinki 2 lakkautettiin uudestaan syksyllä 1980.

Toiminnan laajentuessa 1970-luvulla, yhdistykseen perustettiin sukellusjaos, jonka vetäjänä toimi aluksi Jussi Salenius. Sukeltajien aktiivisuutta riitti, sillä harjoituksia oli kesällä merellä ja talvella avannossa tai uimahallissa. Sukeltajat osallistuivat myös erilaisten pelastustehtävien suorittamiseen. Hieman myöhemmin sukellusjaoston rinnalla myös ensiaputoiminta alkoi kehittyä. Aluksi toimintaa koordinoitiin yhteistyössä SPR:n ensiapuryhmien kanssa, kunnes myöhemmin ensiapu vakiinnutti oman paikkansa yhdistyksen omana toimintana.

PV Katajaluoto II:n entinen nimi Vaiva kuvasti venettä osuvasti, niinpä yhdistys joutui käynnistämään jo 1970-luvun puolivälissä uusveneprojektin. Tarkoituksena oli hankkia kunnollinen pelastusvene Helsinkiin. Meripelastusseuran kautta Helsinkiin saatiin kuitenkin vain pari vuotta vanha työvene, joka sai nimekseen Pv Puosu. Tämäkin vene oli Katajaluoto II:n tavoin teräsrakenteinen. Pv Puosu oli hinaajien tapaan edestä katettu, kun taas peräkansi oli avoin. Vajaa 11-metrinen veneen huippunopeus oli 9 solmua. Varustus oli kuitenkin jotain ennakkuulumatonta, sillä Pv Puosusta löytyi tutka, kaikuluotain, hyrärakompassi, LA- ja meri-VHF-puhelin, valopistooli sekä liinakivääri. Pv Puosun myötä uudisveneprojekti ei kuitenkaan hautautunut, vaan vuonna 1981 Pv Puosun oli kunnia hinata runkovalmis pelastusvene tulevaan kotikaupunkiin.

- ◀ *Sukellustoiminta oli vilkkaimmillaan 1970- ja 1980-luvulla, jolloin sukeltajat osallistuivat moniin vaativiin meripelastustehtäviin. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.*



LEGENDA SYNTYY 80-LUVULLA

Helsingin Meripelastusyhdistyksen lippulaiva tilattiin runkovalmiina Ruotsista DockstaVarvetin telakalta. Alumiinista valmistetun rungon yhdistys muutti pelastusveneeksi omin voimin. Vaikka etukäteen tiedettiin rakennusprojektin olevan suuri, yllätti se silti suuruudellaan lähes kaikki mukana olijat. Projektista teki ainutlaatuisen myös se, että rahanpuutteen vuoksi useat veneen tarvikkeista piti hankkia lahjoituksena. 6.10.1982 talkoolaisten uurastus oli ohitse kun yhdistyksen ylpeydenaihe kastettiin Eteläsatamassa **Pv Antti Huimaksi**. Samalla yhdistys luopui Pv Puosusta jonka Meripelastusseura sijoitti Naantaliin. Antti Huiman nopeus hinauskykyyn

ja hyvään etsintäkykyyn yhdistettynä oli jotain aivan uutta vapaaehtoisessa meripelastuksessa. Myös veneen merikelpoisuus herätti huomiota, sillä veneellä pystyi lähtemään merelle kovempaankin keliin. Veneeseen tehtiin pieniä muutoksia alkuvuosien aikana, sillä targakaari muutettiin kestävämmäksi. Samoin potkuri vaihdettiin, jonka jälkeen veneeseen saatiin lisää nopeutta.

Pv Antti Huiman varustamisen rinnalla kaiken aikaa pyöri myös yhdistyksen varsinainen toiminta. Vuosaaren tukikohdan käyttöä rajoitti, ettei siellä voinut pitää koulutusta tilojen pienuuden vuoksi. Vuosaari oli myös kaukana Helsingin

Pv Antti Huiman runko valmistettiin Ruotsissa, mutta muuten vene rakennettiin valmiiksi Helsingin Meripelastusyhdistyksen aktiivijäsenten toimesta. Vene otettiin käyttöön 1982. Kuvassa peruskorjattu PV Antti Huima Hangossa kolmannessa väriyksessään. Kuva: Sami Korppi.



keskustasta, eikä siellä siten voinut pitää arkisin auki olevaa toimistoa. Toimisto- ja kokoustilat löytyivät, ja yhdistyksen käyttöön saatiin tiloja kalliolaisesta kerrostalosta. Marraskuussa 1981 toimisto- ja kokoustilat siirtyivät parempaan paikkaan Sörnäisten Suvilahteen. Tilojen käyttö jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi, kun niistä jouduttiin luopumaan jo seuraavana vuonna. Yhdistyksen radioasemaverkko sen sijaan laajeni ja näin muodostuivat Helsinki LA-radioasemat. Helsinki-asemien ideana oli, että useiden radioasemien ansiosta yhdistyksellä oli käytössään radioasemaverkko, jonka muodostamien päivystysten perusteella veneilijät pystyivät saamaan LA-puhelimella yhteyden maihin lähes jokaisena arki-iltana ja viikonloppuisin. Radioasemat vastaanottivat hätäilmoituksia veneilijöiltä, sekä välittivät tarvittaessa turvallisuuteen liittyviä ilmoituksia veneilijöiltä mantereelle ja päinvastoin. Ilmoitukset olivat erityisen tärkeitä, sillä maissa olevat huolestuneet omaiset tekivät katoamisilmoituksia kun vesiltä ei palattukaan suunnitellun aikataulun mukaisesti. Veneilyturvallisuutta edisti myös asemien lukemat säätiedotukset. Katoamisilmoitus taas johti helposti useita tunteja kestäneisiin etsintöihin. Parhaimmillaan 1980-luvulla Helsingin Meripelastusyhdistyksellä oli kymmenen Helsinki-radioasemaa Sipoon ja Espoonlahden välisellä alueella.

Vuoteen 1985 mennessä yhdistyksen toiminta oli monilta osin saavuttanut jo vakiintuneet muodot. Esimerkiksi radiopäivystys tapahtui vuosien mittaan muodostuneen tavan mukaisesti eli kotiasemat päivystivät vuorolistan mukaisesti arki-iltaisin ja viikonloppuisin pyrittiin



Helsinki-radioasemat muodostivat merkittävät veneilyn turvallisuusverkon aikana ennen matkapuhelimia. 1960-1980-luvuilla Helsinki-radioasemilla päivystettiin LA-radioita tuhansia tunteja, jona aikana välitettiin viestejä vesiltä maihin ja päinvastoin. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.

päivystämään Vuosaaren toimintakeskuksessa. Radiopäivystäjien saamisessa Vuosaaren Helsinki 1-asemalle oli kuitenkin usein ongelmia. Niin ikään valmiusjärjestelmä oli jo vuosikausi-



Matosaaren meripelastusasema on ollut yhdistyksen käytössä vuodesta 1986. Pelastusveneiden kotisataman lisäksi asema toimii vapaaehtoisen meripelastuksen keskipisteenä Helsingissä. Kuva 1990-luvun puolivälistä.

Kuva: Antti Salmenlinna.



en ajan perustunut henkilöhakujärjestelmän hyväksikäyttöön. Sen sijaan etsintälaivueessa, jonka toiminnan aktiivisuus oli vuosien mittaan vaihdellut, oli yritetty kehittää myös uusia toimintamuotoja. Varsinaisten etsintöjen määrä vähentyi viestiyhteyksien kehittymisen, pelastusveneiden parantumisen sekä viranomaisten kehittyneen kaluston myötä. Näin myös etsintälaivue kävi ajan mittaan tarpeettomaksi. Etsintälaivueen tekemä veneilyturvallisuustyö sen sijaan katsottiin niin merkittäväksi, että sen kehitys jatkui pitkälle 1990 ja 2000-luvuille saakka. Yhtenä näkyvimpänä yhdistyksen harjoituksena ovatkin olleet monena vuotena järjestetyt hätärakettien ammuttarajoitukset. Vuosien varrella harjoituksessa on ammuttu useita tuhansia hätäraketteja, käsisoituja ja savuja, sekä kerätty asianmukaista hävittämistä varten lähes yhtä paljon erilaisia räjähdysaineita sisältäviä hätämerkkejä.

Matosaaren tukikohdan vuokraaminen yhdistyksen käyttöön vuonna 1986 on Pv Antti Huiman ohella toinen merkkipaalu yhdistyksen historiassa. Aluksi olosuhteet Matosaassa olivat varsin alkeelliset, sillä vettä tai viemäriä ei

saassa ollut, saaren kaivovesi ei ollut juomakelpoista, eikä pelastusveneillekään ollut tarjolla laituripaikkoja. Satojen ja satojen työtuntien jälkeen meripelastusasema saatiin kuitenkin kohtalaiseen kuntoon ja niin Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminnalle oli saatu uusi keskus. Matosaaren päärakennuksen yläkertaan sijoittui Helsinki 1-radioasema, joka varustettiin myös meri-vhf laitteistoilla. Lisäksi radioasemalla oli mahdollisuus testata LA-selektiivikutsulaitetta, jonka avulla yhteydenotto viranomaisiin hätätilanteessa oli helpompaa. Päärakennuksen alakerrasta tuli koulutusten ja kokousten pitoaikka, mutta se toimi samalla myös miehistön varusteiden vaihtopaikkana ja toimistona. Myös ruokailut tapahtuivat rakennuksen alakerrassa. Kahteen osaan jaetun autotallin toisesta osasta tuli laivakonepaja pelastusveneiden huoltotoimintaa varten, kun taas toisessa osassa säilytettiin sukellustoimintaan tarkoitettuja varusteita. Matosaaren varsinainen unelma löytyy kuitenkin saaren itärannalta, jossa sijaitsee 1800-luvun lopulta peräisin oleva, osittain merenpäälle rakennettu puulämmitteinen sauna. Saunan lauteilta voi edelleenkin ihastella upeaa saaristomaisemaa ja ohitse lipuvia veneitä.



*Hans Gunther on menossa PVTontusta veteen pelastuspuku yllään. Martti Salo seuraa tilannetta.
Kuva: Carita Rehnström*

UUSIEN TUULIEN 90-LUKU



PV Tiirapaasi oli ensimmäisiä vesisuihkuvetoisia meripelastusveneitä Suomessa. Vaikkei veneessä ollutkaan hyttiä, veneen toimintakausi alkoi varhain keväällä päättyen vasta marras-joulukuussa. Kuva: Foto-Kare Bosdorff

Pelastusvene Tontun käyttöä jouduttiin rajoittamaan veneiden korkeiden käyttökustannusten vuoksi melkein koko veneen olemassaoloajan. Veneen alkuperäinen bensiinimoottori vaihdettiin toisenlaiseksi kahteen kertaan, mutta tästä huolimatta veneen käyttäminen oli kallista. Toisaalta vene oli osoittanut tarpeellisuutensa mooneen kertaan. 1980-luvun lopulla Pv Tonttu myytiin ja sen tilalle yhdistys rakennutti oman uuden veneen. Vuonna 1991 valmistuneen **Pv Tiirapaaden** suunnittelussa huomioitiin Pv Tontusta saatuja kokemuksia. Veneestä tuli Tontun tavoin avonainen, mutta uutta oli diesel-moottori vesisuihkuvetolaitteineen. Vesisuihkun ansiosta Tiirapaadella ei tarvinnut varoa potkurivaurioita joten sillä oli helppoa operoida saariston matalissa vesissä. Varsin nopeasti Tiirapaasi lunasti paikkansa todellisenä pelastusveneenä, sillä useana vuotena sillä suoritettiin eniten meripelastustehtäviä vapaaehtoisista meripelastusveineistä koko Suomessa. Tontun myymistä seu-

päästä. Tällöin vene muutettiin kaksimoottoriseksi, sen runkoa pidennettiin ja ohjaamo koki suuren uudistuksen. Myös veneen ulkovaletus muuttui, kun uusi Antti Huima sai kunnian olla Meripelastusseuran uuden alusväriyksen prototyyppi. Tästä saatujen kokemusten perusteella muodostui Meripelastusseuran nykyisinkin käytössä oleva puna-valkovaletus isoine SAR-teksteineen.

Pelastusveneiden lisäksi 1990-luvun alusta alkoi voimakas venemiestön koulutuskehitys. Viikkokoulutukset muuttuivat ensin järjestelmällisemmäksi ja myöhemmin käyttöön otettiin myös koulutuskortit. Korttien avulla miehistön jäsenten koulutuksen edistymistä oli helpompi seurata, mutta toisaalta kortit myös motivoivat pelastajia itseään. Myös miehistön tehtävien jakautuminen kehittyi yhdessä koulutuskorttien kanssa. Tämä helpotti paljon myös itse toimin-

raavana vuotena Pv Antti Huima kohtasi uransa pahimman tilanteen, kun vene upposi Matosaaren laituriin alkukaudesta 1990. Tiirapaasi oli tuolloin vasta suunnittelupöydällä, joten melkein koko kesän yhdistys joutui toimimaan ilman pelastusvenettä. Lainaveneinä käytettiin yhdistyksen aktiivijäsenten omia veneitä, sekä esimerkiksi Tikkurilan navigaatiotioseuran koulutusvene **Ann-Mari II**:sta. Korjaustöiden yhteydessä Antti Huiman järjestelmiä hieman uusittiin. Varsinainen peruskorjaus suoritettiin kuitenkin vasta parin vuoden





Partioajoilla harjoitellaan meripelastuksen perustaitoja ja veneen käsittelyä. Vuoden 2005 heinäkuussa Eve Rantala PV Nihdin ruorissa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu



1990-luvun alussa vapaaehtoisten meripelastajien vaatteiden värit olivat oranssi-siniset. Hermann Rajamäki (vas) ja Santtu Salmelin PV Antti Huiman yläohjaamossa. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

taa pelastustilanteissa. Koulutuksen kehityksen ohessa Matosaaren tukikohta muuttui myös vähitellen entistä viihtyisämmäksi. Aluksi saareen saatiin niin sanottu kesävesi, jolloin vettä ei tarvinnut enää raahata saareen mantereella sijainneista vesiposteista. Käyttövettä saatiin myös kaivosta, tosin sen vesi ei soveltunut juomiseen. Matosaaren päärakennuksessa sijainnut Helsinki 1-radioasema sen sijaan menetti jatkuvasti merkitystään. Yhä useammalla veneilijällä oli varustuksena meri-vhf, joka oli LA-radiota hätätilanteissa huomattavasti luotettavampi yhteydenpitoväline. Meri-vhf:n etuna oli myös se, että sitä kuuntelivat muutkin merellä liikkuvat alukset, kuten kauppalaivat. Viranomaiset puolestaan päivystivät meri-vhf-puhelinta mahdollisten hätäilmoitusten varalta, joten vapaaehtoisten ei tarvinnut päivystystä pyörittää. Meri-vhf:llä ei toisaalta ollut lainkaan LA-radioille tyypillisiä häirintää ja myös yhteysongelmat olivat huomattavasti vähäisemmät. Lopullisen iskun Helsinki LA-radioasemille antoi matkapuhelinverkkojen yleistyminen, jolloin LA-päivystykseen ei enää ollut tarvetta. Viimeisenä purettiin Helsinki 1-radioasema ja sen tilat vapautuivat majoituskäyttöön. Myöhemmin entisiin radioaseman tiloihin muutti yhdistyksen Pikku Roobertinkadulla sijainnut arkisto. Näin yhdistyksen koko toiminta saatiin keskitettyä Matosaareen ja pitkäaikainen haave omasta meripelastusasemasta toteutui.

Vuonna 1997 vapaaehtoisen meripelastajien kattojärjestö **Suomen Meripelastusseura** täytti 100 vuotta. Juhlien kunniaksi Helsinkiin saapui touko-kesäkuussa useita pelastusveneitä ympäri Suomea. Myös ulkomaalaiset pelastusveneet tulivat onnittelemaan juhlivaa meripelastusseuraa. Helsingin Meripelastusyhdistyksen vapaa-

ehtoiset olivat aktiivisesti mukana käytännön järjestelyissä. Juhlien toinen osuus nähtiin syksyllä, kun Helsingin Meripelastusyhdistys järjesti Suomenlinnassa valtakunnalliset meripelastustaitokilpailut. Kilpailujen suojelijana toimi tuolloinen sisäministeri **Jan-Erik Enestam**. Juhlien lisäksi samaan aikaan arkinen aherrus varsinaisen meripelastustyön parissa jatkui. Ensiaputoiminnassa otettiin askelia kohti ensivastetoimintaa ja yhteistyötä palonsammutuksessa **Laajasalon VPK:n** kanssa aloitettiin. Ensivastetoiminnassa



Ensivastetoiminta tuli keskeiseksi osaksi yhdistyksen toimintaa 1990-luvun lopulla. Henrik Rehnström mittaa verenpainetta harjoituspotilaana olevalta Jukka Lumilahdelta vuonna 2001. Kaj Johansson ja Matti Mitra seuraavat taustalla. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

vapaaehtoisille annetaan perusensiaputaitoja huomattavasti paremmat valmiudet lääkärin konsultaation avulla arvioida potilaan kuntoa.



Yhteistoiminta Laajasalon VPK:n kanssa alkoi Villingissä sattuneen huvilapalon jälkeen 1990-luvulla. Ainutlaatuisen toiminnan idea on, että vapaaehtoiset meripelastajat huolehtivat turvallisesta merenkulusta kohteeseen kun taas sammutusmiehet hoitavat varsinaisen sammuttamisen tapahtumapaikalla. Kuva: Antti Salmenlinna.

Näin vesillä tai saarella apua tarvinnut saa parempaa apua. Palonsammutusyhteistyössä Pv Antti Huima varustettiin tarvittavilla sammutusvarusteilla ja yhdessä Laajasalon VPK:n sammutusmiehistön kanssa muodostui tehokas yksikkö saarissa tapahtuvien tulipalojen sammuttamiseen.

Pv Tiirapaaden karut olosuhteet partioajossa saivat yhdistyksen miettimään veneen korvaamista uudella veneellä. Tälläkin kertaa veneestä saadut hyvät kokemukset haluttiin siirtää tulevaan uuteen veneeseen. Tarkan suunnittelutyön perusteella talvella 1999 yhdistys tilasi **Juha Snell Oy:ltä** muun muassa Helsingin venepoliisin ja Helsingin rakennusviraston käytössä olleiden veneiden pohjalle perustuvan pelastusveneen. Vaikka ulkonäkö esikuviinsa on selvä, **Pv Nihdiksi** kastetussa veneessä oli paljon sellaisia ominaisuuksia, joita ei 8,5 metriä pitkässä veneessä ollut totuttu näkemään. Pv Nihdin saapuessa Matosaareen oli aika luopua rakkaasta kaislikkokiituri Tiirapaadesta. Veneen osti Meripelastusseura, joka sijoitti sen ensin Kokkolaan ja myöhemmin Mieköjärvelle Lappiin.

Jo ensimmäiset käyttökokemukset osoittivat, että Nihdistä yhdistys oli saanut hyvä pelastusveneen. Jo Pv Tontusta periytynyt kahden hengen vähimmäismiehistö pystyttiin säilyttämään myös Nihdissä, jolloin veneen liikkeelle saaminen oli helppoa. Veneen nopeus oli hyvä samoin kuin Tiirapaadesta peräisin oleva kyky toimia matalissa vesissä. Uutta oli sen sijaan hytti, joka tarjosi miehistön jäsenille suojaa niin kevään kylmässä viimassa, syksyn myrskytuulissa kuin keskikesän vesisateissakin. Merkittäväksi Nihdin hytin teki miehistön kannalta myös se, että se tarjosi tehokkaan äänieristyksen moottorin melulta ja tuulen viimalta. Toiminnallisesti puolestaan lämpimässä hytissä veneen operointi oli tehokkaampaa myös pimeällä ja sumussa, erityisesti veneen hyvän tutkan ja DGPS-laitteiston avulla. Veneen korkeasta varustelutasosta valmistumisen aikoihin kertoo se, kuinka valmistajatelakka esitteli Nihdistä otettuja kuvia "täydellisesti varustettuna työveneenä".



PVTiirapaasi on saapunut avuntarvitsijan luokse Suomenlinnan pohjoispuolella. Kuva: Antti Salmenlinna



KOHTI NYKYPÄIVÄN MODERNIA MERIPELASTUSTA

Vuosituhanne vaihtuessa yhdistyksen molemmat pelastusveneet, PV Nihti ja PV Antti Huima olivat ahkerassa käytössä. Nihti osoittautui kaikin puolin onnistuneeksi hankinnaksi, sillä veneellä pystyttiin olemaan partioajossa jatkuvasti. Myös Antti Huima liikkui vesillä ahkerasti ollen näin nopeasti valmiina auttamaan hädässä olevia ihmisiä. Matosaaren meripelastusasema

loissa vanhat rakennukset asettivat reunaehto- ja toiminnalle. Näiden syiden takia yhdistyksen hallitus päätti aloittaa keskustelun Matosaaren tulevaisuudesta meripelastusasemana.

Samaan aikaan Vuosaaren sataman rakennustöiden lomassa, yhdistykselle avautui mahdollisuus siirtyä takaisin syntysijoilleen Vuosaareen.

Tällä kertaa mahdollinen paikka sijaitsi tulevan suursataman länsipuolella Ruusulan niemessä, jonne suunniteltiin vesibussien ja viranomaistoimintojen keskusta. Vesibusseille alueelle olisi rakennettu kunnolliset talvisäilytyspaikat, viranomaisille puolestaan kunnollinen satama muun muassa luotseille, merenkululaitokselle ja pelastuslaitokselle. Helsingin Meripelastusyhdistykselle kaavailtiin alueelle modernia meripelastusasemaa, jonka rannassa sijaitsisivat pelastusveneiden laiturit.

Talvella asema toimisi myös pelastusveneiden talvisäilytyspaikkana, joten samalla olisi ratkennut myös veneiden



Viikoittaiset koulutukset muodostavat koulutuksen perustan. PV Nihti on saapumassa Matosaaren laiturin kesäkuussa 2005. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

liitettiin kaupungin vesi- ja viemäriverkostoon, jolloin meripelastusaseman mukavuus siirtyi kokonaan uudelle tasolle. Ikimuistoiset olivat ne ensimmäiset hetket, kun lämmin vesi virtasi jääkylmien käsien päälle syksyn huoltotöiden lomassa.

Kunnallistekniikka ei kuitenkaan itsessään poistanut kaikkia Matosaaren epäkohtia, sillä esimerkiksi vesivessaa ei Matosaaren vanhoihin rakennuksiin ollut mahdollista asentaa. Myös vaatteiden vaihtotiloissa ja etenkin kuivatusti-

talvehtiminen. Itse rakennus olisi talviasuttava, joten se olisi kokous- ja toimistokäytössä ympäri vuoden. Kaupungin suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet suunnitellussa aikataulussa, vaan koko alueen rakentaminen lykkääntyi. Matosaaren kehitysvaihtoehtoa ei Ruusulan niemien suunnitelmien myötä myöskään unohdettu. Selvää oli, että Matosaaren kehittäminen vaatisi uudisrakentamista, joten yhdistys teetti suunnitelmat uuden miehistörakennuksen rakentamismahdollisuuksista. Rakennuksen sijaintia kaavailtiin Matosaaren kannaksen lähistöllä si-

jainneen vanhan puuvajan paikalle. Yhdistyksen yllätykseksi Helsingin kaupunki suhtautui myönteisesti ajatukseen puuvajan purkamisesta. Uudisrakennuksen myötä Matosaarivaihtoehto sai aktiivijäsenten kannatuksen, ja niin päätös Matosaareissa pysymiselle oli tehty.

Vuonna 1982 valmistuneessa Pv Antti Huimassa alkoi peruskorjauksesta huolimatta ilmetä toimintaa haittaavia vikoja 2000-luvun alkupuolella. Veneen luotettavuus heikkeni samalla, kun sen ylläpito-kustannukset kasvoivat. Päätös luopua omin voimin rakennetusta veneestä ei ollut helppo, mutta helpotusta toi hieman yhdistyksen mahdollisuus päästä osallistumaan Meripelastusseuran uuden alusluokan kehittämiseen.

Antti Huima myytiin syksyllä 2005 Norjaan. Uusi omistaja suunnitteli muuttavansa sen simpukankalastukseen soveltuvaksi tukialukseksi. Meripelastusuransa aikana Antti Huimalla tehtiin lähes 9000 meripäivää, se suoritti yli 700 erilaista meripelastustehtävää ja pelasti tai avusti lähes 2300 ihmistä. 4.12.2005 PV Antti Huima lähti viimeiselle matkalleen pelastusveneenä. Köysien irrottua Matosaaren kotilaiturista PR Jenny Wihurin vesitykit saattelivat veneen kohti Hankoa. Hieman tätä ennen omat jäähyväisensä olivat jättäneet veneellä eri aikakausina päällikköinä toimineet meripelastajat. Hangossa Antti Huima oli tarkoitus nostaa laivan kannelle ja siirtää Norjaan. Kauppojen synnyttyä uusi omistaja päätti kuitenkin siirtää Antti Huiman laivan sijasta rekka-autolla uuteen kotimaahansa.

2000-luvulla Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenmäärä kääntyi selvään nousuun. Aluksi nousua vauhditti yhdistyksen aktiivinen jäsenhankinta, mutta pian kasvun perustaksi tuli Meripelastusseuran Trossi-järjestelmä. Ihmishenkien pelastaminen on aina ollut maksutonta merihädässä olleille ihmisille. Sen sijaan omaisuuden pelastaminen ei ole osa meripelastusta, vaan pääsääntöisesti omaisuuden, eli veneen pelastaminen on omistajan vastuulla.



PV Antti Huiman päälliköitä jättämässä veneelle jäähyväisiä sen lähtiessä uusille vesille kohti Norjaa. Kuvassa Antti Salmenlinna (vas), Markus Cannelin, Kristian Rehnström, Ilppo Kaarkoski ja Jussi Lammi. Kuva: Pekka Lappalainen

Ongelmalliseksi asian tekee se, että pelastamiskustannukset saattavat helposti nousta useisiin satoihin, jopa tuhansiin euroihin. Toinen ongelma on, ettei pelastustöitä tekeviä yrityksiä juurikaan ole, sillä toimintaa on vaikea saada kannattavaksi. Trossijäsenyyden avulla veneilijällä oli mahdollisuus saada vapaaehtoiselta meripelastajilta apua myös veneensä pelastamiseen. Suomen lisäksi trossijäsenyys on voimassa myös Ruotsissa ja Norjassa liikuttaessa. Aiemminkin myös Helsingin vapaaehtoiset meripelastajat olivat hinanneet veneilijöiden veneitä meripelastustehtävien yhteydessä, mikäli se oli ollut pelastusoperaation kannalta tarkoituksen mukaisinta.

Uutta sen sijaan oli, että trossijärjestelmän myötä meripelastajat lähtivät varta vasten avustamaan muun muassa saareissa turvallisesti kiinni olevia teknisistä ongelmista kärsiviä veneilijöitä. Vuonna 2003 yhdistyksen jäsenmäärä oli 834, kun taas vuonna 2010 jäsenmäärä oli yli kolminkertaistunut 2577 jäseneseen. Jäsenmäärän kasvu oli yhdistykselle taloudellisesti erittäin merkittävää, sillä jäsenmaksuista oli muodostunut suurin tulonlähde Helsingin kaupungin avustuksen pyydessä vuodesta toiseen samana.





Vapaaehtoinen meripelastus ei aina ole tyyntä ja aurinkoisia kelejä. Ryhmä yhdistyksen aktiiveja antamassa kokemuksia PV Rautauomasta talvella 2007 sen ollessa valmistajatelakallaan Teijossa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

Matosaaren meripelastusaseman miehistörakennus valmistui vuonna 2010. Tällöin pitkän odotuksen jälkeen asema pystyi tarjoamaan vesivessan, hyvät varusteiden kuivatustilat, suihkun ja vaatteiden säilytys- ja vaihtotilat. Uudesta miehistörakennuksesta tuli noin 50 m² suuruinen. Rakennuksen päämateriaalina on hyvin Matosaaren ympäristöön soveltuva puu ja itse rakennus maalattiin perinteisellä punamullalla. Muista saaren rakennuksista poiketen miehistörakennus on yhdistyksen omistama. Ennen miehistörakennuksen valmistumista Matosaari oli kokenut myös muita uudistuksia.

Erilaisia laitureita Matosaareen on yhdistyksen aikana ollut monenlaisia. Yhteistä niille kaikille on ollut se, että ne on saatu lahjoituksena tai ne on ostettu erittäin halvalla. Tästä syystä laiturit eivät koskaan ole olleet erittäin hyväkuntoisia. Vuonna 2007 yhdistys sai erillisen rahalahjoituksen avulla hankittua täysin uudet laiturit Matosaareen. Tällöin laitureiden kunto-ongelma poistui ja pelastusveneidä kiinnittymisen lisäksi Matosaareen pystyttiin tuomaan ja jättämään

myös merihädässä olleiden ihmisten veneitä.

Syksyllä 2006 Katajanokan Kasinolla vietettiin Meripelastusseuran ensimmäisen uuden PV5-alusluokan mukaisen veneen kastajaisia. **Marine Alutechin** valmistama, noin 16.5 metriä pitkä



Tässä kuuluisi olla matosaaren laitur, mutta se on neljä metriä pinnan alla. Toisinaan eteen on tullut tapahtumia, jotka eivät ole olleet niin miellyttäviä. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

vene sai nimekseen **PV Rautauoma**. PV Rautauoma oli suunniteltu vaativia meripelastustehtäviä varten saariston suojista aina ulkomerelle saakka. Ensihoitotehtäviä varten veneessä on erillinen hoitotila potilaan hoitamista varten. Toinen uutuus on, että mikäli vene kääntyy kovassa merenkäynnissä ylösalaisin, tulee sen itsestään kääntyä takaisin normaaliasentoon. Kastajaisten jälkeen vene palasi takaisin valmistajate-

men Meripelastusseuran vaatimuksia. Ratkaisu ongelmaa oli, että valmistaja rakensi kaudeksi 2008 uuden PV 5 -luokan veneen. Myöhemmin Meripelastusseura osti myös "vanhan" Rautauoman ja siirsi sen Porkkalan yhdistyksen käyttöön. Vanha Rautauoma sai nimekseen PV Aktia kun taas uusi vene jatkoi Helsingissä PV Rautauoma-nimisenä.



PV Bogge on ollut käytössä Helsingissä parina vuonna 2000-luvulla yhdistyksen omien veneiden ollessa korjattavana.

Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

lakalleen, jossa se rakennettiin talven aikana valmiiksi. Käyttöön vene saatiin kaudeksi 2007. Veneen varustelu on jotain ennen kokematon, sillä siitä löytyvät ensiapu- ja ensivastetarvikkeiden lisäksi sammutus- ja raivausvarusteet, pintapelastusvarusteet, tehokkaat etsintävälineet, hinausvarusteet muun varustuksen ohella.

Rautauoman käyttöönotto oli suuri haaste yhdistyksen aktiiveille, sillä vene oli oleellisesti suurempi kuin edeltäjänsä Antti Huima. Haasteista kuitenkin selvittiin ja ensimmäisen kesän aikana veneellä suoritettiin 24 erilaista pelastus- ja avustustehtävää. Tästä huolimatta vene ei kuitenkaan täyttänyt kaikkia tilaajan, Suo-

Koulutuksen lisäksi mukaan otettiin myös nuorisoleirit. Ensimmäinen leiri järjestettiin Matosaassa. Nykyisin leirit toiminta on vakiintunut keskeiseksi osaksi nuorisotoimintaa. Yhdistyksen omat leirit järjestetään usein Matosaassa, ja valtakunnalliset nuorisoleirit Meripelastusseuran Bågaskärin koulutuskeskuksessa.

Aluksi nuorilla ei ollut omaa venettä, kunnes vuonna 2007 toimintaan saatiin lahjoituksena kaksi avovenettä. Näistä toinen jouduttiin hylkäämään huonokuntoisuuden vuoksi varsin pian, mutta tilalle saatiin lahjoituksena vielä paremmin toimintaan sopivan Buster M -mallisen veneen. Vene nimettiin Aava R:ksi, kun vanhempi vene jatkoi Tamppi-nimisenä.



Helsingin Meripelastusyhdistys täytti 50 vuotta 14.3.2011. Juhlavuotta on vietetty monin eri tavoin, joista suurimmaksi nousivat Pinnalla-juhlajuhlarjoitus. Toinen näyte vapaaehtoistyön voimasta on Helsingin Meripelastusyhdistyksen 50-vuotisjuhlahistoriikki. Vuoden aherruksen jälkeen liki vapaaehtoisvoimin tehdyt kirjat Snadi Blois Helsingin Meripelastusyhdistys 1961–2011 ja Lilla Blåsen Helsingfors Sjöräddningsförening 1961–2011 julkistettiin yhdistyksen syyskokouksessa marraskuun lopussa.

Yhdistyksen toiminnan kannalta seuraaville vuosikymmenelle siirtymiselle on hyvät eväät. Matosaaren meripelastusasemalla toimintaa edellytykset on saatu kuntoon miehistörakennuksen ja kunnollisten laitureiden ansiosta. Pelastusveneiden osalta tilanne näyttää myös valoisalta. Muutaman vuoden ikäinen PV Rau-tauoma on erinomaisessa kunnossa ja myös PV Nihdin seuraajan osalta suunnitelmat näyttävät varsin lupaavilta. Viidessäkymmenessä vuodessa merenkulku ja veneily Helsingin edustalla

ovat muuttuneet merkittävästi. Silti Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminnan keskeisenä tekijänä on edelleen auttaa vesillä hädässä olevia ihmisiä. Tämän ympärille rakentuu jatkossakin vapaaehtoisen meripelastuksen tulevaisuus Helsingissä.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Yhdistyksen tarinan lähteinä on käytetty Snadi Blois-historiikkia, sekä yhdistyksen 25-, 30, ja 40-vuotishistoriikkejä. Oman historiikin (Snadi Blois tai Lilla Blåsen), voi hankkia itselle tai lahjaksi Maritimin Lauttasaaren myymälästä, John Nurminen Marine Lauttasaaren myymälästä sekä internet-sivuilta www.merikartat.fi.

Kirjan toimittajina ovat Pinja Ruponen, Nina Hiltunen, Jaakko Heikkilä, Henrik Rehnröm ja Jukka-Pekka Lumilahti. 25-, 30 ja 40-vuotishistoriikit on puolestaan julkaistu yhdistyksen aiemmissa Meripelastus-lehdissä. Niiden toimittajina ovat toimineet muun muassa Kari Jokinen ja Kari Karttunen.

Auta meitä auttamaan!

Toimintaamme voi tukea usealla eri tavalla:

- Voit liittyä jäseneksi
- Voit lahjoittaa merkkipäivämuistamiset
- Voit ostaa mainostilaa lehdestämme

Lisätietoja www.hmpy.fi

Hjälp oss att hjälpa!

Du kan stöda vår verksamhet på flera olika sätt:

- Du kan bli medlem
- Du kan donera bemärkelsedagsgåvor
- Du kan köpa annonser i vår tidning

Tilläggsuppgifter www.hmpy.fi



Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2011, ja toivottaa Onnellista Vuotta 2012.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som undersött oss under säsongen 2011, och önskar Gott År 2012.



. LP72

Helsingin Meripelastusyhdistyksen historia nyt yksissä kansissa



Helsingfors Sjöräddningsförenings historia inom samma pärmar

Osta omaksi tai lahjaksi upea 50-vuotishistoriikki seuraavista myyntipaikoista:

Maritim - Lauttasaaren myymälä

John Nurminen Marine - Lauttasaaren myymälä

Internet-sivuilta www.merkartat.fi

Vene - Båt -messuilla Helsingissä 10. - 19.2.2012 SMPS:n messuosastolta