

Stadin Trossi

1/16

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

Mies meressä – mitä tehdä?

Uusi puheenjohtaja esittäytyy

Pelastusveneet pelastuivat palosta



STADIN TROSSI 1/16

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

Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa.

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

Nästa tidning utkommer i maj.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti lehti@hmpy.fi
p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,
Mika Back, Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,
Mikael Andersén, Christian Kurtén ja
Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:
3450 kpl / st ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Jartsa Karvonen ja Tuomas Kulmala tutkivat
Mikrolog III:n navigointilaitteita.
Kuva: J-P Lumilahti



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
Kokouskutsu – Möteskallelse

sivut 4–5



Meripelastuksesta Stadin Trossiin
Myrsky vei katon Matosaareissa

sivut 6–7



Otteita menneen syksyn tapahtumista

sivut 8–11



MOB – Mies yli laidan

sivut 12–15



Juokseva puheenjohtaja
Från Meripelastus till Stadin Trossi
Den löpande ordföranden

sivut 16–18

sidan 19

sidorna 20–21



Söderskärin valopilkku Kauppatorille

sivut 22–23

Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer
0294 1000
(pvm tai mpm – Ina eller msa)
www.raja.fi



Jatkuvaa muutosta

Vuoden vaihtuessa, yhdistyksen edellinen puheenjohtaja Hannu Rainetoja luovutti minulle puheenjohtajan nuijan. Kiitos Hannulle hänen pitkästä hallituskaudestaan ja hyvin hoidetusta puheenjohtajuudesta. Tällä hetkellä vapaaehtoinen meripelastus Helsingissä voi hyvin, kiitos modernin kaluston, hyvän tukikohdan, suuren jäsenistömme sekä yhteistyötahojemme antaman arvostuksen. Suurin tunnustus täytyy kuitenkin antaa jokaiselle mukana olevalle meripelastajalle, ilman teitä ei koko toimintaa olisi.

Pääkaupunkiseudulla ihmisten auttamisessa vesillä on pitkät perinteet. Jo 1800-luvulla Eteläsataman ja Suomenlinnan välissä sijaitsevalla Puolimatkan saarella oli meripelastusasema. Kattojärjestömme Suomen Meripelastusseura puolestaan on ylläpitänyt 1900-luvun alusta meripelastusasemaa muun muassa Harmajan majakkasaarella. 1960-luvulla kaupungistuminen toi pääkaupunkiseudulle runsaasti uusia asukkaita. Samaan aikaan veneilyn määrä lähti jyrkkään kasvuun ja sen yhtenä seurauksena oli Helsingin Meripelastusyhdistyksen perustaminen.

Tällä hetkellä veneily on jälleen murroksen kourissa. Kasvava trendi ovat päivän, kahden mittaiset lyhyet veneilyretket lähi-saaristoon. Huonoihin keleihin lähdetään entistä harvemmin, mutta kauniilla auringonpaisteella vesillä on erittäin vilkasta. Tällöin myös vapaaehtoisten meripelastajien tulee olla liikkeellä, jotta hätässä olijat saavat nopeasti apua.

Ständig förändring

Vid årsskiftet överlätt föreningens tidigare ordförande Hannu Rainetoja ordförandeklubban till mig. Tack Hannu, för ditt långa styrelsearbete och en välskött ordförandeperiod. Den frivilliga sjöräddningen i Helsingfors mår nu bra, tack vare en modern utrustning, en bra sjöräddningsstation, ett stort medlemsantal samt den uppskattning vi erhållit från våra samarbetspartners. Det största erkännandet måste dock gå till alla sjöräddare som är med, utan er skulle verksamheten inte finnas.

I huvudstadsregionen finns det en lång tradition att hjälpa människor till sjöss. Redan på 1800-talet fanns det en sjöräddningsstation på Halvvägsholmen mellan Södra hamnen och Sveaborg. Vår takorganisation Finlands Söräddningssällskap har upprätthållit en räddningsstation sedan början av 1900-talet bl.a. på Gråhara. 1960-talet förde med sig många nya invånare i huvudstadsregionen. Samtidigt ökade båtlivet starkt och en av följderna var grundandet av Helsingfors Söräddningsförening.

I dagens läge undergår båtlivet igen en stark förändring. En stigande trend är korta en- eller tvådagsresor till den närliggande skärgården. I dåligt väder ger man sig ut allt mera sällan men vid soligt väder är det mycket livlig trafik till sjöss. Då bör också de frivilliga sjöräddarna vara ute så att de nödställda snabbt får hjälp.

Jukka-Pekka Lumilahti

Puheenjohtaja / Ordförande

puheenjohtaja.helsinki@messi.meripelastus.fi



Uudet jäsenet, tervetuloa tukemaan toimintaamme

Kari Rautaharju, Jyskä

Osku Vuorinen, Helsinki

Ari Kettunen, Järvenpää

Kokouskutsu – Möteskallelse

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 14.3.2016 klo 18.00. Paikkana on Vartiolentolaivueen Helsingin tukikohta Helsinki-Malmin lentoasemalla. Opastus on järjestetty lentoaseman pääportilta Tattariharjuntien puolelta. Sääntömääräisten asioiden lisäksi käsitellään hallituksen esitys investointibudjetiksi.

Kokouksen jälkeen tutustutaan Vartiolentolaivueen toimintaan. Kahvia ja pullaa lienee tarjolla.

Tervetuloa!

Helsingfors Söräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den 14.3.2016 kl. 18.00. Platsen är Bevakningsflygdivisionens Helsingforsbas på Helsingfors-Malms flygplats. Vägvisning har arrangerats från flygplatsens huvudport på Tattaråsvägens sida.

Förutom de stadgeenliga ärendena behandlas styrelsens förslag till investeringsbudget. Efter mötet bekantar vi oss med Bevakningsflygdivisionens verksamhet. Kaffe och bakverk torde serveras.

Välkommen!





Myrsky vei katon Matosaaressa

Matosaaren meripelastusaseman katto vuoti keväällä 2015, jolloin se paikattiin tilapäisesti muovipressuilla. Tilapäinen korjaus ei kuitenkaan olisi kestänyt tulevaa talvea, joten rakennuksen omistaja Helsingin kaupunki päätti korjata katon syksyllä 2015. Ennen korjaamista, päärakennuksen itäpuolella oleva puu piti kaataa, sillä muuten rakennustelineiden pystyttäminen ei olisi ollut mahdollista. Puun kaatamiseen liittyvien lupien saaminen puolestaan venyi suunniteltua pidemmälle ja näin korjausurakka pääsi alkamaan vasta lokakuun lopulla. Kustannussyistä korjaus tehtiin sosiaalipoliittisena hankkeena, eikä taloa verhottu pressukatteella. Työt keskeytettiin kylmien ilmojen tullessa, jolloin vasta aluskate oli saatu uusittua. Itsenäisyyspäivän myrsky riepotteli Etelärannikkoa kuin myös Matosaarta pahoin. Aluskate joutui antautumaan tuulen tuiverrukselle ja osa katteesta irtosi. Katto paikattiin väliaikaisesti, mutta selvää oli, ettei tilapäiskorjaus olisi kestänyt talven läpi. Joulukuussa telineet tuotiin takaisin Matosaareen. Pressukatoksen suojassa talon huopakatto pystytettiin uusimaan kokonaan.

Meripelastuksesta Stadin Trossiin

Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti Meripelastus on ilmestynyt 1980-luvun alusta saakka. Aluksi ilmestyi yksittäisiä numeroita ja lehden tarkoituksena oli yhdistyksen varainkeruu sekä veneilijöiden valistaminen. Vuosikymmenen loppupuolella lehti muuttui selkeästi jäsenlehdiksi. Samalla sen sivumäärä pieneni, mutta ilmestymiskerrat kasvoivat neljään per vuosi. Lehden kooksi vakiintui A5. Tuon aikakauden lehdissä kuvia oli vain muutama sisällön koostuessa yhteystiedoista, erilaisista toimintakalentereista sekä lyhyistä tiedotteista.

1990-luvulla lehden toimittamisesta vastasivat teekarikaksikko Markus Cannelin ja Kristian Rehnström. Heidän aikanaan mukaan tulivat ruotsinkieliset osiot, puheenjohtajan palsta sekä pidemmät kertomukset. Lehden sivumäärä kasvoi kuuteentoista. 1990-luvun lopulla lehteä luotsasi Jaana Tamminen, jonka aikakaudella lehdestä ilmestyi erillisiä aktiivijäsenille tarkoitettuja tiedotusnumeroita.

Vuosituhanneen vaihteessa päätoimittajana aloitti Jukka-Pekka Lumilahti, ja hieman myöhemmin tait-

tajaksi tuli Sami Korppi. Vuonna 2004 lehden painosmäärä ylitti ensimmäistä kertaa tuhannen kappaleen rajan samalla kun jäsenlehden kohderyhmä muuttui vähitellen aktiivijäsenistä tukijäseniin. Myös uusien jäsenten julkaisu tuli osaksi lehteä. Kuvia lehdessä oli edelleen vähän, sillä kuvien julkaiseminen oli vielä suhteellisen kallista. Seuraavalle tuhatluvulle painosmäärässä päästiinkin jo 2009, jolloin lehti koki historiansa suurimman muutoksen. Mustavalkoaikakaudesta siirryttiin väreihin samalla, kun kuvien määrä moninkertaistui. Yksi uudistuksen mahdollistajista oli Nina Hiltunen, joka otti vastuun taittamisesta. Nälkä kasvoi syödessä, ja jo seuraavana vuonna lehden koko muuttui A5:stä B5:een. Tämä mahdollisti entistä suurikokoisemman tekstin sekä isommat kuvat. Samalla levikin määrän kasvu jatkui huimana, sillä kolmentuhannen raja rikkoontui numerossa 2/12.

Vuonna 2016 on aika tehdä taas historiaa. Pitkään lehden nimenä palvellut Meripelastus vaihtuu Stadin Trossiksi. Trossista on muodostunut yksi vapaaehtoisien meripelastuksen kivijaloista ja sen merkitys niin jäsenetuna, trossitehtävien määrässä kuin myös va-

rainhankinnassa kasvaa jatkuvasti. Siksi haluamme nostaa trossin voimakkaasti esiin myös jäsenlehdessämme. Ennen muutosta yhdistyksen hallitus linjasi, että lehti ilmestyy jatkossakin kaikille Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenille painettuna. Sähköistä versiota kaipaava löytää lehden yhdistyksen nettisivuilta www.meripelastus.fi/helsinki.

Meripelastus ja nyt Stadin Trossi on aina tehty vapaaehtoisvoimin ja niin tehdään jatkossakin. Päätoimittajana lehdessä toimii edelleen Jukka-Pekka Lumilahti. Taittajana sekä ulkoasun luojana toimii puolestaan Tuula Hakkola. Ruotsinkielisistä käännöksistä vastaa Christian Kurtén. Lisäksi Sami Korpin, Nina Hiltusen, Mikael Andersénin, Mika Backin, Pinja Hentusen, Markku Tammisen sekä Sebastian Nillson-Olandtin kädenjälki näkyy jokaisessa lehdessä. Emme tee tätä lehteä itseämme varten, vaan jäsenistöä ajatellen. Haluamme, että jatkossakin lehden avulla Sinulle muodostuu kuva siitä, mitä jäsenmaksun vastineeksi saat.



Matalan rannan vuoksi Rautauoma ei pääse avuntarvitsijan luokse, vaan paikalle on lähetty Rautauoman pintapelastaja.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt



Otteita menneen syksyn tapahtumista

Pohjakosketus matalikolla

Partiossa ollut PV Mikrolog III sai Meripelastuslohokeskus Helsingiltä (MRSC Helsinki) hälytyksen sunnuntaina 16.8. klo 15.28: Santisen (Sandholmen) länsipuolella moottorivene oli ajanut matalikolle, eikä pysty jatkamaan enää matkaa. Mikrologin miehistö käänsi veneen keulan kohti Itä-Helsinkiä ja onnettomuuspaikalle saavuttiin puolen tunnin kuluttua hälytyksestä kello 16.00. Onnettomuuspaikalla selvisi, että pohjakosketuksen saaneen veneen moottori kyllä toimi, mutta vaihteisto ei suostunut menemään päälle. Veneen kytkin, akselisto tai potkuri oli vaurioitunut törmäyksessä niin pahasti, että järkevintä oli hinata vene pois. Moottoriveneessä olleet neljä henkilöä jäivät veneeseen, kun Mikrologin miehistö otti veneen hinaukseen.

Tällä kertaa lähimmässä turvasatamassa oli myös korjaamo, joten MRSC Helsinki antoi luvan hinata vene sinne. Kello 17.18 hinaus päättyi, tehtävä oli suoritettu.

Virta loppu

Torstaina PV Mikrolog III:n miehistö oli matkalla viikoittaiseen koulutusiltaan, kun Matosaaren lähistöllä olevasta veneestä soitettiin päällikölle kello 17.22: pienen moottoriveneen akut olivat tyhjentyneet, eikä moottori käynnistynyt. Koska vene oli kiinni laiturissa, ei kyseessä ollut meripelastustehtävä. PV Mikrologin päällikkö ja moottoriveneen omistaja sopivat, että Mikrolog tulee auttamaan. Matosaaren päästyä päällikkö ja Mikrologin kansimies tekivät veneen lähtötar-

kastukset ja lähtivät antamaan apuvirtaa moottoriveneelle. Virran ansiosta vene sai moottorinsa käyntiin kello 17.47 ja Mikrolog kerkesi vielä viikkokoulutukseen. Tällaisissa tehtävissä operaation kustannukset jäävät omistajan maksettavaksi. Trossijäsenille vastaava palvelu on jäsenetu, eikä erillistä kustannusta heille tule.

Potkuri peräsintä vasten

Maanantaina lokakuun 5. päivänä MRSC Helsinki kutsui partiossa ollutta Mikrolog III klo 13.54: Korkeasaaren vieressä olevan Hylkysaaren laiturissa isohko moottorivene ei päässyt liikkumaan. Veneessä oli kaksi henkilöä. Mikrolog III lähti kohti Hylkysaarta, jossa selvisi että avuntarvitsijan veneen potkuriakseli oli päässyt liikkumaan peräsintä vasten. Mikrologin päällikkö ja avuntarvitsija sopivat, että Mikrolog hinaisi veneen kotisatamaansa. Koska vene oli tukevasti kiinni laiturissa, ei kyseessä ollut meripelastustehtävä. Veneilijä ei myöskään ollut trossijäsen, joten hinauksen kustannukset jäivät omistajan maksettavaksi. Hinaussopimuksen ja köysien kiinnityksen jälkeen hinaus alkoi kello 14.20. Kuuden solmun vauhdilla matka eteni hitaasti mutta varmasti, kunnes avuntarvitsijan kotisatama alkoi hämmöttää. Loppumatkaksi moottorivene siirrettiin vielä Mikrologin kylkeen ja näin kylkihinauksella vene saatiin tarkasti omalle paikalleen. Kello 16.31 köydet irrotettiin, tehtävä oli suoritettu ja Mikrolog lähti kohti Matosaaren meripelastusasemaa.

Moottori ei käynnisty – nosturi odottaa

Torstaina 26. marraskuuta PV Rautauoman päällikkö sai soiton MRSC Helsingistä: Vuosaarenlahdella olisi kymmenenmetrinen moottorivene, jonka moottori ei käynnisty ja se pitäisi hinata nostopaikkaan. Veneilijä oli trossijäsen. Rautauoman päällikkö soitti veneilijälle ja yhdessä sovittiin, että Rautauoma tulee lauantaina hinaamaan veneen laituripaikalta nostopaikalle. Tällöin paikalle oli tulossa myös nosturi, jolla vene nostetaan talvitelakalle. Lauantaina kello 11.30 Rautauoma irrotti köydet Matosaaresta ja suuntasi kohti itää. Vuosaarenlahdella Rautauoma kiinnittyi avuntarvitsijan viereen ja vene otettiin kylkihinaukseen. Hissukseen yhdistelmä siirtyi ahtaassa satamassa nostopaikalle, josta vene voitiin siirtää talvitelakalle. Kauden viimeinen tehtävä oli ohi kello 12.30. Seuraavana päivänä Rautauoma poistettiin valmiudesta ja maanantaina 30.11. oli Rautauoman vuoro puolestaan siirtyä telakalle.



PV Rautauoma matkalla talveksi lämpimään halliin.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt

Rautauoman huoltoja tehdään talvella, jotta vene olisi taas kesällä kunnossa.

Kuva: Olli Koponen



Kylkihinauksella avuntarvitsijoiden veneet saadaan vietyä ahtaisiin paikkoihin. Kuva: Jaakko Heikkilä

Veneet telakalle

Täksi talveksi PV Rautauoma, Mikrolog III ja Aava R telakoitiin Hopeasalmen telakan Tolkkisten telakalle Porvooseen. Mikrologin kausi päättyi 18.11. ja Rautauoman 29.11. Aava R oli jo aiemmin nostettu Matosaaren telakointia odottamaan ja Tolkkisiin vene siirrettiin trailerilla. Talven aikana veneisiin tehdään normaaleita talvihuoltoja sekä pieniä korjauksia ja parannuksia. Helsingin Meripelastusyhdistyksen veneet on jo useana vuonna telakoitu lämpimiin sisätiloihin. Vaikka tällainen telakointi on kohtalaisen kallista, pysyvät veneet näin sisätiloissa ulkotelakointia paremmassa kunnossa. Esimerkiksi PV Rautauoman elektroniikka ei kestä pakkasta, joten veneen sisätilat jouduttaisiin ulkotelakoinnissakin pitämään lämmitettynä. Muutama talvi sitten ulkotelakointia kokeiltiin, mutta tuolloin jo pelkkä lämmitykseen kuluva sähkölasku oli lähes 1500 €. Pressukatoksen rakentaminen Rautauoman ylle olisi myös haastavaa, sillä katoksesta tulisi erittäin suuri.

Junnut pinnan alla

Sunnuntaina 13. joulukuuta kahdeksan yhdistyksen nuorisotoiminnassa mukana olevaa nuorta kävi testaamassa laitesukellusta Veikkolassa. Aiempaa kokemusta laitesukeltamisesta ei tarvittu, sillä Sukellus Areenan henkilökunta opasti nuoret pinnan alle. Aluksi käytiin läpi sukeltamisen teoriaa ja sen jälkeen puettiin märkäpuvut ylle. Tämän jälkeen altaan matalassa päässä harjoiteltiin hengittämistä laitteiden avulla ja lopuksi käytiin haukkaamassa maistiais syvemmällä. Kävipä osa nuorista jopa kahdeksan metriä syvän altaan pohjallakin. Päivän tarkoituksena ei ollut tehdä nuorista sukeltajia, vaan tarjota heille kokemus veden alla tapahtuvasta toiminnasta.



Nuoret kävivät tutustumassa sukelluksen saloihin joulukuussa. Rauhallinen hengitys on tärkeää pinnan alla. Kuvat: Sebastian Nilsson-Ollandt



Rautauoma ja Mikrolog III olivat vähällä palaa Tolkisten telakalla syttyneessä tulipalossa. Vahingot jäivät onneksi vähäisiksi palokunnan nopean toiminnan ja automaattisen sammutusjärjestelmän ansiosta. Kuva: Oskari Lumilahti

Telakka tulella

Tiistaina 15.12. klo 01.35 hätäkeskus sai automaattihälytyksen Tolkisten telakalta. Paikalle matkalla ollut palokunta havaitsi hallilta tulevat suuret lieskat ja hälytti saman tien lisävoimia kohteeseen. Palokunnan saapuessa paikalle telakan ulkopuolella ollut moottorivene oli ilmiliekeissä ja palo oli leviämässä sisälle telakkahalliin. Ripeiden sammutustöiden sekä hallissa olleen automaattisen sammutusjärjestelmän ansiosta paloalue jäi lopulta vain 200–300 neliömet-

rin suuruiseksi. Ilman automaattista sammutusjärjestelmää sekä palokunnan nopeaa toimintaa, myös yhdistyksen pelastusveneet olisivat todennäköisesti tuhoutuneet palossa. Sammutustöihin osallistui yhteensä 16 yksikköä Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksesta sekä paikallisista VPK:ista.

Tulipalo sai todennäköisesti alkunsa hallin ulkopuolella säilytyksessä olleesta veneestä. Tarkempi syttymissyy on kuitenkin vielä Poliisin selvityksessä.



Matosaaren johtava tie oli vain juuri ja juuri näkyvissä, kun itsenäisyyspäivän myrskyssä meriveden korkeus nousi Matosaareen yli metriin.



MOB – Mies yli laidan

Huuto, molskahdus ja räpiköinti. Joku putosi veteen, mitä tehdä?

Mies yli laidan -tilanne on yksi vaarallisimmista onnettomuuksista vesillä. Ennaltaehkäisy on paras tapa turvallisuuden lisäämiseksi. Turvavaljaiden käyttö, käsien tukevat otteet sekä jalkojen lipsumisten välttäminen ovat tehokkaimmat keinot veteen päättymisen ehkäisyssä. Myrskyssä ja kovassa tuulella veteen putoaminen saattaa käydä mielessä, mutta kauniina kesäpäivänä putoamista ei varmasti edes ajattele. Ohiajaneen veneen aalto saattaa kuitenkin keinuttaa venettä äkisti, jolloin horjahtamisen vaara on suuri. Jos veteen putoaa, tilanne on veneeseen jäävillekin haastava, sillä putoaminen rikkoo välittömästi veneen normaaliirutiinit. Miehistön pitäisi välittömästi pystyä toimimaan oikein, vaikka kokenein saattaa olla juuri se laidan yli pudonnut. Helpompaa tilanteesta selviäminen on, jos tilannetta on harjoiteltu etukäteen.

Pelastusliivien käyttämisestä ei voi liiaksi korostaa, sillä liivien avulla vedessä olevan ihmisen energia ei kulu pinnalla pysymiseen ja näin pelastamiseen saadaan lisää aikaa.

Mies meressä tilanteen pelastustoimissa ei ole yhtä oikeaa mallia. Esittelemme yhden helpon mallin. Malli on soveltuvien osin käytössä myös vapaaehtoisilla meripelastajilla.

Mies yli laidan tilanteessa tarvitaan kaikkien veneessä olevien apua. Tästä syystä se, joka huomaa putoamisen huutaa: "MIES YLI LAIDAN". Huudolla herätetään kaikkien veneessä olevien huomio. Tämän jälkeen jokainen veneessä oleva toistaa huudon. Näin varmistetaan siitä, että kaikki ovat tietoisia tilanteesta. Samaan aikaan huudon kanssa heitetään pelastusrenkas me-

reen. Renkaan ei tarvitse osua pudonneeseen, vaan riittää, että rengas saadaan hänen lähelleen. Vaikka pelastusrenkas toimii pudonneelle kelluntavälineenä, sillä on toinen jopa suurempi merkitys. Pelastusrenkas nimittäin toimii putoamispaikan merkinä ja näin helpottaa pudonneen löytämistä. Renkaan heittäminen jälkeen putoamisen havainnut henkilö osoittaa käsi suorana vedessä olevaa henkilöä pitäen häneen jatkuvan katsekontaktin. Osoittamista ja katsomista ei saa lopettaa hetkeksikään, sillä vedessä olevan uudeleen havaitseminen on erittäin vaikeaa. Osoittaminen ja renkaan heittäminen ovat tärkeämpiä kuin GPS:n MOB-nappulan painaminen. MOB-nappulaa kannattaa painaa, jos sen pystyy tekemään niin, ettei katsekontaktia pudonneeseen tarvitse menettää. Jos se ei ole mahdollista, on parempi keskittyä pelastusrenkaaseen ja vedessä olevan osoittamiseen kuin laitteen näpertämiseen. Jos vesillä ollaan purjeveneellä, laskeaan tässä vaiheessa purjeet ja käynnistetään moottori. Näin veneen käsittely on helpompaa.

Hätätilanteessa ihmiset eivät välttämättä käyttäydy tavanomaisesti tai kuten heidän voisi olettaa käyttäytyvän. Veneen päällikön kannattaa antaa selkeitä käskyjä, jolloin muun miehistön on helppo toimia niiden mukaan. Käskyjen kannattaa olla mahdollisimman yksinkertaisia, jolloin niiden noudattaminen on mahdollista. Mikäli veneen päällikkö on veteen pudonnut henkilö, jonkun toisen on otettava päälliköksi kuuluva johtovastuu. PV Rautauomalla mies meressä -tilanteita harjoitellaan säännöllisesti. Tilanteita varten jokaiselle miehistön jäsenelle on luotu omat toimintaohjeet. Ohjeista pystyy helposti tarkistamaan oman tehtävänsä ja näin tilanteesta selvittää paremmin.

Päällikön ensimmäisiä tehtäviä on huolehtia hätäilmoituksen tekemisestä, vedessä olevan paikantamisesta ja lähestymisestä sekä pudonneen nostamisen suunnittelemisesta. Helpoin tapa hätäilmoituksen tekoon on soittaa merellä meripelastuksen hälytysnumeroon 0294 1000, sisävesillä puolestaan hätänumeroon 112. Myös DSC:llä varustettu meri-vhf on tehokas tapa, sillä DSC:n avulla tilanne on nopeasti kaikkien lähellä olevien meri-vhf:llä varustettujen alusten tiedossa.

Ihmisen nostaminen takaisin veneeseen on pelastusoperaation vaikeimpia osia. Nostamista helpottaa, jos vedessä oleva on tajuissaan. Tällöin hän pystyy itse auttamaan nostamisessa. Tajuton ei itseään pysty auttamaan, vaan hänen luokseen veteen on mentävä jonkun toisen. Nostamista varten vedessä olijalle täytyy saada köysi. Menetelmällä ei ole väliä. Yksi tapa



Köyden ja jalkatuen avulla veneeseen nousu helpottuu.

Jaloilla pystyy paremmin ponnistamaan vedestä, jos niiden alla on esimerkiksi köydestä tehty lenkki.

Skuuttia ja vinssiä kannattaa hyödyntää veteen pudonneen nostamisessa.

**Älä putoa huonoissa olosuhteissa veteen,
ylös et välttämättä pääse.**



Huonoissa olosuhteissa ihmisen ylössaanti vedestä vaikeutuu.

on käyttää kastliinaa, joka heitetään selkeästi vedessä olevan ylitse. Toinen vaihtoehto on laskea kelluva köysi veneen perästä ja ajaa ympyrää vedessä olevan ympärillä, jolloin hän pystyy tarttumaan köyteen. Kolmas tapa on ajaa vene tuulen yläpuolelle mahdollisimman lähelle vedessä olevaa ja heittää sitten hänelle köysi. Kun vedessä oleva on saanut kiinni köydestä, laitetaan veneen moottori vapaalle. Näin potkuri ei vahingossa-kaan vahingoita hädässä olevaa.

Veneeseen pääsee helpoiten takaisin uimatikkaita pitkin. Köyden avulla vedessä olia saadaan hinatuk- si tikkaile, joita pitkin hän voi itse nousta ylös. Mikäli vedessä oleva ei pysty tikkaita nousemaan, purjeve- neessä nostamiseen kannattaa käyttää vinssiin yhdis- tettyä nostinta tai skuuttia. Köyteen kannattaa tässä tapauksessa tehdä iso paalusolmu jo ennen köyden toimittamista vedessä olevalle. Vedessä olia pujottaa

lenkin kainaloidensa alta siten, että solmu tulee kas- vojen eteen. Tämän jälkeen vedessä oleva nostetaan vinssin ja purjeen nostimen avulla veneeseen purje- veneen sivulta. Veneen keinunnan kanssa kannattaa olla varovainen, jotta noston aikana ei tapahdu lisäva- hinkoja. Tajuton olisi oksennusriskin takia hyvä nostaa aina selkä venettä vasten.

Mikäli veneessä ei ole vinssejä, vedessä olevan voi nos- taa uimatasolta. Veden nostetta kannattaa hyödyntää pumppaamalla vedessä olevaa muutamia kertoja ylös alas ennen nostoa. Nostoa ei kannata suorittaa veds- sä olevan käsistä vaan hänen vaatteistaan, hartiois- taan tai mielellään kainaloistaan. Nosto-operaatioissa pitää aina kiinnittää huomiota siihen, ettei veteen pu- toa lisää henkilöitä. Veteen pudonneen paino saattaa tulla nostamisen aikana yllätyksenä, sillä märät vaat- teet painavat paljon.

Mikäli veteen pudonnutta ei saada miehistön omin voimin takaisin, ei jää muuta vaihtoehtoa kuin odot- taa ulkopuolista apua. Kesällä toisten veneilijöiden apu on usein se nopein apu. Syksyisin apua saattaa joutua odottamaan pitkäänkin. Kovassa merenkäyn- nissä toiset veneilijät tai edes pelastusyksiköt eivät välttämättä pysty auttamaan. Tällöin ainoa apu saat- taa olla meripelastushelikopteri, joka pystyy vinssaa- maan hädässä olijan turvaan. Lisäavun hälyttäminen mahdollisen varhaisessa vaiheessa onkin tärkeää, jotta pelastajilla olisi mahdollisuus päästä ajoissa paikalle.

Veteen putoaminen tulee useimmiten yllättäen ja on aina vaarallinen tilanne. Käyttämällä turvavaljaita kannella liikuttaessa ja pitämällä aina vähintään toi- sella kädellä kiinni veneestä, veteen putoamisen riski pienenee. Päällä olevat pelastusliivit taas parantavat pelastusmahdollisuuksia antamalla lisää aikaa pelas- tusoperaatioon. Kaikkein tärkeintä on kuitenkin säi- lyttää maltti, jolloin tilanteesta on mahdollista selvitä hyvän suunnitelman avulla.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Maria Arvonen



Mies meressä – mitä tehdä?

1. Huuda mies yli laidan
2. Osoita jatkuvasti pudonnutta henkilöä
3. Heitä pelastusrengas
4. Hälytä lisäapua
5. Purjeveneilijä: laske purjeet, käynnistä moottori
6. Palaa takaisin putoamispaikalle
7. Anna vedessä olevalle köysi
8. Laita moottori vapaalle ollessasi vedessä olijan vieressä
9. Nosta vedessä olia veneeseen



Juokseva puheenjohtaja

Helsingin Meripelastusyhdistys on yksi Suomen Meripelastusseuran suurimmista jäsenyhdistyksistä niin jäsen- kuin tehtävämääriltäänkin mitattuna. Vuoden alussa **Jukka-Pekka Lumilahdesta** tuli yhdistyksen 21. puheenjohtaja. Millainen on sitten tämän haasteen vastaanottanut 40-vuotias uusi puheenjohtajamme?

Jukka-Pekka Lumilahti on pitkän linjan vapaaehtoinen meripelastaja, sillä hänen uransa alkoi jo vuonna 1990. ”Matosaaren meripelastusaseman isäntänä 1990-luvun alussa toimi isäni työkaveri Seppo Sario. Hän houkutteli isäni käymään Matosaaressa. Kerran pääsin isäni mukaan ja heti ensimmäisellä kerralla minut laitettiin tarkastamaan laiturin ponttoneja sisältäpäin”, Jukka-Pekka muistelee. ”Ensimmäinen kausi oli muutenkin erikoinen, sillä jo parin viikon päästä ensikäynnistä yhdistyksen silloinen pelastusvene Antti Huima upposi Matosaaren laiturin viereen. Kyllä siinä silloin 15-vuotiaalla pojalla oli toudussa ihmettelemistä”.

Alkuvuosina Jukka-Pekalle kertyi meripäiviä pelastusveneillä hurjaa tahtia. Viidenkymmenen ja sadan meripäivän vuosivauhdilla myös kokemusta karttui nopeasti. 18-vuotiaana hänet nimitettiin kansimieheksi ja varsin nopeasti myös radistiksi. Myöhemmin seurasivat sitten varapäällikkö- ja päällikkönimitykset ensin PV Tiirapaateen ja muutama vuosi siitä myös PV Antti Huimaan. 2000-luvulla Jukka-Pekan meripäivien määrä väheni huippuvuosista, mutta tilalle tulivat tehtävät yhdistyksen eri toimikunnissa. Meripelastusuransa aikana Jukka-Pekka onkin ehtinyt toimimaan muun muassa operatiivisen toimikunnan jäsenenä sekä puheenjohtajana, hallituksen jäsenenä, sihtee-

rinä ja yhdistyksen taloudenhoitajana sekä jäsenlehden päätoimittajana.

”Vapaaehtoinen meripelastus on ehdottomasti ollut mukana myös työuran valinnassani. Vuonna 1997 pääsin töihin Suomenlahden Merivartiostoon”, kertoo Jukka-Pekka. ”Vaikka aluksi aloitin rajatarkastustehtävissä, merelliset tehtävät kiinnostivat niin paljon, että parin vuoden jälkeen hakeuduin päivystäjäksi Helsingin Meripelastuslohkokeskukseen.” Siltä ajalta Jukka-Pekalle tuli paljon tuttuja myös muista vapaaehtoisista yhdistyksistä ympäri Suomenlahtea. Nykyään hän jatkaa edelleen töitä Rajavartiolaitoksessa, mutta merelliset tehtävät ovat vaihtuneet ilmailuun. Vartiolentolaivueen lentotoimintayksikön varapäällikkönä hänellä on näköalapaikka muun muassa meripelastushelikoptereiden toimintaan.

Vaikka meripelastus on aina näytellyt suurta roolia Jukka-Pekan elämässä, on myös liikunnalla ja etenkin kestävyysurheilulla iso merkitys hänelle. Maratoneja Jukka-Pekka on juossut toistakymmentä. Viime syksynä hän juoksi kahdessa viikossa yhteensä 330 kilometrin matkan Pohjanmaalta Helsinkiin. ”Omien rajojen kokeileminen on kiehtovaa. Aikaa vastaan kilpaileminen ei ole juttuni, vaan nautin enemmän pitkäkestoisista rauhallisista juoksuista”, kuvailee Jukka-Pekka. ”Muutenkaan en tykkää urheilla erilaisten sykemittareiden ja älysovellusten kanssa, vaan omaa kroppaa kuuntelemalla säädän vauhtini sen mukaan mikä tuntuu hyvältä”, hän jatkaa.

...ja mitä tuore puheenjohtajamme ajattelee yhdistyksestämme ja toiminnastamme?

”Mielestäni Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminta on vakaalla pohjalla. Hyvin hoidettu talous luo vankan pohjan toiminnalle ja kasvava jäsenmäärä kertoo toiminnan arvostuksesta veneilijöiden keskuudessa. Tiedän, että myös viranomaiset arvostavat vapaaehtoisten meripelastajien toimintaa”, kertoo Jukka-Pekka. ”Toiminnan ja arvostuksen jatkumista ei kuitenkaan voi pitää itsestään selvyytenä, vaan niiden eteen on jatkuvasti tehtävä paljon töitä. Siinä yhdistyksemme toimikunnilla ja kaikilla aktiivijäsenillä on suuri vastuu”, hän jatkaa. Jukka-Pekan aloittaessa meripelastusharrastuksen, yhdistykset olivat hyvin itsenäisiä ja yhteistyö toisten yhdistysten kanssa oli kovin vähäistä. ”Muistan hyvin tehtävän, jossa Espoon yhdistyksen PV Nokkala III hi-

nasi konevikaista moottorivenettä Espoosta. Espoolaiset luovuttivat hinauksen Melkin ja Lauttasaaren välissä PV Antti Huimalle, joka hinasi veneen Kipparlahdessa sijainneeseen kotisatamaan. Espoolaiset pelastusveneet eivät tuolloin vierailleet Helsingissä, eivätkä helsinkiläiset puolestaan Espoossa. Nykyään yhteistoiminta on aivan toisella tasolla, mutta voidaan silti kysyä voisiko sitä olla vieläkin enemmän?”, hän muotoilee. ”Kaikkein tärkeintä on, että hädässä olia saa tarvitsemansa avun mahdollisimman nopeasti.”, sanoo Jukka-Pekka.

Veneilyturvallisuuden edistäminen on aina kuulunut Helsingin Meripelastusyhdistyksen tehtäviin. Menneinä vuosina tätä työtä on tehty muun muassa ylläpitämällä LA- ja meri-vhf-radioasemia, pitämällä lukuisia erilaisia pelastuskoulutuksia, kertomalla me-

”Avun tarvitsijalle ei ole merkitystä, mille yhdistykselle tai viranomaiselle apua tuova pelastusyksikkö kuuluu.”



ripelastuksesta eri tilaisuuksissa, järjestämällä hätä-
kettienammuntaharjoituksia sekä julkaisemalla omaa
veneilijöille suunnattua lehteä. ”Näkisin, että pelastus-
tehtävien suorittamisen lisäksi veneilyturvallisuus ja
sen edistäminen ovat jatkossakin varmasti yksi Helsin-
gin Meripelastusyhdistyksen keskeisiä tehtäviä”, linjaa
Jukka-Pekka.

Taustajoukot ja meripelastus

Jukka-Pekan perheeseen kuuluvat myös vapaaeh-
toista meripelastusta harrastava vaimo Tuula sekä
kolme poikaa. Näistä vanhin on jo muuttanut pois
kotoa, mutta 13-vuotias keskimäinen sekä reilun
vuoden ikäinen nuorimmainen ovat tuttuja näkyjä
Matosaaren meripelastusasemalla. Pelastustehtävät
ja pelastusveneiden partioajat eivät luonnollisesti ole
sopivia paikkoja lapsille, mutta Matosaari tarjoaa oivat
puitteet muille perheenjäsenille toisenlaiseen toimin-
taan. ”Jos perheet olisivat enemmän mukana Mato-

saassa, ei meripelastusta harrastavan tarvitsisi olla
aina poissa kotoa. Silti pelastusveneet voitaisiin pitää
miehitettynä ja ne olisivat välittömästi lähtövalmiina.
Näin hädässä olijat saisivat nopeammin apua”, pohtii
Jukka-Pekka.

Teksti: Ritva Heikkinen
Kuvat: Tuula Lumilahti

Jukka-Pekka Lumilahti

Ikä 40 vuotta
Rautauoman ja Mikrolog III:n päällikkö
Töissä Rajavartiolaitoksessa,
Vartiolentolaivueen lentotoimintayksikön
varapäällikkönä
Vaimo ja kolme poikaa

Från Meripelastus till Stadin Trossi

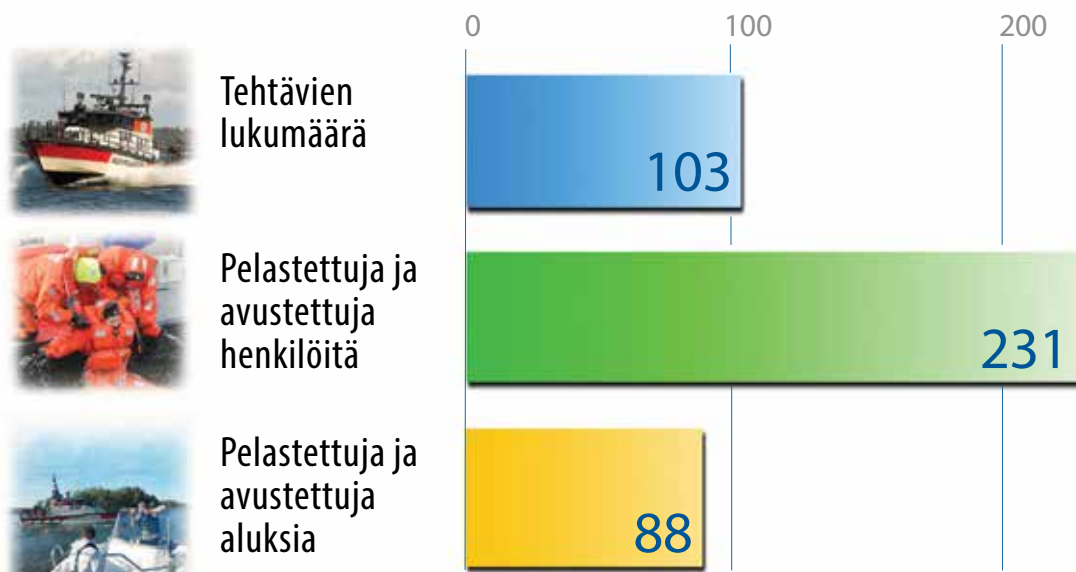


Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstid-
ning Meripelastus har utkommit sedan början av
1980-talet. Först utkom enstaka nummer per år. På
1990-talet stabiliserades en nivå på fyra nummer
per år samtidigt som man lade till svenskspråkiga
delar, ordförandens spalt samt längre berättelser. År
2004 överskred upplagan första gången 1 000 ex-
emplar samtidigt som målgruppen gradvis försköts
från de aktiva medlemmarna till understödsmed-
lemmarna. Också listan på nya medlemmar blev en
del av tidningen. Det fanns inte många bilder i tid-
ningen för publicering av bilder var förhållandevis
dyrt. Det följande tusentalet i upplagan uppnåddes
redan år 2009 då tidningen också genomgick sin
största förändring. Man gick över från svartviteran
till färg samtidigt som bildernas antal mångfaldiga-

des. Läsandet blev lättare då formatet ändrades från
A5 till B5. Upplagan växer fortfarande kraftigt för tre-
tusen överskreds med numret 2/2012.

År 2016 är det igen tid att göra historia. Tidningens
namn Meripelastus som har tjänat länge byts ut mot
Stadin Trossi. Trossen har blivit ett av den frivilliga
sjöräddningens fundament och dess betydelse som
medlemsförmån, antal Trossenuppdrag samt med-
elanskaffning växer kontinuerligt. Därför ville vi kraf-
tigt lyfta fram Trossen också i vår medlemstidning.
Före denna förändring beslöt föreningens styrelse att
tidningen också i fortsättningen utkommer i tryckt
form för föreningens alla medlemmar. Den som vill ha
en elektronisk version hittar tidningen på föreningens
webb sida www.meripelastus.fi/helsinki.

Vuoden 2015 tilastoa



Den löpande ordföranden



olika utskott. Under sin sjöräddningskarriär har Jukka-Pekka fungerat bl.a. som medlem och ordförande för det operativa utskottet, styrelsemedlem, sekreterare, föreningens ekonomiansvariga samt tidningens chefredaktör.

”Den frivilliga sjöräddningen har definitivt varit med också när jag valde yrke. År 1997 fick jag arbete på Finska vikens Sjöbevakningssektion”, berättar Jukka-Pekka. ”Även om jag först började med gränskontrolluppgifter var jag så intresserad av uppgifter till havs att jag efter ett par år sökte en tjänst på Helsingfors sjöräddningsundercentral.” Från den tiden har Jukka-Pekka mycket bekanta också i de andra frivilliga föreningarna runt Finska viken. Nu fortsätter han arbetet på Gränsbevakningsväsendet men uppgifterna till havs har bytts till flyg. Som vicechef för Bevakningsflygdivisionens flygverksamhetsenhet har han en utsiktspost över bl.a. sjöräddningshelikoptrarnas verksamhet.

Även om sjöräddningen alltid har spelat en stor roll i Jukka-Pekkas liv har också motion och speciellt långdistanslöpning en stor betydelse för honom. Jukka-Pekka har sprungit över tio maratonlopp. Hösten 2015 sprang han sammanlagt 330 kilometer från Österbotten till Helsingfors på två veckor. ”Det är fascinerande att pröva sina gränser. Att tävla mot klockan är inte min grej, jag njuter mera av långvariga lugna lopp” förklarar Jukka-Pekka. ”Jag tycker inte heller annars om att sporta med pulsmätare och smartapplikationer utan jag lyssnar på min egen kropp och justerar farten enligt vad som känns bra”, fortsätter han.

...och vad tänker den färskas ordföranden om vår förening och dess verksamhet?

”Jag tycker att Helsingfors Sjøräddningsföreningens verksamhet står på en fast grund. En välskött ekonomi ger en stadig grund för verksamheten och det växande medlemsantalet vittnar om att verksamheten värdesätts av båtörarna. Jag vet, att också myndigheterna värdesätter de frivilliga sjöräddarnas arbete”, berättar Jukka-Pekka. ”Verksamhetens och värderingens kontinuitet kan dock inte tas för given utan man



måste kontinuerligt arbeta hårt för att upprätthålla dem. Där har vår föreningens utskott och alla aktivmedlemmar ett stort ansvar”, fortsätter han.

När Jukka-Pekka började med sjöräddningshobbyn var föreningarna mycket självständiga och samarbetet med andra var obetydligt. ”Jag kommer bra ihåg ett uppdrag där Esbo Sjøräddares RB Nokkala III bogserade en båt med motorfel från Esbo. Esbobåten överlät bogseringen till RB Antti Huima mellan Melkö och Drumsö och Antti Huima bogserade båten till Skepparviken som var båtens hemmahamn. Båtarna från Esbo gästade inte då Helsingforsvattnen och inte heller båtarna från Helsingfors Esbovattnen. Nu är samarbetet på helt annan nivå men man kan ändå

fråga sig om det kunde finnas ännu mera?”, formulerar han. ”Det viktigaste är att den nödställda får den hjälp hen behöver så snabbt som möjligt. För den nödställda har det ingen betydelse vilken förening eller myndighet den räddningsenhet hör till som ger hjälpen”, säger Jukka-Pekka.

Att befrämja säkerheten till sjöss har alltid hört till Helsingfors Sjøräddningsförening uppgifter. Under de gångna åren har detta arbete gjorts bl.a. genom att upprätthålla kortvägs- och marin-VHF-radiostationer, genom att hålla många olika räddningsövningar, genom att berätta om sjöräddningen vid olika tillfällen, ordna nödraketkjutningsövningar samt genom utgivandet av den egna tidningen riktad till båtörare. ”Jag anser, att utöver sjöräddningsverksamheten är sjösäkerheten och dess befrämjande säkert viktiga uppgifter för Helsingfors Sjøräddningsförening också i fortsättningen”, säger Jukka-Pekka.

Bakgrundstrupperna och sjöräddningen

Till Jukka-Pekkas familj hör frun Tuula som också är sjöräddare samt tre söner. Den äldsta har redan flyttat hemifrån men den mellersta 13-åringen samt den yngsta ettåringen ses ofta också på Maskholmens sjöräddningsstation. Räddningsuppdrag och räddningsbåtarnas patrullkörningar är naturligtvis inte lämpliga platser för barn men Maskholmen erbjuder en fin omgivning för andra familjemedlemmar för annan verksamhet. ”Om familjerna vore mera med på Maskholmen behövde den som har sjöräddning som hobby inte alltid vara borta hemifrån. Ändå kunde räddningsbåtarna alltid vara bemannade och de kunde vara i omedelbar beredskap. På detta sätt skulle de nödställda få hjälp snabbare”, funderar Jukka-Pekka.

Tekst: Ritva Heikkinen

Bild: Tuula Lumilahti

Jukka-Pekka Lumilahti

Ålder 40 år
Befälhavare på Rautauoma och Mikrolog III
Arbetar vid Gränsbevakningsväsendet,
vice chef på Bevakningsflygdivisionens
flygverksamhetsenhet
Fru och tre barn



VESI KIELELLÄ

Söderskärin valopilkku Kauppatorille

Laivaravintola Marival II teki sen, mihin muut ravintolalaivat eivät uskaltaneet. Se parkkasi itsensä talvisen Kauppatorin laidalle Kolera-altaaseen ja avasi keittiönsä. Ulkosaariston linja-alus on ollut tuttu lähinnä Söderskärin tilausristeilyaluksena. Majakkasaaren. Söderskärin omistajavaihdoksen myötä alkoivat uudet tuulet puhalttaa majakkasaarella ja Marival II joutui miehistöineen etsimään uutta liiketoimintaa. Se löytyi Helsingin Kauppatorilta.

Kun Marival II avasi syksyn korvilla Kauppatorilla, olin kovin skeptinen. Kauppatori on sateisina ja kylminä kuukausina todella raaka paikka, eikä asiakkaita yksinkertaisesti ole riittänyt ravintolalaivoille. Pian alkoi kuitenkin kuulua huhuja hyvästä lounaasta ja mukavasta henkilökunnasta. Koska talvella ei oikein pääse lähelle ”merellisiä ravintoloita”, päätin testata Marival II:sta liikkuvien huhujen paikkansa pitävyyden. Hyppäsin laivaan.

Marival II tarjoaa sisätiloissaan kodikasta laivatunnelmaa. Ensimmäisellä käynnilläni, tammikuun kovimmilla pakkasilla, laivan lämmitysjärjestelmä oli vielä vaiheessa ja ikkunoita sai skrapata myös sisäpuolelta. Onneksi tilanne korjattiin, ja toisella kerralla ikkunoista näki meri- ja torimaisemia. Untuvatainkin pystyi ottamaan pois päältä.

Mutta se ruoka. Buffet-lounasta mainostetaan isossa banderollissa hintaan 11,50 ja sitä tarjoillaan arkisin kello 10.30-14.30. Lounasajan buffet-pöytä on pieni mutta herkullinen. Vihersalaatin rinnalla tarjolla on myös lounasvaihtoehtoihin sopivia lisukkeita. Lisäksi lounaaseen kuuluu päivän keitto sekä kahvi jälkiruokineen.

Ensimmäisellä kerralla minun oli pakko kokeilla lapsuuden suosikkiani, juusto-paprikakeittoa. Se oli niin hyvää, että sen täytyi olla epäterveellistä. Päivän runsaasta buffasta valitsin kanafileitä mustapekkakastikkeessa, eikä valinta pettänyt. Emäntä kertoi tehneensä mustapekkakastikkeen itse, jotta se olisi laktoositonta, kun valmiina saatava ei kuulemma ole. Tämä suomalainen kotiruokamaisuus onkin paikan valttikortti, jota kannattaisi mainostaa turisteillekin. Yksistään leipäkorissa olleet karjalanpiirakat olisivat lunastaneet lupauksen. Herkullisen lounaskokemukseni ainoa miinuspuoli oli buffet-pöydän purkaminen. Se alkoi määrätietoisesti tasan kello 14.30 – vaikka asiakkaita oli vielä pöydissä syömässä. Itsekin olisin halunnut santsata.

Toisella kerralla Marival II:n kotiruokalinja vahvistui entisestään, kun juustokuureskeiton jälkeen lautasen pystyi täyttämään curry-kanalla, jauhelihakastikkeel-

la ja purjoisella lohivalalla. Testasin paneroitua lohivaloja, joista pursunnut myrkynvihreä purjotäyte ei tällä kertaa vakuuttanut. Haluamani curry-kanan oli loppu, vaikka lounasajaa oli vielä tunti jäljellä. Paikassa tuntuikin olevan kotiruokan lisäksi hiukan kotikutoinen meininki.

Marival II:sta on tullut ilta-aukioloaikojensa ansiosta (viikonloppuisin jopa yli puolen yön) epävirallinen ”myöhästyin Suomenlinnan laustasta” -odottelupaikka. Laivassa on A-oikeudet, hyvät talon viinit ja kattava valikoima Suomenlinnan panimon tuotteita. Henkilökunta on mukavaa, joustavaa ja tilannetajuista. Ruokaa ei lounasajan jälkeen ole valitettavasti tarjolla.

Marivalin kotisivut ja mm. lounaslistat löytyvät osoitteesta www.marival.fi. Laivassa on ilmainen wifi, joka aukeaa laivan rakennusvuoteen viittaavalla tyylikkäällä salasanalla.

Teksti: Mika Back

Kuvat: J-P Lumilahti





HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

www.meripelastus.fi/helsinki