

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

1/21

***Apua
Helsingin vesillä
jo 60 vuotta***



STADIN TROSSI 1/21

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
p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,
Katja Rajala, Markku Tamminen,
Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,
Mikael Andersén, Christian Kurtén ja
Tuula Hakkola

Painopaikka / Tryck:

Niini, Helsinki

Painos / Upplaga:

4700 kpl / st ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Helsingin Meripelastusyhdistys täyttää 60 vuotta maaliskuussa.



Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas,
PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940
www.meripelastus.fi/helsinki

Tässä numerossa



Ruorin takaa – Bakom rodret

sivut 4



Uutisia
Kokouskutsu

sivut 5–7



Otteita yhdistyksen tehtävistä

sivut 8–11



Meripelastaja maalla ja merellä

sivut 12–14



Mitä veneille kuuluu?
Svensk resumé

*sivut 15–18
sivut 19–12*



Kasuunin tällä puolen;
Harmajan majakka

sidorna 21–23

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer
0294 1000
www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådska
Trossipalvelu / Trossen assistans
0800 30 22 30
www.trossi.fi



Turvallista veneilykautta odottaen

Uutena puheenjohtajana haluan kiittää yhdistyksen jäseniä luottamuksesta. On suuri vastuu ja myös kunnia toimia maaliskuussa 60 vuotta täyttävän, jäsenmäärältään Suomen suurimman meripelastusyhdistyksen puheenjohtajana.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen. Sitoutunut vapaaehtoinen on yhdistykselle tärkein voimavara, olkoon hän sitten operatiivisessa toiminnassa, alusten huoltotoiminnassa, Matosaaren ylläpidossa, nuorisotoiminnassa, yhdistyksen hallinnossa tai Trossi-jäsenenä.

Vapaaehtoisessa meripelastuksessa myös operatiivinen toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen. Vapaaehtoisten toimintaedellytysten turvaaminen niin aktiivisessa toiminnassa kuin taloudellisesti on yhdistyksen tärkein tehtävä. Yhteisenä tavoitteenamme on, että jokainen voi omalla toiminnallaan edistää vapaaehtoista meripelastusta.

Trossi-järjestelmä tarjoaa aidosti molemminpuolista hyötyä niin Trossi-jäsenelle kuin yhdistyksillekin. Trossi-jäsenjärjestelmä on vapaaehtoisen meripelastuksen taloudellinen kulmakivi ja Trossi-jäsenmaksut ovat yhdistykselle merkittävä tulomuoto. Trossilla yksittäinen veneilijä pystyy omalta osaltaan edistämään vapaaehtoista meripelastusta laajemmin ja varmistaa samalla veneelleen avun jäsenetuna. Trossilla saat avun veneellesi kiireettömissäkin tilanteissa. Trossi-jäsen saa hinauksen lähimpään satamaan, johon on saatavilla korjauspalveluita sekä apua korjaajan ja veneen väliaikaisen säilytyspaikan hankinnassa. Ihmiset pelastamme aina, Trossi tuo veneesikin turvaan. Trossi-jäsenyys on vastuullisen veneilijän valinta.

Yksittäiselle vapaaehtoiselle meripelastajalle esimerkiksi avustettavan veneen hinaaminen pelastusveneellä on rutiinitehtävä. Yksittäiselle avustettavalle esimerkiksi moottorin rikkoutuminen tai vaikka polttoaineen loppuminen ja siitä johtuva matkan keskeytyminen ulapalle on hyvin erilainen kokemus. Onnistuneesta pelastus- tai avustustehtävästä avustetuilta saatu palaute on liikuttavan positiivista. Jäsenenä autat kaikkia veneilijöitä, kiitos!

I väntan på en säker båtsäsong

Som ny ordförande vill jag tacka föreningens medlemmar för förtroendet. Det är ett stort ansvar och också en ära att få verka som ordförande för en förening som i mars fyller 60 år och som till medlemsantalet är den största sjöräddningsföreningen i Finland.

Helsingfors Sjøräddningsförenings verksamhet baserar sig på frivillighet. En motiverad volontär är föreningens viktigaste resurs, om hen så är med i den operativa verksamheten, båtarnas service, Maskholmens underhåll, ungdomsverksamheten, föreningens administration eller Trossen-medlemskapet.

I den frivilliga sjöräddningen baserar sig också den operativa verksamheten på frivillighet. Att säkra de frivilligas verksamhetsförutsättningar såväl i den aktiva verksamheten som ekonomiskt är föreningens viktigaste uppgift. Vårt gemensamma mål är, att var och en med sin aktivitet kan bidra till den frivilliga sjöräddningen.

Trossen-systemet erbjuder genuin ömsesidig nytta för både Trossenmedlemmarna och föreningarna. Trossen-medlemssystemet är den frivilliga sjöräddningens ekonomiska hörnsten och Trossen-medlemsavgifterna är en betydande inkomstkälla för föreningen. Med Trossen kan den enskilda båtägaren för sin egen del befrämja den frivilliga sjöräddningen och samtidigt försäkra sig om hjälp för sin båt som medlemsfördel. Med Trossen får du hjälp för din båt också i icke-bränskande situationer. Trossenmedlemmen får bogsering till närmaste hamn där man kan få reparationshjälp samt hjälp med att skaffa en reparatör och en tillfällig förtöjningsplats. Människorna räddar vi alltid, Trossen för också din båt i säkerhet. Trossenmedlemskapet är den ansvarsfulla båtägarens val.

För den enskilda frivilliga sjöräddaren är en bogsering av en båt i behov av assistans en rutinuppgift. För den enskilda som skall assistera är t.ex. motorfel eller slut på bränslet och därav följande avbrott i resan på öppet hav en helt annorlunda upplevelse. Den respons man får av den assisterade efter ett lyckat nöd- eller assistansuppdrag är rörande positivt. Som medlem hjälper du alla båtförare, tack!

Klaus Hannus, puheenjohtaja, ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi



Harmaja 1950-luvun lopulla. Ulf Lönnroth / Suomen merimuseo / Museovirasto

Syyskokouksen valinnat

17.12. pidettiin yhdistyksen historian ensimmäiset kevät- ja syyskokoukset etäyhteyksillä. Kevätkokous oli olosuhteiden pakosta jouduttu siirtämään jo kahdesti ja syyskokouskin kerran. Kokouksiin osallistui yli 50 jäsentä. Vilkkaasta keskustelusta ja pitkästä asialistasta huolimatta kokoukset saatiin vedettyä hyvin lävitse. Tekniikan osalta Meripelastusseuran toimisto avitti yhteyksien järjestämisessä, lisäksi äänestämässä

käytettiin tietoturvalistaan aanestyskoppi.fi -sovellusta. Varsinainen kokous vietettiin lävitse Zoom-ohjelmistolla. Hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Klaus Hannus ja varapuheenjohtajana jatkaa Sami Korppi. Jäseniksi valittiin Taina Salo, Katja Rajala, Oskari Tihinen ja Jukka-Pekka Lumilahti. Lisäksi hallituksessa jatkavat Timo Pääri ja Christian Kurtén, jotka eivät olleet erovuorossa.

Uudeksi ruorinpitäjäksi Klaus Hannus

Yhdistyksen edellinen puheenjohtaja Melinda Palomaa joutui luopumaan työasioiden vuoksi puheenjohtajuudesta kesken viime kauden. Loppuvuoden yhdistystä luotsasi varapuheenjohtaja Sami Korppi. Syyskokouksessa Klaus Hannus valittiin yksimielisesti uudeksi puheenjohtajaksi. Klaus on aloittanut yhdistyksessä vuonna 2009 ja toiminut vesillä mm. PV Nihdillä ja PV Rautauomalla. Veneilytaustaa hänellä on kuitenkin huomattavasti enemmän. Olen lapsesta asti veneillyt ja harrastanut matkapurjehdusta. Veneitä minulla on ollut mökkirannan optimistijollasta purjeveneeseen

Välimerellä. Tällä hetkellä minulla on ainoastaan alumiininen avovene yhteysveneinä ja päiväretkiä varten”, kertoo Klaus. Uutena puheenjohtajana hän haluaa korostaa vapaaehtoisuuden ja Trossin merkitystä meripelastukselle. ”Myös jäsenmäärältään Suomen suurimman meripelastusyhdistyksen operatiivinen toiminta perustuu vapaaehtoisten aktiivien panokseen toiminnan hyväksi. Trossi taas osaltaan mahdollistaa toiminnan talouden osalta. Puheenjohtajana haluan osaltani edistää vapaaehtoisen meripelastuksen toteutumista kummankin edellä mainitun osa-alueen osalta.”

Jäsenmaksut maaliskuussa

Meripelastusseura hoitaa myös Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlaskutuksen. Tänä vuonna jäsen-, sekä Trossimaksut lähetetään helmi-maaliskuun aikana. Sähköpostilaskun valinneet saavat laskunsa sähköisesti, muille lasku tulee postitse. Maksamalla jäsenmaksun ajallaan, varmistat myös trossijäsenyyden voimassaolon tulevalle kaudelle. Trossitarrat postitetaan sitten Meripelastusseuran valtakunnallisen jäsenlehden yhteydessä huhtikuussa.

Rakettiammunnat peruttu

Koronan vuoksi yleisölle avoimia hätärakettiammuntoja ei tänä talvena järjestetä, emmekä pysty vastaanottamaan vanhentuneita hätämerkinantovälineitä hävitettäväksi. Seuraava harjoitus järjestetään talvella 2022.



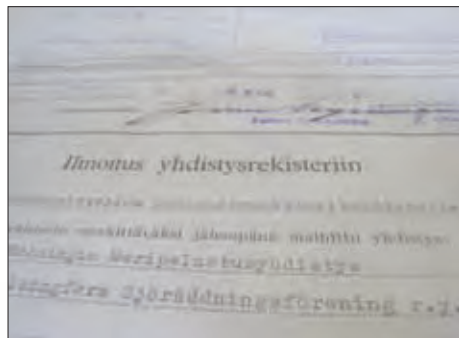


Ensiapuharjoituksessa oli vauhtia 1970-luvulla. Etualalla PVTonttu ja taustalla yhdistyksen etsintälaivueessa aktiivisesti mukana ollut Reserviläisten merisäätiön Vesikko. Kuva: Yhdistyksen arkisto

60-vuotta täyteen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen perustamiskokous pidettiin 29.3.1961. Toki vapaaehtoisen meripelastuksen juuret Helsingissä ulottuvat huomattavasti pidemmälle, onhan kattojärjestö Suomen Meripelastusseurakin perustettu jo 1897. Kaupungistuminen, vapaa-ajan lisääntyminen ja veneilyn määrän kasvu muokkasivat Meripelastusseuran toimintaa. Seuran sääntöjä muutettiin 1960, joka mahdollisti paikallisten jäsenyhdistysten perustamisen. Helsinki oli yhdessä Pietarsaaren kanssa ensimmäisten perustettavien yhdistysten joukossa heti seuraavana vuonna.

Ensimmäiset vuodet yhdistys toimi jäsenten omien veneiden voimin, kunnes vuonna 1969 yhdistys osti ensimmäisen oman pelastusveneen. Historiansa aikana yhdistys on osallistunut noin kolmeen ja puoleen tuhanteen erilaiseen pelastus- ja avustustehtävään merellä. Avuntarvitsijoina näissä on ollut lähes 8500 henkilöä.



Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhdistysrekisteri-ilmoitus vuodelta 1961. Kuva: Jaakko Heikkilä



Kuva: Antti Salmenlinna



Kasuunin tuolla puolen muuttuu

Stadin Trossissa on kierretty tankkilaivan matkassa niin lähivesillä, mutta pääsääntöisesti hieman kauempana. Sarjaa kirjoitti Sami Korppe, jonka omakohtaisiin kokemuksiin sarja perustui. Tästä numerosta eteenpäin siirrytään kasuunin tälle puolen ja päästään tutustumaan pääkaupunkiseudun majakoiden ja niiden lähivesien historiaan.

Harmaja lieene Suomen tunnetuin majakka. Etualalla näkyy jäänteitä saarella sijainneesta tykkipatterista ja vasemmassa alareunassa näkyy aallonmurtajaa. Kuva: Markku Tamminen

Kokouskutsu kevätkokoukseen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 18.3.2021 klo 18 **etäkokouksena**. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus ja tilinpäätöksen vahvistaminen.

Kokoukseen tulee ilmoittautua 17.3.2021 mennessä lähettämällä sähköpostiviesti osoitteeseen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com. Linkki kokoukseen ja tarkemmat liittymisohjeet lähetetään sähköpostitse ilmoittautuneille.

Möteskallelse till vårmöte

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den 18.3.2021 kl. 18 som **nätmöte**. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. årsberättelsen och fastställande av bokslut.

Man bör anmäla sig till mötet senast den 17.3.2021 genom att skicka ett epostmeddelande till adressen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com. En länk till mötet och noggrannare anslutningsinstruktioner skickas via epost till de som anmält sig.





Yhdistys ylläpiti 1970–1990-luvuilla Helsinki-10 LA-radiopuhelinasemia. Asemat 2–10 olivat ns. kotiasemia, kun taas Helsinki 1 sijaitsi yhdistyksen tukikohdassa. Heikki Luoto Helsinki 1-asemalla 1990-luvulla. Kuva: yhdistyksen arkisto

Kladi – otteita yhdistyksen tehtävistä

Yhdistyksen 60-vuotisjuhlien kunniaksi kladiin on tällä kertaa koottu erilaisia tehtäviä yhdistyksen historian taipaleelta

Ensimmäinen dokumentoitu tehtävä

Etsintälaivueen MV Pingvin kuuli 28.6.1968 LA-puhelimella hätäkutsun moottoriveneeltä, joka oli tuuliajolla Söderskärin ja Kallbådagrundin välissä. 9 beauforin myrskystä huolimatta Pingvin ja toinen alus pystyivät löytämään ja hinaamaan hädässä olleen turvaan. Mikäli etsintälaivueeseen kuuluneella Pingvinillä ei olisi ollut yhdistyksen vasta hankittua LA-puhelinta, hätäkutsu olisi kaikunut kuuroille korville. Pelastus ei kuitenkaan ollut riskitön – yhdellä miehistön jäsenellä murtui tehtävässä kolme kylkiluuta toisen miehistön jäsenen lentäessä myrskyssä hänen päälleen karttapöydän kanssa.

Onks tää Porvoo?

PV Katajaluoto II lähti 27.6.1976 klo 17.55 Vuosaaresta partioajoon Sipoon selälle. Kello 21.30 keltainen Vator-vene Mercury-perämoottorilla törmäsi PV Katajaluoto II:n keulaan Vuosaaren sisääntuloväylällä. Veneessä olleet kaksi miestä kysyivät: "Onko tää Porvoo?" ja sitten he jatkoivat kohti merta.

Kaikki onnistuu kerralla

Helsingin Meripelastusyhdistys ylläpiti LA-radioasemia 1970–1990-luvuilla. Helsinki 1 oli yhdistyksen tukikohdassa, kun taas 2–10 olivat jäsenten kodeissa. Helsinki 9 -radioasema sai eräänä päivänä yhteydenoton sukelluskerhon kautta vapaalla olevalta merivartijalta. Ohikulkenut veneilijä oli ilmoittanut merivartijalle, että Villinginluodolla oli pari nuorta poikaa avuntarpeessa. Sovittiin, että Helsinki 9 ilmoittaa tilanteesta Suomenlinnan merivartioasemalle ja he itse hakevat sukelluskerhon aluksella pojat lämmittelemään. Kun pojat oli saatu lämpimään, sukelluskerho ilmoitti lisätietoja: pojilta oli karannut optimistijolla rannasta ja siksi he jäivät haaksirikkoon luodolle. Helsinki 9 ja sukelluskerho sopivat, että Helsinki 9 lähettää PV Puosun noutamaan pojat. Tämän jälkeen Helsinki 9 ilmoitti henkilötiedot Suomenlinnan merivartioasemalle, jonka päivystäjä totesi: "Jopas sattui, kollega ottaa viereissä vastaan poliisilta tulevaa katoamisilmoitusta ja kyse on samoista pojista." Sovittiin, että merivartio antaa Helsinki 9:n yhteystiedot poliisille. Hetken



PVTiirapaasi on saapunut avuntarvitsijan luokse Särkän saaren lähellä vuonna 1995. Kuva: Antti Salmenlinna

päästä puhelin soi, ja linjan toisessa päässä oli toisen pojan huolestunut äiti. Hän ei kuitenkaan yhtään huojentunut, kun kuuli poikien olevan paraikaa jossakin pelastusveneessä. Äidin komento kuului, että pojat suorinta tietä rantaan! Kohtauspaikaksi sovittiin yhdistyksen silloinen tukikohta Vuosaaresta. Helsinki 9 otti vapauden ilmoittaa PV Puosulle, että katsovat matkalla näkyisikö jollaa missään.

Seuraavaksi Helsinki 9:ssä soi jälleen puhelin, langalla oli tällä kertaa Pelastusristeilijä Harmajan päällikkö. Hän ilmoitti, että olivat saaneet pelastusristeilijän lankapuhelimeen soiton Sipoonsejän länsipäästä kalastajalta, joka oli ottanut talteen ajelehtineen jollan. Helsinki 9 kiitti tiedosta ja ilmoitti PV Puosulle jollasta. Hakureissun takia Puosu saapui Vuosaareen hieman myöhässä. Äidin ja isän kiitokset olivat myöhästymisestä huolimatta halauksineen ylitsevuotavan lämpimät. PV Puosun päällikkö välitti kiitokset radiolla myös Helsinki 9:lle.

Pelastuspuvuille oli ollut käyttöä

PV Tontun miehistö oli päivystämässä yhdistyksen Helsinki 1 LA-radioasemalla Vuosaaresta syksyisenä perjantai-iltana vuonna 1980. Stille 525 -merkinen vene, jossa oli kolme tyttöä, oli lähtenyt purjehtimaan Söderskäriltä. Nuorin oli noin 9-vuotias ja kaksi muuta 15–16-vuotiaita. Purjeverene kaatui kovassa tuulella, eivätkä tytöt saaneet sitä enää ylös. PV Tontun saapuessa paikalle nuorin tytöistä istui veneen kaatuneen rungon päällä ja kaksi vanhempaa olivat vedessä. Tytöt pelastettiin PV Tonttuun. Tyttöjen veneen hinaukseen saamiseksi jommankumman pelastajan piti mennä veteen. Vesi oli kylmää, eikä yhdistyksellä ollut käytössään pelastuspukuja. PV Tontun kaksihenkinen miehistö veti pitkää tikkua siitä, kumpi joutuu menemään kylmään veteen. Kansimies veti lyhemmän tikun.



PV Antti Huiman miehistö heittää hinausköyttä avuntarvitsijalle 1990-luvun alussa. Kuva: yhdistyksen arkisto

PVTontun päällikkö Hans Gunther pukemassa pelastuspukua päälle Martti Salon tarkkaillessa. Kuva: Carita Rehnström

Hypoterminen Vallisaarella

Poliisivene kutsui PV Antti Huimaa meri-vhf-kanavalla 16.25.8.1985 klo 15.25. Kustaanmiekassa Vallisaaren rannalla on loukkaantunut mies rantakivillä. PV Antti Huiman miehistö sopi poliisin ja merivartioston kanssa, että se menee Vallisaaren päälaituriin ja mies noudetaan sitä kautta kävellen. Kello 15.35 PV Antti Huiman kiinnittyessä varusmies oli vastassa ja lähti

PV Puosu hinaa isoa purjelaivaa 1970–1980-luvun taitteessa. Kuva: Ilppo Kaarkoski

oppaaksi. Kello 16.15 naiseksi osoittautunut hypotermiasta kärsivä potilas kannettiin paareilla sisään veneeseen. PV Antti Huima lähti kohti Eteläsatamaa, jonne merivartiosto oli tilannut ambulanssin. Kello 16.29 potilas luovutettiin Klippanin rannassa ambulanssin ja paikalle tulleen lääkäriambulanssin henkilöstölle jatkohoitoon.

Villingissä palaa!

PV Tiirapaasi irrotti 25.7.1993 klo 03.10 Matosaaresta. Rajun ukonilman seurauksena salama oli sytyttänyt vanhan puuhuvilan tuleen Villingissä. Hälytys oli tullut kotihälytyksenä yhdistyksen molemmille pelastusveneille sekä Laajasalon VPK:lle. Villingissä PV Tiirapaaden miehistö luotsasi PV Antti Huiman turvalliseen rantautumispaikkaan, ja palomiesten urakka alkoi. Koko yön jatkuneesta sammutuksesta huolimatta huvila paloi kivijalkaan saakka. Tästä tehtävästä alkoi Laajasalon VPK:n ja Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhä tänäänkin jatkuva yhteistyö.

Vauva merihädässä

PV Tiirapaaden ja PV Antti Huiman miehistöt olivat 24.8.1996 suorittaneet useita meripelastustehtäviä. Lisäksi päivään oli mahtunut Espoon meripelastajien uuden pelastusveneen, PV Mikrologin kastetilaisuus. Puolen yön jälkeen miehistö oli viimein päässyt Ma-

tosaareen, kun Suomenlinnan merivartioston päivyttäjä kutsui PV Antti Huimaa. Merivartioston partiovene oli vaikeuksissa Eestiluodolla ja tarvitsi hinausapua. PV Tiirapaasi lähti kello 01.25 edeltä kohti Eestiluotoa, mutta avomerelle päästyään matka tyssäsi kovaan keliin ja aalloista tulevia kaikuja täynnä olevaan tutkanäyttöön. PV Tiirapaasi odotteli, että PV Antti Huima ehti paikalle ja ajoi Huiman perässä tehtäväpaikalle. Mieshenkilö oli lähtenyt kovaan keliin merelle kapaloikäisen vauvan kanssa, ja ajanut Eestiluodon pohjoispuolen kivikkoon. Merivartioston saapuessa paikalle mies oli aaltojen noustessa seissyt kivikossa vauva päänsä päällä. Merivartioston miehet tiesivät, että kivikko on laaja, mutta totesivat, että paikalle oli pakko ajaa silläkin uhalla, että metrisessä mainingissa oma alus vaurioituu. Merivartiostomiehet olivat juuri saaneet vauvan ja miehen kyytiin, kun partiovene putosi aallon harjalta kivelle. Samalla jetin kauha putosi ja alus muuttui ajokelvottomaksi. Partiovene oli ankkuroitunut perästä kahdella ankkurilla. Kello 01.55 Antti Huima oli saanut Tiirapaaden avustuksella merivartioston PV121:n hinauskeen ja partioveneen ankkurit oli nostettu. Tuntia myöhemmin kolmikko kiinnittyi Santahaminan länsipuolen laituriin. Operaation aiheuttanut mieshenkilö oli harmissaan kotiin pääsyn veyntymisestä. Tiirapaasi kiinnittyi Matosaareen kello 04.00, ja Antti Huimakin hieman myöhemmin kuljetettuaan ensin mieshenkilön ja vauvan mantereelle.

Vesibussi kivillä

12.8.2000 MRSC hälytti PV Nihdin ja PV Antti Huiman klo 16.55. 15-metrinen puuvene uppoamassa Santahaminan-Villingin välillä. Kello 17.00 MRSC Helsinki tarkensi haveristin olevan Itä-Villingin itäpuolella ja kyseessä olikin vesibussi. Kello 17.05 PV Tiirapaasi oli paikalla karilla olevan vesibussin Tuulispään luona. Se tuntui olevan tukevan oloisesti kivellä, perän keinuessa veneiden aalloista. Kyydissä oli 45 matkustajaa, vuotoja ei kuitenkaan ollut havaittu. Tiirapaaden miehistö havaitsi Tuulispään keulan vesirajassa vauriojälkiä. Tilanteen vakavuuden vuoksi pyydettiin Tuulispään päällikköä pukemaan kaikille matkustajille pelastusliivit, jonka jälkeen miehistö antoi tilannekuvauksen MRSC Helsingille sekä onnettomuuspaikan johtajaksi tulossa olevalle merivartioston yksikölle. Evakuoitua suunniteltaessa unkarilaisen ryhmän tulkki kertoi kaatuneesta, päänsä lyöneestä, miehestä. Kyseinen henkilö, tämän vaimo ja tulkki otettiin PV Nihtiin, onneksi aivotärähdystä vakavampaa ei ollut käynyt. PV Nihti evakuoiti Tuulispäältä kolme henkilöä ja PV Antti Huima kahdeksan henkilöä.

Kuumailmapallo merihädässä

MRSC Helsinki hälytti PV Nihdin 5.7.2005 klo 21.24: kuumailmapallo, jossa 12 henkilöä, vajooa kohti meriä Herttoniemenrannan läheisyydessä. Kello 21.31 PV Nihdin saapuessa paikalle, siellä oli myös kaksi merivartioston yksikköä, venepoliisin Ville 3 sekä PR Jenny Wihuri. Kuumailmapallo oli joutunut äkillisen tyvenen yllättämäksi ja pallo alkoi vajota. Huviveneilijä oli ottanut kuumailmapallon hinauskeen, jota Jenny Wihurin apuvene Antti jatkoi paikalle päästyään. AV Antti vei hinauskyöden rantaan samalla, kun Nihti työnsi ilmapalloa. Kun pallo oli saatu hinattua maan päälle, se laskeutui turvallisesti. Henkilövahinkoja ei syntynyt, mutta pallo oli alimmillaan leijunut noin metrin korkeudella vedenpinnasta.

Työntäyteinen lauantai

PV Rautauoman miehistö oli irrottanut 27.6.2009 ensimmäiselle tehtävälle ennen puolta päivää. Päivällä suoritettujen kolmen tehtävän jälkeen MRSC Helsinki hälytti PV Rautauoman kello 21.40 keskelle Suomenlahtea. Siellä oli 8-metrinen moottorivene ajalehtimassa. Veneessä oli neljä henkilöä. Tankkauksen jälkeen PV Rautauoma suuntasi kohti avomerta. Kello 23.10 Paikassa 59°45,09N 024°45,1E havaittiin Viron rajavartiostovene EM51:n hinaavan hädässäolijoita. Se oli saapunut paikalle noin 20 minuuttia aiemmin ja alkanut hinata venettä kohti Suomea. PV Rautauoman miehistö otti hinausken virolaisilta ja keula käännettiin kohti Espoota. Kello 03.04 saavuttiin turvasatamaan Suomenojalle, jonne hädässä olijat jätettiin yön pimeyden vaihtuessa aamun kajastukseen. Takaisin Matosaareen PV Rautauoma oli klo 04.05.

Kokosivat: Jaakko Heikkilä, Pinja Hentunen, Nina Hiltunen, Henrik Rehström, Jukka-Pekka Lumilahti

PV Antti Huima saapumassa avuntarvitsijan luokse. Kuva: Yhdistyksen arkisto



Pelastusveneen päällikkönä Kalle osallistuu myös muiden meripelastajien kouluttamiseen. Kuva: Sami Korppi

Meripelastaja maalla ja merellä – Kristian Rehnström

PV Rautauoman ja PV Aiskon päällikkönä toimiva Kristian Rehnström valittiin Suomen Meripelastusseuran hallitukseen vuosiksi 2021–2023. Millainen tämä kokenut meripelastaja on ja millaisia ajatuksia luottamustehtävä Meripelastusseuran hallituksessa hänessä herättää?

Helsingissä syntynyt, nykyään vantaalaistunut Kristian ”Kalle” Rehnström on liikkunut vesillä koko elämänsä. Suvun Sipoon saaristossa sijaitseva mökki kasvatti Kallen myös tuntemaan ja kunnioittamaan merta. Siellä hän myös sai ensikosketuksen vapaaehtoiseen meripelastukseen nuoren pojan nähdessä pelastusvene Antti Huiman lipuvan mökin ohitse. Eikä kestänyt kauaa, kun Kalle oli mukana vapaaehtoisessa meripelastuksessa. ”Olin 1980-luvulla aktiivinen partiolainen ja ajattelin että meripelastus olisi sellainen mukava kesäharrastus. Kukaan ei muistanut kertoa minulle, että meripelastajan kesä alkaa helmikuussa venemessuilla ja päättyy marras-joulukuun taitteessa.”

Kehityksen ja kasvun vuosia

Vuonna 1986 yhdistys sai käyttöönsä nykyisen Matosaaren meripelastusaseman ja PV Tonttu vaihtui vesisuihkuvetoseen PV Tiirapaateen 1991. Toiminta oli selkeässä kasvussa. Meripelastus-harrastus vei Kallen mukanaan ja hän sai vastuutehtäviä jäsenlehden toimituksessa, koulutusvastaavana sekä jäsenenä toimikunnissa. Työskentely yhdistyksen hallituksessa sekä taloudenhoitajana antoivat eväitä myös diplomi-insinööriopiskeluihin sekä myöhemmin myös varsinaiselle työuralle. Vuonna 1991 Kallesta tuli pelastusveneen päällikkö. ”Tärkeintä pelastusveneellä on miehistön yhteispeli ja jokaisen jäsenen osaamisen hyödyntämi-

nen, kun ollaan tehtävissä kiinni.” Kallen luonteeseen kuuluu oman kokemuksen jakaminen sekä miehistön haastaminen. ”Näin he saavat onnistumisia ja karttavat omaa osaamistaan.” Nykyisistä pelastusveneistä Rautauoma on iso ja siinä on kohtalaisen paljon miehistöä, kun taas Aisko on selvästi pienempi ja miehistöä on vähän. ”PV Rautauomalla päälliköllä on aikaa valmistautua tehtäviin kunnolla ja käydä läpi eri skenaarioita. Tästä on ollut hyötyä muutamassa yllättävässä muutostilanteessa. PV Aiskossa päällikökin on varsin tiukasti kiinni käytännön tekemisessä.”

Meripelastusseuran hallitus kutsuu

Kalle valittiin Meripelastusseuran hallitukseen kaudeksi 2021–2023. Aivan uusi tuttavuus Meripelastusseuran hallintotehtävät eivät ole, sillä hän toimi sen valtuustossa 2001–2009. Näistä kuusi viimeistä vuotta hän oli valtuuston varapuheenjohtajana. ”Nyt oli riittävän pitkä aika kulunut edellisestä sitoutumisesta ja kun minua pyydettiin asettumaan ehdolle, päätin tällä

kertaa suostua.” Suostumukseen oli kaksi vahvaa perustetta. Ensimmäinen oli halu Meripelastusseuran kehittämiseen tulevana vuosina ja toisena tahto vaikuttaa ympäröivään yhteiskuntaan, jotta se muistaisi miten arvokasta Meripelastusseuran toiminta Suomen vesialueilla on.

”Paikallisyhdistysten ja Meripelastusseuran roolit ovat selkiytyneet paljon tällä vuosituohannella. Operatiivinen toiminta pyörii paikallisilla voimavaroilla, jota myös paljon paikallisesti rahoitetaan. Meripelastusseura luo selkeät puitteet toiminnalle alusten omistajana, laajan koulutusjärjestelmän ja yhdenmukaisen Trossi-jäsenpalvelun kautta.” Kallen mielestä hyvää on myös se, että Meripelastusseura on tunnustettu yhteistyökumppani ja vaikuttaja niin viranomaisien kuin päättäjien ja rahoittajien suuntaan. Työtä on silti paljon tehtävänä erityisesti rahoituksen osalla. ”Seuran rahoitusta on heikennetty yhteiskunnan suunnalta useilla erillisillä päätöksillä ja samaan aikaan meitä tarvitaan enemmän kuin koskaan. Onneksi olemme pystyneet itse kasvatamaan jäsenistöämme merkittävästi ja parantamaan

jäsenten saamia jäsenetuja Trossin kautta. Tämä on samalla parantanut myös muiden merenkulkijoiden turvallisuutta.” Tärkeä kysymys Kallen mielestä onkin, miten nykyisenkaltaisen toiminnan rahoittaminen varmistetaan, ja miten sitä voidaan kehittää vastaamaan huomisen vaatimuksia.

Hankala kysymys veikkausvoitto-varoista

Meripelastusseuran veneiden hankinnassa ja peruskorjauksissa merkittävä rooli on veikkausvoittovaroilla. Lisäksi Veikkauksen tuottoja käytetään muun muassa koulutukseen ja varustehankintoihin. ”Täytyy muistaa, että Meripelastusseura oli Veikkauksen edeltäjän, Raha-automaattiyhdistyksen perustajajäsen, ollen ennen sitä yksi suurimpia raha-automaattitoimijoita Suomessa.” Rahapeli-toiminta onkin ollut aivan ratkaiseva rahoituskanava vapaaehtoiselle meripelastukselle. Nykyään Veikkauksen rahoja Meripelastusseuralle kanavoidaan Sosiaali- ja terveysjärjestöjen avustuskuskuksen STEA:n kautta. Hakijoita ja tarvitsijoita on monia.

Meri ja saaristo ovat kuuluneet aina Kalle Rehnströmin elämään.

Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Trossi – veneilijän turva

Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelu on kasvanut viime vuosina selvästi. Kalle näkeekin Trossijäsenyyteen kolme hyvää syytä: selkeys ja veneilijän saamat kustannussäästöt pulmatilanteissa, hyväntekeväisyys sekä meriturvallisuuden parantaminen. "Saatat itse tarvita palvelua jo seuraavan kerran, kun veneilet. Meripelastus on maksutonta hädänalaiselle, mutta pienemmät pulmatilanteet tulevat itse asiassa isommiksi ongelmiksi ilman Trossia. Ainakin kalliimmiksi, kun muutaman tunnin hinaus saattaa maksaa enemmän kuin Trossijäsenyys seuraavan vuosikymmenen aikana." Työsarkaa trossijäsenten hankkimisessa riittää, sillä vielä toistaiseksi vähemmistö veneilijöistä on jäsenenä.

Pitkä ura takana, vahva tahto jatkaa

Kallen 1980-luvun puolivälissä alkanut meripelastusharrastus jatkuu edelleen myös vesillä. Vuosien varrella hänellä on toki ollut aktiivisia ja vähemmän aktiivisia vuosia. "Kun lapset olivat pieniä ja työpäiviä ulkomailla oli enemmän kuin kotimaassa, se rokotti aktiivitoiminnasta paljon. Mutta meri kiehtoo ja vetää puoleensa." Meri onkin hyvin tärkeä osa koko Rehnströmin perheen elämää, sillä sitä vietetään pitkälti mökillä meren äärellä. Meren lisäksi halu auttaa pitää Kallen vahvasti mukana. "Tehdä jotain hyödyllistä, jota toinen kiireesti tarvitsee. Ja kun apua merellä tarvitaan, niin tietenkin

autetaan. Eivät nämä perusasiat ole muuttuneet, vaikka vuosikymmenet ovat tässä tosiaan vierineet." Useiden satojen erilaisten tehtävien perusteella Kallelle on myös muodostunut käsitys veneilystä ja veneilykulttuurista. Veneilyn suosion kasvaminen asettaa haasteita kokemattomille, mutta myös kokeneille kippareille. "Joskus väylällä on niin ahdasta, että olisi pakko hidastaa, väistää jo kaukaa ja ennakoita. Valitettavasti ennakointia näkyy surullisen harvoin, jolloin tulee monta läheltä-piti tapausta."

Rauhallisesti puuveneellä

Kalle on harvinainen meripelastaja, sillä hänellä on myös oma vene. 32-jalkaisella Henry Orrmanin 1960-luvulla veistämällä puuveneellä liikutaan pääasiassa Porvoon ja Sipoon saaristossa. "Vanha puuvene usein huomataan laituriin tullessa ja jutun juurta löytyy muiden veneilijöiden kanssa." Vaikka puuvene huippunopeus onkin pitkän matkaa toistakymmentä solmua, perhe ja Kalle nauttivat yleensä rauhallisemmasta nopeudesta. "Olen pyrkinyt opettamaan lapsille muiden huomioon ottamisen vesillä ja ettei kiire saa olla huomaavaisuuden esteenä. Veneen ominaisuudet kannustavat hyvin samaan suuntaan." Millainen sitten on tämän kokeneen meripelastajan lempipaikka merellä? "Kyllä se on ulkosaaristossa, jossa näkyy horisontti ja muutamia saaria. Eikä mikään voita sitä lämpimän kesäillan hetkeä, kun veneen perälippu liehuu kotimatalla kulkuvalojen juuri ja juuri valaistessa taivaanrantaa.

Jukka-Pekka Lumilahti

Kristian "Kalle" Rehström

- Vaimo ja kolme lasta
- Pelastusveneiden päällikkö vuodesta 1991
- Valmistunut Teknillisestä korkeakoulusta Diplomi-insinööriksi
- Meripelastusseuran valtuuston jäsen 2001–2009, joista varapuheenjohtajana 2004–2009
- Lukuisia hallitusjäsenyyksiä eri yhdistyksissä ja yrityksissä
- Suorittanut mm. RUK:n Merisotakoulussa, Kotimaanliikenteen laivurikurssin, Partioveneiden päällikkökurssin U.S Coast Guardissa sekä onnettomuuspaikan johtajan kurssin
- Töissä Fortum eNext'in aluejohtajana

Suomen Meripelastusseura on paikallisten meri- ja järvipelastusyhdistysten kattojärjestö.
Meripelastusseuran hallitus vastaa seuran toiminnan pyörittämisestä.

AJASSA

PV Tiirapaasi vuonna 1992. Sen lempinimi Kaislikkokiituri tuli sen nopeudesta ja pienestä syvyydestä.
Kuva: Kare Bonsdorff

Mitä menneille pelastusveneille kuuluu?

Helsingin Meripelastusyhdistyksellä on 60-vuotisen historiansa aikana ollut käytössä useita pelastusveneitä. Keräsimme niistä muutaman ja selvitimme, mitä niille kuuluu nyt.

PV Tiirapaasi 1991–1998

Kaislikkokiituri PV Tiirapaasi valmistui Kotkassa vuonna 1991. Vene oli Meripelastusseuran ensimmäisiä vesisuihkuisia pelastusveneitä, mutta sen alku oli hankala. Uuden, suuremman moottorin vaihdon myötä veneestä saatiin varmatoiminen. Vesisuihkunsa ansiosta venettä oli helppoa käsitellä, sillä oli pieni syväys ja vene liikkui kahden hengen miehistöllä. Veneen hinausominaisuudet olivat myös varsin hyvät ja sille olikin käyttöä lukuisilla tehtävillä. Tiirapaaden hankinnassa jouduttiin tekemään taloudellisista syistä jonkin verran kompromisseja. Pienistä puutteista huolimatta veneellä suoritettiin 405 tehtävää, joissa autettiin 1058 ihmistä. Tiirapaasi oli yhdistyksen itsensä hankkima ja se myytiin vuonna 1998 Meripelastusseuralle.

Meripelastusseura sijoitti veneen ensin Kokkolaan, jossa se sai nimekseen PV Lahdenperä. Kokkolasta veneen matka jatkui Napapiirille Miekjärvelle. Pelossa sijaitseva järvi on kooltaan Suomen 77. suurin ja se tunnetaan puhtaista ja laajoista vesialueista sekä kaloistaan. Kalastajat PV Tiirapaatta nykyään enimmäkseen työllistävätkin. Vuosittain veneelle kertyy muutama tehtävä.

PV Tiirapaasi vuonna 2016. Veneen ohjaamo on aina ollut karu, vaikka navigointivälineitä on päivitetty. Vene toimii edelleen pelastusveneinä.
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti





PV Puosu oli yhdistyksen ensimmäinen iso pelastusvene. Tässä se on meripelastustehtävässä hinaamassa 1970-luvun lopulla. Kuva: yhdistyksen arkisto

Ensimmäinen iso pelastusvene Puosu 1977–1982

PV Puosu oli etuosaltaan katettu ja peräosaltaan avoin teräsrunkoinen työvene. Alus hankittiin yhdistykselle käytettynä ja sen varustelua pelastustehtäviin parannettiin merkittävästi. Venettä pidettiin tilavana ja sen käyttökustannukset olivat edulliset. Niinpä PV Puosulla partioitiin aktiivisesti merellä, jolloin se hitaasta nopeudestaan huolimatta pääsi kohtalaisessa ajassa hätässä olevien luokse. Kuriositeettina voidaan mainita, että veneen aseistus oli kunnossa. Siitä piti huolen valopistooli ja liinakivääri köyden ampumista varten. PV Puosun korvasi PV Antti Huima, jossa hyödynnettiin paljon PV Puosusta hyviksi saatuja kokemuksia. Puosu myytiin vuonna 1982 Suomen Meripelastusseuralle. Meripelastusseuralla PV Puosu oli Naantalissa, Kemissä, Boistön kou-



lutuskeskuksessa Loviisan edustalla sekä sisävesillä Länsi-Saimaan Luonterissa. Meripelastusseuran jälkeen vene on ollut käytössä Saimaalla mm. Savonlinnan seudulla erilaisissa työtehtävissä. Muutama vuosi sitten vene myytiin Joensuun pohjoispuolella asuvalle maanviljelijälle. Veneen jäähdytysjärjestelmä on vaihdettu vesijäähdytyksestä kölijäähdytteiseksi. Sen ansiosta veneellä voidaan ajaa matalissa ja mutaisissa vesissä sekä jäissä ilman riskiä moottorin ylikuumenemisesta. Maanviljelijä käyttääkin venettä tehtävissä, jossa kotieläimiä siirtään matalissa vesissä laitumelta toisella.

Entinen Puosu on nykyään Joensuun pohjoispuolella. Vuonna 2016 se sai uuden vihreä-valko-mustan värityksen. Kuva: Mika Sairanen

Yhdistyksen sielu, PV Antti Huima 1982–2005

PV Antti Huima on edelleen yhdistyksellä pisimpään käytössä ollut pelastusvene. Vene oli ensimmäisiä isoja alumiinisia pelastusveneitä Suomessa, ja sen rakentaminen oli huima voimainponnistus yhdistykseltä. Rungon valmisti Docstavarvet Ruotsissa, mutta valmiiksi se tehtiin yhdistyksen talkoovoimin. Veneeseen uhrattiin lukuisa määrä talkootunteja, jonka johdosta veneellä on erityisen suuri merkitys yhdistyksen historiassa. PV Antti Huima suunniteltiin etsintä- ja pelastustehtävien lisäksi toimimaan myös Helsingin satamalaitoksen ja palokunnan johto- ja kuljetusaluksena öljyntorjunnassa. Pelastusveneuran aikana veneeseen tehtiin useita muutostöitä. Suurimmat näistä olivat vuoden 1990 uppoamisen jälkeen vaihdettu pääkone ja sähköjärjestelmä sekä peruskorjaus talvella 1993–1994. Tuolloin Antti Huima sai reilun metrin verran lisää pituutta, se muutettiin kaksimoottoriseksi ja tekniikkaa tuli paljon lisää. Myös veneen alkuperäinen kelta-vihreä-valkoinen väritys muuttui puna-valkoiseksi.

Pelastusveneuransa aikana PV Antti Huimalla suoritettiin 726 tehtävää, joissa pelastettiin tai avustettiin 2261 ihmistä.

Tällä hetkellä veneen nimi on Poseidon ja sen kotisatama sijaitsee Oslon eteläpuolella Nøtterøyen saarella. Bratås-niminen merellinen monitoimiyritys käyttää kirkkaankeltaiseksi maalattua venettä työlauttojen hinaamiseen, uponneiden veneiden nostamiseen, sukellustöihin sekä lähes kaikkeen muuhunkin rannikolla tapahtuvaan työkäyttöön. Vuonna 2013 Poseidoniin tehtiin nykyisen omistajan toimesta mittavat sisätilaremontit. Moottorit ovat edelleen Suomessa 1990-luvun alkupuolella asennetut Caterpillarit. Ne on tosin perusteellisesti kertaalleen kunnostettu. Yrityksen omistaja Øystein Bratås on erittäin tyytyväinen veneeseen, vaikka myöntääkin lähes neljäkymmenen vuoden iän veneessä näkyvän.

1. PV Antti Huima Matosaaren laiturissa 1990-luvun alussa. Vene oli alkuun yksimoottorinen. Kuva: yhdistyksen arkisto

2. PV Antti Huima on nykyään norjalainen Poseidon, jonka kotisatama on Oslon eteläpuolella. Kuva: Øystein Bratås

3.-4. PV Antti Huiman ohjaamo ennen ja Poseidonin ohjaamo nykyään. Kuvat: J-P Lumilahti ja Øystein Bratås





Vain saaren rannassa kasvava jäkälä paljastaa, ettei kuva ole pääkaupunkiseudulta. Ulkoapäin PV Nihti ei ole muuttunut laisinkaan. Kuva: Jouni Pitkänen



PV Nihdin elektroniikkaa on päivitetty ja näyttöjä on tullut lisää. Kuva: Jouni Pitkänen

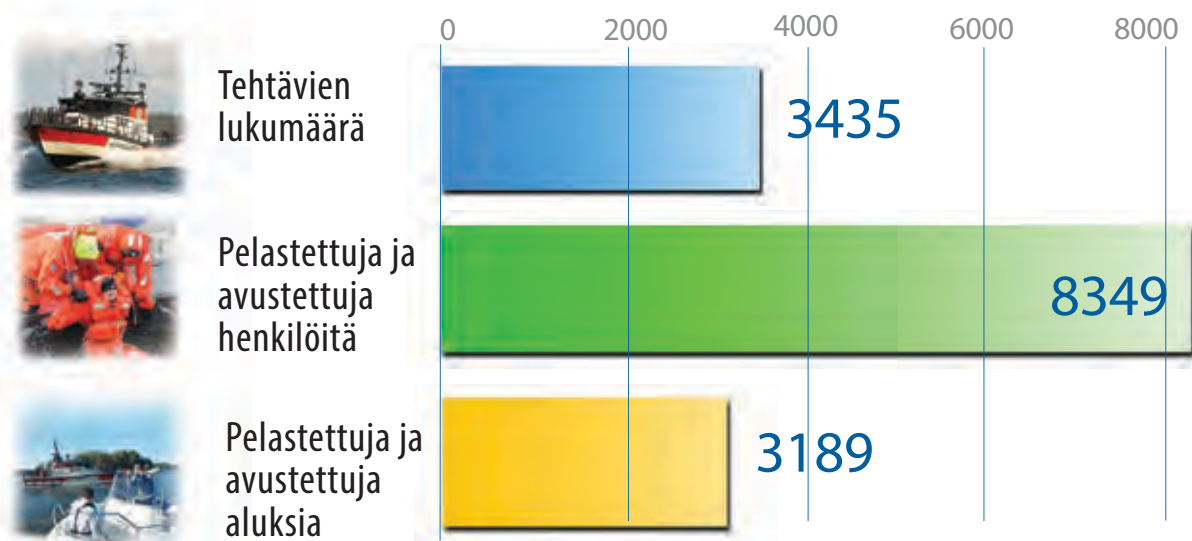
Unelmien täyttymys PV Nihti 1999–2012

Vuonna 1999 valmistui PV Nihti. Vene suunniteltiin pitkälti yhdistyksen aktiivien toimesta ja sen valmisti Faster-merkillä veneitä markkinoiva Juha Snell Oy. Vene osoittautui erittäin toimivaksi pelastusveneeksi. Vesisuihku oli jo tuttu yhdistyksen aiemmasta pelastusveneestä, mutta nyt nopeana ensi lähdön pelastusveneenä toimiva miehistö sai suojakseen kunnollisen hytin.

Vuonna 2012 vene myytiin Meripelastusseuralle. Vene sijoitettiin Hämeenlinnaan, jossa se toimii edelleen. Venettä nykyään käyttävä Hämeenlinnan järvipelastajat ovat erittäin tyytyväisiä veneeseen. Runko osoittautui alkuvuodesta tehdyssä tarkastuksessa hyväkuntoiseksi. Koska rungolla on vielä paljon käyttövuosia jäljellä, hämeenlinnalaisten toiveena on saada vene päivityskorjattua lähiaikoina. Vuosittain Nihdillä suoritetaan noin 40 tehtävää ja käyttötunteja kertyy noin 220. Nihti onkin edelleen siinä tehtävässä, johon se alun perin suunniteltiin ja valmistettiin.

Kokosivat: Jaakko Heikkilä, Mikael Andersén ja Jukka-Pekka Lumilahti

Tilastot 1961–1961



Jäsenmäärä 2021 4431

Henkilöjäseniä 4358, Yhteisöjäseniä 73

NYHETER



Höstmötets val

De första vår- och höstmötena som nätmöten i föreningens historia hölls den 17.12. Vår mötet hade vi redan på grund av omständigheterna blivit tvungna att flytta två gånger och höstmötet en gång. I mötena deltog över 50 medlemmar. Trots en livlig diskussion och långa föredragningslistor kunde mötena genomföras smidigt. Sjöräddningssällskapet bidrog med att ordna tekniken, och för röstandet användes

det säkra äänestyskoppi.fi-programmet. Själva mötet sköttes med Zoom-programmet. Till styrelsens ordförande valdes Klaus Hannus, och som viceordförande fortsätter Sami Korppi. Som medlemmar valdes Taina Salo, Katja Rajala Oskari Tihinen och Jukka-Pekka Lumilahti. I styrelsen fortsätter Timo Päre och Christian Kurtén som inte var i tur att avgå.

Klaus Hannus ny rorsman

Föreningens föregående ordförande Melinda Palomaa blev tvungen att avstå från ordförandeskapet mitt i den tidigare perioden på grund av sitt arbete. Under resten av året lotsades föreningen av viceordföranden Sami Korppi. På höstmötet valdes Klaus Hannus enhälligt till ordförande. Klaus har börjat i föreningen år 2009 och fungerat i besättningarna på bl.a. RB Nihti och RB Rautauoma. Han har dock en betydligt bredare bakgrund i båtlivet. "Jag har sedan barndomen idkat båtliv och långfärdssegling. Båtar har jag haft från sommarstugans optimistjolle till se-

gelbåt på Medelhavet. Just nu har jag bara en öppen aluminiumbåt som förbindelsebåt och för dagsutfärder", berättar Klaus. Som ny ordförande vill han betona frivillighetens och Trossens betydelse för sjöräddningen. "Också den i Finland till medlemsantalet största sjöräddningsförenings verksamhet baserar sig på de frivilliga aktivas insats för verksamheten. Trossen igen möjliggör verksamheten ekonomiskt. Som ordförande vill jag för min del befrämja den frivilliga sjöräddningen på båda dessa områden".

Medlemsavgifterna i mars

Sjöräddningssällskapet sköter också Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemsfakturer. Under detta år skickas medlems- och Trossenfakturorna under februari-mars. De som valt epostfakturerings får fakturorna som epost, de andra får räkningen på pos-

ten. Genom att betala medlemsavgiften i tid säkrar du också Trossenmedlemskapet för den kommande säsongen. Trossendekalerna postas sedan med Sjöräddningssällskapets riksomfattande tidning Trossi i april.



Släckningsutrustning lastas på RB Antti Huimas däck i början på 2000-talet. Bild: Antti Salmenlinna



Allvarliga sjöräddare på 1970-talet på RB Puosus däck. Bild: Föreningens arkiv

60 år uppnås

Helsingfors Sjöräddningsförenings stiftande möte hölls den 29.3.1961. Den frivilliga sjöräddningens rötter i Helsingfors går dock betydligt längre tillbaka, takorganisationen Finlands Sjöräddningssällskap grundades ju redan år 1897. Urbaniseringen, den ökande fritiden och det växande båtlivet förändrade Sjöräddningssällskapets verksamhet. Sällskapets stadgar ändrades år 1960, vilket möjliggjorde grundandet av lokala sjöräddningsföreningar. Helsingfors var tillsammans med Jakobstad bland de första föreningarna som grundades följande år.

De första åren fungerade föreningen med medlemmarnas egna båtar, tills föreningen år 1969 köpte sin första egna räddningsbåt. Under sin historia har föreningen deltagit i långt över tre tusen olika räddnings och assistansuppdrag på havet. I behov av hjälp har varit över 8 500 personer.

Det första dokumenterade uppdraget

Spaningsflottiljens MV Pingvin hörde den 28.6.1968 ett nödanrop från en motorbåt som var på drift mellan Söderskär och Kallbådagrund. Trots en 9 beauforts storm lyckades Pingvin och en annan båt hitta och bogsera den nödställda i säkerhet. Om spaningsflottiljens MV Pingvin inte hade haft föreningens nyförvärvade kom-telefon hade nödanropet klingat för döva öron. Räddandet var dock inte riskfritt - en besättningsmedlem bröt tre revben när en annan medlem och kartbordet slungades mot honom i stormen.

Det senaste dokumenterade uppdraget

RB Aisko var på patrullkörning utanför Kägeludden i Esbo den 7.11.2020 när Sjöräddningsundercentralen (MRSC Helsingfors) alarmerade den till närheten av Kytö kl. 16:00. I den hårda sjögången hade motorn på en nio meters motorbåt stannat mitt i resan och båten drev mot stranden. RB Aisko nådde den nödställda kl.

16.17 men trots flera ankare hade båten redan drivit mot stranden på en holme. På grund av hård vind och sjögång måste de två personerna ombord evakueras på läsidan av holmen. Båten kunde inte åtgärdas på grund av mörkret och de många stenarna runt holmen. De räddade människorna fördes till fastlandet i säkerhet.

KASUUNIN TÄLLÄ PUOLEN

Harmajan majakkaa korotettiin vuonna 1900, kun alkuperäinen majakka osoittautui liian matalaksi. Kuva: Karl Mitterhusen. Lähde: Helsingin Kaupunginmuseo

Tuttu ja tuntematon Harmaja

Ei varmaan ole liioiteltua sanoa, että Suomen tunnetuin majakka sijaitsee Harmajan saarella, vain kivenheiton päässä Suomenlinnasta. Veneilijöiden ja merenkulkijoiden lisäksi majakka on pitkän historiansa aikana tullut tutuksi niin Tallinnan kuin Ruotsin laivojen matkustajille. Väylä melkein hipoo majakan linssiä.

Jo viitisen sataa vuotta Helsinkiin on tultu Harmajan ja sen vieressä sijaitsevan Lågcharan luodon välistä. Ensimmäiset merkinnät näillä pienillä luodoilla sijainneista purjehdusmerkeistä eli pookeista ovat jo 1500-luvulta. Pookeja on käytetty hyödyksi myös sotalaisissa merkeissä. Hämätäkseen ruotsalaisia, Viaporin piirittäneet venäläiset sotilaat siirsivät Harmajan pookin kokonaan

Valoa Harmajalle

Helsingin sisääntuloväylän valaisemisesta oli puhuttu jo 1800-alkupuolilta saakka. Suomalaiset suhtautuivat asiaan pääsääntöisesti nihkeästi, sillä he eivät halunneet parantaa venäläislaivaston mahdollisuuksia navigoimiseen. Harmaja saikin tyytyä puiseen pookiin. Vuonna 1838 keisari Nikolai 1 antoi ukaasin, jonka mukaan suuriruhtinaan pääkaupungin väylälle oli rakennettava valomajakka. Lukuisista suunnitelmista huolimatta, asia eteni vasta 1800-luvulla. Tuolloin senaatin asettama majakkakomitea totesi, että Harmajan pookin paikalle on saatava majakka, jonka valo kantaa 12 meripeninkulman päähän. Ajatuksena oli hyödyntää saarella ollutta pookia, se osoittautui kuitenkin liian lahoksi. Kokonaan uusi majakka tilattiin vuonna 1883 tukholmalaiselta Ludvigsberg Mekaniska Verkstad AB:lta. Petrolikäyttöinen linssistö hankittiin Ranskasta. Majakka rakennettiin tarkasti Viaporin pommituksen

toiselle luodolle vuonna 1808. Ennen ruotsalaisten apuun tuloa, Viapori ehti kuitenkin antautua 3. toukokuuta, meren ollessa edelleen jäässä. Suomi siirtyi Venäjän vallan alle ja pooki palautettiin Harmajalle. Seuraavat sotatoimet samoilla vesillä nähtiin vuonna 1855, jolloin brittiläis-ranskalainen laivasto hyökkäsi Viaporin vastaan Harmajan pohjoispuolella. Laivaston tykkien paremman kantaman johdosta laivasto pystyi pommitamaan Viaporin lähes 50 tunnin ajan ilman merkittäviä omia tappiota. Ilman maajoukkoja linnoitusta ei kuitenkaan päädytty valloittamaan. Myös Harmaja sai hyökkäyksestä oman osansa, sillä englantilaiset polttivat saarella sijainneen puisen pookin.

jälkeen rakennetun pookin paikalle. Yhdessä se muodosti Suomenlinnassa sijainneen Nikolain kirkon, eli nykyisen Suomenlinnan kirkon tornin kanssa linjan, jota pitkin turvallinen väylä Helsinkiin johti. Majakan lisäksi saarelle rakennettiin majakanvartijoiden rakennuksia aiemmin saarella olleiden luotsien rakennusten lisäksi. Rakennustyöt edistyivät vauhdilla ja jo vuoden 1883 joulukuun 20. päivänä valo sytytettiin ensimmäistä kertaa majakkaan. Valon kantama oli 8,5 mpk:ta, mutta valitettavasti majakka osoittautui liian matalaksi. Niinpä sitä päätettiin korottaa. Vuonna 1900 majakka nostettiin taljoilla ja tunkeilla seitsemän metrin korkeuteen ja alle muurattiin tiilistä ja graniitista majakan alaosana yhä edelleen oleva neliskulmainen perustus.

Kuva: Maija Matikka. Lähde: Museovirasto

Sotaisa historia

Ensimmäisen maailmansodan aikana saarelle rakennettiin betoninen tykkipatteri. Se koostui neljästä 6 tuuman Camet-tykistä. Ahdas saari aiheutti jo tuoloin päänsäivää ja patteri jouduttiinkin rakentamaan L-kirjaimen muotoiseksi. Tykit patterille tuotiin vuonna 1915, jolloin miehistölle valmistui myös hirrestä tehty kasarmi. Harmaja on matala saari, joten kovalla tuulella aallokko löi helposti tykkipatterin ylle. Patterin eteen, saaren etelärannalle rakennettiin vuonna 1916 beto-

Murheiden ympäröimänä

Vilkkaasta liikenteestä ja vaikeista olosuhteista kertovat oman tarinansa Harmajan lähistön lukuisat hylät. Vuonna 1783 kaksi Pietarista Riikaan matkalla ollutta venäläistä kaljuuttia ajautui karille vajaa 2 mpk:ta Harmajasta lounaaseen. Alusten miehistöt pelastuivat, mutta kaljuutit jäivät hylkyiksi. Yhtä hyvin ei käynyt virolaisen lotjan miehistölle marraskuussa 1751. Alus ajoi päin luotoa ja upposi. Kahden miehistön jäsenen onnistui pelastautua luodolle turvaan, mutta valitettavasti he menehtyivät kylmyyteen ennen pelastajien saapumista. Vuonna 1900, Harmajasta 0,5 mpk:ta koilliseen sijaitsevan Lågharunin luona upposi venäläinen Tulerik-niminen purjelaiva. Syynä tämän 90 tonnin painoisen jauholastissa olleen purjelaivan uppoamiseen oli kova myrsky. Hieman erikoisempi tapaus sattui jatkosodan aikaan 8.6.1943. Kaksitasoisella RI-129 vesitasolla harjoituslennolla olleet vänrikki Heinonen

ninen aallonmurtaja. Sen länsipäähän sijoitettiin Iso-saaren patterin etämittauspiste. Rakennustyöt pienellä saarella eivät olleet helppoja, sillä lähes kaikki rakennusmateriaali oli tuotava mantereelta. Siitä huolimatta rakennustyöt jatkuivat seuraavana vuonna, kun luotisivahdille, sumusireenille ja viestitoimistolle valmistui oma hirsitalo. Sodan loppuvaiheessa saari alkoi olla niin täynnä, että osa rakennelmista päätettiin siirtää muille saarille.

ja lentomekaanikko Luotonen menettivät koneen ylösviedon yhteydessä tajuntansa. Kone syöksyi 50 asteen kulmassa mereen ja murskautui pahoin 0,5 mpk Harmajan itäpuolelle. Heinonen selvisi onnettomuudesta kuin ihmeen kaupalla ruhjevammoilla, mutta Luotonen kuoli uppoavan koneen mukana.

Harmaja on saanut todistaa myös Tallinnan laivaliikenteen onnettomuuksia. Kesäkuun 5. päivänä vuonna 1998 virolainen kantosiipialus Laura kiihdytti Kustanmiekkan jälkeen täyteen vauhtiin. Näkyvyys heikkeni nopeasti alle sataan metriin samalla kun aluksen käännös meni pitkäksi. Aluksen päällikkö pudotti nopeutta, mutta siitä huolimatta kantosiipi sai pohjakosketuksen Harmajan pohjoispuolella sijaitsevaan Itäkariin. Matkustajat evakuoitiin vartiolaiva Merikarhuun ja Laura pääsi lopulta omin voimin telakalle.

*Harmajan majakka ja luotsiasema
Kuva: Maija Matikka, Lähde: Museovirasto*



Majakan tuho?

Luonnon armoilla olevat puurakennukset joutuivat Harmajalla koviin. 1960-luvulla ne olivat huonossa kunnossa, joten heräsi ajatus ajanmukaisen luotsiaseman rakentamisesta. Suunnittelun yhteydessä virisi ajatus majakan siirtämisestä uudisrakennuksen katolle, jolloin rakennus nousisi Helsingin sisääntuloportiksi. Ajatus kuulosti hyvältä, mutta samalla olisi pitänyt siirtää myös Suomenlinnan kirkossa sijaitsevaa majakkaa, jotta yhdensuuntainen linja Helsinkiin olisi säilynyt. Siirtoajatuksista luovuttiin ja uusi betoninen rakennus ilman majakkatornia valmistui saarelle vuonna 1969.

Harmajan majakan lyhtytorni on uusittu useamman kerran. Majakan yläosa onkin näyttänyt hieman erilaisilta eri vuosikymmeninä. Vuonna 2000 lyhtytorni sai alkuperäisen ranskalaistyyllisen asunsa takaisin. Myös majakan päällä olleet tutka ja antennijärjestelmät on siirretty saaren eteläosassa sijaitsevaan erilliseen mastoon. Hyvä näin, sillä nyt puna-valkoinen majakka on puhtaasti majakka sen kaikessa kauneudessaan.

Majakan merkitys nykyisin

Yhä edelleen Harmajan majakalla on tärkeä merenkulullinen merkitys, koska se muodostaa valaistun linjan Helsinkiin yhdessä Suomenlinnan majakan kanssa. Vaikka majakka itsessään ei tarvitse jatkuvaa paikalla oloa, niin Harmajan saari on edelleen täynnä työn touhua. Tästä pitää huolta yksi Suomen vilkkaimmista luotsitukikohdista. Harmajalta käsin kuljetetaan luotseja muun muassa kaikkiin Helsingin satamiin. Aiemmin kuljetusmatkat olivat varsin lyhyitä, mutta Länsi-Sataman syväväylän ja Vuosaaren sataman avautumisen myötä, matkat ovat selvästi pidentyneet. Harmajan saari ei ole avoinna yleisölle, joten majakkaa kannattaa ihailla mereltä päin.

Jukka-Pekka Lumilahti

Kirjoituksen lähteinä on käytetty seuraavia teoksia:

Seppo Laurell: Valo Merellä

Seppo Laurell: Suomen majakat

Visa Auvinen (toim.): Leijonalippu Merellä

Markus Manninen: Viapori, merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa
Hylyt.net

Valmistumisvuosi: 1883

Sijainti: 60°06,3'N 024° 58,7'E

Korkeus merenpinnasta: 23,8 m

Korkeus maanpinnasta: 17,1 m

Merkitys nykymerenkululle: Merkittävä, sillä muodostaa edelleen valaistun väylän Helsinkiin yhdessä Suomenlinnan majakan kanssa.

1. Majakka toimii nykyään sähköllä, mutta linssistö on edelleen alkuperäinen Ranskassa valmistettu. Kuva: Pekka Sihvonen, lähde: Museovirasto

2. Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö Effoan alus lähestymässä Helsinkiä Harmajan luona vuonna 1931. Samaan aikaan käynnissä olivat Helsingin purjehdusviikot. Kuva: Foto Roos, Lähde: Helsingin Kaupunginmuseo

3. Harmajan sataman idylliä vuonna 1956.
Kuva: Esa Hormi. Lähde: Suomen merimuseo

4. Harmaja 17.8.1995. Esa Homi / Suomen merimuseo / Museovirasto



Ihmishenkien pelastaminen on aina ilmaista, mutta veneen pelastaminen on omistajan vastuulla. Pelkästään hinauskustannukset voivat nousta satoihin euroihin. Trossi jäsenenä saat ilmaisen avun pulmatilanteissa myös veneellesi. Lue lisää ja liity nyt www.meripelastus.fi/trossi.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki