

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDINGSFÖRENING

2/2021



**“Uskalla kysyä”
Estonialta pelastunut
Petter Ehrnsten**

**Juhlattyön merkeissä –
Helsingin
Meripelastusyhdistys
60 vuotta**



Vapaaehtoiset apunasi vesillä

Helsingin Meripelastusyhdistys toimii yli 100-vuotiaan Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistyksenä. Vapaaehtoisvoimin toimivien meripelastusyhdistysten verkko on koko maan laajuinen.



STADIN TROSSI 2/21

STADIN TROSSI on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy lokakuussa. STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i oktober.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Päätoimittaja / Chefredaktör:
Katja Rajala,
tiedotus.helsinki@messi.meripelastus.fi

Toimitus / Redaktion:

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

Paino / Tryck:

Punamusta Oy
Painos / Upplaga:
4550 kpl / st
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

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

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådskande
Trossipalvelu / Trossen assistans

0800 30 22 30

www.trossi.fi



Kansi/Pärm:

Meripelastajat valmiina kesään.

Kuva: Markku Tamminen

Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Päätoimittaja Katja Rajala
Kauden lukuja

6 Uutisia

Vuosaaren edustalla väylätöitä
Veneet valmiina kauteen

7 Kladi

Otteita kevään tapahtumista:
Kesä tuli
Tulppa puuttui
Uusi vene tuuliajolla
Viimeinen huvila paloi

10 Ajassa

Juhlat työn merkeissä –
Helsingin Meripelastus-yhdistys 60 vuotta

14 Kasvot

Petter Ehrnsten

18 Nyheter

Farledsarbeten utanför Nordsjö
Sommaren kom
Den sista villan brann

20 Kasuunin tällä puolen

Söderskär

24 Takakansi

Helsingin Meripelastusyhdistyksen
yhteisöjäsenet 2021

Ruorin takaa



Näin alkoi uusi veneilykausi, mutta uusi kausi alkoi myös Stadin Trossissa. Jukka-Pekka Lumilahti jätti keväällä lehden päätoimittajan tehtävät hoidettuaan niitä huimat kaksikymmentä vuotta. Valtavat kiitokset JP:lle hienosta työstä päätoimittajana! Konkreettisempi muutos lehdessä on sen koko. Käsissäsi on aikaisempaa isompi lehti, johon on toivottavasti entistä mukavampi tarttua, vaikka siellä veneen kannella. Lehden toimituskunta ottaa mielellään vastaan palautetta ja ideoita lehteen liittyen teiltä veneilijöiltä.

Vesillä on odotettavissa vilkas kesä, koska jälleen lomailu painottune kotimaahan. Ruotsissa puhutaan svemesteristä, joten viettäkäämme me sumesteria. Vaikka vesillä on helppo pitää turvavälit vieraisiin, on syytä varautua siihen, että satamat ja muut palvelut veneilijöille voivat ruuhkautua. Onneksi rannikkomme tarjoaa runsaasti upeita luonnonsatamia, joissa tilaa riittää. Varautumisen merkitystä veneilyssä ei pidä muutenkaan unohtaa. Parasta valmistautumista hankaliin ja yllättäviin olosuhteisiin on ennakointi ja varautuminen. Tätä lehteä lukiessa ei meren mahti pääse unohtumaan.

Turvallista svemesteria toivottaen,
Katja Rajala
päätoimittaja

Så började den nya båtsäsongen, men en ny period började också i Stadin Trossi. Jukka-Pekka Lumilahti lämnade chefredaktörens upp-gifter på våren efter att ha skött dem i hisnande tjugo år. Ett väldigt tack till JP för ett fint arbete som chefredaktör! En konkretare förändring i tidningen är dess format. Du håller nu en större tidning i din hand, som vi hoppas är ännu lättare att hålla i handen, även där på däck. Tidningens redaktionsråd tar gärna emot feedback och idéer rörande tidningen från båtfarare.

En livlig sommar förväntas på sjön då semesterfirandet igen väntas koncentreras till hemlandet. I Sverige talar man om svemester så låt oss fira en fimster. Även om det är lätt att hålla ett tryggt avstånd till främmande människor till sjöss är det skäl att förbereda sig på att hamnar och andra tjänster för båtfarare kan stocka sig. Lyckligtvis erbjuder våra kuster rikligt med naturhamnar där det finns gott om plats. Vikten av att vara förberedd i båtlivet skall man heller inte glömma. Det är bäst att förbereda sig på besvärliga och överraskande förhållanden med att planera på förhand. När man läser denna tidning glömmar man inte havets makt.

Med önskan om en säker fimster,
Katja Rajala
chefredaktör

Kauden lukuja



Tehtävien lukumäärä

29



Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä

56



Pelastettuja ja avustettuja aluksia

27

Jäsenmäärä 5.6.2021 mennessä

Henkilöjäseniä 4460 Yhteisöjäseniä 117

TOIMINTA PELASTUS- JA AVUSTUSTILANTEESSA

Vapaaehtoiset meripelastajat tulevat apuun myös poikkeusaikana. Noudattamalla näitä ohjeita autat suojaamaan pelastusaluksen miehistöjä koronatartunnalta ja varmistamaan, että meripelastajat pysyvät vesillä kaikkien turvana.

1 Kuuntele pelastusmiehistön ohjeita ja noudata niitä huolellisesti.

2 Avustussopimus tehdään älypuhelimella tai suullisesti paikan päällä.

3 Jos jollain veneessäsi on hengitystieoireita tai muita mahdollisesti koronaan viittaavia oireita tai joku epäilee altistuneensa tartunnalle, kerro siitä etukäteen pelastusaluksen miehistölle.

4 Pelastusaluksen miehistöä ei nouse veneeseesi, ellei se ole välttämätöntä.

5 Jos pelastusmiehistön jäsen siirtyy veneeseesi, käytä kasvomaskia ja noudata mahdollisuuksien mukaan turvavälejä.

6 Avustettavia ei oteta pelastusalukselle, ellei tilanne sitä ehdottomasti vaadi. Jos siirryt pelastusalukselle, noudata miehistön ohjeita ja käytä sinulle mahdollisesti annettavia suojaimia.

Muistilista ennen vesille lähtöä

- ▶ Tarkista veneesi turvavarusteet, kuten pelastusliivit, sammuttimet ja hätämerkinantolaitteet.
- ▶ Tarkista myös viestintävälineiden toiminta.
- ▶ Varmista, että veneessäsi on riittävästi polttoainetta.
- ▶ Tee reittisuunnitelma ja muista kertoa se myös kotiin jääville.
- ▶ Tutustu säätiedotuksiin ja muista seurata niitä myös matkan aikana.
- ▶ Pidä pelastusliivit päällä aina vesillä oltaessa.
- ▶ Vesillä avun saapuminen kestää yleensä kauemmin kuin maissa. Vesiin lähtöön kannattaakin valmistautua huolella ja pyrkiä ehkäisemään ongelmatilanteet jo ennalta.

AVUN HÄLYTTÄMINEN

- ▶ hätätilanteessa 112 tai meripelastuksen hälytysnumero 0294 1000
- ▶ kiireettömät avustuspyyntö Trossi-palvelunumero 0800 30 22 30

Uutisia

Vuosaaren edustalla väylätöitä

Vuosaaren meriväylän ja satama-altaan syvennystyöt ovat taas käynnissä. Keväällä työt aloitettiin Musta-Hevoson kohdalta ja siitä on työn edetessä siirrytty kohti etelää. Valmista pitäisi olla loppuvuodesta, jolloin uusi väylä otetaan käyttöön.

Väyläviraston, Helsingin Satama Oy:n ja Helsingin kaupungin yhteishankkeen tarkoituksena on syventää meriväylä ja osa satama-altaasta 11 metristä 13 metriin. Hanke parantaa sataman käytettävyyttä konttiliikenteessä. Urakan ympäristövaikutuksia seurataan tarkasti ja sen kalastovaiikutuksia kompensoidaan istuttamalla vuosittain 40 000 siianpoikaista alueelle vuoteen 2023 asti.

Vesilläliikkujien on hyvä jättää vähintään 150 metrin varoetäisyys työkalustoon alueella liikuttaessa. Lisäksi tarpeetonta oikaisemista satama-alueen poikki on vältettävä.



Veneet valmiina kauteen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen aluksille PV Rautauomalle ja PV Aiskolle tehtiin keväällä ennen veneiden asettamista valmiuteen jälleen valmiustarkastus. Veneiden tekniikka ja varusteet käytiin tarkasti läpi, jotta ne ovat meripelastuksen edellyttämässä kunnossa. Samalla veneet myös koeajettiin.

Tehtävien osalta kesästä odotetaan vilkasta. Toukokuun loppuun mennessä PV Rautauoma ja PV Aisko ovat suorittaneet jo 22 tehtävää, joka on suurin piirtein saman verran kuin viime vuonna vastaavaan aikaan. Aikaisempien vuosien tapaan vilkkaimman ajan odotetaan alkavan juhannuksesta ja jatkuvan koulujen alkuun asti.



KOKENEELLEKIN KIPPARILLE SATTUU JA TAPAHTUU. ONNEKSI ON TROSSI.

Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelu takaa ongelmatilanteissa vesillä maksuttoman avun veneellesi silloinkin, kun ihmisiä ei ole vaarassa. Keskimääräinen kustannus veneen hinaukselle ilman Trossia on **336 €**.

Trossi vain 88 €/vuosi.

Trossi-jäsenenä saat

- ✓ hinauksen lähimpään satamaan, johon on saatavissa korjauspalveluita
- ✓ apua korjaajan ja veneen väliaikaisen säilytyspaikan hankkimisessa
- ✓ vastaavan palvelun Ruotsissa, Norjassa ja osin Tanskassa.

Lisäksi saat

- ✓ valitsemasi meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenyyden
- ✓ Trossi-lehden ja mobiilit Trossi-jäsenedut
- ✓ hyvän mielen tukiessasi vapaaehtoista meripelastustoimintaa.

Lue lisää ja liity: trossi.fi

Kladi

Otteita kevään tapahtumista

Kesä tuli

PV Aisko palasi lumisen talven jälkeen takaisin veteen 12.4. Talvi kului Aiskon osalta mallikkaasti ja sille tehtiin normaaleita huoltotöitä. Suurempia korjauksia tai muutoksia veneeseen ei tarvinnut tehdä. Miehistö ajoi Aiskon heti vesillelaskupäivänä Hopeasalmen telakan Tolkkisten toimipisteeltä Matosaareen. Valmiuteen Aisko saatiin jo seuraavana päivänä. PV Rautauoma puolestaan laskettiin veteen muutama päivä Aiskon jälkeen. Rautauomalle tehtiin talven aikana Aiskon tavoin normaalit huoltotyöt. Lisäksi syksyllä veneen vesisuihkuvetolaitteiden kiinnityksissä havaitut hiusmurtumat korjattiin hitsaamalla. Valmiuteen Rautauoma asetettiin valmiuskatselmoinnin jälkeen 23.4.

Tulppa puuttui

PV Aisko oli lauantaina 17.4 partioajossa, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) tiedusteli Aiskon mahdollisuutta lähteä uppoavan veneen luokse. Kyseessä ei ollut meripelastustehtävä, koska vene oli mantereella, eikä ihmisiä ollut hädässä. Noin viisimetrisen uudehko vene oli aiemmin aamulla laskettu veteen ja ajettu kotilaituriin. Parin tunnin jälkeen omistaja oli huomannut veneen olevan uppoamassa. Hän veti käsivoimin veneen rantaan kiinni suurempien vahinkojen estämiseksi. Kello 13.19 Aiskon tullessa paikalle, näky oli outo. Vene oli selvästi raskaassa lastissa, mutta mitään näkyvää reikää tai edes ylimääräistä vettä ei veneestä ensisilmäyksellä löytynyt.

Aiskon miehistön tutkiessa venettä tarkemmin vuodon syy paljastui: veneen kiinteäksi tarkoitettu pohjatulppa puuttui. Välipohja oli päässyt täyttymään vedestä, jonka johdosta vene oli uppoamisvaarassa. Veneeseen asennettiin Aiskon pumppu, mutta rakenteita rikkomatta vettä ei saatu pois. Aiskon kansimies veisti puutapista sopivan tulpan reikään ja vene päätettiin hinata nostopaikalle. Hinaus tehtiin Aiskon kyljellä, jolloin tilannetta voitiin paremmin tarkkailla.

Kello 14.30 vene saatiin trailerin päälle ja ylös vedestä. Perätulppa poistettiin ja välipohjassa ollut vesi lähti vyörymään avoimesta reiästä. Veden määrää kuvastaa se, että sitä valui parin peukalonpään kokoisesta reiästä vielä toista tuntia noston jälkeen.

Tilanne oli Aiskon osalta ohitse ja miehistö käänsi veneen keulan kohti itää. Kauden ensimmäinen tehtävä oli suoritettu.

Kiirettä Tolkkisissa. PV Aisko on vesillelaskun jälkeen juuri lähdössä kohti Matosaaren meripelastusasmaa Tolkkisissa. Seuraa Aisko sai luotsikuttereista, jotka olivat myös päässeet oikeaan elementtiinsä. Kuva: Timo Pääri.





Saaristo oli vielä varsin autio PV Aiskon taivaltaessa matkaa telakalta kohti Matosaaren meripelastusasemaa. Kuva: Juuso Katila

Uusi vene tuuliajolla

Perjantaina 7.5 PV Aisko oli palaamassa edelliseltä tehtävältä, kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 19.05 Vallisaaren itäpuolelle. Siellä viisimetrisen avoveneellä oli moottori sammunut kesken matkaa ja nyt vene on tuuliajolla. Veneessä oli kyllä ankuri, mutta sen ankkuriköysi oli liian lyhyt veden syvyyteen nähden. Vain kymmenen minuutin matkan jälkeen PV Aisko oli paikalla. Tällöin selvisi, että tuliterä vene oli ensimmäisiä kertoja käytössä. Moottori ei vain jostain syystä saanut bensaa, jolloin matkan teko oli loppunut keskelle selkää. Aiskon miehistö yritti paikallistaa vikaa, mutta ongelma ei ratkennut. Vene otettiin hinaukseen ja hinattiin mantereelle turvasatamaan. Kello 20.01 tehtävä oli suoritettu.

Hieman toisenlainen tehtävä suoritettiin äitienpäivänä, kun PV Aisko oli mukana Meripelastusseuran mainoskuvauksissa.

Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Kruunuvuoren viimeinen huvila paloi maan tasalle 17.5. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

Viimeinen huvila palaa

Kruunuvuoressa sijaitsi aikoinaan useita hienoja kesähuviloita. Huvilat olivat peräisin 1900-luvun alusta, jolloin Helsingin saaristo täyttyi kesäkäyttöön soveltuvista huviloista. Koska tieverkosto oli huono, kuljettiin kaupunkiin pääasiassa höyrypursilla ja veneillä. 17.5. kello 16.52 pelastusvenemiehistön ollessa kotona, tuli hälytys tulipalon sammuttamiseen. Kruunuvuoren viimeinen jäljellä ollut huvila oli ilmiliekeissä.

PV Rautauoma irrotti Matosaaresta 17.55 ja palopaikalla Kruunuvuoren rannassa se oli kello 18.15. Pelastuslaitos oli jo aloittanut sammutuksen, mutta huvilan pelastamiseksi ei ollut tehtävissä mitään. Sammutusta johtanut palomestari päätti, että huvilan annetaan palaa kokonaan ja sammuttajat keskittyvät lisävahinkojen ja uudelleen syttymisen estämiseen. Rautauoman pumppu kytkettiin pelastuslaitoksen palomiesten vetämiin letkuihin ja VPK:n sammuttajat aloittivat työnsä. Paikalle tulivat myös Tammisalons VPK:laiset. Jonkin ajan päästä pelastuslaitoksen henkilöstö poistui palopaikalta. Tehtävän suorittamista jatkettiin ilta yhteentoista saakka, jolloin Vuosaaren VPK tuli jälkivartiointiin. Rautauoman ja Laajasalon VPK:n miehistö lähtivät palumatkalle kohti Matosaarta, jonne saavuttiin hieman puolen yön jälkeen. Helsingin Meripelastusyhdistys on jo vuosia tehnyt yhteistyötä Laajasalon VPK:n kanssa. Yhteistyön ajatuksena on, että VPK:n sammuttajat kuljetetaan kalustoineen sammutuskohteeseen PV Rautauomalla tai PV Aiskolla. Tarpeen vaatiessa PV Rautauoma toimii myös erinomaisena pumppuyksikkönä siinä olevan tehokkaan palopumpun ansiosista. Tämä tehtävä osoitti jälleen yhteistyön voiman.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti



Ensimmäisten sammuttajien tultua paikalle, huvila paloi jo ilmiliekeissä, eikä sen pelastamiseksi ollut tehtävissä mitään. Kuva: J-P Lumilahti



Vaikka palopaikka sijaitsi mantereella, sammutus oli kätevämpi hoitaa meren kautta, koska paikalle ei ollut kunnollista tietä. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

PV Rautauoman pumppua käytettiin palon sammuttamiseen, joten rantautumisessa jouduttiin käyttämään luovuutta. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



JUHLAT TYÖN MERKEISSÄ – HELSINGIN MERIPELASTUS- YHDISTYS 60 VUOTTA

Historian merkivuotia voi laskea monella eri tavoin. Meripelastuksen juuret Helsingin edustalla ulottuvat pitkälle 1800-luvulle saakka. Suomen Meripelastusseura perustettiin 1897 ja Helsingin meripelastusyhdistys vuonna 1961. Juhlimme siis kuusikymppisiä, samalla kuitenkin tunnustaen olevamme osa vieläkin pidempää historiaa.

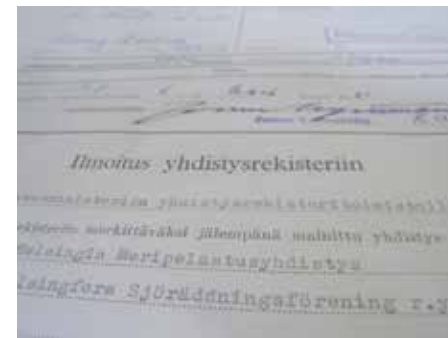


PV Antti Huima oli yhdistyksen itse suunnittelema ja varustelema pelastusvene. Se oli käytössä vuosina 1982–2005. Kuva: Meripelastusyhdistyksen arkisto

Helsingin karikkoiset vedet eivät koskaan ole olleet navigoinnille helppoja. 1800-luvulla meripelastus liittyi lähinnä kauppa- ja sota-alusten pelastusoperaatioihin. 1900-luvun alussa puolestaan kasvava merellinen Helsinki sai myös väkensä liikkumaan rannoilleen ja lähi-saaristoon. Tämän johdosta Helsingin edustan saaristoon ja rannoille perus-

tettiin pieniä meripelastusasemia. Näitä sijaitsi muun muassa Hanasaaressä, Mustikkamaalla, Hågansvikissä (Haakoninlahti nykyisen Kruunuvuorenrannan alueella), Liuskasaaressä, Hernesaaressä, Örnensissä ja Seurasaaressä. Nämä asemat olivat kuitenkin lähinnä säilytyspaikkoja hengenpelastusvälineille. Seurasaaressä sijaitseva meripelastusvaja on näistä ase-

mista ainoa, joka on edelleen pystyssä. Huonoon kuntoon päässyt vaja kunnostettiin Helsingin Meripelastusyhdistyksen vapaaehtoisten voimin pari vuotta sitten lahjaksi 120-vuotiaalle Meripelastusseuralle. Vajan sisällä on edelleen jäljellä muun muassa pelastamiseen käytetty pui-



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

Yhdistys perustetaan

1950-luvun lopulla väestön muuttoliike maalta ja saaristosta kaupunkeihin vilkastui, ja myös vapaa-ajan veneilyn määrä kasvoi. Meripelastusseuran perinteinen isojen pelastusasemien verkko keskittyi lähinnä kauppamerenkulun tarpeisiin, joten paineet veneilijöiden huomioimiseen kasvoivat. Vuoden 1960 marraskuussa Meripelastusseura järjesti kokouksen, jossa pohdittiin Helsingin hankalaa tilannetta. Kokoukseen saapuikin edustajia niin viranomaisista, puolustusvoimista, merenkävijäjärjestöistä sekä muista ammatikseen merellä liikkuvista tahoista. Kokouksessa päätettiin perustaa toimikunta, jonka tehtävänä oli ratkaista asia. Vajaa neljä kuukautta myöhemmin, 14.3.1961, toimikunta oli työnsä tehnyt, ja Helsingin Meripelastusyhdistyksen perustava kokous oli pidetty. Yhdistyksen ensimmäinen hallitus koostui pitkälti selvityksen tehneen toimikunnan jäsenistä.

Vaikea alku

Yhdistyksen toiminnan kannalta alku oli vaikea. Ei ollut omaa kalustoa, eikä tukikohtaa. Tahtoa kuitenkin oli, joten ensimmäiset vuodet yhdistys toimi jäsentensä omien veneiden avulla. Erilaisia onnettomuuksia ja pulmatilanteita oli tuolloinkin paljon. Erityisenä ongelmana oli, että tietoa oli vaikeaa saada mereltä kotiin tai pelastajille. Tästä syystä erilaisia etsintöjä oli 1960- ja 1970-luvuilla varsin paljon. Näihin jäsenistön veneet soveltuivat hyvin, ja viranomaisia pystyttiin tukemaan usean veneen voimin. Tämä etsintälaivue -nimen saanut toiminta muuttui 1980-luvulla jäsenvenetoiminnaksi ja hiipui 1990-luvun lopulle tultaessa pikku hiljaa pois. Radiokaluston ja pelastusveneidä kehityksen myötä vesiltä saatiin paremmin yhteyksiä maihin, ja etsinnät vähentyivät. Yhdistyksen ensimmäinen pelastusvene oli Meripelastusseuralta tilapäisesti Helsinkiin käyttöön saatu PV Seiskari. Se oli 1930-luvulla puusta rakennettu, 12-metrinen pelastusvene. Vene palveli Helsingissä vuosina 1964–1966, jonka jälkeen se siirrettiin Kokkolaan. Sen jälkeen yhdistys oli pari vuotta jälleen ilman venettä, kunnes vuonna 1969 Rajavartiolaitokselta hankittiin vartiolaiva Auran kaksi pelastusvenettä vapaaehtoista pelastustoimintaa varten. Ne saivat nimekseen PV Eestiluoto ja PV Katajaluoto. Jälkimmäinen osoittautui huonokuntoiseksi, ja se myytiin jo vuonna 1970. Sen sijaan PV Eestiluotoa käytettiin aina vuoteen 1976 saakka. Molemmat veneet olivat puisia avoveneitä.

Tukikohtia

Pelastusveneidä myötä tuli tarve saada niille myös tukikohta. Ensimmäinen asemapaikka löytyi Vuosaaresta, Vuosaaren urheilukastajien (VUK) satamasta. Sieltä siirryttiin kuitenkin jo vuonna 1971 lahden toiselle puolelle Vuosaaren venekerholle. Sieltä saatiin hieman suuremmat tilat käyttöön. Rahaa yhdistyksellä ei juuri ollut, mutta venekerhon myötämielisellä suhtautumisella toimintaa pystyttiin kuitenkin pyörittämään. Vuosaari oli kuitenkin kaukana Helsingin keskustasta, joten 1980-luvulla pelastusveneille hankittiin toinen laituripaikka Pohjoisrannasta Helsingin Moottorivenekerhon satamasta. Keskustan paikka helpotti erityisesti yhdistyksen omin voimin rakentaman PV Antti Huiman varustelutöitä.

Helsingin kaupunki tarjosi Laajasalon Jollaksessa olevaa Matosaarta vuokrattavaksi. Tähän tarjoukseen yhdistys tarttui, ja niin vuonna 1986 yhdistys sai ensimmäistä kertaa oman paikan meripelastus-asemaksi. Töitä oli paljon, sillä saareissa olevat rakennukset vaativat kunnostamista, eikä kunnollisia laitureita ollut. Pitkajänteisen työn, sisukkuuden ja ennen kaikkea lukemattomien talkootuntien jälkeen, Matosaaresta on muodostunut Helsingin Meripelastusyhdistyksen sydän. Nykyisin yhdistys omistaa saaren pohjoisosassa olevat rakennukset, ja on solminut Helsingin kaupungin kanssa alueen käytöstä pitkäaikaisen vuokrasopimuksen. Matosaaren eteläosa on kaupunkilaisten vapaassa virkistyskäytössä.

Etsintälaivueeseen kuulunut Kihaja auttamassa hädässä olijaa Helsingin vesillä 1990-luvun alussa. Kuva: Meripelastusyhdistyksen arkisto



Ajassa

Radioaalloilla

Jo varsin varhaisessa vaiheessa yhdistys aloitti LA-radioliikenteen hätäpäivystyksen. LA-taajuudet olivat varsin häiriöherkkiä, kantaman vaihdellessa parista kilometristä muutamaan kymmeneen kilometriin. Näistä syistä viranomaiset eivät koskaan lämmenneet ajatukselle LA-puhelimista turvallisuusvälineinä. Kaupallinen merenkulku käytti meri-VHF-puhelimia, mutta niitä oli vain harvoilla veneilijöillä. Syynä oli todennäköisesti laitteiden kalleus, laitteilta vaaditut radioluvat sekä käyttäjien radiopätevyudet. Sen sijaan LA-radiopuhelimia, eli ”lälläreitä” löytyi lähes kaikilta veneilijöiltä. Ne olivat halpoja, eikä niiden käyttöön vaadittu lupia. ”Puhelumaksuja” ei luonnollisestikaan ollut, joten lälläreillä lörpöttely toisten veneilijöiden kanssa oli ilmaista.. Yhdistyksen LA-radioasemia perustettiin jäsenten koteihin ja jäsenyhteisöjen tiloihin ympäri Helsinkiä. Kutsutunnuksina asemista käytettiin Helsinki 1-10, joista Helsinki 1 sijaitsi aina yhdistyksen tukikohdassa. Erillisen vuoroluettelon perusteella useiden asemien avulla saatiin

järjestettyä päivystys iltaisin ja viikonloppuisin. Toisinaan päivystystä oli huomattavasti laajempinakin aikoina. Helsinki 1-10 -radioasemien tehtävänä oli vastaanottaa hätäilmoituksia, mutta ne välittivät myös kiireellisiä viestejä vesiltä maihin. Palveluihin kuuluivat myös sää-tiedotusten ja ennen kaikkea varoitusten lukemista. Viimeiset Helsinki-radioasemat päivystivät aina 1990-luvun loppuun saakka, jonka jälkeen meri-VHF ja kännykät syrjäyttivät ne vähitellen.

Kasvun vuodet

2000-luvun alkupuolella vapaaehtoinen meripelastus ja Helsingin Meripelastusyhdistys kehittyivät voimakkaasti. Pelastusveneiden värit yhtenäistyi, ja muun muassa miehistöjen vaatetus otti aimo harppauksen eteenpäin. Tehtävämäärät lisääntyivät, koulutuskäytännöt vakiintuivat ja vapaaehtoiset meripelastajat alkoivat tehdä yhteistyötä toistensa kanssa. Merkittävää oli, että kaikki yhdistykset alkoivat

työskentelemään yhdessä hätässä olevien auttamisen eteen. Trossi-palvelun myötä tehtävien kirjo laajeni myös vähemmän kiireellisiin, mutta avuntarvitsijoiden kannalta pulmallisiin tehtäviin. Myös yhdistyksen pelastusveneissä tapahtui mittava muutos. Vuonna 1982 valmistunut PV Antti Huima oli itse suunniteltu, rakennettu, ja varusteltu, mutta sen korvannut PV Rautauoma edusti täysin uudenlaista ajattelua. Vuonna 2007 valmistunut Rautauoma oli puhtaasti meripelastuskäyttöön suunniteltu ja työvenenormien mukaisesti rakennettu pelastusvene. Ensimmäistä kertaa yhdistyksellä oli käytössään pelastusvene, jossa jokaiselle taralle oli mietitty oma paikkansa. Veneen monipuoliset ominaisuudet mahdollistivat muun muassa palonsammutukset ja vuotavien veneiden tyhjentämisen aivan toisella tavoin kuin edeltäjien kanssa. 2019 puolestaan valmistui PV Aisko. Myös se on osoittanut käytettävyytensä mitä erilaisimmissa pelastus- ja avustustehtävissä pääkaupunkiseudun merialueella.

Vapaaehtoisuus kaiken perustana

Yli 8300 avustettua ja lähes 3500 tehtävää kuudenkymmenen vuoden aikana ovat vaikuttavia lukuja. Kaiken takana ovat aina olleet vapaaehtoiset, yksikään vesillä, pelastus- tai radioasemalla oleva henkilö ei yhdistyksen historian aikana ole saanut tekemästään panoksesta palkkaa. Alkuaikojen pienestä, muutaman henkilön yhdistyksestä on kasvanut Suomen suurin vapaaehtoinen meripelastusyhdistys. Nykyisin jäseniä yhdistyksellä on jo lähes 4500, ja vuosittain yhdistyksen pelastusveneet auttavat 300–400 ihmistä. Voikin hyvillä mielin sanoa, että Helsingin Meripelastusyhdistys on valmiina auttamaan ihmisiä vesillä seuraavatkin 60 vuotta.

Jukka-Pekka Lumilahti



Vuoden 2006 syksyllä kastettu PV Rautauoma edusti aivan uudenlaista ajattelua pelastusvenen suunnittelussa ja rakentamisessa. Kuva: Antti Salmenlinna



Sukellustoiminta oli aikoinaan aktiivinen osa yhdistyksen toimintaa. Roy Immonen rantautumassa PV Katajaluoto II:lta Märskrinille 1970-luvun puolivälissä. Kuva: Matti Pentti



Nuorisotoiminta on kasvanut osaksi toimintaa 2000-luvulla. PV Nihti nuorten kanssa pelastuslauttatarjoituksissa Matosaaren itäpuolella syyskuussa 2006. Kuva: Jussi Lammi

Petter Ehrnsten

Kuinka kohdata vakavassa onnettomuudessa ollut henkilö? Petter Ehrnstenillä on tästä omakohtaisia kokemuksia, sillä hän on yksi 137 henkilöstä, jotka selvisivät syyskuussa 1994 Itämeren rauhanajan tuhoisimmasta merionnettomuudesta.

Petter Ehrnsten on kokenut matkustaja. Alkoholitehtaan myyntiedustajana pohjoismaiden matkustajalautat olivat hänelle erittäin tuttuja. Työmatkalla hän oli myös 27.9.1994, sillä hänen tarkoituksenaan oli esitellä saksalaiselle esimiehelleen Pohjois-Itämeren tax free -myyntiä. Alkuillasta siirryttiin M/S Estonialle. ”Pääsymme laivalle ei ollut mitenkään itsestään selvää. Laiva oli varsin täynnä, mutta onnistuimme kuitenkin saamaan sille peruutuspaikat”, Petter muistelee. Koska oli syysmyrsky, päätti Petter antaa laivan keskiosassa sijaitsevan hytin kollegalleen. ”Siellä laivan keinunta häiritsi kaikkein vähiten”. Petterin oma hytti sijaitsi laivan keulassa. Ensimmäiseksi Petter kiersi kollegansa kanssa laivan, ja sitten he siirtyivät Á la carteen illalliselle. ”Muistan vielä, kuinka laivan intendentti naureskeli meille, kuinka kaksi viinatrokaria juo vichyä.” Intendentti, kuten monet muutkin matkustajalaivojen henkilökunnista olivat hänelle työn puolesta erittäin hyviä tuttuja, osa jopa ystäviä. Illallisen jälkeen he kiersivät vielä laivan myymälöitä, sillä niiden valikoima poikkesi ruotsinlaivojen valikoimista. Kun Petter ja kollegansa päättivät hieman ennen puoltayötä siirtyä nukkumaan, he eivät tienneet näkevänsä viimeistä kertaa toisensa.

Petterin mielestä jonkun ollessa onnettomuudessa, ei kannata epäroïdä kysyä toisen vointia.

Herätys

Yöllä Petter heräsi kovaan jyskeeseen. Myrskyn äänet olivat hänelle tuttuja, mutta nyt Petter ei osannut päätellä mistä ääni tulee. ”Puin housut jalkaan, ja samassa laiva kallistui normaalia enemmän.” Hetken päästä kallistuma lisääntyi, jolloin Petter päätti lähteä ulos. Kallistuman johdosta laukku ja jakkara olivat liukuneet hytin oven eteen, mutta vessan oviaukosta tukea pitäen Petter sai oven auki. ”Käytävällä oli alusvaatteillaan olevia ihmisiä, jotka eivät tienneet mitä tehdä. Estonia oli Petterille tuttu laiva, joten hän tiesi missä suunnassa laivan pelastusasema oli. ”Siirryin ensin aulaan ja aulan rappujen kaiteita pitkin ylöspäin.” Koska Petter ja muutama muu tiesi mitä tehdä, myös muut ihmiset lähtivät seuraamaan heitä. Petter saapui ensimmäisten joukossa ulkokannelle ja avasi välittömästi pelastusliivilaatikon. ”Laitoin pelastusliivejä esille ja puin yhden liivit päälleni.” Estonia kallistui styyrpuurin puolelle, Petter puolestaan oli keulassa paapuurin puolella. Varsin alkuvaiheessa Petter kiipesi pelastusveneeseen. Venettä ei kuitenkaan saatu laskettua. Samassa laivan valot sammui. ”En säikähtänyt tätä, sillä tiesin hätägeneraattoreista ja akuista.” Hetken päästä valot syttyivätkin uudestaan. Kun laiva kallistui jo 90 astetta, Petter kiipesi jonkun avustamana Estonian kyljen päälle. ”Nyt taistellaan hengestä”, muistelee Petter ajatelleensa. Estonian perä alkoi vajoamaan kohti syvyyttä ja Petter näki, kuinka aallot veivät yksitellen ihmisiä hänen edestään. ”Kun edelläni oleva ihminen hävisi aaltoihin, tiesin lähteväni seuraavan aallon mukana.”

Vedessä

Aalto tuli ja huuhtoi Petterin Estonian pohjan päältä mereen. ”Koska olin pukunut toiset pelastusliivit ja sylissä oli vielä kaksi liiviä, jouduin uimaan yhdellä kädellä pois päin hyllystä.” Hetken päästä Estonian keula nousi pystyyn, ja perä edellä laiva vaipui kohti pohjaa. Adrenaliinin johdosta Petter ei tuntenut kylmyyttä. Aallokko oli kuitenkin voimakasta. Meren pinnasta

katsottuna pimeällä merellä neljän metrin aallokossa ei kovin pitkälle näe. ”Huomasin jonkun suuren tumman kappaleen tulevan lähelle.” Kappale osoittautui isoksi 25 hengen pelastuslautaksi. Samassa se jo lensi Petterin ylitse.

Petter onnistui löytämään merestä Estonian pelastusliivilaatikon istuinkannen, ja yläkannen ritilöistä hän sai tehtyä melat. Seuraava pelastuslautta tuli vähän ajan päästä Petterin lähistölle. ”Autu mut ylös”,

Petter huusi. ”En pysty, käteni ovat ihan kohmeessa”, kuului lautalta vastaukseksi. ”Anna käsi, jotta saan tikkaat esiin”, vastasi Petter. ”Näin, kuinka käsi lähestyi. Taruin siihen, ja nostin itseni reisieni avulla lautan päälle.” Tilanne ei kuitenkaan ollut vielä ohitse. Aallot huuhtoutuivat jatkuvasti heidän ylitseen, koska he olivat lautan katon päällä. ”Pakko päästä suojaan lautan sisälle”, muistelee Petter ajatuksiin. Toinen lautalla oleva ei olisi halunnut

Petter Ehrnsten kädessään pelastusliivit, joiden kanssa hän ui meressä Estonian vajotessa meren syvyyksiin.





Estonian pelastuslautta. Kuva Onnetumuustutkintakeskus

siirtyä sisätiloihin, koska lautta oli täynnä vettä, mutta Petterin tahdosta molemmat pääsivät lautan sisälle. Vettä oli vyötaisisille asti, eikä lautan varustepussia saatu auki. ”Puukko oli jossain piilossa.” He löysivät kuitenkin äyskärin ja alkoivat tyhjentää lautta. Ajoittain aallot vyöryivät lautan ylitse. Siitä huolimatta jatkoimme äyskäröintiä aamuun saakka.” Jossain vaiheessa Petter huomasi lautan toisen henkilön olevan nukahtamaisillaan. ”Herätin kaverin väkisten, nukahtaa ei saanut. Muuten olimme molemmat mennyttä.”

Pelastus

Aamuyöstä tuuli hieman laantui. ”Näimme Mariellan kaukana meistä, annoimme valomerkkejä ja Mariella lähestyi nopeasti. Pelastus saapui kuitenkin ilmasta. Koh- talotoveri meni oviaukkoon seisomaan ja silmänräpäyksessä hän oli kadonnut. Yllätyksekseni näin pintapelastajan lautan katon päällä. Seuraavana vuorossa oli

Petter. Helikopteri oli Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri OH-HVD, joka oli saapunut pelastustöihin Helsingistä. Petter muistaa kysyneensä kopterissa pintapelastajalta kelloa. Se oli 7.58. Kopteri laskeutui Hangon merivartioasemalle. Ennen poistumistaan Petter puristi helikopterin miehistön kättä kiitokseksi. Vaikka käveleminen oli tunnottomista jaloista johtuen vaikeaa, hän halusi kävellä omin voimin lähellä odottavaan ambulanssiin. ”Missä on puhelin?”, Petter kysyi heti ensitöikseen päästyään sairaalaan. Ympäriillä olleet hoitajat ja lääkärit eivät heti ymmärtäneet kysymystä, mutta kun Petter toisti kysymyksen, hän pääsi puhelimen luokse. Petter soitti kotiin, puhelimeen vastasi hänen yhdeksänvuotias tyttärensä, ja sen jälkeen vaimo. ”Ääntä ei meinannut aluksi tulla, mutta sain sanotuksi pelastamisestani.” Puhelun jälkeen Petter vaati päästä suihkuun. ”Sitten alkoi käsittämätön horkka ja tärinä.”

Samassa isossa sairaalahuoneessa oli kuusi muutakin pelastettua. ”Muistan, kuinka hoitaja kysyi haluammeko aamupalaa. Ehdottomasti kyllä, oli vastaukseni”. Huoneen seinällä oli TV, jossa aamun uutiset kertoivat mitä oli tapahtunut. Siitä pelastetut saivat tietoa yöllisistä tapahtumista.

Kotiin

Petter Ehrnsten ei loukkaantunut onnettomuudessa. Poliisin alustavan kuulemisen ja hoitohenkilökunnan arvion jälkeen hän pääsi iltapäivällä pois sairaalasta. Hangosta hänet hakivat oma veli, vaimo ja tytär. Kotona Helsingissä he olivat noin viiden kuuden aikaan. Samaan aikaan sinne saapuivat myös Suomen Punaisen Ristin kriisityöntekijä. Koti täyttyi lähipäivinä myös ystävistä ja kukkalähetyksistä. ”Minua lämmitti myös se, kuinka ulkomaisen työnantajani ylin pomo lensi Suomeen minua tervehtimään.”

Miten reagoida?

Jokainen meistä reagoi onnettomuuteen ja selviytymiseen yksilöllisesti. Petterille tärkeää selviytymisen kannalta oli saada puhua tapahtuneesta. Petterin mielestä tärkeää on myös huomata, kuinka onnettomuus vaikuttaa paljon myös muihin, kuten perheenjäseniin ja läheisiin. ”Itse koin saavani terapiaa siitä, että sain puhua tapahtumasta, ja selvitellessäni turman syytä, tapahtuman kulkua sekä sain auttaa toimittaja Matti Saarta kirjan tekemisessä. Mutta vaimolleni ja lapsilleni kriisiapua ei osattu antaa.” Petterin lapset puolestaan halusivat mennä heti tapahtuman jälkeen kouluun. Koulu oli varsin pieni, sillä siellä oli vain 30 oppilasta ja kaksi opettajaa. Ensimmäisenä päivänä tapausta hämmästeltiin, seuraavana päivänä muut koulun lapset puolestaan kyselivät kaikkea. Kolmantena päivänä Petterin tytär ei enää halunnutkaan mennä kouluun. Silloin Petter kysyi opettajalta, voisiko hän tulla kertomaan mitä oli tapahtunut. Lapsilla olikin erittäin paljon kysymyksiä tapahtuneesta. ”Vaikka kuoleman kohtaaminen onkin vaikeaa, niin puhuimme asioista silti niiden oikeilla nimillä.” Kertominen selvästi myös helpotti Petterin lapsia, sillä koulukaverit eivät enää tentanneet heitä.

Läheisille onnettomuudesta puhuminen saattaa olla vaikeaa. Petter kertoo esimerkiksi, kuinka hänen veljensä autonkuljettaja oli jostain syystä ollut yöllä valveilla ja kuullut Estonian uppoamisesta. Autonkuljettaja tiesi Petterin olleen Estonialla, joten hän herätti veljen soittamalla kello 4.30. Veli puolestaan soitti siskolle, joka tuli vanhempien luokse. Vaikka veli ja sisko tiesivät onnettomuudesta, he eivät uskaltaneet kohdata Petterin perhettä.

Petter on käynyt juttelemassa tapahtuneesta myös onnettomuudessa menehtyneiden omaisten kanssa. Näissä keskusteluissa Petter on pystynyt antamaan omaisille monia vastauksia avoimena olleisiin kysymyksiin. Toisaalta keskustelut ovat myös auttaneet Petteriä itseään ymmärtämään ikävää onnettomuutta syvällisemmin. Petter on myös halunnut tavata pelastajansa, ja jutella heidän kanssaan tapahtuneesta. Pintapelasta-

jasta onkin vuosien varrella muodostunut Petterille hyvä ystävä.

Petter on aina ollut kiinnostunut myös tekniikasta. Siksi Estonian rakenne ja tekniikka olivat hänelle tuttuja. Toinen merkittävä keino Petterille selviytymisessä onkin ollut ymmärtää, miten onnettomuus oli tapahtunut. Kun tutkintakomissio sitten aikanaan julkisti turmaraportin, se vahvisti Petterin omia näkemyksiä tapahtuneesta. ”Ymmärän kuitenkin myös muita teorioita, sillä ihmisen haluaa helposti taustalle jotain isompaa, kuin sarjan teknisiä asioita. Pitää myös muistaa, että surutyö onnettomuudesta on joillain edelleen käynnissä.”

Toisinaan vakavassa tilanteessa miettii sitä, voisiko toisen kuulumisia kysyä. Petter rohkaisee ihmisiä nimenomaan soittamaan, sillä puhelimessa kuulee toisen äänen ja kuulee toisen reaktion. Tekstiviestissä tai muilla viestijärjestelmillä reagointi ja vuorovaikutus puuttuvat.

Selviytyminen

Petterille oli tärkeää, että perusasioden kuntoon tulon jälkeen paluu arkeen tapahtui mahdollisimman nopeasti. Hänelle työnteko toipumisen kannalta oli parasta. Varsin nopeasti työhön paluun jälkeen hän piti kahden tunnin esityksen työkavereilleen. Tilaisuus ei kuitenkaan meinannut loppua, sillä työkavereilla oli aiheesta paljon kysymyksiä. Työkaverit tekivät samalla myös surutyötä, sillä Petterin esimies ja heidän työkavereidensa kollega ei koskaan palannut takaisin. Tämä henkilö oli yksi niistä 852:sta muusta henkilöstä, joiden viimeiseksi lepopaikaksi muodostui Utön eteläpuolinen merialue.

Jukka-Pekka Lumilahti
Kuvat: Markku Tamminen



Puhuminen ja tapahtuman ymmärtäminen on ollut Petterille keino selviytyä Estonian onnettomuudesta.



Bild: Jukka-Pekka Lumilahti

Farledsarbeten utanför Nordsjö

Arbeten på att fördjupa farleden och hamnområdet i Nordsjö pågår igen. På våren inleddes arbetet vid Svarta Hästen och därifrån har man flyttat söderut när arbetet framskridit. Arbetet borde vara färdigt mot slutet av året då den nya farleden tas i bruk. Projektet som är gemensamt för Trafikledsverket, Helsingin Satama Oy och Helsingfors stad har som mål att fördjupa farleden och en del av hamnbassängen från

11 m till 13 m. Projektet förbättrar hamnens användbarhet för containertrafiken. Man följer noggrant projektets miljöpåverkan och dess inverkan på fiskbeståndet kompenseras med plantering av 40 000 sikyngel årligen till år 2023. Sjöfarare ska lämna en minst 150 m stor säkerhetsmarginal till arbetsutrustningen när man rör sig på området. Man bör också undvika att korsa hamnområdet i onödan.

Bild: Timo Päri



Sommaren kom

RB Aisko sjösattes efter en snöig vinter den 22.4. Vintern gick bra för Aisko och normala servicearbeten utfördes. Större reparationer eller ändringar behövde inte göras. Besättningen körde Aisko till Maskholmen genast på sjösättningsdagen vid Hopeasalmen Telakkas varv i Tolkis. I beredskap sattes Aisko redan följande dag.

RB Rautauoma sjösattes några dagar efter Aisko. På Rautauoma gjordes, i likhet med Aisko, normala servicearbeten under vintern. Därutöver reparerades genom svetsning de små sprickor i jetutrustningens fäste, som observerats på hösten. I beredskap sattes Rautauoma efter beredskapsbesiktning den 23.4.

TROSSEN
SKYDD FÖR DIN BÅT

Den sista villan brann

I Kronobergsområdet fanns det i tiden flera fina sommarvillor. Villorna var från början av 1900-talet, då Helsingfors skärgård fylldes av villor för sommarbruk. Då vägnätet var dåligt reste man till staden med ångfartyg eller båt. Den 17.5. när räddningsmanskapet var hemma kom ett alarm gällande släckning av en eldsvåda. Den sista villan som fanns kvar i Kronobergsområdet stod i lågor. RB Rautauoma lossade förtöjningarna vid Maskholmen kl. 17.55 och anlände till Kronobergstranden kl. 18.15. Räddningsverket hade redan inlett släckningen men ingenting kunde göras för att rädda villan. Brandchefen som ledde släckningen beslöt att låta villan brinna helt och hållet och släckarna koncentrerade sig på att förhindra andra skador och att branden skulle bryta ut på nytt. Rautauomas pump kopplades till räddningsverkets slangar och FBK:s släckare inledde arbetet. Också Degerö FBK:s

frivilliga anlände till platsen. Efter en tid avlägsnade sig räddningsverkets personal. Uppdraget fortsatte till klockan elva på kvällen då Nordsjö FBK anlände för efterbevakning. Rautauomas och Degerö FBK:s besättning inledde återresan till Maskholmen dit man anlände strax efter midnatt.

Helsingfors Sjöräddningsförening har redan i många år samarbetat med Degerö FBK. Avsikten med samarbetet är, att FBK:s släckningsmanskap med utrustning transporteras till brandplatsen med RB Rautauoma eller RB Aisko. Vid behov fungerar också RB Rautauoma som en utmärkt pumpenhet p.g.a. den effektiva brandpumpen. Detta uppdrag visade igen resultatet av samarbetet.

Bilder: Jukka-Pekka Lumilahti



Kasuunin tällä puolen

SÖDERSKÄR



Söderskärin majakkahistoria alkaa jo 1700-luvulta, jolloin siellä on ollut venäläisten rakentama tunnusmajakka. Tunnusmajakoita eli pookeja rakennettiin kovassa säässä tuhoutuneiden tilalle useampiakin. 1800-luvulla Pellingin alueelle suunniteltiin myös valomajakkaa, joka lopulta rakennettiin itse keisari Nikolai I:n päätöksellä Glosholmeniin. Glosholmenin majakan valo sytytettiin vuonna 1835. Majakka oli teknisesti edistyskellinen, esimerkiksi sen kaappikellomainen punnuksella toimiva kellokoneisto toimi yhdellä vedolla peräti kahdeksan tuntia. Vertailuna todettakoon, että Porkkalan majakassa koneisto vaati vetämisen kahden tunnin välein. Glosholmenin majakassa oli kuitenkin yksi erittäin huono puoli, sen sijainti. Majakka oli niin kaukana väylästä, että siitä ei ollut merenkululle juurikaan apua ja aiheuttipa se muutaman haaksirikonkin. Vuonna 1851 tehtiin päätös rakentaa majakka uuteen paikkaan, Söderskäriin.

Edistyskellinen majakka

Vuonna 1857 uuden majakan suunnitelmat olivat valmiit. Kahdeksankulmainen, 40-metrinen torni rakennettiin Söderskärin saariryhmään kuuluvalla Mattlandetin saarelle. Suunnittelija oli saksalaissyntyinen arkkitehti Ernst Lohrmann, joka tuohon aikaan oli yleisten rakennusten intendentinkonttorin johtaja. Saman suunnittelijan käsialaa ovat muun muassa Hakasalmen huvila Helsingin keskustassa, Kakolan vankila Turussa ja yli 20 kirkkoa ympäri Suomea.

Söderskärin majakan alaosa on harmaakiveä ja yläosa tiiltä. Myöhemmin yläosa on betonoitu. Majakkaan tuli ranskassa valmistettu Fresnel-linssistö ensimmäisenä Suomessa Russarön majakan ohella. Sama linssistö on edelleen paikallaan majakan huipulla. Majakan valo sytytettiin ensimmäisen kerran syksyllä 1862. Valotunnus oli viiden sekunnin valo 90 sekunnin välein. Uuden majakan valo oli voimakas ja sen kantama oli peräti 13 meripeninkulmaa. Paikalliset kalastajat pel-

käsivät sen pelästyttävän kalat ja toisaalta houkuttelevan kalastajia jopa Suomenlahden toiselta puolelta apajille. Vanhan Glosholmenin majakan valo sammutettiin lopullisesti vuonna 1863 ja se muutettiin tunnusmajakaksi. Pookina se toimi aina talvisotaan asti, jolloin se räjäytettiin poikki, jotta vihollislentokoneet eivät voisi käyttää sitä navigointinsa apuna.

Elämää majakkasaarella

Varsinaisen majakan lisäksi saarelle rakennettiin muun muassa majakanvartioiden ja majakkamestarin talot, sauna, kellari ja puuliiteri. Rakennukset ovat valmistuneet pääosin 1860- ja 1910-lukujen välillä. Majakan henkilökuntaan kuului majakkamestari ja kolme majakanvartijaa, joista useimmat asuivat saarella edelleen olevissa mökeissä ympäri vuoden. Varsinaisen työnsä lisäksi he viljelivät pieniä palstoja ja hoitivat lehmii ja lampaita, jotka laidunsivat lähistön saarilla.

Söderskärin majakka automatisoitiin vuonna 1957, jonka jälkeen siellä ei tarvinnut käydä kuin pari kertaa vuodessa kaasuvälikäytin täydentämässä. Aikojen myötä Suomenlahden väylästä muuttui ja majakan merkitys väheni. Vuonna 1989 sen valo sammutettiin. Nyt Mattlandetin saarella on siis taas valoton pooki, aivan kuin 200 vuotta sitten. Kellokoneisto on poistettu, mutta alkuperäinen, vuonna 1862 valmistettu linssistö on edelleen paikallaan, tosin liikkumattomaksi lukittuna.

Luotsitoiminta

1800-luvulla majakka ei ollut Söderskärin ainoa työllistäjä. Mattlandetin itäpuolella, Kokkomaan saarella oli vahdissa neljä Pirttisaaren luotsia. Heille tehdyt rakennukset ovat tuhoutuneet kauan aikaa sitten, mutta raunioita on edelleen näkyvissä. Luotsitoiminta siirtyi vuonna 1912 toiselle naapurisaarelle Bastulandetiin. 1940-luvulla Bastulandetiin, joka tunnetaan myös luotsisaarena, rakennettiin riippusilta. Luotsiasema lopetti toimintansa vuonna 1961.



Kasuunin tällä puolen

Tutkimusasema

Majakkahenkilökunnan poistuttua saarelta Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos perusti saarelle tutkimusaseman vuonna 1965. Sijainti oli hyvä lintujen muuton-seurantaan ja hyljetutkimukseen ja samalla tuli hoidettua muutoin tyhjiksi jääneiden rakennusten vartiointi. Tutkijat pystyivät hyödyntämään majakkatornia linnuston seurannassa, ja saarella asuessaan he myös kunnostivat sen rakennuksia. Tutkimus-asema lopetti toimintansa vuonna 2007.

Matkailua ja kulttuuria

Söderskär on esiintynyt ainakin kolmessa elokuvassa 1940- ja 1960-luvuilla ja onpa Arvo Turtiainen kirjoittanut siitä runonkin, jonka nimi on ytimekkäästi ”Söderskär”. Matkailutoimintaa Söderskäriin on ollut 1900-luvun alkupuolelta asti. Saareen on tehty retkiä höyrylaivoilla erityisesti Sipoosta, Helsingistä ja Porvoosta. Taidemaalari Louis Sparre vuokrasi saaren entisen kala-aitan ateljeekseen vuonna 1905. Aina matkailijat eivät ole herättäneet

innostusta, kuten Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen päiväkirjamerkinnästä voidaan päätellä: ”Turistit – niillä riittää energiaa. Viisi veneellistä rauhastoiminnaltaan epänormaalin kiihkeätä kummajaista hortoili ympäriinsä aivovauriomaaisesti kirkuvat kakarat kintereillään.” Matkailutoiminta jatkuu edelleen, kun yksityinen yritys järjestää saarelle risteilyjä ja tarjoaa siellä kokous- ja tapahtumapalveluita.

Pääsy majakalle

Söderskärin majakka on Porvoon ja Sipoon rajamailla, noin 15 merimailin päässä Helsingistä. Saaret ovat Natura-alueita ja niille on määritetty kielletty lintujen pesintäaika 1.5.-31.7. Muina aikoina saarilla voi vierailla omalla veneellä. Majakan nykyisin omistavalla yrityksellä on poikkeuslupa tarjota yleisöristeilyjä myös pesintäkauden aikana. Risteilyille pääsee Helsingin Kauppatorilta ja Aurinkolahdelta sekä Sipoon Kalkkirannasta.

Teksti: Sami Korppi

Kuvat: Markku Tamminen

Kirjoituksen lähteenä on käytetty seuraavia teoksia:

Seppo Laurell: Majakat

Seppo Laurell: Valoa Merellä

Mia Puotunen (julkaisija Metsähallitus): Porvoon Söderskärin majakkasaarten rakennusperintö

Mattlandetin ja Bastulandetin välinen riippusilta 1970-luvulla. Kuva: Esa Niemelä, Suomen Metsästysmuseo

Söderskärin vanha luotsiasema. Kuva: Pekka Sihvon, 2000, Museovirasto

Eversti Sario puhuu tykkimiehille Söderskärillä sodan aikana. SA-KuvaMetsästysmuseo



Valmistumisvuosi: 1862

Sijainti: 60° 06,5'N 025°24,8'E

Korkeus merenpinnasta: 37,8 m

Korkeus maanpinnasta: 30,2 m

Merkitys merenkululle:

nykyisin vähäinen, koska Suomenlahden väylästä on muuttunut merkittävästi majakan rakentamisen ajasta.



Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhteisöjäsenet 2021

Helen Oy/MeriHelen
Helsingfors Segelklubb Ry
Helsingfors Segelsällskap Rf
Helsingin Meriveneilijät Ry
Helsingin Moottorivenekerho Ry
Helsingin Navigaatioseura Ry
Helsingin Rakennusmestari-
veneilijät HRV Ry
Helsingin Työväen Pursiseura
Humallahden Venekerho Ry
Humalniemen Venekerho Ry
Iha-Lines Oy
Jt-Line Oy
Juha Snell Oy
K. Hartwall Oy Ab
Karinkiertäjät ry
Kartanon Venekerho
Katajanokan Venekerho KNV Ry
Kipparlahden Venekerho
Koivusaaren Pursiseura Ry
Kuljetus Reen Oy
Kulosaaren partiolaisten
vanhempainyhdistys

Lauttasaaren Veneilijät R.y.
Leevene Oy
Leppäluodon Venekerho Ry
Marjaniemen Melojat ry
Marnela Oy
Merenkävijät Ry
Merihaan Veneseura Ry
Merimelojat Ry
Merisataman Venekerho Ry
Munkan Venekerho Ry
Nyländska Jaktklubben Rf
OP:n Kipparit ry
Oy Maritim Ab
Puotilan Venekerho Ry
Pursiseura Sindbad Ry
Rapala VMC Oyj
Rastilan Veneilijät ry
Rederi Ab J. L. Runeberg
Reposalmen Venekerho ry
Roihuvuoren ja Tammisalons
Meriulkailijat ry
Roihuvuoren Venekerho ry
Royal Line Oy

Sarvaston Venekerho Ry
Sibbo Navigationssällskap r.f
Suomalainen Pursiseura Ry
Suomen Moottoriveneklubi Ry
Suomenlahden Uistelijat r.y.
Suomenlinnan Liikenne Oy
Suomenlinnan Pursiseura ry SuPS
Suomenlinnan Venekerho Ry
Taivallahden Venekerho Ry
Tammisalons Merivenekerho Ry
Tilintarkastus DFK Oy
Top-Boat
Transfennica
Vantaan Veneilijät Ry
Vartiokylän Ranta- ja Venekerho
Veka Line Oy
Vmax Oy
Vuosaaren Urheilukalastajat Ry
Vuosaaren Venekerho Ry
Yliskylän Venekerho Ry
Österlund Line Oy Ab
Jouko Lindgren Oy

Kiitos tuestanne!

Kiitämme tuesta myös Helsingin kaupunkia,
Helsingin Satama Oy:tä ja Reijo Rautauoman säätiötä.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki