

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

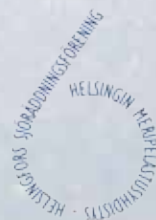
4/2021

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

**Pekka Väisänen –
majakoiden puolella**

**Ulsanista Sköldvikin
syväväylälle**

**Kasuunin tällä puolen:
Helsingin kasuunilla**





Vapaaehtoiset apunasi vesillä

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

STADIN TROSSI 4/21

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

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:
4733 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:
Meripelastusaseman poiju talviunessa
Kuva: Markku Tamminen

Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Päätoimittaja
Katja Rajala

5 Uutisia

Tarkkana vedenkorkeuden kanssa
Suomenlinna loistaa jälleen
Meripelastusaseman remontti etenee
Hätärakettiammunnat jälleen maaliskuussa
Hurja kesä

7 Kladi

Jäähdytyksessä ongelmia
Tuuliajolla
Sähköt hävisivät
Masto poikki
Avuntarvitsijoita etsimässä
Ongelmia molemmissa koneissa
Juhlat työn merkeissä

10 Ajassa

Ulsanista Sköldvikin syväväylälle

14 Kasvot

Pekka Väisänen

18 Nyheter

Fest i arbetets tecken
Nödraketövningar igen i mars
Var noggrann med vattenståndet

20 Helsingin kasuunilla

Helsingin majakka

24 Joulutervehdys

Ruorin takaa

Katja Rajala, päätoimittaja/chefredaktör
tiedotus.helsinki@messi.meripelastus.fi

On tullut aika kiittää kuluneesta kaudesta. Helsingin Meripelastusyhdistyksen kausi on jälleen ollut lähes ennätyksellisen vilkas. Vapaaehtoisemme suorittivat kauden aikana yli kaksisataa tehtävää. Työtunteja on vaadittu valtava määrä. Varsinaisten tehtävien lisäksi veneet on pidettävä kunnossa, on kouluttamista ja kouluttautumista, hallinnollista työtä ja tukikohdan ylläpitoa ja silti aikaa on ollut partioinnillekin. Kaikkien panosta on tarvittu. Kiitos!

Toisaalta on syytä miettiä jo tulevaakin. Minne veneen keula näyttää ensi kesänä? Toiminta-alueellamme veneily ei ainakaan ole vähentymässä ja Trossi-tehtävien osalta voimme edelleen odottaa kasvua. Tämä tarkoittaa myös tarvetta entistä isommalle aktiiviryhmälle, jottei työtä kasaantuisi liikaa muutamille tekijöille. Se voi viedä pahimmassa tapauksessa innon harrastamiselta kokonaan. Pandemia-aikana uusien miehistönjäsenten koulutus on ollut vaikeaa perinteisin mallein. Meidän onkin syytä miettiä kannattaako edes pyrkiä palaamaan pandemiaa edeltäneisiin toimintamalleihin vai olisiko nyt otollinen hetki kehittää uusia toimintatapoja. Esimerkiksi virtuaaliset koulutukset ovat varmasti tulleet jäädäkseen.

Lehteä tehdessäni mietin, kuinka yksinäistä mahtokaan olla majakanvartijan työ. Ei sosiaalisia kontakteja rajatun piirin ulkopuolelle, ei tapaamisia uusien ihmisten kanssa, pysyminen pienellä alueella. Kuulostaako sittenkin parilta edelliseltä vuodelta? Ensi kaudelta toivon ensisijaisesti mahdollisuutta yhdessäoloon ja tutustumista uusiin ihmisiin. Vapaaehtoiset ovat mahtavia tyyppejä. Uskon, ettei ihmisten tarve toimia ja tehdä yhdessä ole mihinkään kadonnut. Uusia vapaaehtoisia pitäisi kyllä löytyä joukkoomme, kunhan sanomme ”tervetuloo, kiva kun tulit”.



Bakom rodret

Det är nu tid att tacka för den gångna säsongen. Helsingfors Sjöräddningsförening har igen haft en nästan rekordartad livlig säsong. Våra frivilliga utförde över tvåhundra uppdrag under säsongen. Det har krävts en enorm mängd arbetstimmar. Utöver de egentliga uppdragen ska båtarna hållas i skick, det finns utbildning att göra och att få, administrativt arbete och underhåll av stationen, och dessutom ska det finnas tid för patrullering. Allas insats har behövts. Tack! Å andra sidan är det skäl att fundera också över framtiden. Vart vänder vi fören nästa sommar? Båtlivet blir åtminstone inte

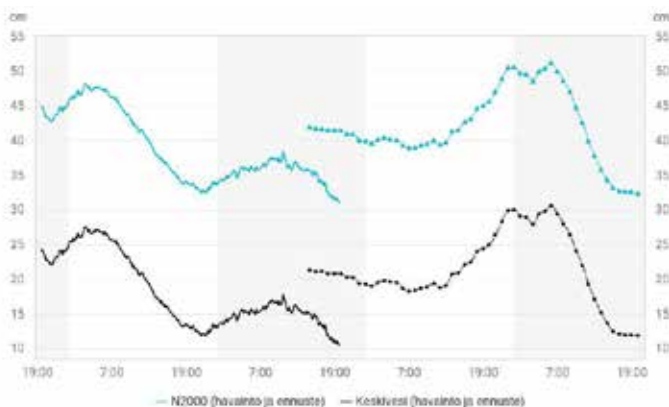
mindre livligt på vårt område och vi kan fortsatt förvänta oss en ökning av Trossen-uppdragen. Detta betyder att vi har behov av en ännu större grupp av aktiva så att arbetet inte hopar sig för några enstaka medlemmar. I värsta fall kan det leda till att entusiasmen för verksamheten försvinner. Under pandemin har det varit svårt att utbilda nya besättningsmedlemmar med traditionella modeller. Vi har skäl att fundera på om det ens lönar sig att sträva till att återgå till arbetsmodellerna före pandemitiden. Skulle det nu vara tid att utveckla nya arbetsmodeller? T.ex. virtuella utbildningar har säkert kommit för att stanna. När vi gör tidningen funderade jag på hur ensamt fyrvaktarens arbete måste ha varit. Inga sociala kontakter utöver en begränsad krets, inga möten med okända människor, man håller sig på ett begränsat område. Låter det inte som de två senaste åren? Under den kommande säsongen önskar jag framför allt att få möjligheter till samvaro och att träffa nya människor. De frivilliga är fantastiska människor. Jag tror, att människornas behov att arbeta tillsammans inte har försvunnit någonsans. Nya frivilliga borde vi kunna hitta till vår krets, bara vi säger ”välkommen, vad trevligt att du kom”.



Tarkkana vedenkorkeuden kanssa

Syksyn aikana Suomessa on alettu esittämään vedenkorkeus kahdella eri tavalla, joka voi alkuun hämätä vesilläliikkuja. Perinteinen tapa, teoreettinen keskivesi, tulee vähitellen jäämään pois käytöstä. Se korvataan uudella N2000-järjestelmällä. Traficomien mukaan uusi järjestelmä takaa valtakunnallisesti ja myös kansainvälisesti paremman yhteensopivuuden. Suomenlahdella eroa järjestelmillä on yli 20 cm. Mikäli vedenkorkeuden tarkastaa uudesta N2000 järjestelmästä, vettä onkin vanhaan mittaukseen verrattuna 20 cm vähemmän. Erityisesti matalilla väylillä tällä erolla on huomattava merkitys.

”Jatkossa käyttäjän tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, minkä korkeusjärjestelmän mukaista hänen käyttämänsä data on”, sanoo meriasiantuntija Anni Montonen Ilmatieteen laitokselta. Jos käytössä on uusi, N2000-järjestelmässä oleva merikartta, tulee merivedenkorkeudet katsoa N2000-merikortista. Ensimmäiset N2000-järjestelmän mukaiset kartat ilmestyvät Pohjanlahdella ensi vuonna. Suomenlahdella tällaisia karttoja saadaan odottaa vielä muutaman vuosi. Vanhoilla kartoilla oikea vedenkorkeus on vanha teoreettinen keskivesi.



Merivedenkorkeus mittausasemilla

Havainto (kilo 1947)	Keskivesi (cm)	N2000 (cm)
Kemi	+8	+17
Oulu	+11	+20
Raahe	+10	+19
Pietarsaari	+14	+21
Vaasa	+17	+24
Kaskinen	+17	+27
Pori	+17	+29
Rauma	+16	+28
Turku	+14	+29
Egäls	+16	+28
Hanko	+14	+32
Helsinki	+11	+32
Porvoo	+11	+31
Hamina	+10	+31



Ilmatieteenlaitoksen sivuilla vedenkorkeus esitetään sekä uudessa N2000-järjestelmässä, että perinteisellä keskiveteen pohjautuvassa järjestelmässä. Kuva: Ilmatieteen laitos

Eri järjestelmien vedenkorkeusero vaihtelee Suomen rannikolla. Suurimmallaan ero on Suomenlahdella, ollen yli 20 cm. Kuva: Ilmatieteen laitos

Suomenlinna loistaa jälleen

Suomenlinnan majakka oli kesällä pimeänä julkisivuremontin vuoksi. Syyskuun alkupuolella majakkaa peittävä huppu poistettiin ja valo sytytettiin jälleen kesäkauden kestäneen pimeän jakson jälkeen. Suomenlinnan majakka sijaitsee Suomenlinnan kirkon tornissa muodostaen Harmajan majakan kanssa suoran ja turvallisen linjan ulkomereltä Helsinkiin.

Julkisivuremontissa uusittiin muun muassa majakan lasikupolin alla oleva seinärakenne. Lisäksi huollettiin majakkaosaa tukevat puu- ja metallirakenteet. Remontin alkuperäinen budjetti oli lähes 800 000 euroa, joista Helsingin seurakuntayhtymä maksoi valtaosan.



Kuva: Markku Tamminen

Meripelastusaseman remontti etenee



Meripelastusaseman yläkerran purkutyöt tehtiin talkoovoimin. Kuva: J-P Lumilahti



Matosaaren meripelastusaseman yläkerran remontti on edennyt vauhdilla. Lokakuun alussa yläkerta tyhjennettiin talkoovoimin kaikesta tavarasta. Seuraavaksi talkoolaiset purkivat yläkerrasta seinät, katon ja lattioiden. Imuau- to imi vanhat turvepohjaiset eristeet ja ne hyödynnettiin energiaksi. Tämän jälkeen päästiin varsinaiseen rakennustyöhön. Rakennustöistä vastaa

helsinkiläinen korjausrakentamiseen erikoistunut JPM Handyman. Tyhjiällä olevasta yläkerrasta löytyi myös pari vanhaa kosteusvauriota. Rakennustöiden yhteydessä myös ne saadaan korjattua. Matosaaren meripelastusaseman pää- rakennus on peräisin 1900-luvun alku- puolelta. Vuosien varrella se on toiminut kesähuvilana, isomman huvilan henkilö- kunnan majoitustilana sekä asuntona.

Remontissa kunnioitetaan rakennuksen yli satavuotista historiaa. Kuva: Mikael Andersén

Hätärakettiammunnat jälleen maaliskuussa

Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää perinteisen hätärakettiammuntaharjoituksen lauantaina 5.3.2022. Paikkana on Matosaaren meripelastusasema ja ampua voi punaisia laskuvarjoraketteja, punaisia käsisoituja, oransseja merkkisavuja, valopistoolin punaisia laskuvarjopanoja sekä kynärakettien punaisia valoammuksia. Ammuntaan osallistuminen on ilmaista Helsingin Meripelastusyhdistyksen tai jonkun muun meripelastusyhdistyksen jäsenille, sekä

trossijäsenille. Muille osallistumismaksu on jäsenmaksun verran, eli 37 €. Paikalle voi myös tuoda ilmaiseksi vanhentuneita tai muuten ammuntaan kelpaamattomia pyroteknisiä hätämerkinantovälineitä asianmukaista hävittämistä varten. Lisäksi harjoituksessa on mahdollista harjoitella alkuammutusta sekä saada vinkkejä turvalliseen veneilyyn. Harjoitukseen ilmoittautuminen alkaa vuoden vaihteen jälkeen yhdistyksen kotisivuilla www.meripelastus.fi/helsinki

Hurja kesä

Alustavien tilastojen mukaan Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneillä suoritettiin kauden aikana yli 200 pelastus- ja avustustehtävää. Lukumäärä on samaa luokkaa kuin viime vuonna, jolloin tehtäviä oli yhdistyksen historian suurin määrä.. Tämän kauden aikana pelastusvenet PV Aisko ja PV Rautauoma auttoivat 459 henkilöä. Henkilötunteja miehistöllä kului tehtävissä 619 tuntia.

Otteita syksyn tapahtumista

Jäähdytyksessä ongelmia

Sunnuntaina 29.8 partioajossa olleen PV Rautauoman puhelin soi kello 13.54. Trossi-palvelunumeroon oli soittanut Trossi-jäsen, jonka moottoriveneen jäähdytyksessä oli ongelmia. Nelihenkisen seurueen vene oli Suomenlinnan vierassatamassa, mutta moottoria ei voinut käyttää suurempien vaurioiden välttämiseksi. Vajaan tunnin päästä soitosta PV Rautauoma oli paikalla. Jäähdytysvian syy ei selvinnyt, joten vene otettiin hinaukseen ja vietiin kotisatamaan. Kello 17.00 tehtävä oli suoritettu.

Tuuliajolla

Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti la 4.9 kello 17.11 PV Aiskon. Villingin pohjoispuolella veneilemässä olleen moottoriveneilijän sisämoottori oli alkanut käymään huonosti. Kesken ajon moottori oli sammunut, siten se oli käynnistynyt uudestaan ja jälleen sammunut. Hälytyksen tullessa veneilijä oli veneensä kanssa tuuliajolla.

PV Aisko oli lähistöllä, joten paikalle se pääsi jo kello 17.20. Vene otettiin PV Aiskon kylkeen ja hinattiin siinä lähistöllä olleeseen veneilijän kotisatamaan.

Sähköt hävisivät

Sunnuntaina 3.10 PV Aisko oli partioajossa Helsingin edustalla, kun sen miehistö sai MRSC Helsingin kautta tiedon avuntarpeesta olevasta moottoriveneestä. PV Aiskon päällikkö soitti tarkempien tietojen saamiseksi avuntarvitsijalle. Puhelun aikana selvisi, että nelihenkinen seurue oli ollut matkalla kotisatamaan Eläintarhanlahdelle, kun veneen sähköt olivat yhtäkkiä hävinneet. Vene oli sen verran suuri, ettei melominen kotisatamaan onnistunut. PV Aisko lähti paikalle ja hinasi veneen kylkihinauksessa kotisatamaan. Koska seurueella ei ollut akuuttia hätää, kyseessä ei ollut meripelastustehtävä vaan veneen omistaja joutui vastaamaan itse hinauskustannuksista.

Masto poikki

PV Aiskon miehistö oli saanut sähkövikaisen veneen hinauksen suoritettua, kun MRSC Helsinki hälytti sen Itä-Helsingin ulkosaaristoon. Siellä oli kovassa tuulessa aluksen masto katkennut. Veneessä olleet kaksi henkilöä olivat merihädässä, sillä myöskään veneen moottori ei pysynyt käynnissä. Kello 14.32, vain yhdeksän minuuttia hälytyksestä PV Aisko oli jo paikalla avuntarvitsijoiden luona. Vedessä oli paljon köysiä ja vajereita, joten miehistön täytyi lähestyä varovasti purjeveneilijöitä. Kovan tuulen vuoksi aavalla merellä mahdollisuudet veneilijöiden auttamiseksi olivat rajalliset. Onneksi purjevene saatiin kuitenkin hätähinaukseen ja turvaan Matosaaren meripelastusasemalle. Tuulelta suojassa vaurioiden tutkiminen oli helpompaa ja vedessä olleet köydet sekä maston ja purjeen osat pystyttiin nostamaan purjeveneeseen kannelle. Myös moottori saatiin jälleen kuntoon, joten purjeveneilijät pääsivät jatkamaan omin voimin matkaa kohti kotisatamaansa kello 16.30.



Kladi

Avuntarvitsijoita etsimässä

Torstaina 7.10 PV Aiskon miehistö osallistui yhdistyksen viikkokoulutukseen Matosaassa. MRSC Helsinki hälytti sen kello 19.10, Itä-Helsingin vesillä oli havaittu punainen hätäraketti. Koska PV Aisko oli aivan alueen vieressä, ei paikalle kestänyt kuin muutama minuutti. Miehistö aloitti etsintäkuvion mukaisen etsinnän, jolla pyrittiin löytämään mahdollinen avuntarvitsija. Hätärakettien perusteella aloitetut etsinnät ovat aina hankalia, koska pelastajilla ei ole tietoa minkälaisesta hädästä on kyse. Tästä syystä tilanteeseen suhtaudutaan aina, kuten kyseessä olisi todella kiireellinen ja hädässä olevien kannalta kriittinen tilanne. Pimeällä merellä mitään merkkejä hädästä ei kuitenkaan saatu. Kello 20.01 MRSC Helsinki vapautti PV Aiskon etsinnästä. Meripelastuslohkokeskus pystyi päättämään etsinnät, kun varmistui ettei kenenkään epäilty olevan hädässä.

Ongelmia molemmissa koneissa

Tiistaina 19.10 Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävä päällikkö sai hälytysjärjestelmän kautta soiton. Konevikainen moottorivene oli päässyt nilkuttaen Suomenlinnan Varvilahteen. Sinne vene ei kuitenkaan voinut pidemmäksi aikaa jäädä. Työpaikallaan ollut päällikkö sopi, että PV Aisko tulee auttamaan myöhemmin samana päivänä.

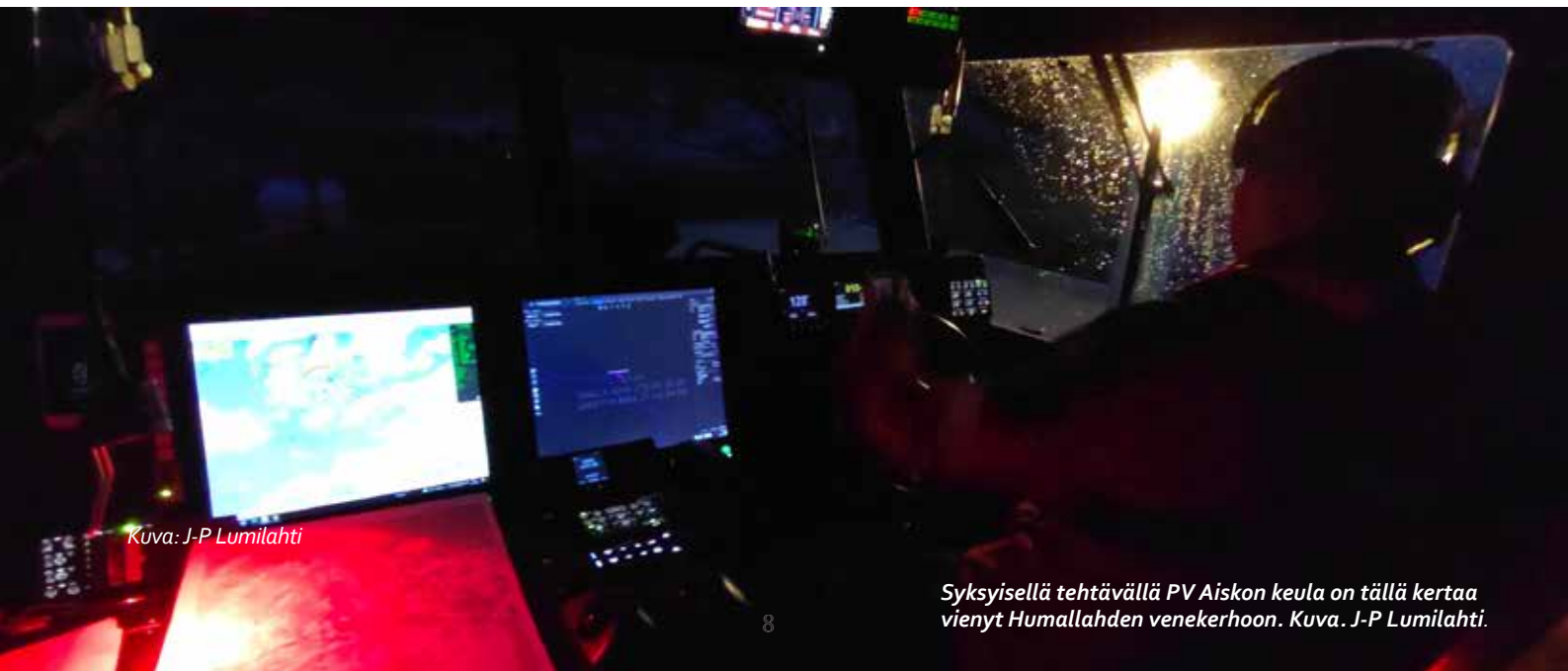


Välillä täytyy veneitäkin huoltaa. PV Aiskon veneenhoitaja Juuso Katila tutkimassa veneen moottoria. Kuva:Yhdistyksen arkisto

Kello 17.40 PV Aisko irrotti Matosaaren meripelastusasemalta ja puolen tunnin päästä se oli Suomenlinnassa. Tarkemmissa selvittelyissä kävi ilmi, että veneen toinen moottori ei käynyt kunnolla. Toisen moot-

torin kaas- ja vaihdevivustot olivat puolestaan lakanneet toimimasta.

Vene otettiin hinaukseen ja vietiin kotisatamaan. Kello 20.55 tehtävä oli ohitse ja PV Aisko lähti paluumatkalle kohti Matosaarta.



Kuva: J-P Lumilahti

Syksyisellä tehtävällä PV Aiskon keula on tällä kertaa vienyt Humallahden venekerhoon. Kuva: J-P Lumilahti.



Juhlat työn merkeissä

Lauantaina 23.10 Helsingin meripelastusyhdistys vietti 60-vuotisjuhliaan pimeäharjoituksen merkeissä. Harjoitukseen oli kutsuttu vapaaehtoisia meripelastajia Espoosta, Porvoosta, sekä Meripelastusasema 1:ltä. Viranomaisista harjoitukseen osallistuivat Helsingin venepoliisi, Suomenlinnan merivartioaseman partiovene, sekä Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri RajaHeko200. Johtovastuu oli MRSC Helsingillä.

Illan hämärtyessä harjoitus käynnistyi meripelastuslohkokeskukseen tulleilla hätäilmoituksilla. Vähitellen selvisi, että Itä-Helsingin vesillä vesibussi oli törmännyt moottoriveneen kanssa. Moottorivene oli päässyt turvasatamaan, mutta vesibussi matkustajineen oli uponnut. Matkustajat olivat päässeet pelastautumaan läheisille luodolle ja pelastuslautoille, mutta muutama oli myös meressä. Lisäksi veteen oli laitettu etsittäviksi kohteiksi vesibussista kellumaan jääneitä tavaroita.

Neljän tunnin pimeässä tapahtuneen etsinnän jälkeen kaikki maalit yhtä nimikylttiä ja pelastusrengasta lukuun ottamatta olivat löytäneet. Tänä aikana yksi pelastuslautoista siinä olleine ihmisi-
neen oli ajelehtinut pohjoistuulen vaikutuksesta kauas ulkomerelle. Heidätkin kuitenkin löydettiin ja saatiin pelastettua turvaan.

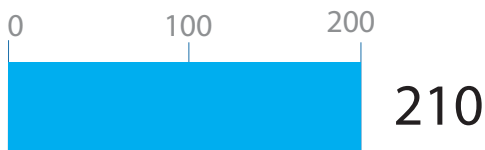
Hädässä olevat on juuri löydetty yhdistyksen 60-vuotisjuhlaharjoituksessa. Porvoon meripelastajien PV Securitas rantautuu pelastamaan heitä. Kuva: Peik Spolander

Harjoituksessa oli mukana myös Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri RajaHeko200. Kuva: Mari Havia

Kauden lukuja



Tehtävien lukumäärä



210



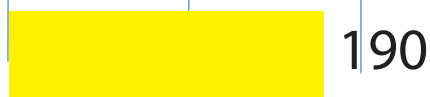
Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä



459



Pelastettuja ja avustettuja aluksia



190

Jäsenmäärä 2.12 2021 mennessä

Henkilöjäseniä 4629 Yhteisöjäseniä 74

Ajassa

Ulsanista Sköldvikin syväväylälle



Jos tänä vuonna liikkuu vesillä vielä loppuvuodesta, voi Sölkdvikin syväväylällä kohdata uuden tulokkaan tutuille kotivesille. MT Jaarli on aloittanut matkansa Etelä-Koreasta, Ulsanista, Suomeen lokakuun alussa ja sen odotetaan saapuvan Suomeen ensimmäisen kerran joulukuun aikana. Reitti on alustavasti suunniteltu kulkevan Singaporen ohitse, Afrikka eteläkautta kiertäen, jonka jälkeen kohti Eurooppaa ja lopulta tänne Pohjolaan.

Sköldvikin satama Porvoossa on Suomen ulkomaankaupan satamista yksi suurimmista ja sinne johtava Skölvikin syväväylä samalla myös yksi maamme vilkkaimmista laivaväylistä. Yli 250 metriä pitkä Jaarli tulee vierailemaan Sköldvikin satamassa säännöllisesti. Vuoden 2021 aikana myös Jaarlin sisaraluksen Jatulin on tarkoitus aloittaa matkansa Ulsanista kohti Suomea. Nämä kaksi Aframax-kokoluokan alusta tulevat korvaamaan alueella liikennöivää vanhempaa tonnistoa ja pitämään huolen Suomelle tärkeiden energiakuljetusten toimivuudesta.

Talven haasteet isoille laivoille

Uusien laivojen suunnittelussa on huomioitu niiden liikennealue ja suomalaisen saariston mukanaan tuomat haasteet. Myös talvimerenkulku asettaa omat vaatimuksensa alusten toiminnallisuudelle. Vaikka Suomenlahden jääolosuhteet ovat arktisia alueita huomattavasti helpommat, on kovat jäätalvet kuitenkin edelleen mahdollisia. Alukset on suunniteltu täyttämään riittävät rakenteelliset kriteerit, jotta niiden liikkuminen on turvallista jäätalvinakin. Lisäksi propulsiojärjestelmä on koottu laitteista, jotka on aikaisemmin todettu toimiviksi Suomenlahden olosuhteissa.

Avoin meri yhdessä kovien pakkasten kanssa ei ole laivalle helppo paikka toimia, vaikka varsinaisessa kiinto- ja ahtojäässä kulkeminen on yhä harvinaisempaa Suomenlahdella. Muun muassa jään kertyminen aluksen rakenteisiin voi vaikeuttaa aluksen turvallista operointia ja aiheuttaa viivästyksiä satamakäyntien aikana. Uusien alusten suunnittelussa tämä on otettu huomioon monin eri tavoin. Esimerkiksi kansilaitteiden oikealla sijoittelulla, suojaamisella ja saattolämmityksillä on parannettu aluksien toimivuutta talviolosuhteissa. Myös merenkululaitteistoja suunniteltaessa on huomioitu talviolosuhteiden mukanaan tuomat lisähaasteet laitteiden käytölle, toimivuudelle ja mahdollisimman turvalliselle navigoinnille.



Konehuoneessa tehdään viimeistelytyötä.

MT Jaarli Ulsanin telakalla Etelä-Koreassa.

Vähäpäästöisyys yhä tärkeämpää

Vähäpäästöisyys on tärkeä lähtökohta laivojen suunnittelussa. Tehokkain tapa pienentää aluksen päästöjä on suunnitella ja optimoida laiva mahdollisimman hyvin sen tulevan käyttötarkoituksen mukaisesti. Maailmanlaajuisesti alusten polttoaineen kulutus on laskenut merkittävästi viimeisen 20-vuoden aikana muun muassa siksi, että alusten vedenalaisen rungon muotoilu ja propulsiojärjestelmiä on kehitetty mahdollisimman energiatehokkaiksi. Nykitekniikka antaa myös hyvät edellytykset alusten energiatehokkuuden mittaamiseen sekä seurantaan, ja sitä kautta on mahdollisuus kerätä tarkkaa tietoa alusten suunnittelun tueksi. Osaava miehistö osaa käyttää reaaliaikaista tietoa aluksen kulutuksesta hyväkseen myös ajon aikana ja näin pienentää syntyviä päästöjä.

Jaarlissa ja Jatulissa alusten koneistoratkaisut on mietitty mahdollisimman tarkasti niiden tuleva käyttö huomioiden. Näin voidaan varmistua siitä, että kaikki kulutettu energia käytetään mahdollisimman tehokkaasti hyödyksi. Laivojen elinkaari on yleensä varsin pitkä ja aluksiin on tehty jo rakennusvaiheessa tiettyjä rakenteellisia varauksia kehittyvälle tekniikalle. Alusten ympäristöjalanjälki pienenee, kun niiden ikääntyminen ei ole este tulevaisuuden innovaatioiden käyttöönotolle.

Veneilijät tarkkana - isot laiva ei pysähdy hetkessä

Veneilijän on syytä huomata, ettei uusienkaan alusten kulkeminen saaristossa ole mutkatonta. Uudet alukset Jaarli ja Jatuli ovat kokoluokaltaan aluksia, jotka aina saattohinataan satamaan. Saattohinaus tapahtuu tähän tarkoitukseen erikseen suunnitellulla hinaajalla, joka kiinnittyy aluksen perään ulkomerellä. Satama-alueelle saapua saattohinaajan lisäksi paikalle saapuu kelistä riippuen vielä 1-2 hinaajaa turvaamaan aluksen laiturointia. Näin varmistutaan siitä, että satamananööverit eivät ole pelkästään yksittäisen aluksen tekniikan toimivuuden varassa. Sköldvikin sataman ja syväväylän lähellä kulkiessa on veneilijän syytä olla aina erittäin tarkkaavainen. Jaarli ja Jatuli ovat kapeilla väylillä syväytensä puolesta rajoitettuja eivätkä ne pysähdy tai käännä hetkessä.

Teksti ja kuvat: Sampo Rajala



*MT Jaarli merikoeajolla Japaninmerellä
Kuva: HHI Ulsan*



Kokoluokaltaan suuret alukset saattohinataan aina satamaan.



Ulsanin telakalla valmistuu vuosittain yli 50 laivaa.



Kasvot

Pekka Väisänen



Majakoiden puolella

Pekka Väisäsen ansioita suomalaisen merenkulun perinteen tallettajana tuskin voi liioitella. Märket on yksi tärkeimmistä majakoista Pekalle, eikä yksin sen eteen nähdyn vaivan vuoksi. Toinen hänen suosikeistaan on Norrskärin majakkasaari kokonaisuutenaan. ”Aavalla saarella voi käyskennellä ympäri ja nähdä samalla auringon kiertävän”, kuvailee Pekka saaren kauneutta.

Vielä lapsena Pekka ei paljoa majakoista perustanut. Hän vietti lapsuutensa Etelä-Savossa ja ajeli avovesikaudella perämöötörillä varustetulla soutuveneellä pitkin järvenselkiä. Välillä mukana oli lastillinen halkoja. Teini-ikäisenä Pekka muutti perheineen Keski-Suomeen. Perheen kodin lähellä toimi tehdas, joka herätti nuoren kiinnostuksen ympäristöasioihin. Opiskeltuaan yhteiskuntatieteitä Pekka toimi alkuun toimittajana Helsingin Sanomissa. Vuonna 1997 hän siirtyi Merenkulkulaitokseen viestintätehtäviin. Nykyään Pekka toimii johtavana viestinnän asiantuntijana Maa- ja metsätalousministeriössä.

”Rakennussuojelu, valokuvaus, elokuvat ja luonnossa liikkuminen ovat olleet minulle läheisiä asioita ja sitä kautta sitten löysin majakat”, kertoo Pekka päätymisestään majakoiden pariin. Pekka tutustui Suomen majakkahistorian pioneerina pidettyyn Seppo Laurelliin vuonna 1997. Laurellin ensimmäinen aihepiiriin teos Majakat oli julkastu jo 1989. Vuonna 2009 teos Valo merellä oli ehdolla Tieto-Finlandia -palkinnon saajaksi. Liekö Laurell innostanut syntyneen ystävyysuhteen myötä myös Pekkaa tallentamaan majakoiden historiaa kirjoihin ja kansiin.

Mukana perustamassa Majakkaseuraa

Työ majakoiden puolesta kaipasi organisointia, joten Pekka oli mukana perustamassa Suomen Majakkaseuraa kulttuuriperinnön vaalimiseksi vuonna 2004. Majakkaseuran tavoitteena on majakoiden ja niihin liittyvän rakennus- ja kulttuuriperinnön suojeleminen. Majakkaseuran toiminta on paljolti vapaaehtoisvoimin tehtävää kunnostustyötä. Lisäksi seura järjestää muun muassa tutustumisretkiä majakoille niin kotimaassa kuin ulkomailla. Pekka kertoo järjestäneensä majakkaretkiä muun muassa Pohjoismaihin, Ranskaan, Saksaan, Espanjaan, Viroon ja Brittein saarille, jossa hänen mielestään on mahtavimmat majakkamaisemat. Monelle veneilijälle tuttu Majakkasaaret-kalenteri on myös Majakkaseuran tuote ja tärkeä varainhankinnan muoto.

”Suurimpia saavutuksiamme on Märketin pelastaminen tuholta”

Majakkaseuran, ja myös Pekan, suurimpia saavutuksia on Märketin majakan vuosia vienyt kunnostaminen. Märket on rakennettu vuonna 1885 Ruotsin ja Suomen rajavesille Ahvenanmerelle. Viimeinen Suomessa työskennellyt majakanvartija oli lopettanut työnsä saarella 1970-lvulla. Majakka oli kurjassa kunnossa, kun valtio vuokrasi sen Majakkaseuralle kunnostamista vastaan. Vapaaehtoisvoimin historiallisesti arvokas Märket saatiin pelastettua ja on nyt matkailijoiden käytettävissä. Olosuhteet luodolla ovat kuitenkin niin ankarat, että majakka vaatii edelleen vapaaehtoisten jatkuvaa ylläpitotyötä. Onneksi vapaaehtoisia on ainakin tähän asti riittänyt.

Kirjoja ja elokuvia

Edelleen iso osa Pekan vapaa-ajasta kuluu majakoiden parissa muun muassa erilaisissa arkistoissa. Niistä löytyy aiheita uusien teoksiin ja Pekka selittääkin innostustaan ”Saatan olla ensimmäinen ihminen, joka jotakin asiakirjaa lukee 150 vuoteen.” Arkistoista löytyvien tietojen avulla selviää yksittäisten ihmisten historia. Majakkamestarin kirjeestä, jossa kerrotaan koska majakan valo on sinä vuonna sytytetty, voi kehkeytyä iso tarina, kun arkistoja tutkii ja yhdistelee asioita. Pekka on myös tutustunut vuosien saatossa niihin harvoihin, joilla on omakohtaista kokemusta majakoiden toiminnasta. Parhaillaan tekeillä on kirja Perämeren majakoista ja siksi Pekan vapaa-aika kuluu tällä hetkellä arkistoissa Oulussa.



Märketin majakka on Suomen läntisin paikka. Suomen ja Ruotsin välinen raja kulkee mutkitellen saaren lävitse.

Pekka on onnistunut yhdistämään majakoihin häntä myös nuoresta asti kiinnostaneet elokuvat. Elokuvaan saa hyvin yhdistettyä visuaalisesti näyttävät majakat ja jännittävät tarinat. Pekka on ollut muun muassa käsikirjoittamassa Hankoniemen silmä -dokumenttielokuvaa, joka julkaistiin vuonna 2012. Sen jälkeen hän on toiminut tuottajana muun muassa Bengtskärin majakasta kertovassa elokuvassa ja Haaksirikkojen Märket-elokuvassa. Uusin elokuva Majakoiden ja luotsien Porkkala sodassa ja rauhassa sai ensiesityksensä tänä vuonna. Pekka toimi jälleen elokuvan tuottajana ja kiertuevastaavana. Elokuvia on esitetty Majakkaseuran järjestämällä kiertueilla ympäri Suomea, mutta Pekka toivoisi elokuvien saavan enemmänkin näkyvyyttä.

Tulevaisuus vapaaehtoisen vastuulla

Majakat ovat löytäneet hyvin myös vapaaehtoiset, joten Majakkaseuran talkoisiin on löytynyt tekijöitä. Majakkaseura etsii tällä hetkellä uusia sopivia kohteita, joissa se voisi olla hyödyksi. Yttergrundin majakkasaaressa talkoolaiset ovat tehneet pienimuotoista kunnostamista ja toimineet saarella oppaana. Varsinaiseen majakkaan ei kuitenkaan enää saa kiivetä, koska se on niin huonossa kunnossa. Majakkaseuran työ ei kuitenkaan rajoitu vain majakoihin, vaan yhä enemmän vaivaa nähdään poikien, kummeliin ja loistojen säilyttämisiksi. ”Paljon myös vanhoja rautaloistoja on kadonnut tai niitä on korvattu helppohoitoisella muovilla”, Pekka kertoo. ”Oli si kuitenkin tärkeää säilyttää historialliset kerrostumat meriympäristössä.”

”Majakoiden tulevaisuus on vapaaehtoisten harteilla; osa säilyy ja osa ei”, Pekka toteaa majakoiden tulevaisuudesta. Hänestä sekä yhteiskunnan että ihmisten kiinnostus vanhoja rakennuksia kohtaan on vähentynyt. ”Sen näkee maaseudulla ajellessakin. Luhistuvia rakennuksia näkee yhä enemmän. Toisaalta välillä vapaaehtoistyö estyy byrokraattisista syistä, mikä tuntuu turhauttavalta. Onneksi majakat eivät kuitenkaan enää ole sellaisen ilkeikavallan kohteena kuin ne olivat joskus vuosikymmeniä sitten. Silloin saattoivat lattialankutkin joutua polttopuiksi”, Pekka kertoo. Nykyään majakoiden suurin uhka on aika. Pekka haluaa kertoa majakoiden historiasta nyt, kun se on vielä mahdollista.

Teksti: Katja Rajala

Kuvat: Pekka Väisänen arkisto



1. Pekka Väisänen entisen väyläalus Oulun kyydissä Perämerellä, viemässä Majakkaseuran ryhmää Oulusta Ulkokorunnin saarelle ja takaisin.

2. Elokuvan ”Hän kuvasi majakat” kuvausryhmä. Pekka Väisänen elokuvan tuottajana vasemmalla vihreässä toppapuserossa. Taustalla Strömmingsbådan majakka.



RB Rautauoma övervintrar i Tolkis.
Bild: Juuso Katila



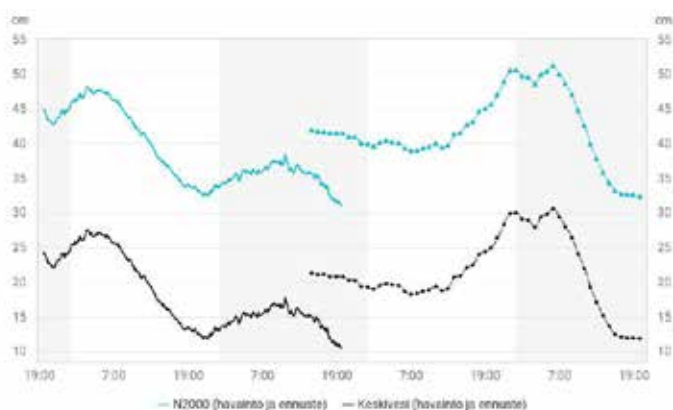
Var noggrann med vattenståndet

Under hösten har man i Finland börjat presentera vattenståndet på två olika sätt som kan förbrylla båtförare. Den traditionella metoden, teoretiskt medelvatten, kommer så småningom att tas ur bruk och ersättas med det nya N2000-systemet. Enligt Traficom garanterar det nya systemet nationellt och internationellt bättre kompatibilitet. På Finska viken är skillnaden över 20 cm. Om

man kontrollerar vattenståndet ur det nya N2000-systemet är vattenståndet 20 cm lägre än med den gamla mätningen. Särskilt på grunda farleder är skillnaden betydande.

“I fortsättningen bör användaren fästa särskild uppmärksamhet på vilket vattenståndssystem de data baseras, som hen använder, säger havsexperten Anni Montonen från

Meteorologiska Institutet. Om man använder ett nytt sjökort baserat på N2000-systemet bör man ta vattenståndsuppgifterna enligt N2000-systemet. De första N2000-sjökorten publiceras för Bottniska viken nästa år. På Finska viken får vi vänta ännu några år på sådana sjökort. På de gamla korten är det rätta vattenståndet det gamla teoretiska medelvattnet.



Merivedenkorkeus mittausasemilla

Havainto (kilo 19:47)	Keskivesi (cm)	N2000 (cm)
Kemi	+8	+17
Oulu	+11	+20
Raahe	+10	+19
Hietasaari	+14	+21
Vaasa	+17	+24
Kaskinen	+17	+27
Pori	+17	+29
Rauma	+16	+28
Turku	+14	+29
Föglö	+16	+28
Hanko	+14	+32
Helsinki	+11	+32
Porvoo	+11	+31
Tammi	+10	+31



På Meteorologiska institutets sidor presenteras vattenståndet både med det nya N2000-systemet och det traditionella teoretiska medelvattnet. Bild: Meteorologiska institutet

De olika systemens vattenivåskillnad varierar längs med den Finska kusten. Som störst är skillnaden på Finska viken där den är över 20 cm. Bild: Meteorologiska institutet

Fest i arbetets tecken

Lördagen den 23.10. firade Helsingfors Sjöräddningsförening sin 60-års födelsedag i mörkerövningens tecken. Till övningen hade kallats frivilliga sjöräddare från Esbo, Borgå samt Meripelastusasema 1. Myndighetsdeltagare i övningen var Helsingfors sjöpolis, Sveaborgs sjöbevakningsstations patrullbåt samt Gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikopter RajaHeko200. Ledningsansvaret togs av MRSC Helsingfors.

När kvällen mörknade började övningen med nödmeddelanden till sjöräddningsundercentralen. Så småningom klarnade det, att en vattenbuss kolliderat med en motorbåt på vattnen utanför östra Helsingfors. Motorbåten hade kunnat ta sig till en trygg hamn men vattenbussen med passagerare hade sjunkit. Passagerarna hade kunnat rädda sig till de närliggande skärena och på räddningsflottar, men några var också

i havet. Dessutom hade man lagt föremål från vattenbussen i vattnet för att sökas. Efter fyra timmars sökande i mörkret hade man hittat alla målen utom en namnskylt och en livboj. Under denna tid hade en av räddningsflottarna drivit långt ut till havs med nordanvinden. De hittades dock och kunde räddas i säkerhet.

Nödraketövningar igen i mars

Helsingfors Sjöräddningsförening ordnar den traditionella nödraketövningen lördagen den 5.3.2022. Platsen är Maskholmens sjöräddningsstation och man kan skjuta röda fallskärmsraketer, röda bloss, orange rök-sig-naler, röda fallskärmsladdningar för ljuspistol samt röda ljuspatroner för pennraketer. Deltagandet i övningen är gratis för Helsingfors Sjöräddningsförenings och andra sjöräddningsföreningars medlemmar och Trossenmedlemmar. För andra är del-

tagaravgiften en medlemsavgift, dvs. 37 €. Man kan också gratis hämta pyroteknisk nödsignalutrustning som är föråldrad eller annars inte kan användas vid skjutningen för att förstöras på tillbörligt sätt. Det är också möjligt att på övningen öva initialsläckning samt få tips om säkert båtliv. Anmälningar till övningen mottas efter årsskiftet på föreningens hemsidor www.meripelastus.fi/helsinki

Bild: Markku Tamminen



Under den traditionella paraden på allhelgonadagen utanför Havshamnen hedrades minnet av de som drunknat.
Bild: Markku Tamminen



Kasuunin tällä puolen

Helsingin majakka



Harmajan eteläpuolella on matalia, jotka ovat häirinneet meriliikennettä vuosisatoja. Vuonna 1788 kuninkaan linjalaiva Äran ajoi karille, joka sittemmin nimettiin Äransgrundiksi. Matala merkittiin valaisemattomilla päivämerkeillä, mutta jos näkyvyys oli huono niin niistä ei ollut iloa. Paikalla ei ole vedenpinnan päälle ulottuvaa saarta, joten kiinteän majakan rakentaminen oli mahdotonta tuon ajan tekniikalla. 1800-luvun lopulla Helsingin laivanpäällikköyhdistys esitti majakkalaivan asettamista Äransgrundille. Niinpä 29-metrinen majakkalaiva Äransgrund ankkurointiin paikalleen vuonna 1892. Laiva oli kuitenkin sen verran heikkorakenteinen, että se jouduttiin ottamaan hyvissä ajoin ennen pakkaskautta pois asemapaikaltaan. Siksi jo 1900 tilattiin uusi, vahvempi majakkalaiva Porin konepajalta. Senkin nimeksi tuli Äransgrund. Epävirallisesti nämä erotettiin etuliitteillä “gamla” ja “nya”. Vuonna 1921 majakkalaivaa vaihdettiin taas, kun Relandersgrund tuotiin Raumalta ja se nimettiin jälleen sijoituspaikkansa mukaan kunnes vuonna 1933 sen nimeksi vaihdettiin Helsinki.

Kesällä 2018 Helsingin majakka vuorattiin suojamuovilla kunnostustöiden vuoksi.



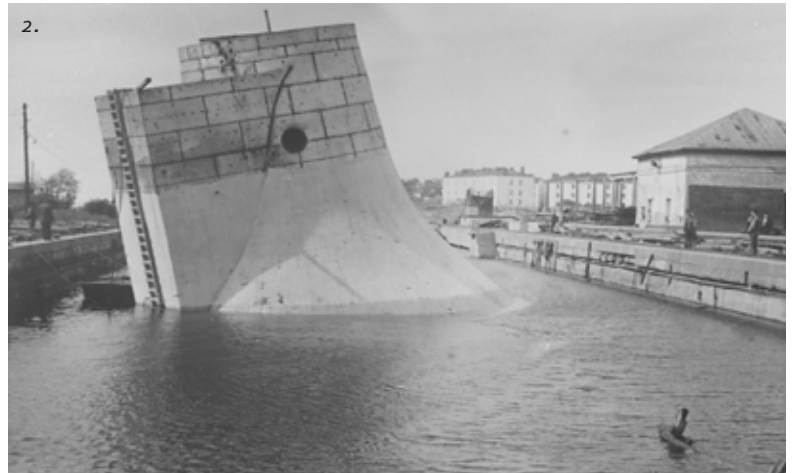
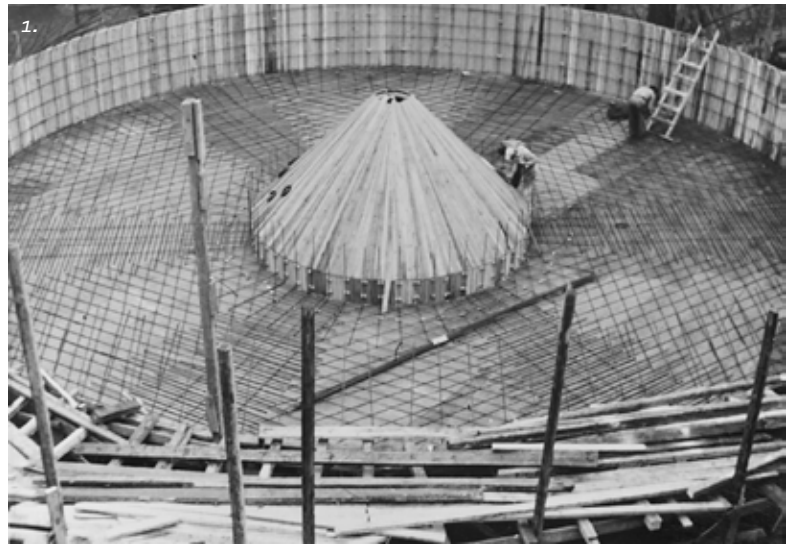
*Vuonna 1984 majakan päälle rakennettiin helikopteritaso.
Kuvat: Markku Tamminen.*

Kasuunin tällä puolen

Kasuunin rakentaminen

Tekniikka kehittyi ja 1950-luvulla Suomessa alettiin rakentamaan pohjamajakoita. Tarkalleen sana kasuuni viittaa vedenalaisen kiinteään rakenteeseen, jonka päälle voidaan rakentaa mitä vain, esimerkiksi laituri tai majakka. Helsingin majakan kasuuniosa rakennettiin Suomenlinnan telakalla vuonna 1958 ja uitettiin paikalleen, missä se täytettiin betonilla. Sen pohjan halkaisija on 19 metriä ja korkeus 15 metriä, josta pinnan päälle jää parin metrin korkuinen osa. Talven 1958-59 paikalla oli vain tuo parin metrin nysä, kunnes 25 metriä merenpinnan yläpuolelle kurkottava torni valmistui seuraavana kesän aikana. Tornissa on kahdeksan kerrosta, joissa sijaitsevat mm. polttoainesäiliöt, dieselkoneet, sähkötaulut ja huoltomiehille varatut tilat. Sekä tietysti itse valomajakka ja sen ohjauslaitteet. Pohjamajakan valmistuttua viimeinen majakkalaiva muutettiin merenmittausalukseksi ja sen nimeksi tuli Hyöky. Sittenmin laiva myytiin yksityishenkilölle ja se muutettiin ravintolalaivaksi, joka lienee monille lukijoillekin tuttu.

Nykyisin majakan valo toimii auringon ja tuulen voimalla ja koko komeuden päällä on vuonna 1984 rakennettu helikopteritaso. Valomajakan lisäksi majakkarakennus toimii alustana Rajavartiolaitoksen valvontalaitteille ja ilmatieteen laitoksen säähavain-toasemalle.



1. Suomenlinnan telakalla ovat meneillään kasuunin pohjan raudoitustyöt.
2. Kasuunia uitetaan ulos Suomenlinnan telakalta.
3. Hinaaja vetämässä majakan kasuuniosaa Kustaanmiekassa syksyllä 1958.
4. Upotustyö meneillään. Kasuuni vedettiin oikealle paikalleen sen päällä olevilla vinttureilla.

Kuvat: Suomen merimuseon kuvakokoelma.

Höyrylaiva Almut

Jouluaatonaattona 1959 puinen höyrylaiva Almut oli Suomenlahdella matkalla Viipurista Lyypekkiin. Matka oli alkanut mukavasti, mutta Helsingin majakan paikkeilla tuuli nousi. Rutiinikierroksellaan laivan päällikkö huomasi, että lastiruumassa oli vettä ja veden pinta nousi nopeasti. Radiolaitteiden puuttuessa apua hälytettiin valoraketeilla. Raketit huomattiin norjalaisella höyrylaiva Ragnilla, joka tuli apuun ja otti Almutin hinaukseen. Vuodon vuoksi se muuttui koko ajan raskaammaksi hinattavaksi ja matka kohti Helsinkiä oli raskas ja hidas. Hinausta vastaan lähti myös vain pari vuotta vanha pelastusristeilijä Harmaja, mutta sen miehistö ei ehtinyt muuta kuin todistamaan Almutin uppoamisen Helsingin majakan eteläpuolella. Henkilövahinkoja haverissa ei onneksi tapahtunut. Harmaja oli Suomen Meripelastusseuran nykyisen lippulaivan Jenny Wihurin edeltäjä.

Sami Korppi



Helsingin majakalla olevan tutkamajakan (racon) jälki (keltainen viiva) erottuu selkeästi merenkulikututkalla. Kuva: Markku Tamminen

Valmistumisvuosi: 1959

Sijainti: 59°56,9'N 024°55,7'E

Korkeus merenpinnasta: 25,0 m

Merkitys merenkululle:

Erittäin tärkeä. Osoittaa Helsingin väylän alkupisteen Suomenlahdella.

Lähteet:

Seppo Laurell: Valo Merellä

Seppo Laurell: Suomen majakat

Helsingin Sanomat:

Helsingin majakka opastaa merenkulkijoita keskellä Suomenlahtea – 40 watin halogeenilampulla, 20.9.2014.

Hylyt.net





*Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää
kaikkia jäseniään ja tukijoitaan
kaudesta 2021 sekä toivottaa
Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2022*

*Helsingfors Sjöräddningsförening tackar
alla sina medlemmar och de som understött
oss under säsongen 2021, och önskar
God Jul och Gott Nytt År 2022*



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki