

# STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

1/2022

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



**Christian Kurtén –  
ei maileja vaan  
tunteja**

**Kruunusiltojen  
rakentaminen  
vaikeuttaa veneilyä**

**Suomenlinnan  
majakka**

# Vapaaehtoiset apunasi vesillä

Helsingin Meripelastusyhdistys toimii 125 vuotta tänä vuonna täyttävän Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistyksenä. Vapaaehtoisvoimin toimivien meripelastusyhdistysten verkko on koko maan laajuinen.

## STADIN TROSSI 1/22

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

### 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:  
4579 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](http://www.meripelastus.fi/helsinki)

Hätätilanteissa / I nödsituation  
Meripelastuksen hälytysnumero  
Sjöräddningens alarmnummer

**0294 1000**

[www.raja.fi](http://www.raja.fi)

1.5.2022 alkaen

kiireettömissä tilanteissa  
/icke brådskande situation

Trossipalvelu / Trossen assistans

**0800 30 22 30**

[www.trossi.fi](http://www.trossi.fi)







Kansi/Pärm:  
Lumen riemua Matosaaressa  
Kuva: Markku Tamminen

## Tässä numerossa

### 4 Ruorin takaa

Puheenjohtaja  
Klaus Hannus

### 5 Kokouskutsu, Möteskallelse

### 6 Uutisia

Matosaaren yläkerran remontti edistyy  
Paperiset merikartat eivät välttämättä ole ajan tasalla  
Jäsenmäärä jatkaa kasvuaan

### 8 Kladi

Otteita viime kauden tapahtumista:  
Moottorivene upposi silmien edessä  
Apuköysi purjeveneen potkurissa  
Vajoava vesiskootteri  
Tankin vaihto epäonnistui  
Käynnistysongelmia Kaunissaaressa

### 10 Kasvot

Christian Kurtén

### 14 Ajassa

Kruunusiltojen rakentaminen vaikeuttaa veneilyä

### 18 Nyheter

Byggandet av Kronbroarna försvårar båtrafiken  
Papperssjökort är inte nödvändigtvis uppdaterade  
Renoveringen av Maskholmens övre våning  
framskrider snabbt  
Medlemsantalet fortsätter att öka

### 20 Suomenlinnan majakka

### 24 Trossi

# Ruorin takaa

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

## Yhteistyötä veneilijöiden kanssa

Helsingin Meripelastusyhdistyksen tarkoituksena on sääntöjensä mukaisesti tehdä alueellaan meripelastustyötä. Yhdistyksen säännöissä toiminnan tarkoituksena on kuitenkin määrätty myös kaksi muuta yksilöityä yhdistyksen toiminnan osa-alueita: Yleisesti meripelastustoiminnan tunnetuksi tekeminen toiminta-alueella sekä tietoisuuden lisääminen vapaaehtoistoimin ylläpidetystä meripelastustoiminnasta harrastuksena.

Yhdistyksen suorittamaa varsinaista meripelastustyötä tehdään pyyteettömästi vapaaehtoisvoimin, yhteistyössä viranomaisten kanssa, sopivalla kalustolla myös tehtävämäärien kasvaessa. Harjoittelemme aktiivisesti toimintaa vaativissa tilanteissa, jotta pystymme turvallisesti suorittamaan meripelastustyötä. Pätevyys saavutetaan harjoittelemalla ja vanha sääntö pätee meilläkin; myrskyä varten kannattaa harjoitella ensin hyvällä säällä, eikä vasta ensimmäistä kertaa myrskysä.

Tulevaisuudessa pyrimme keskittymään enemmän myös kahteen muuhun säännöissä mainittuun toiminnan päämäärään. Me vapaaehtoiset meripelastajat toimimme toiminta-alueellamme kaikkien veneilijöiden turvana. Haluamme jatkossa lisätä yhteistyötä veneilijöiden kanssa, viestinnän, näkyvyyden ja yhteistoiminnan keinoin. Yhteistyöllä haluamme ennen kaikkea lisätä kaikkien vesillä liikkujien tietoisuutta vapaaehtoisesta meripelastustoiminnasta ja edesauttaa turvallista veneilyä.

Alustemme värytys ja SAR -kylkitekstit herättävät poikkeuksetta huomiota vesillä. Tehtävämme päättyvät usein avustettavan aluksen hinaamiseen lähimpään satamaan. Yleisissä satamissa vierailtaessa toivotamme aina kaikki tervetulleeksi tutustumaan aluksiimme. On ollut aina ilo huomata kuinka ihmiset tulevat mielellään keskustelemaan ja tutustumaan aluksiin. Alueemme pursiseurat ja venekerhot ovat tärkeitä yhteistyökumppaneitamme. Tulemme mielellämme mukaan alueella toimivien yhdistysten tapahtumiin, satamavierailuille sekä kertomaan toiminnastamme. Toivotamme vastavuoroisesti alueen veneilijät tervetulleiksi tutustumaan tukikohtaamme Matosaareen ja aluksiimme toimintamme sallimissa rajoissa.

Vapaa-ajan veneilyn merkitys ajanviettotapana on viimevuosien aikana kasvanut huomattavasti. Ulkomaanmatkailun sijaan monet ovat päätyneet viettämään kesälomansa veneillen. Venemäärät ja erityisesti uusien veneilijöiden määrä on lisääntynyt sekä veneiden kokoluokka on kasvanut. Vesillä oleminen on rauhoittavaa irtiottoa arjesta, kunhan kalusto ja merimiestaidot ovat riittävällä tasolla. Me vapaaehtoiset meripelastajat haluamme olla mukana tukemassa ja turvaamassa kaikkien vesilläliikkujien toimintaa sekä lisätä tietoutta vastuullisesta veneilystä.

Vastuullisen vesillä liikkumisen kulttuuri sisältää hyvien merimiestaitojen lisäksi ehdottomasti myös ympäristöasioiden huomioimisen toiminnassa. Positiivisena asiana voidaan mielestäni nähdä, että mitä useampi vesillä liikkuu, sitä useampi on tietoinen myös vesistöjen ja saariston suojelutarpeesta. Vastuullisuus on ennen kaikkea kulttuurikysymys. Vastuullisen ja turvallisen veneilyn kulttuurin perusta on jokaisen yksilön oma toiminta vesillä.

## Bakom rodret

### Samarbete med båtfararna

Ändamålet med Helsingfors Sjöräddningsförening är, enligt stadgarna, att utföra sjöräddningsarbete på sitt område. I föreningens stadgar har till ändamålen dock dessutom bestämts två andra specificerade verksamheter: Allmänt att göra sjöräddningsverksamheten känd på verksamhetsområdet samt att öka kännedomen om den frivilliga sjöräddningen som hobby.

Det egentliga sjöräddningsarbetet som utförs av föreningen görs oegennyttigt av frivilliga krafter, i samarbete med myndigheterna, med lämplig utrustning också då antalet uppdrag växer. Vi övar aktivt verksamhet under krävande förhållanden så att vi kan utföra sjöräddningsarbete på ett säkert sätt. Kompetens uppnås med övningar och den gamla regeln gäller också för oss: För storm lönar det sig att först öva under lugna förhållanden och inte första gången under storm.

I framtiden kommer vi att koncentrera oss mera också på de två andra ändamålen som nämns i våra stadgar. Vi frivilliga sjöräddare arbetar för alla båtfarares trygghet på vårt verksamhetsområde. Vi vill i fortsättningen öka samarbetet med båtfararna genom kommunikation, synlighet och samarbete. Med samarbetet vill vi framför allt öka alla båtfarares medvetenhet om den frivilliga sjöräddningen och befrämja ett tryggt båtliv.

Färgsättningen och SAR-texten på våra båtar väcker alltid uppmärksamhet till sjöss. Uppdragen slutar ofta med en bogsering av båten som behövt assistans till den närmaste hamnen. När vi besöker allmänna hamnar välkomnar vi alltid alla att bekanta sig med våra båtar. Det har alltid varit ett nöje att se hur människor gärna kommer för att diskutera och bekanta sig med båtarna. Segel- och båtforeningarna på vårt område är viktiga samarbetspartners. Vi kommer gärna med och deltar i evenemang som ordnas av föreningar på vårt område, vi gör hamnbe-

sök samt berättar om vår verksamhet. Vi önskar också områdets båtförare välkomna till vår bas på Maskholmen och våra båtar inom ramen för vad vår verksamhet tillåter.

Att vistas i båtar till sjöss som fritidssysselsättning har ökat betydligt under de senaste åren. I stället för utlandsresor har många tillbringat sin semester i båt. Antalet båtar och särskilt antalet nya båtförare har ökat och båtarnas storlek har växt. Att vara till sjöss är en avkoppling från vardagen bara utrustningen och sjömanskunskaperna är på en tillräcklig nivå. Vi frivilliga sjöräddare vill vara med och stöda samt trygga alla sjöfarare samt öka kunskapen om ansvarsfullt båtliv.

Den ansvarsfulla båtlivskulturen omfattar förutom gott sjömanskap ovillkorligen också att man beaktar miljön i verksamheten. Som en positiv sak kan man enligt mig se, att ju fler som rör sig på vattnet, desto fler är medvetna också om vattendragens och skärgårdens skyddsbehov. Ansvarsfullhet är främst en fråga om kultur. Ett ansvarsfullt och säkert båtliv vilar på varje enskild individs verksamhet på sjön.



## Kokouskutsu



## Möteskallelse

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään **29.3.2022 klo 18.00**. Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus sekä tilinpäätös. Paikkana on **Helsingfors Segelklubbenin (HSK) kerhotila Lauttasaassa, osoitteessa Vattuniemen puistotie 1**. Paikalle tulevien toivotaan **ilmoittautuvan lauantaihin 26.3. mennessä** osoitteeseen: [ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com](mailto:ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com)  
Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls **29.3.2022 kl 18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö, adressen Hallonnäs parkväg 1**. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena så som årsberättelsen och bokslut. Vi önskar att de som kommer på plats **meddelar om det senast lördagen 26.3.** till adressen: [ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com](mailto:ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com)  
Välkommen!





## Matosaaren yläkerran remontti edistyy



Meripelastusaseman yläkerran peruskorjaus edistyy huimaa vauhtia. Koska kohde on vanha, 1900-luvun alussa rakennettu puutalo, on koko remontti haluttu toteuttaa huolella. Tästä syystä rakennesuunnittelu tilattiin muun muassa vaativaa suunnittelua tekevältä Vahanen-yhtiöltä. Tilojen toiminnallinen suunnittelu on puolestaan yhdistyksen toiminnassa mukana olevan Katja Blomqvistin käsialaa. Katja hyödynsi suunnittelussa omaa Katja's Design -yritystään.

Purkutöiden jälkeen on päästy varsinaisiin rakennustöihin. Aluksi parannettiin yläkerran ilmanvaihtoa, lämmöneristystä sekä vahvistettiin kattotuoleja. Näiden jälkeen päästiin asentamaan uutta, vanhoista laivoista tuttua puulattiaa. Sisäseinien valmistuttua, yläkerta alkaa saada jo valmiita muotoja. Edessä on vielä loppurakentaminen, jonka jälkeen päästään sisustamiseen ja kalustamiseen. Tämä viimeinen vaihe suoritetaan jälleen purkutöiden tapaan yhdistyksen omin voimin. Aikataulu on pitänyt, ja tila saadaan toimintakuntoon ennen purjehduskauden alkamista.

*Vaikka tila kokonaisuudessaan on ahdas, on siitä tarkoitus saada mukava ja viihtyisä.  
Kuvat: Mikael Andersén*

*Puulattia saumataan mustalla silikonilla, jolloin se tulee muistuttamaan perinteistä laivan kantta.*



*Väliseinien rakentaminen ahtaassa tilassa on millintarkkaa puuhaa. Seinien ansiosta tila alkaa vähitellen hahmottumaan.*



# Paperiset merikartat eivät välttämättä ole ajan tasalla

N2000-merikarttauudistuksen yhteydessä paperisten merikarttojen päivitysrytmissä on selkeä muutos. Veneilijät ovat tottuneet luottamaan paperikarttojen ajanmukaisuuteen ja sitä kautta niitä on käytetty navigoinnin perustana. Tällä hetkellä Viipurista Helsinkiin ulottuvan merikarttasarja A:n viimeisin päivitys on vuodelta 2016 ja Helsingistä Paraisille ulottuvan karttasarja B:n vuodelta 2015. Uudet karttasarjat on tarkoitus painattaa N2000-muodossa Suomenlahdella vasta vuosien 2025–2026 aikana. Vuosien saatossa merikartoitus on kuitenkin mennyt huomattavasti eteenpäin, jonka johdosta etenkin syvyystietoihin on

tullut paljon tarkennuksia. Uusimmat päivitykset voi ladata ilmaiseksi Traficomin tiedonantoja merenkulkijoille -palvelusta. Karttojen käsin tehtävä päivittäminen on kuitenkin kohtalaisen aikaa vievää ja tarkkuutta vaativaa puuhaa.

Rannikkokartat, eli niin sanotut isot lakanat, ovat tällä hetkellä karttasarjoja ajantasaisempia. Etenkin Helsingistä länteen viime vuonna tulleet päivitykset ovat erittäin hyviä. Sen sijaan itäisellä Suomenlahdella vanhin kartta on vuodelta 2014, ja muut vuosilta 2016–2017.

Traficom julkaisee uusimmat merikarttoitustiedot aina myös sähköisessä muo-

dossa. Sähköistä aineistoa käyttävät hyödyksi karttaplotterit kuin myös erilaiset navigointiohjelmat. Siten voi olla mahdollista, että elektroniset laitteet sisältävät ajankohtaisemman aineiston kuin paperikartat. Väylillä liikuttaessa merikarttasarjan ajantasaisuus on vielä riittävä. Väylien ulkopuolella ajantasaisuudesta ei kuitenkaan voi olla varma.

## Jäsenmäärä jatkaa kasvuaan

Jäsenmäärä Helsingin Meripelastusyhdistyksessä jatkaa vahvaa kasvuaan. Vuoden lopulla jäseniä oli 4751, kun vuotta aiemmin määrä oli 4471. Valtaosa jäsenistämme on Trossi-jäseniä, jonka avulla jäsen saa palveluja Helsingin lisäksi niin Suomen rannikolla kuin sisä-

vesillä, ja myös Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa. Jäsenmäärän kasvu on vapaaehtoiselle meripelastukselle erittäin tärkeää, ehdottomasti tärkein yhdistyksemme tulonlähde.

Ilman jäseniämme, emme pystyisi auttaamaan vesillä avuntarvitsijoita.

*Kiitos kaikille mukana oleville!*

**TROSSI**  
VENEESI TURVAKSI



Kuva: Markku Tamminen





PV Aisko Merisatamassa.  
Kuva: Yhdistyksen arkisto

## Otteita viime kauden tapahtumista

### Moottorivene upposi silmien edessä

Lauantaina 12.6. kello 15.23 Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti partioajossa olleen PV Rautauoman. Itä-Helsingin vesillä Santisen ja Iso-Iiluodon välissä iso moottorivene oli ajanut karille, ja se oli saanut pahan vuodon. Paikalle oli jo saapunut pelastusyksiköitä, joihin veneessä olleita ihmisiä oltiin evakuoimassa



mutta lisäapua tarvittaisiin veneen pinnalla pitämiseksi.

PV Rautauoma lähti välittömästi paikalle ja saapui onnettomuuspaikalle kahdenkymmenen minuutin kuluttua. Rautauomalta lähetettiin pintauimari uppoamassa olleeseen veneeseen. Tarkoitus oli kiinnittää hinausköysi veneen keulaan, hinata vene Rautauoman kyljelle ja laittaa siihen tyhjennyspumppu. Koska vene oli selkeästi epävakaassa tilassa, Rautauoman päällikkö kielsi pintauimaria menemästä veneen sisälle. Pintauimarin päästessä veneen perätasolle vene alkoi vajota ja ottaa vettä runsaasti sisäänsä. Pintauimari joutui poistumaan veneestä. Hetken kuluttua vene kääntyi vedessä pohja ylöspäin. Tuolloin Rautauoman miehistö havaitsi, että veneen toinen perävetolaite oli kokonaan poissa. Siksi vuoto veneen sisälle oli hallitsematonta. Rautauoman miehistölle ei jäänyt muuta mahdollisuutta kuin katkaista hinausköysi ja seurata veneen uppoamista. Kaupallinen yritys nosti ja vei myöhemmin pois.

**Näky PV Rautauoman saapuessa paikalle oli lohdu-ton.**

**Tilanne muuttui nopeasti ja karille ajanut vene kääntyi ylösalaisin.**  
**Kuvat: Mika Pakarinen**

### Apuköysi purjevereen potkurissa

Sunnuntai 13.6. valkeni navakassa tuullessa. Pikku-Leikosaassa kaksihenkinen seurue yritti irtautua purjevereellä saaresta apuköyden avulla. Köyden tarkoitus oli pitää veneen keula miehistön hallinnassa siten, ettei tuuli pääsisi viemään keulaa hallitsemattomasti. Köysi oli niin sanottu juoksuköysi, eli sen molemmat päät olivat purjevereessä ja köyttä juoksuttamalla vene pääsi irtautumaan saaresta.

Miehistön saatua peräköyden irti poijusta, purjeverene oli kuitenkin ajautunut juoksuköyden päälle ja köysi tarttui veneen potkuriin. Miehistö yritti ankuroitua, mutta kovan tuulen vuoksi ankkuri ei pitänyt. Vene ajalehti väylän läheisyydessä. MRSC Helsinki hälytti apuun lähistöllä olleen PV Rautauoman kello 14.16 ja jo kello 14.22 Rautauoma saapui paikalle. Vene otettiin nopeasti Rautauoman kyljelle hinaukseen, jottei se olisi ajalehtinut matalaan veteen. Vene hinattiin läheiseen laituriin, jossa pintauimari kävi tutkimassa tilanteen ja sai poistettua köyden potkurista. Kello 14.54 tehtävä oli ohitse.



## Vajoava vesiskootteri

Tiistaina 29. kesäkuuta PV Aiskon päällikkö sai kello 17.43 soiton Trossi-keskukselta. Sinne oli soittanut henkilö, joka tarvitsi apua vesiskootterinsa kanssa. Henkilö oli ollut ajamassa vesiskootterillaan, kun se kesken ajon oli alkanut vajota. Henkilö sai ajetuksi skootterin Suomenlinnan Tykistölahdessa rantaan, mutta tarvitsi apua skootterin saamiseksi mantereelle. Kyseessä ei ollut meripelastustehtävä, koska kukaan ei ollut enää hädässä merellä. Koska henkilöllä ei myöskään ollut trossi-jäsenyyttä, joutui hän itse maksamaan avun kustannukset. Aisko saapui Suomenlinnaan 18.20. Vesiskootteri vedettiin taljalla Aiskon peräkannelle siten, että skootterin keula oli tasanteella ja perä hipoi merta. Näin kiinnitetty vesiskootteri vietiin lähimmälle luiskalle, josta se saatiin ylös vedestä.

## Tankin vaihto epäonnistui

Sunnuntaina 11.7. MRSC Helsinki hälytti kello 19.04 Matosaassa lähtövalmiina olleen PV Aiskon. Aivan Matosaaren vieressä Villingin salmessa oli konevikainen vene. PV Aiskon miehistö lähti saman tien paikalle. Veneen luona selvisi, että seurueelta oli bensa loppunut. Tästä syystä he vaihtoivat toiseen tankkiin, jossa oli polttoainetta. Jostain syystä moottori ei kuitenkaan käynnistynyt uudella tankilla.

PV Aisko hinasi veneen läheiseen turvasatamaan, jossa kolmihenkinen seurue jäi tutkimaan mahdollista vikaa. Kello 19.18 pikainen tehtävä oli ohitse.

## Käynnistymisongelmia Kaunissaaressa

Perjantai-iltana 20.8. PV Aisko oli hinamassa ajelehtivaa fiskaria, kun veneen puhelin soi. Soittajana oli Trossi-keskus, joka oli saanut avunpyynnön Sipoon Kaunissaaressa olleelta veneilijältä, jonka moottori ei käynnistynyt. Aiskon miehistö soitti takaisin veneilijälle. Selvisi, että veneen polttoaineen seassa on vettä, jonka johdosta moottori ei enää käynnistynyt. Veneilijällä ei ollut kiirettä pois saaresta, joten PV Aiskon miehistö ja veneilijä sopivat, että Aisko tulisi seuraavana päivänä tarkastamaan tilannetta.

Luantaina Aisko saapui sovitusti Kaunissaareen. Paikan päällä asialle ei voitu kuitenkaan tehdä mitään, joten vene päätettiin hinata mantereelle. Kun Aisko oli ottamassa venettä hinaukseen, Trossi-keskus soitti uudestaan. Kaunissaaressa olisi toinenkin avuntarvitsija, jonka moottori ei käynnistynyt. Koska jälkimmäisen käynnistysongelman syynä olisi ilmeisesti virtaongelma, päätti Aiskon miehistö pikaisen pohdinnan jälkeen kokeilla apuvirran antoa tälle jälkimmäiselle veneilijälle.

Virran antaminen ei kuitenkaan tuottanut tulosta, ja veneilijä päätti lähteä mantereelle vesibussilla. Aisko puolestaan palasi ensimmäisen veneilijän luokse, ja nyt se saatiin hinaukseen. Suunnaksi otettiin mantereella sijaitseva kotisatama. Koska veneilijä oli Trossi-jäsen, ei tästä hinauksesta aiheutunut hänelle kustannuksia.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti



*Sumu yllätti keskellä kesää myös meripelastajat, kun näkyvyys Sipoon Selällä hävisi yhtäkkiä kokonaan. Kuva: J-P Lumilahti*



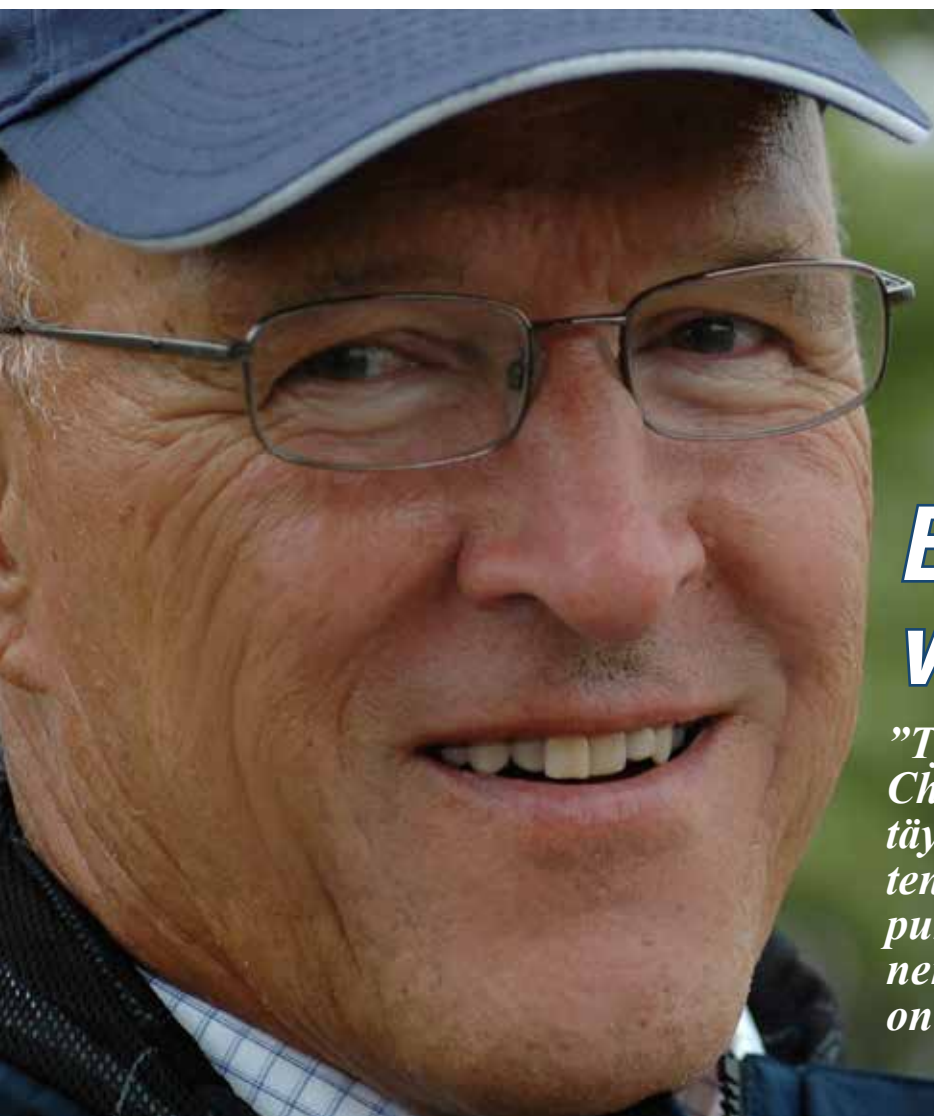
*Aina ei PV Rautauomallakaan ollut kesän aikana kiire. Kuva: J-P Lumilahti*



*Pelastus- ja avustustehtävissä PV Rautauoma vieraili useissa venesatamissa kesän aikana. Kuva: J-P Lumilahti*

Kasvot

# Christian Kurtén



## *Ei maileja, vaan tunteja*

*"Tykkään olla merellä", toteaa Christian Kurtén. Näin todella täytyy olla, kun kuuntelee miten paljon yhdistyksen entinen puheenjohtaja ja pitkäaikainen taloudenhoitaja Christian on vesillä liikkunut.*

Vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan Christian tuli mukaan vuosituhannen alussa ja on sen jälkeen ehtinyt olla mukana monessa roolissa yhdistyksen toiminnassa. Michistössä toiminut Christian houkuteltiin taloudenhoitajaksi toteamalla, että kaksi edellistäkin taloudenhoitajaa ovat olleet nimeltään Christian. Christian muistelee naureskellen harrastuksen laajenemista hallinnollisiin tehtäviin ja

toteaa samalla oppineensa valtavasti taloudenpidosta ja kirjanpidosta yhdistyksen taloutta hoitaessaan. Yhdistyksen puheenjohtajanakin hän toimi 2007-2009. Tällä hetkellä Christian on Suomen Meripelastusseuran taloustoimikunnan jäsen, kääntää ansiokkaasti tämän lehden ruotsinkieliset osuudet sekä tekee yhdistyksen kirjanpidon, mutta sen hän jättäisi jo mieluusti seuraavalle tekijälle, kunhan sellainen löytyy.

Vuosituhannen vaihteen tienoilla pahimmat ruuhkavuodet olivat takanapäin ja aikaa purjehdukselle sekä yhdistystoiminnalle jäi enemmän. "Yhden kerran työkomennus ulkomailla venyi niin pitkäksi, että purjehduskausi Suomessa oli ohi, kun vihdoin palasimme. Sen jälkeen ilmoitin, etten enää lähde. Purjehtimaan pitää päästä". hän muistelee. Näihin aikoihin hän liittyi myös Merikarhujen jäseneksi. Harrastukset ovat



tukeneet toisiaan, sillä meripelastuksesta saadut opit ovat olleet hyödyksi omilla purjehduksilla, ja tietoa turvallisesta veneilystä Christian on pyrkinyt välittämään muillekin merikarhuille. Christian on toiminut myös Merikarhujen hallituksessa sekä järjestänyt useita eskaadereita. Eskaaderien tarkoituksena ei ole kilpailu, vaan reitteihin ja satamapaikkoihin tutustuminen yhdessä purjehtien. ”Teimme reissuja muun muassa Riikaan, Gdanskiin ja Perämeren kohteisiin. Välillä oli aikamoinen työ saada veneet mahtumaan satamaan. Piti tuntea veneet, jotta tiesi mikä mahtuu mihinkin”. Christian muistelee.

Christianin ensimmäinen oma vene oli legendaarinen H-vene, jonka hän osti 1985. Vuosien saatossa venettä on vaihdettu useamman kerran, mutta ensimmäisen moottoriveneen hän osti vasta 2016. ”Ei tarvitse enää ajon aikana mennä kannelle ja asumismukavuuskin kasvoi”. Christian perustelee moottoriveneen hyviä puolia. Toki moottorivene on mahdollistanut myös sellaisia matkoja, jotka purjeveneellä eivät onnistuisi. Manner-Euroopan kanava- ja jokireittejä ei tutkita purjehtien. Vuosikymmenten aikana Christian on kuitenkin ehtinyt purjehtia paikassa, jos toisessakin. Kun työ veivät 2000-luvun alussa Etelä-Amerikkaan, vuokrattiin sielläkin purjevene. Rio de Janeiron länsipuolelta löytyi vähän saaristoa ja sieltä upeita hiekkaisia rantoja, joissa sai nauttia olostaan ilman häiriötä. Erityisesti Christianille on kuitenkin jäänyt mieleen purjehdusreissu Australian itäpuolella sijaitseville Whitsunday-saarille (Helsinki-saaret). Alueen luonto oli upeaa ja nähtävää riitti. Sitä vastoin yksitoikkoiset hiekkarannat Floridan rannikolla tai Pohjanmeren kaukaiset rannat ovat tuntuneet lähes tylsiltä nähtävyyksiensä puolesta.



Koska purjehduksia maailmalla on tehty pääosin vuokraveneillä, on Christianilla hyvä kokemus vuokraveneistä. ”Kyllä vuokraveneistä pitäisi pitää parempi huoli”. tiivistää Christian tilanteen. Hänen omat rutiininsa sisältävät aina veneen tarkistamisen, eikä hän lähe liikkeelle liian huonokuntoisella veneellä. Peukalosääntönä toimii, ettei ilman toimivaa syvyysmittaria lähdetä minnekään.

Kaikista tutuin paikka Christianille on Saaristomeri, sillä omaa venettänsä hän on aina pitänyt Nauvossa. Paikallistuntemuk-

sensa ansiosta Christian päätyi joitakin vuosia sitten mukaan tekemään Turun Partio-Sissit Ry:n monelle veneilijälle tuttuja Suuria satamakirjoja kääntäjänä. ”Tein tekstejä ruotsiksi myös Saimaasta, jossa olimme juuri käyneet purjehtimassa. Tuttu veneenvuokraaja kertoi, että tarvetta olisi myös englannin kielisille osuiksille.” Christian kertoo työstään satamakirjojen parissa. Myöhemmin hän on ollut mukana Suuren Reittikirjan tekemisessä, koska väylien ulkopuolella liikkuminen on aina kiinnostanut. ”En tykkää ruuhkassa purjehtimisesta. Se on

liiaksi sellaista moottoritiemeininkiä.” kiittää Christian purjehdusfilosofiaansa. Seuraavaksi on tulossa luonnonsatamia käsittelevä kirja, jossa Christianin kädenjälki tai pikemminkin kynänjälki jälleen näkyy kääntäjänä. Majakkaseuran julkaisujen kääntäjäksi ja kommentoijaksi hän puolestaan päätyi, kun huomasi heidän etsivän apua ja ilmoittautui vapaaehtoiseksi. Vanhat arkistomateriaalit 1800-luvulta ovat aina ruotsiksi, vanhanaikaisella kielellä ja usein myös vanhanaikaisella käsialalla raapustettuja. Niiden ymmärtäminen ei aina ole kovin helppoa. Työ jul-





kaisujen parissa on antanut Christianille toisenlaista näkökulmaa merenkulkuun ja hyvä puoli on, että sitä voi harjoittaa myös varsinaisen purjehduskauden ulkopuolella.

”Kyllä meillä on aina merenkulku ja veneily kulkenut suvussa. Isä ja hänen veljensä olivat innokkaita purjehtijoita. Äiti-kin oli liikkunut paljon moottoriveneellä ja isoisä oli varustamon toimitusjohtaja.” Christian kertoo taustastaan ja siitä, mistä kipinä vesille on saanut alkunsa. Christianin ollessa lapsi hänen isällään oli pie-

ni puinen avovene. Tarinoiden perusteella pieni Christian oli ollut kovin innoissaan ohi lipuvista viitoista ja hokenut ”paljon keppejä, paljon keppejä”. Ensimmäisen köliveneen perhe hankki Christianin ollessa yhdeksän vuotias. Venettä pidettiin ensimmäiset vuodet Porin Mäntyluodolla ja myöhemmin Uudessakaupungissa, jossa on Porin seutua enemmän saaristoa koluttavaksi. Kesäisin käytiin Vaasassa purjehduskilpailuissa. Christian viihtyi veneellä niin hyvin, että kesän mittaan vaihtuva miehistö sai kuljettaa hänen pyykkkinsä ja tuoda puhtaat vaatteet tilal-

le. Mutta mikä on motivoinut Christiania etsimään aina uusia puolia veneilystä? ”Haluan ymmärtää mitä merellä tapahtuu. Siellä pitää tietää mitä tekee ja ymmärtää, mitä ympärillä tapahtuu.” Voi varmasti sanoa, että Christianilla riittää sisäitä palloa merellä oloon. Hän ei merellä laske maileja, vaan tunteja kuten kunnon merikarhun kuuluukin.

Teksti: Katja Rajala

Kuvat: Yhdistyksen arkisto



# *Kruunusiltojen rakentaminen vaikeuttaa veneilyä*



## **Kruunuvuoren selälle on jo ilmestynyt silta**

Vaikka Suomen pisimmäksi rakennettava Kruunuvuoren silta valmistuukin vasta 2025, on keskelle Kruunuvuoren selkää jo nyt valmistunut silta. Laajasalosta Kruunuvuoren selän keskellä oleville Nimismiehen luodoille alettiin loppusyksystä rakentamaan tilapäistä siltaa. Silta on erittäin matala, eikä sen alitse saa kulkea. Tilapäinen silta on välttämätön varsinaisen sillan rakennustöissä. Myös Korkeasaaresta Nimismiehen luodoille rakennetaan sil-

ta. Aluksi veneilijöille jätetään kapea ränni Nimismiehen pohjoispuolelle. Alituskorkeutta ei ensi kesänä rännissä vielä rajoiteta, mutta kapeimmillaan kulkuaukko on vain 40 metriä leveä.

Paikassa tulee varmasti olemaan ruuhkaa, sillä jo ensi kesänä kaikki Laajasaloon, Herttoniemenrantaan, Kulosaareen, Kalasatamaan ja Vanhankaupunginlahdelle kulkeva veneilyliikenne kulkee tämän kapean väylän kautta. Tarkkana saa olla myös siksi, että tilapäisväylä kulkee alueella, jossa aiemmin ei juuri ole veneilty. Jostain syys-

tä tilapäisväylä ei ole virallinen väylä, vaan yksityisväylä. Alustavissa suunnitelmissa tilapäisväylä ja kapea ränni on suunniteltu merkittävän vain muutamilla kardinaaliviitoilla. Väylän nimelliskulkusyvyys on neljä metriä, kun taas entisen väylän nimellinen kulkusyvyys oli peräti 6,9 metriä.

Kruunuvuoren sillan lopullinen alituskorkeus tulee olemaan 20 metriä. Rakennustöistä johtuen korkeus on kuitenkin rajoitettu vain 18 metriin vuosien 2023–2025 välillä.



**S**ompasaaresta Korkeasaaren kautta Laajasaloon rakennettavien Kruunusiltojen rakennustyöt ovat alkaneet. Rakennustyöt muuttavat oleellisesti totuttuja väyliä. Osa väylistä on kokonaan suljettu, ja veneily johdetaan uusia, kapeita väliaikaisväyliä pitkin. Muutokset ovat voimassa jo nyt, vaikka väliaikaisilta väyliltä viitat vielä puuttuvatkin.

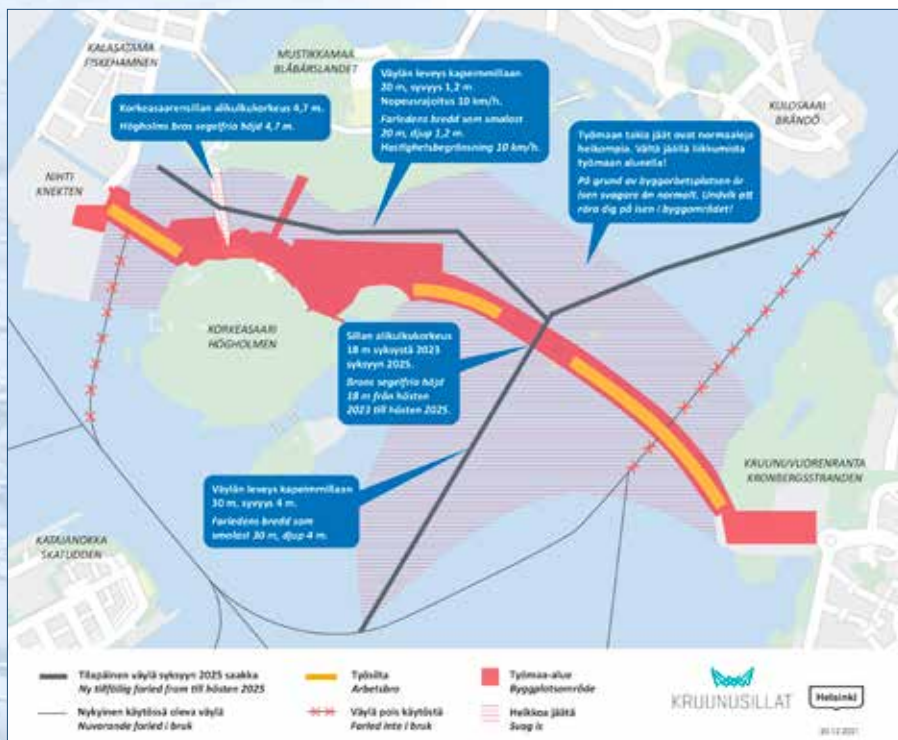
## Korkeasaaren ja Kalasataman väli

Kalasatamasta Korkeasaareen on myös jo rakennettu tilapäinen silta. Se estää kaapeissa salmessa kaikenlaisen veneilyn Korkeasaaren ja Kalasataman Nihdin välistä. Korvaava väylä on järjestetty siten, että Korkeasaari kierretään Mustikkamaan ja Korkeasaaren välistä. Alituskorkeutta rajoittaa Korkeasaaren silta, jonka alituskorkeus on 4,7 metriä. Siltatyömaa valtaa myös merialuetta Korkeasaaren ja Mustikkamaan välistä. Tästä syystä väylä on kapeimmillaan vain 20 metriä leveä. Syväyttä väylällä on ainoastaan 1,2 metriä, joten etenkin Verkkosaarella talvehtivien purjeveneiden tulee väylää käyttäessään olla erittäin tarkkana. Hieman syvempi, mutta toisaalta mutkikas väylä kulkee Hopeasalmesta, Mustikkamaan ja Kulosaaren välistä. Tämä väylä on erityisen kapea Kulosaaren Kasinon kohdalla, mutta syväyttä tällä reitillä on Korkeasaaren sillan alittavaa väylää selvästi enemmän.

**Kruunusiltojen rakentaminen vaikeuttaa laajasti veneilyä. Kuva: Kruunusillat**

Kruunuvuorenselälle on talven aikana ilmestynyt tilapäinen työmaasilta. Kuvan vasemmassa reunassa oleva työlautta on Nimismiehen luotojen luona. Uusi väylä kulkee Nimismiehen luotojen ja Korkeasaaren välistä.

Kuva: Markku Tamminen





## Omalla vastuulla?

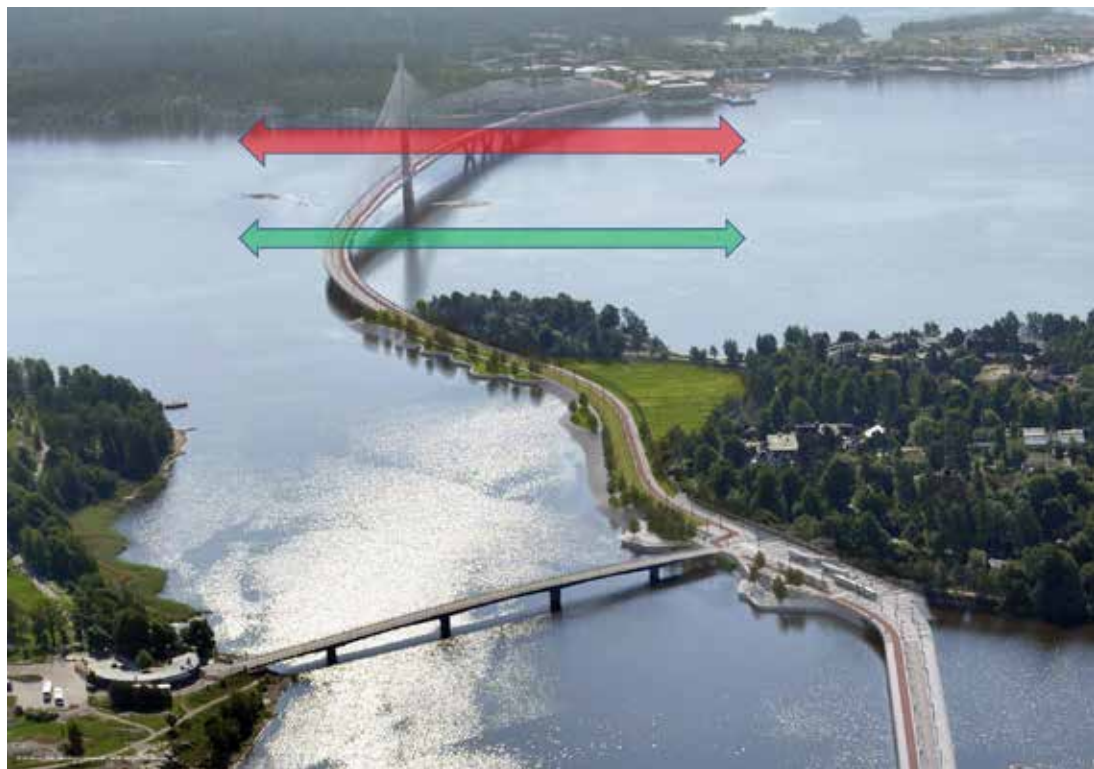
Jostain syystä Kruunusiltojen rakennusurakoitsija jättää veneilijöille vastuun väylien käyttämisestä. Käyttöön otettavat ”kiertoväylät” eivät ole julkisia, vaan yksityisiä väyliä. Julkisilla väylillä väylän ylläpitäjä takaa väylän kulkusyvyyden ja liikumisen turvallisuuden. Uusien yksityisväylien kulkusyvyys on toki varmistettu esimerkiksi haraamalla, mutta rakennustöiden johdosta on mahdollista, että väylän nimellisyvyys voi nopeastikin muuttua. Nimellisyvyys ei tässä tapauksessa välttämättä takaakaan turvallis-

ta veneilyä. Väyliä ei myöskään merkitä virallisilla musta-keltaisilla kardinaaliviitoilla, vaan yksityisväyliä ilmaisevilla sini-valkoisilla viitoilla. Viitat on suunniteltu asennettavan pareittain, jolloin väylä olisi helpommin paikannettavissa. Vaikka vanhat väylät niin Kruunuvuoren selällä kuin Korkeasaaren ja Nihdin välissä ovat jo suljettuja ja veneliikenne ohjattu uusille väylille, ei uusia viitoja jostain syystä asennettu työmaasiltojen rakentamisen yhteydessä. Suunnitelmissa on viittojen asentaminen paikoilleen jäiden lähdettyä keväällä.

## Paljon rakennusaikaista liikennettä

Rakennustyöt etenevät nyt vauhdilla. Alueella liikkuu paljon erilaisia proomuja, hinaajia ja työlauttoja täyttötöiden ja siltatöiden vuoksi. Myös tilapäisten siltöiden kohdalla olevien kapeiden rännien kohdalla kannattaa olla erittäin varovainen, koska sillat aiheuttavat merkittäviä näköesteitä. Meressä saattaa lisäksi olla tilapäisiä rakennustöissä käytettäviä telineitä. Korkeasaaren ja Mustikkamaan väliin on tulossa 10 km/h nopeusrajoitus, mutta Kruunuvuoren selälle ei näillä näkymin nopeusrajoituksia ole kaavailtu.





Valmis Kruunuvuorensilta tulee olemaan Suomen pisin silta. Normaalisti punaisen nuolen kohdalta kulkeva veneliikenne ohjataan rakennusaikana kulkemaan vihreän nuolen kautta. Kuva: Kruunusillat, Helsingin kaupunki, WSP, Knight Architects. Kuvakäsittely: Helsingin Meripelastusyhdistys

# Nyheter

## Byggandet av Kronbroarna försvårar båttrafiken

*Byggnadsarbetena på Kronbroarna från Sumparn till Degerö har börjat. Byggnadsarbetet förändrar de vanliga farlederna betydligt. En del av farlederna är helt stängda och båttrafiken leds via nya, smala tillfälliga leder. Förändringarna har trätt i kraft redan nu fast prickarna fattas vid de tillfälliga farlederna.*

### En bro har redan uppenbarat sig på Kronobergsfjärden

Även om Kronobergsbron, som blir Finlands längsta, blir färdig först år 2025, har det redan färdigställts en bro mitt på Kronobergsfjärden. Man började mot slutet av hösten bygga en tillfällig bro från Degerö till Länsmansgrunden mitt på Kronobergsfjärden. Bron är mycket låg och man får inte köra under den. Den tillfälliga bron är nödvändig för byggnadsarbetet på den egentliga bron. Också från Högholmen byggs det en bro till Länsmansgrunden. I början lämnas en smal ränna för båtfare norr om Länsmansgrunden. Höjden vid rännan begränsas inte ännu nästa sommar men öppningen är bara 40 meter bred som smalast.

Det kommer säkert att bli stockningar på stället för redan nästa sommar kommer all båttrafik till Degerö, Hertons strand, Brändö, Fiskehamnen och Gammelstads-viken att gå denna smala rutt. Noggrann måste man vara också för att den tillfälliga farleden går på ett område där man inte just haft båttrafik tidigare. Av någon anledning är den tillfälliga farleden inte en officiell farled utan en privat farled. I de preliminära planerna ska den tillfälliga farleden och den smala rännan utmärkas bara med några kardinalprickar. Farle-



dens nominella djup är fyra meter när den tidigare farledens djup var upp till 6,9 m. Kronbrons slutliga segelfria höjd över vattnet kommer att vara 20 meter. På grund av byggnadsarbetena kommer höjden dock att vara begränsad till bara 18 meter under åren 2023–2025.

### Sträckan mellan Högholmen och Fiskehamnen.

Från Fiskehamnen till Högholmen har man redan byggt en tillfällig bro. Den förhindrar all slags båttrafik i det smala sundet mellan Högholmen och Knekten i Fiskehamnen. En ersättande farled har arrangerats så, att man rundar Högholmen mellan Högholmen och Blåbärslandet. Den segelfria höjden begränsas av Högholmens bro med 4,7 meter. Broarbetsplatsen erövrar också ett havsområde mellan Högholmen och Blåbärslandet. Av denna orsak är farleden bara 20 m bred på det smalaste stället. Djupet i farleden är endast 1, 2 m så speciellt segelbåtar som övervintrar på Nätholmen bör vara mycket noggranna när de använder farleden. En litet djupare, men å andra sidan krokigare farled går från Silversundet mellan Brändö och Blåbärsholmen. Denna farled är särskilt smal vid Brändö Casino men den är klart djupare än den som går under Högholmens bro.

*På Kronobergsfjärden har det under vintern dykt upp en tillfällig arbetsbro. Arbetsplattformen på bildens nederkant är nära Länsmansgrunden. Den nya farleden går mellan Länsmansgrunden och Högholmen.*

*Bild: Markku Tamminen*

### På egen risk?

Av någon orsak lämnar Kronbroarnas entreprenör över ansvaret för utnyttjandet av farlederna till båtforarna. De ”omvägsrutter” som tas i bruk är inte officiella utan privata farleder. På officiella farleder garanterar farledens upprätthållare farledens djup och säkerheten då man rör sig på den. Ofta är de privata farledernas djup nog säkrade med mätningar men på grund av byggnadsarbetena är det möjligt att farledens nominella djup förändras snabbt. Det nominella djupet garanterar då inte en säker båttrafik. Farlederna kan inte heller utprickas med officiella svart-gula kardinalprickar utan med blåvita prickar som indikerar en privat farled. Prickarna har planerats att placeras parvis varvid farleden är lättare att lokalisera. Även om de gamla farlederna såväl på Kronobergsfjärden som mellan Högholmen och Knekten redan har stängts och trafiken dirigerats till de nya farlederna placeras de nya prickarna inte av någon orsak ut vid byggandet av arbetsplatsbroarna. Enligt planen sätts prickarna ut på våren när isarna gått.

### Mycket trafik under byggnadstiden.

Byggandet framskrider nu med fart. Det rör sig mycket pramar, bogserbåtar och arbetsplattformar på grund av utfyllnadsarbeten och broarbeten. Det lönar sig att vara mycket försiktig vid de smala rännorna vid de tillfälliga broarna för att broarna är betydande sikhinder. Det kan dessutom finnas tillfälliga byggnadsställningar i havet som används vid byggarbetet. Det kommer en hastighetsbegränsning på 10 km/h mellan Högholmen och Blåbärslandet, men på Kronobergsfjärden har hastighetsbegränsningar inte planerats när detta skrivs.



# Renoveringen av Maskholmens övre våning framskrider snabbt

Då objektet är gammalt, ett trähus byggt i början på 1900-talet, har man velat utföra hela renoveringen omsorgsfullt. Därför beställdes byggnadsplaneringen av Vanhanen-bolaget som bl.a. gör krävande planering. Den funktionella planeringen av utrymmena har gjorts av Katja Blomqvist som är med i föreningens verksamhet.

Katja utnyttjade sitt eget bolag Katja's Design vid planeringen.

Efter rivningsarbetena har man kunnat ta itu med de egentliga byggnadsarbetena. Först förbättrades övre våningens luftkonditionering, värmeisolering samt förstärktes takstolarna. Efter det kunde man börja installera ett nytt trägolv, vars utseende är bekant

från gamla båtar. Efter att de inre väggarna blivit färdiga börjar övre våningen redan få sin färdiga form. Då kvarstår ännu slutbygget efter vilket kommer inredningen och möbleringen. Tidtabellen har hållit och utrymmet fås i fungerande skick före båtsäsongens början.

## Papperssjökort är inte nödvändigtvis uppdaterade

I samband med sjökortsreformen N2000 har det blivit en klar förändring i papperssjökortens uppdateringsrytm. Båtförarna har vant sig vid att lita på papperssjökortens uppdatering och sålunda har de använts som bas för navigering. För tillfället är sjökortserien A från Viborg till Helsingfors senast uppdaterad år 2016 och sjökortsserien B från Helsingfors till Pargas år 2015. De nya kartserierna ska tryckas i N2000-format för Finska viken först åren 2025–2026. Under åren har sjömätning-

en dock gått framåt betydligt och som en följd av detta har det kommit många preciseringar, särskilt i djupuppgifterna. De nyaste uppdateringarna kan laddas gratis från Traficom's underrättelser för sjöfarande-tjänst. Att uppdatera kartorna för hand är dock ett ganska tidskrävande arbete som fordrar noggrannhet.

Kustkorten, de s.k. stora lakanen, är nu bättre uppdaterade än kartserierna. Särskilt uppdateringarna förra året väster om Helsingfors är mycket bra. Däremot är den

äldsta kartan på östra Finska viken från 2014, och de andra från 2016–2017.

Traficom publicerar de nyaste sjömätningssuppgifterna alltid också i elektronisk form. Det är således möjligt att den elektroniska utrustningen har bättre uppdaterad information än papperskartorna. När man rör sig på farlederna är sjökortsserierna fortfarande tillräckligt uppdaterade. Utanför farlederna kan man dock inte vara säker på att de är tillräckligt uppdaterade.

## Medlemsantalet fortsätter att öka

Medlemsantalet i Helsingfors Sjöräddningsförening fortsätter att öka starkt. Vid årets slut hade vi 4 751 medlemmar när antalet ett år tidigare var 4 471. Majoriteten av våra medlemmar är Trossen-medlemmar, med

Trossen får medlemmen tjänster förutom i Helsingfors också runt Finlands kuster och insjöar samt i Sverige, Norge och Danmark. Tillväxten i medlemsantalet är mycket viktig för den frivilliga sjöräddningen för den är

**TROSSEN**  
SKYDD FÖR DIN BÅT

den överlägset viktigaste inkomstkällan för vår förening. Utan våra medlemmar skulle vi inte kunna hjälpa båtförare som behöver hjälp till sjöss.

**Tack till alla som är med!**



Bild: Markku Tamminen

Kasuunin tällä puolen

# Suomenlinnan majakka





**E**nsimmäinen Suomenlinnan “majakka” oli linnoitussaaressa valkeilla oleva ns. Thunbergin tuulimylly, joka oli rakennettu koko Suomenlinnan rakentamisen yhteydessä 1700-luvun puolivälissä. Mylly oli suuri, sen siipiparin pituus oli noin 25 metriä ja sen voimaa käytettiin jauhojen jauhamisen lisäksi telakan puutavaran sahaimiseen ja telakka-altaan veden pumppaamiseen. Tuulimyllyä ei toki ollut rakennettu merimerkiksi, mutta kauaksi näkyvänä ja helposti tunnistettavana rakennuksena se kuitenkin auttoi merenkulkijoita. Mylly purettiin Krimin sodan aikana vuonna 1854, ettei se opastaisi vihollisia Helsingin satamaan.



*Majakkaosa ei ole yleisölle avoin, mutta Suomenlinnan kirkko on jo itsessään tustumisen arvoinen esimerkiksi kesäisen lautta- tai veneretken yhteydessä.  
Kuva: Markku Tamminen*



*Remontin yhteydessä valonlähteeksi vaihdettiin uusi LED-valo. Itse valonlähde on todella pieni verrattuna sen ylä- ja alapuolella oleviin jäähdytysripihin.*



*Linssistön päällä näkyy tarvittaessa automaattisesti syttyvä varavallo. Kuvat: Markku Tamminen*

# Kasuunin tällä puolen

*Suomenlinnan ja Harmajan majakat muodostavat linjan Helsingin sisääntuloväylälle, kuten kaukaisuudessa näkyvä Tallinnan-laiva osoittaa. Kuva: Markku Tamminen*



Nykyisestä Suomenlinnan majakasta kerroessa pitää aloittaa Suomenlinnan kirkosta. Kirkko rakennettiin Venäjän vallan aikana ortodoksiseksi varuskuntakirkoksi, joka valmistui vuonna 1854. Siinä oli kaikkiaan viisi sipulikupolitornia, ja se palveli sellaisenaan Suomen itsenäistymiseen asti. Vuonna 1918 kirkko muutettiin luterilaiseksi. Sivutornien sipulikupolit poistettiin, mutta muuten ulkonäkö jäi vielä ennalleen. Koska kirkko näkyy hyvin mereltä Helsinkiin saapuville laivoille, venäläistyylistä kirkkoa ei pidetty soveliaana ensinäkömääränsä itsenäistyneen Suomen pääkaupunkiin tultaessa.

1920-luvun lopulla kirkon ulkonäköä muutettiin merkittävästi. Muutostöiden yhteydessä kirkkotorniin myös rakennettiin majakka. Suuri osa vanhoista rakenteista jäi uusien kuorien sisään, kun muutostyöt valmistuivat vuonna 1929 ja kirkosta tuli nykyisen näköinen. Sitten kirkon pääkupoli on sisältä edelleen alkuperäisessä pyöreässä muodossaan, vaikka torni onkin ulkoa neliskulmainen. Tuon jälkeen kirkkoon ei ole tehty merkittäviä muutoksia. Toki monet varmasti huomasivat menneenä kesänä kirkon olleen huputettu. Niiden alla huollettiin ja korjattiin muun muassa kattorakenteita, ulkoseiniä ja kirkon penkkejä.

Matka kirkon yleisistä tiloista majakkatorniin on mielenkiintoinen ja huokuu historiaa joka askeleella. Ensin kiivetään kirkon sivukäytävää muutaman kerroksen verran, jolloin päästään vanhan katon tasolle. Vanhojen sivutornien rakenteet ovat yhä paikoillaan, ja matka jatkuu yhden niistä läpi. Kattoluukun kautta päästään nykyiselle katolle, josta siirrytään parilla askeleella tornin ovesta taas sisätiloihin. Vanha ortodoksinen keskitorni on nykyisen tornin sisällä. Puuportaat nousevat vanhan tornin sivuitse sen päälle. Täälläkään ei ole enää sipulikupolia, vaan tornin katto on askeettinen ja muistuttaa lähinnä työmaata. Sen keskellä on metallinen kehikko, jossa kierreportaat nousevat taas muutaman kerroksen ylöspäin. Kun ylätasolta kiivetään luukusta ylös, ollaan vihdoinkin majakan lyhtykojussa.



Ahtaan kojun keskiössä on uusi, koti-maista tuotantoa oleva LED-valo, jonka ympärillä on vanha linssistö. Linssistön pyöriminen kiinteän valon ympärillä tuottaa tutun valotunnuksen: neljä välähdystä ja niitä seuraava tauko. Ylöspäin katso-malla, lyhtykojun lasisen kupolin läpi näkyy koko komeuden päällä kirkon risti. Umpinainen katto ei olisi sopinut, koska meriliikenteen ohjauksen lisäksi valo on toiminut myös lentomajakkana. Edelleen torni on hyvä maamerkki pienkoneille, mutta lentoliikenteessä on siirrytty radio-majakoihin eikä Suomenlinnan torni ole enää virallinen lentomajakka. Meriliiken-teen opastajana se kuitenkin on edelleen tärkeässä asemassa väheksymättä sen symbolista arvoa merelliselle Helsingille.

#### **Lähteet:**

**Seppo Laurell: Majakat (2004)**

**Seppo Laurell: Valoa Merellä (2009)**

**Helsinginseurakunnat.fi**

**Majakkaseura.fi**

**Kirsti Horn:**

**1700-luvun tuulimyllyt Suomessa (2019)**



Nykyisen katon ja tornin sisällä näkyvät vielä vanhat ortodoksikirkon keski- ja sivutornit. Kuvat: Markku Tamminen



Kupoli on ylös asti lasia, jotta valo näkyisi myös lentokoneille. paremminkin. Etuoikealla näkyy antenni, jota toiminta tutkamajakkana edellyttää. Kuva Markku Tamminen

#### **Valmistumisvuosi:**

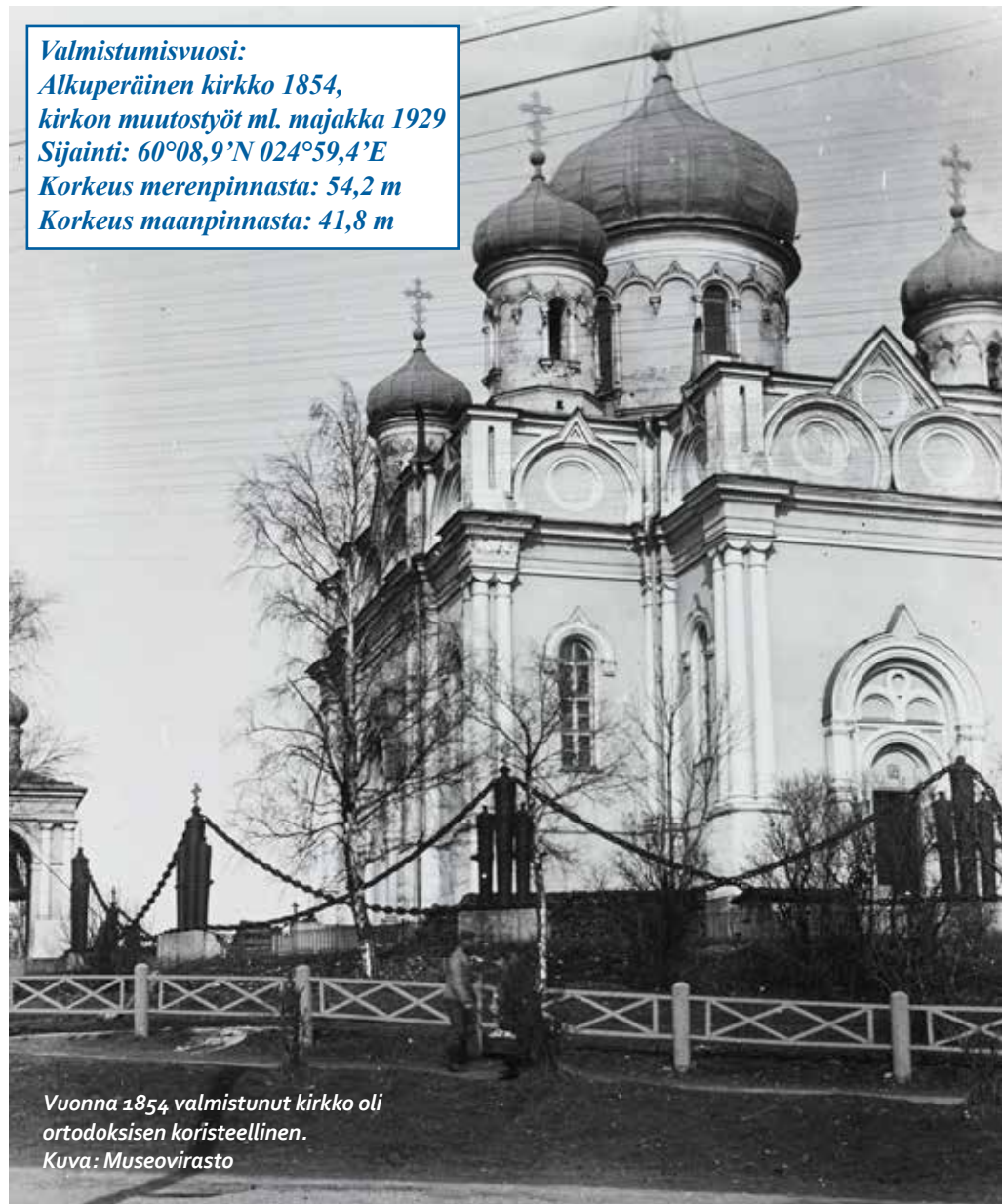
**Alkuperäinen kirkko 1854,**

**kirkon muutostyöt ml. majakka 1929**

**Sijainti: 60°08,9'N 024°59,4'E**

**Korkeus merenpinnasta: 54,2 m**

**Korkeus maanpinnasta: 41,8 m**



Vuonna 1854 valmistunut kirkko oli ortodoksien koristeellinen.

Kuva: Museovirasto



## 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](http://trossi.fi)**



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



[www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki)