

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

3/2022

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

*Kasuurin tällä
puolen:
Kalbådagrund
ja Porvoon
majakka*

*Meripelastusaseman
majoitustilojen
uusi elämä*

*Soutaen Atlantin yli:
“Hienoja seikkailuja
voi kokea turvallisesti”*



Vapaaehtoiset apunasi vesillä

Helsingin Meripelastusyhdistys toimii yli 125-vuotiaan Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistyksenä. Vapaaehtoisvoimin toimivien meripelastusyhdistysten verkko on koko maan laajuinen.

STADIN TROSSI 3/22

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

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:
4801 kpl / st
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matsaari / 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:
PV Aisko ja PV Rautauoma
Matosaaren meripelastusaseman laiturissa
Kuva: Markku Tamminen

Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Puheenjohtaja
Klaus Hannus

5 Uutisia

Kutsu syyskokoukseen, Kallelse till höstmöte
Sisäministeri vieraili Matosaassa
Kruunusiltojen työmaat etenevät
Vapaaehtoinen meripelastus on kansainvälistä toimintaa

8 Kladi

Otteita kesän tapahtumista:
Talkoot kuuluvat kesään
Aivan vieressä karille
Aurinkoinen ja helteinen juhannus
Koneongelmia avomerellä
Muutama päivä telakalla
Avain katki, moottori ei käy
Tekniikka pettää eikä menovettä ole

11 Ajassa

Yläkerran uusi elämä

14 Kasvot

”Hienoja seikkailuja voi kokea turvallisesti”

18 Nyheter

Kronbroarnas arbeten fortskrider
Inrikesministern besökte Maskholmen
Den frivilliga sjöräddningen är en internationell verksamhet

20 Kasuunin tällä puolen

Kalbådagrund ja Porvoon majakka

24 Takakansi

Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhteisöjäsenet

Ruorin takaa

Kuluva vuosi on ollut monella tapaa poikkeuksellinen. Kahden edellisen erittäin kiireisen toimintavuoden jälkeen tämän vuoden tehtävtilastomme osoittavat noin kolmanneksen pienempää määrää tehtäviä tälle kaudelle. Tilastotietoa tukevat selkeät havainnot pienemmästä määrästä vesillä liikkuvia veneitä. Luonnollinen selitys vähäisempään veneilyyn on ollut merkittävästi nousseet energiakustannukset ja varautuminen tulevaan. Eivät veneet minnekään ole kadonneet, niillä vaan on liikuttu vesillä selkeästi kah- ta edellistä vuotta vähemmän.

Tänä vuonna olemme Helsingin Meripelastusyhdistyhdistyksessä keskittyneet selvästi aiempaa enemmän vierailemaan erilaisissa venekerhojen ja muiden yhteistyökumppanien tapahtumissa. Olemme käyneet esittelemässä toimintaamme venekerhojen juhlatilaisuuksissa, tukikohdissa sekä tapahtumissa. Tämän lisäksi olemme olleet mukana turvaamassa vesilläliikkujien turvallisuutta useammassa tapahtumassa. On ollut ilo huomata, että kiinnostus vapaaehtoista meripelastusta kohtaan on ollut kasvussa ja palaute tapahtumista on ollut poikkeuksetta erittäin positiivista, niin järjestäjien puolesta kuin vapaaehtoisilta meripelastajiltakin. Jatkamme mielellämme hyvin alkanutta yhteistyön kehittämistä veneilijöiden kanssa ja kuulemme myös palautetta toiminnastamme. Mikäli teillä on venekerhossa halua tutustua tarkemmin toimintaamme, niin tulemme mielellämme esittelemään vapaaehtoista meripelastusta ja luonnollisesti jäsenenne ovat erittäin

Det gångna året har varit exceptionellt på många sätt. Efter två mycket jäktiga verksamhetsår visar uppdragsstatistiken för detta år ett antal uppdrag som är en tredjedel mindre. Statistiken stöds av klara iakttagelser av ett mindre antal båtar i rörelse till sjöss. En naturlig anledning till mindre båttrafik är de väsentligt högre energikostnaderna samt att man förbereder sig på det kommande. Båtarna har inte försvunnit någonstans, man har bara rört sig klart mindre med dem än under de två tidigare åren. Detta år har vi i Helsingfors Sjöräddningsförening koncentrerat oss klart mera på besök på olika evenemang i båtclubbar och hos andra samarbetspartners. Vi har presenterat vår verksamhet på föreningarnas festtillfällen, hamnar och evenemang. Vi har också deltagit i säkrandet av sjöfararnas säkerhet i många evenemang. Det har varit glädjande att notera att intresset för den frivilliga sjöräddningen är stigande och responsen på evenemangen har varit mycket positiv utan undantag, både från arrangörerna och de frivilliga sjöräddarna. Vi fortsätter gärna det väl inledda arbetet med båtfararna och tar gärna emot respons på vår verksamhet. Om ni i båt föreningen vill bekanta er bättre med vår verksamhet kommer vi gärna för att presentera den frivilliga sjöräddningen och era medlemmar är naturligtvis mycket välkomna att bekanta sig närmare med vår verksamhet.

Den frivilliga sjöräddningen baserar sig framför allt på en genuin vilja hos individen att osjälviskt göra gott. Den frivilliga sjöräddningen är en hobby för våra frivilliga på samma sätt som t.ex. fotboll eller tennis. Samtidigt är den frivilliga sjöräddningen en helt annan hobby än t.ex. fotboll. De frivilliga sjöräddarna är utbildade proffs och vi jämfälls eller blandas ofta t.o.m. med myndigheter. Jag hoppas att vi ska kunna öka de aktiva frivilliga sjöräddarnas antal betydligt. Målet är att säkra den frivilliga sjöräddningens ope-

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

tervetulleita tutustumaan tarkemmin toimintaamme. Vapaaehtoinen meripelastus perustuu ennen kaikkea yksilön aitoon haluun tehdä pyyteettömästi hyvää. Vapaaehtoinen meripelastus on vapaaehtoisillemme harrastus samalla tavalla kuin vaikka jalkapallo- tai tennisharrastus. Vapaaehtoinen meripelastus on kuitenkin samaan aikaan täysin erilainen harrastus kuin vaikka jalkapallo. Vapaaehtoiset meripelastajat ovat koulutettuja, rautaisia ammattilaisia ja meidät rinnastetaan tai sekoitetaan usein jopa viranomaisiin. Toivoisin, että voisimme kasvattaa meidän aktiivisten vapaaehtoisten meripelastajien määrää merkittävästi. Tavoitteena on vapaaehtoisen meripelastuksen operatiivisen toiminnan turvaaminen nyt ja tulevina vuosina. Koulutuspolku on vaativa, mutta samalla erittäin palkitseva ja pyrimme siihen, että meillä kaikilla olisi hymy huulilla tämän toiminnan parissa. Olisiko nyt sopiva hetki liittyä mukaan maailman parhaaseen harrastukseen?

Suomen Meripelastusseura täytti tänä vuonna 125 vuotta ja kuluva kausi oli Helsingin Meripelastusyhdistyksen 61. toimintavuosi. Tärkeää vapaaehtoistyötä on tehty näin ollen jo vuosikymmeniä ja selkeä tarve vapaaehtoiselle toiminnalle on jatkossakin. Suuri kiitos kaikille vapaaehtoisille, jäsenille ja muille tukijoillemme kuluva kaudesta. Teillä kaikilla on tärkeä rooli vapaaehtoisen meripelastuksen mahdollistamisessa!

rativa verksamhet nu och de kommande åren. Utbildningsvägen är krävande, men också mycket givande och vi strävar till att vi alla har ett smil på läpparna i denna verksamhet. Skulle det nu vara ett lämpligt tillfälle att komma med i denna fritidsverksamhet som är den bästa i världen?

Finlands Sjöräddningssällskap fyllde 125 år i år och denna säsong är det 62. verksamhetsåret för Helsingfors Sjöräddningsförening. Man har alltså utfört viktigt frivilligarbete redan i årtionden och det finns ett klart behov för frivillig verksamhet också i framtiden. Ett stort tack till alla frivilliga, medlemmar och andra som understött oss under den gångna säsongen. Ni har alla en viktig roll i möjliggörandet av den frivilliga sjöräddningen!



Uutisia

Kutsu syyskokoukseen



Kallelse till höstmöte

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen syyskokous pidetään **22.11.2022 klo 18.00**. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan sekä hallituksen vaalit ja budjetin sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen seuraavalle vuodelle. Paikkana on Helsingfors Segelklubbenin (HSK) kerhotila Lauttasaassa, osoitteessa **Vattuniemen puistotie 1**. Paikalle tulevien toivotaan ilmoittautuvan **20.11. mennessä** osoitteeseen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga höstmöte hålls den **22.11.2022 kl.18.00**. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. val av ordförande och viceordförande samt styrelsemedlemmar, samt fastställande av budget och verksamhetsplan för det följande året. Mötet hålls på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö, adressen **Hallonnäs parkväg 1**. Vi önskar att de som kommer på plats meddelar om det **senast 20.11.** till adressen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com Välkommen!

Sisäministeri vieraili Matosaassa

Matosaari sai arvovaltaisia vieraita kun sisäministeri Krista Mikkonen vieraili Matosaassa 10.10.2022. Ministeri Mikkonen saapui Matosaaren Suomen Meripelastusseuran pelastusristeilijä Jenny Wihurilla. Matkan aikana ministeri oli päässyt myös apuvene AV Antin kyytiin, jossa ei ilman pelastuspukua pärjää. Myös käytännön toimintaa harjoiteltiin matkan aikana. Matosaassa ministerille esiteltiin tukikohtaa sekä yhdistyksen veneet PV Rautauoma ja PV Aisko. Tapaamisessa oli mukana vapaaehtoisen meripelastajien lisäksi myös SMPS:n johtoa. Vapaaehtoisen meripelastuksen toimintaedellytysten turvaamiseksi on tärkeää, että toimintamme ja sen merkitys tunnetaan mahdollisimman laajasti.



Sisäministeri Krista Mikkonen saapumassa PV Rautauomalle pelastusristeilijä Jenny Wihurin apuvene Antilla. Kuva:Markku Tamminen

Kruunusiltojen työmaat etenevät

Kruunusillat-raitiotien urakkaan kuuluu kolme siltaa. Nämä sillat ovat Hakaniemestä Sompasaaren Nihtiin johtava Merihaan silta, Sompasaaren Nihdistä Korkeasaareen johtava Finkensilta sekä Suomen pisin Korkeasaaresta Kruunuvuorenrantaan kulkeva Kruunuvuorensilta. Lisäksi alueen veneilyyn vaikuttaa myös Hakaniemen sillan purkamisen ja uuden sillan rakentaminen Merihaan ja Kruunuhaan välille.

Kruunuvuorensilta

Kesän aikana Kruunuvuorenrannan ja Korkeasaaren välisen sillan rakennustyömaalla ei ole tehty veneilijöille näkyviä töitä. Syksyn ja talven aikana silta-alueella tehdään muun muassa ruoppauksia, maatyttöjä sekä sillanrakentamisessa tarvittavia väliaikaisia maatukia. Näiden johdosta tänä kesäksi tehty tilapäinen kulkuaukko kapenee syksyn aikana. Kulkuaukon leveys tulee jatkossa olemaan 30 metriä. Sillan valmistuttua väylät palaavat kutakuinkin entisille paikoilleen ja myös tilapäinen kaide poistuu.

Tämänhetkisten tietojen mukaan varsinaisen sillan nostotyöt alkavat heinä-elokuun vaihteessa ensi vuonna. Käytännössä teräsosista koostuva silta nostetaan isoilla lauttanostureilla paikoilleen ja hitsataan sen jälkeen kiinni sillaksi. Tällöin alueen maksimi alituskorkeus pienenee 18 metriin. Sillan valmistuessa lopullinen maksimi alituskorkeus tulee olemaan 20 metriä.

Finkensilta

Korkeasaaren ja Sompasaaren Nihdin välisen Finken sillan rakennustyöt ovat kesän aikana edistyneet. Veneilijöille kyseinen salmi on ollut koko kesän suljettuna. Kevääseen 2023 saakka sillan rakentamisessa suoritetaan betonivaluja sekä sillan jännitystöitä. Ensi kesänä puolestaan päästään jo sillan kannen pintarakentamiseen. Sillan on suunniteltu olevan valmis vuonna 2024, jolloin myös tilapäinen silta on jo purettu. Valmiille sillalle asennetaan aikanaan raitiovaunukiskot.

Merihaansilta

Merihaasta Sompasaareen johtavan Merihaansillan rakennustyöt ovat alkaneet tänä syksynä rakennusaikaisen sillan rakentamisella. Vielä ensi kesänä työmaa-alueen läpi tulee pääsemään veneellä, mutta sen jälkeen kulku käytännössä estyy. Työmaasillan vuoksi alueelle on kuitenkin ensi kesäksi luvassa rajoituksia ja muutoksia tavanomaisiin väyliin verrattuna. Merihaan silta tulee olemaan teräsbetoninen jatkuva laattasilta, jonka alituskorkeus on ainoastaan 2,5 metriä. Käytännössä silta tulee estämään veneilyn pienimpiä veneitä lukuun ottamatta Hanasaaren ympäristöön Sompasaaren lounais- sekä Merihaan itäpuolisille alueille.

Hakaniemen silta

Merihaasta Kruununhakaan johtava nykyinen massiivinen silta on käytössä vuoteen 2024 saakka. Tällöin sen viereen on valmistunut uusi silta. Ahtaalla alueella on jo nyt paljon rakennustöitä ja siksi alueen poikki kulkeva Siltavuorensalmi on erittäin kapea. Viime kesänä salmi oli muutaman yön poikki rakennustöiden vuoksi. Sillan lisäksi aluetta täytetään ja sinne tullaan rakentamaan uusia taloja jopa 1250 asukkaalle. Samassa yhteydessä alueen venepaikat vähentyvät. Tuleva Siltasaarensalmi tulee olemaan varsin toisenlainen kuin nykyään.



Kruunuvuorensillalla on jo näkyvissä siltarakenteita Laajasalon puolella. Kuvakaappaus Kruunusiltojen työmaakamerasta 14.10.2022



Finkensillan muoto on jo hahmottumassa. Kuvakaappaus Finkensillan työmaakamerasta



Tuleva uusi Hakaniemensilta on nykyistä siltaa sirompi. Kuva: Kruunusillat työyhteistyö

Vapaaehtoinen meripelastus on kansainvälistä toimintaa



Suomen Meripelastusseura isännöi elokuun lopussa kansainvälistä Tools for Making a Change for #WomenInSAR -seminaaria Turussa Forum Marinumissa. Seminaarin aiheena oli erityisesti naisten asema sekä tasa-arvo meripelastustoiminnassa. Seminaariin osallistui 40 henkeä eri maiden vapaaehtoisista meripelastusorganisaatioista ja se järjestettiin yhteistyössä International Maritime Rescue Federationin (IMRF) kanssa. IMRF on kansainvälinen meripelastusjärjestö, jonka tavoitteena parantaa meripelastustoiminnan saatavuutta ympäri maailmaa.

Suomessa osanottajalle järjestetyn myös meripelastusyksikön johtamiskurssi, jolle osallistui 16 henkilöä 7 maasta ja 8 eri järjestöstä. Kurssilla oli mukana koulutautumassa että kouluttamassa useampi Helsingin Meripelastusyhdistyksen aktiivi. Meripelastusseuran koulutuskeskuksessa Bågaskärissä pidetyllä kurssilla opiskeltiin niin teoriaa kuin käytännönharjoituksiakin.

Kuva: Jaakko Heikkilä

**KAIPAAKO KOTISI, MÖKKISI TAI VENEESI
SISUSTUS PELASTAMISTA?**

WWW.KATJAS-DESIGN.FI

tilasuunnittelu
sisustussuunnittelu
remonttisuunnittelu



*Kesäpäivän rauhaa Matosaaren meripelastusasemalla.
Kuva: Markku Tamminen*

Talkoot kuuluvat kesään

Meripelastukseen kuuluu paljon muuta kuin koulutusta, pelastustehtäviä ja vesillä liikkumista. Esimerkiksi meripelastusasema kaipaa jatkuvasti kunnostamista. Siksi 5. kesäkuuta laitureita öljyttiin, roskakatosta maalattiin, sauna pestiin sisältä ja ulkoa sekä kaikki tilat saivat perusteellisen siivouksen.

Aivan vieressä karille

Maanantaina 6.6. PV Rautauoma oli juuri palannut Matosaaren meripelastusasemalle, kun miehistö havaitsi kello 22.08 Matosaaren eteläpäässä hätämerkkiä näyttävän veneilijän. Miehistö käynnisti jälleen Rautauoman koneet ja köydet irrotettiin. Vaikka apu oli paikalla kolmessa minuutissa, veneilijä oli ehtinyt ajautumaan rantakivikkoon. Onneksi vaurioita ei ollut tullut, ja vene saatiin helposti irrotettua. Hetken veneen kuljettaja käynnisteli moottoriaan, ja niin se

lähtikin uudestaan käyntiin. Koska kone tuntui toimivan normaalisti, veneilijä halusi jatkaa omin voimin matkaa. Tehtävä oli ohitse klo 22.30.

Soitto Ruotsista

Sunnuntaina 12.6. yhdistyksen päivystävä päällikkö sai Trossi-palvelukeskuksesta soiton kello 15.20. Yksin liikkeellä ollut purjeveneilijä pyysi apua rantautumisessa, sillä koneongelmien takia rantautuminen oli vaikeaa. Välitöntä tarvetta avulle ei vielä ollut, sillä veneilijä oli soittohetkellä kaukana Ruotsin puolella, Gotska Sandön pohjoispuolella. Päivystävä päällikkö otti yhteyttä veneilijään. Puhelussa sovittiin, että asiaan palataan hänen päästessä lähemmäs Helsinkiä. Samana iltana kello 23.00 veneilijä soitti ja kertoi tilanteen muuttuneen pahemmaksi. Veneseen oli alkanut tulla vettä sisään, ja hän kertoi, että oli pyytänyt välitöntä apua Ruotsin meripelastusvi-

ranomaisilta. Avunpyynnön johdosta, Göteborgissa sijaitseva Ruotsin yhdistetty meri- ja lentopelastuskeskus oli hälyttänyt paikalle ruotsalaisen meripelastushelikopteriin.

Yhdistyksen päivystävä päällikkö varmisti vielä, että tilanne paikalla on vakaa, ja että avuntarvitsija oli saanut avun. Vastaus oli, että hänet on vinssattu meripelastushelikopteriin.

Purjeveeneen vuoto oli illan aikana muuttunut niin pahaksi, että vene oli lopulta uponnut. Alun perin tavanomaiselta tuntunut rantautumisen avustaminen saikin aivan toisenlaisen lopun. Onneksi henkilövahingoilta tapauksessa kuitenkin vältyttiin.

Päälaiturin lankonki sai liukuesteet ja uuden öljyn pintaansa.

Meripelastusaseman rakenteet ovat kovilla, kun meri on joka puolella läsnä. Huoltomaalaus tulee tarpeeseen. Kuvat: Mikael Andersén

Aurinkoinen ja helteinen juhannus

Juhannuksesta ennustettiin helteistä ja sellainen siitä tulikin. Yhdistyksen molemmat pelastusveneet osallistuivat Meripelastusseuran valtakunnalliseen juhannuspäivystykseen, eli operaatio Meritähteen. Veneet olivat miehitettyinä välittömässä lähtövalmiudessa torstai-illasta sunnuntai-iltaan saakka. Juhannuspäivystyksen aikana suoritettiin yhteensä yhdeksän tehtävää, joka on tavanomaista vähemmän. Teknisiä vikoja oli tehtävistä seitsemän, mikä puolestaan on poikkeuksellisen paljon. Lopuista tehtävistä toinen oli purjeveneilijän karilleajo, ja yhdessä tehtävässä ankkuriköysi takertui veneen potkuriin. Kauniista ilmasta huolimatta, vakavilta onnettomuuksilta siis vältyttiin.

Koneongelmia avomerellä

Lauantaina 8.7. PV Aisko oli partioajossa Helsingin edustalla, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti sen Helsingin kasuunista länteen kello 15.27. Siellä moottoriveneen, jossa

*PV Rautauoma matkalla tehtävälle juhannuspäivänä.
Kuva: J-P Lumilahti*



oli kolme henkilöä, moottori oli sammunut keskelle avomerta. Koska keli oli hyvä, miehistö lähti tehtävään Aiskolla, eikä käynyt vaihtamassa venettä suurempaan PV Rautauomaan. Matkan aikana avuntarvitsija sai koneensa käyntiin ja suuntasi

kohti rannikkoa. Kello 16.19 Aisko tapasi veneen. Moottoriongelmiä ei ollut, mutta turvallisuuden takaamiseksi MRSC Helsinki halusi, että vene saatetaan turvasatamaan takaisin Suomeen. Saatettuna rantaan saavuttiin kello 17.00 ja tehtävä oli ohitse.





Muutama päivä telakalla

11.7. PV Aisko nostettiin pariaksi päiväksi merestä. Veneen toinen trimmilevy jumi-
tui, eikä korjaus onnistunut ilman telakointia. Onneksi vika saatiin nopeasti korjattua ja vene takaisin veteen.

Avain katki, moottori ei käy

Perjantaina 15.7. illansuussa, PV Aiskon miehistö sai MRSC Helsingiltä hieman erikoisemman hälytyksen. Viiden hengen seurue oli purjeverneellä valmistautumassa rantautumaan Itä-Helsingissä sijaitsevaan kotisatamaan, kun veneen moottori ei käynnistynyt. Syykin oli ilmeinen, sillä virta-avain katkesi käynnistysyrityksen aikana. Miehistö ei uskaltanut omin voimin purjeilla rantautua, joten he päättivät hälyttää apua. Juuri sinä päivänä Aiskon miehistössä sattui olemaan erityisen paljon koneosaamista, sillä yksi veneen miehistön jäsen työskentelee konemestarina kauppalavalla. Neljäkymmenen minuutin kuluttua hälytyksestä, Aisko oli purjeverneilijän luona. Hetken miehistö koitti käynnistää moottoria vip-



paskonstein, mutta yritykset osoittautuivat turhaksi; moottori ei inahanutkaan. Niinpä purjeverne otettiin Aiskoon kylkeen hinaukseen ja hinattiin kotirantaan.

Tekniikka pettää eikä menovettä ole

Sunnuntaina 31.7. PV Aisko oli juuri lähdössä partioajoon. Kellon ollessa 12.47 MRSC Helsinki hälytti sen Uutelan edustalle. Siellä moottorivene ajelehti Skatanselällä kyydissään yksi henkilö. Aisko suunta-
si keulan kohti itää ja saapui paikalle kello 13.11. Paikan päällä paljastui, että veneen moottori otti kyllä kierroksia, mutta potkuri ei vain pyörinyt, vaikka vaihdekin oli varmuudella päällä. Perävetolaitteen vian syy ei merellä selvinnyt, joten vene otettiin Aiskon hinaukseen. MRSC Helsingin päätöksellä vene hinattiin turvasatamaan, joka tällä kertaa oli myös veneilijän kotisatama. Hinaus päättyi kello 14.20.

Kauaa ei Aiskon miehistö heinäkuisesta rauhasta ehtinyt nauttia, kun MRSC Helsinki hälytti jälleen kello 15.00. Tällä ker-



1: Heinäkuussa PVAisko jouduttiin telakoimaan trimmilevyn jumittumisen johdosta.

Kuva 1: Iska Ikävalko

2: Apuvirranantoon PV Aiskon Buusteri on kätevä laite. Sen voi kantaa avuntarvitsijan luokse, jolloin Aiskolla ei tarvitse päästä aivan viereen.

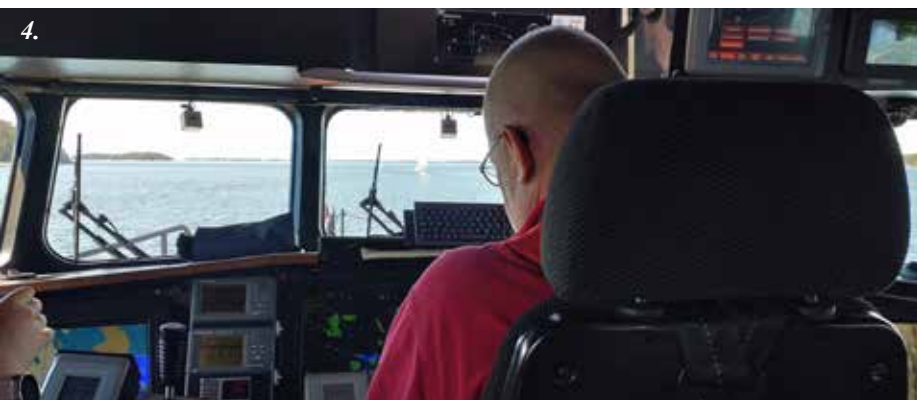
Kuvat 2, 3 ja 4: Jukka-Pekka Lumilahti

3: PV Aisko kesäpäivän rauhassa

4: Rautauoman perämies navigoi kesäisellä merellä.

taa hieman lännempänä, Kallahdinselällä ajelehti moottorivene. Veneen kyydissä oli neljä henkilöä. Matka ei Aiskolla ollut pitkä, joten jo 11 minuutin kuluttua hälytyksestä Aisko oli avuntarvitsijan luona. Tällä kertaa vian syynä oli polttoaineen loppuminen. Veneen mittari näytti kyllä polttoainetta olevan vielä 11 %, mutta siitä huolimatta koneet olivat sammuneet, eivätkä ne enää lähteneet käyntiin. Veneiden polttoainemittareille on tyypillistä, etteivät ne näytä täysin oikein. Matkassa onkin aina hyvä olla varapolttoainetta tai sitten matkan loppusakin kannattaa olla tankissa vähintään neljäsosa jäljellä. Vene otettiin Aiskon hinaukseen ja hinattiin turvasatamaan.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti



Ajassa

Yläkerran uusi elämä

Matosaaren meripelastusaseman päärakennuksen tarina alkaa sadan vuoden takaa. Aikojen saatossa se on toiminut kesäasuntona, palvelusväen majoitustiloina sekä myös asuntona. Vuodesta 1986 rakennus on ollut meripelastusasemamme sydän. Aikana ennen kännyköitä ja veneilijöiden meri-VHF-puhelimia, yläkerrassa toimi LA-radioasema Helsinki 1. Asemalla oli suuri merkitys kaikille veneilijöille, sillä siellä vastaanotettiin hätäilmoituksia sekä luettiin sää- ja varoitustiedotuksia. Aikaa myöten radioaseman merkitys väheni ja viimeiset vuodet yläkerta on toiminut majoitus- ja varastotilana. Viihtyisäksi taikka käytännölliseksi sitä ei kuitenkaan voinut kuvailla, ja siksi yläkerta päädyttiin uudistamaan täydellisesti.

Ajassa

Kohti uutta

Uudistamisprosessi alkoi jo pari vuotta sitten, jolloin kartoitettiin venemiestistön tarpeita. Ehdottomasti eniten kaivattiin kunnollisia majoitustiloja omalla rauhalla. Koska koulutus, ruokailu ja muut sosiaalitiilat olivat muissa tiloissa, ei niitä ollut tarpeen saada mahdutettua yläkertaan. Makuupaikkoja toivottiin vähintään kuudelle henkilölle siten, että tiloissa saisi myös yksityisyyttä. Haasteena tilassa on sen mataluus. Seisomakorkeutta on vain rajoitetulla alalla keskellä yläkerta. Näistä lähtökohdista Katja Blomqvist, joka työskentelee sisustus-suunnittelijana ja on yksi aktiiveistamme, lähti ideoimaan tilan suunnittelua. Hän esitteli kolme versiota, joista nyt toteutettu miellytti selvästi eniten.

Vanhan talon remontointi on aina haastavaa. Emme halunneet epäonnistua, joten myös rakennesuunnittelu päätettiin toteuttaa kunnolla. Sen teki kiinteistöalan rakentamiseen ja konsultointiin erikoistunut Vahanen-yhtiöt. Suunnittelu piti sisällään rakennussuunnitelman lisäksi lämpö-, ilma- ja sähkösuunnittelun.

Rakennussuunnittelun jälkeen päästiin kilpailuttamaan varsinainen rakentaminen. Purkaminen tehtiin kustannussyistä omin voimin. Purkamiseen sisältyi myös vanhojen sahanpurueristeiden poistaminen imuauton avulla. Poistaminen olikin aiheellista, sillä sahanpuruissa olivat aikojen saatossa liikkuneet lukuisat hiiret ja myös yläkerran lämmöneristystä haluttiin parantaa. Rakennustyöt toteutti viime talven aikana JPM Handyman. Myös sisustussuunnittelu oli rakennusvaiheessa tiukasti mukana. Tällä varmistettiin tilojen lopullinen ulkoasu. Myös monella muulla talkoolaisella oli aktiivinen rooli remontin etenemisessä ja budjetin valvomisessa.

Viimeinen silaus

Rakennustöiden ollessa valmiit, edessä oli vielä varsinainen sisustaminen. Talkoiden merkeissä yhdistyksen oma väki ahersi kalusteet ja muut viihtyisyyteen tarvittavat esineet omille paikoilleen. Tila saatiin venemiestistön käyttöön juuri parahiksi ennen vilkkainta sesonkia. Kesän yöpymisten määrää ei ole laskettu, mutta kommenttien perusteella remontin lopputulos oli juuri se mihin tähdättiin. Nyt yhdistyksellä on käytössään myös ajanmukaiset lepotilat, joissa on myös helppoa hieman saada omaa rauhaa.

Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Katja Blomqvist ja Mikael Andersén

Kaikissa tiloissa on meriaiheiset suurkuvatapetit, jotka on teetetty mittatilauksena yläkerta varten. Katossa kunnioitettiin talon ikää helmipontillisten paneelien avulla.



Ennen ja jälkeen.



Yläkerta huokuu menneiden aikojen laivatunnelmaa laivakansi-lattioineen. Lattiaa toteutettiin kosteisiin tiloihin soveltuvalla puuparketilla, joka on lämmin jalan alla.





Vaikka tilat eivät ole suuret, yläkertaan saatiin seitsemän makuupaikkaa.



Vanhan laivan hytistä tulee mieleen mahonki ja messinki. Näitä elementtejä hyödynnettiin sisustuksessa. Makuusoppien seinät toteutettiin koivuvanerista ja petsattiin, jotta kauniit puunsytyt jäisivät näkyviin. Soppien ovet toteutettiin liukuovina massiivisilla kiskoilla.

Aiemminkin yläkerrassa pystyi nukkumaan, mutta kovin viihtyisäksi paikkaa ei voinut kutsua.



”Hienoja seikkailuja voi kokea turvallisesti”

Ajatus soutaa yli Atlantin kuulostaa pähkähullulta. Markus Musteliniltakin kesti vuosia suostutella vanha ystävänsä Jolle (John) Blässar mukaan ideaan. ”Jolle ehdotti Sulkavan soudun jälkeen saunan lauteilla, että mitäs jos soudettaisiin Saimaa päästä päähän. Sanoin siihen, että ”joo, tehdään sekin, mutta soudetaan myös Atlantin yli”, Markus muistelee hymyillen. Siitä se projekti alkoi ja kesti kokonaisuudessaan yli kaksi ja puoli vuotta.

Talisker Whisky Atlantic Challenge -soutukilpailussa soudetaan Atlantin yli eri luokissa, ja kilpaveineissä on yhdestä viiteen soutajaa. Jolle ja Markus kilpailivat parisoutu-luokassa. Markukselta ja Jollelta itse soudumatka kesti 41 vuorokautta. Koko sen ajan he soutivat kahden tunnin vuoroissa. Kunkin lepovuoron alussa syötiin, valmisteltiin toiselle ruoka valmiiksi ja huolehdittiin omasta hygieniasta. Käytännössä uniaikaa oli reilu tunti. Kuulostaa niin hurjalta, ettei yllätä, kun Markus toteaa matkan suurimman haasteen olleen uupumus. ”Päivässä kulutin yli viisituhatta kilokaloria, ja Jolle yli kuusituhatta”, Markus kertoo. Päivän aikana soutajat söivät kolme retkimuonatyypistä pääateriaa. Lisäksi oli kolme välipalaa sekä roppakaupalla suklaata, karkkia ja proteiiniapatukoita. ”Vaikkei välillä ollut yhtään nälkä tai jano, silti piti syödä” Markus muistelee.

Kilpailuun osallistuminen edellyttää vuosien valmistautumista. Markus kertoo heidän harjoitelleen soutamista niin pal-

jon, että kilpailun alkaessa heillä oli Jollen kanssa jo neljännes matkasta soudettuna. Silti soudumatkan suurin haaste oli väsymys. ”Molemmilla oli matkan aikana parikolme totaalisen uupumuksen vaihetta, mutta onneksi ne eivät olleet samaan aikaan”, Markus muistelee. Kun toiselle iski pahempi uupumus, lääkkeenä oli antaa toiselle vähän enemmän vähän uniaikaa ja patistaa nukkumaan heti ilman ylimääräisiä lörpöttelyjä. Piti juoda normaalia enemmän ja syödäkin lisää. Lisäksi piti suojautua paremmin auringolta. Näillä keinoin uupumus yleensä väistyi vuorokaudessa. Oli se rääkki kuitenkin keholle alkuun shokki, ja Jolle sanoo muun muassa, ettei muista ensimmäisestä viikosta paljoakaan.

Suomessa avomeri soutu ei ole kovin tunnettu laji, mutta esimerkiksi Britteinsaarilla on. Markus tutustui lajiin ollessaan yli kaksikymmentä vuotta sitten messuilla ulkomailla ja innostui heti. Jollen Markus houkutteli mukana projektiin toteamalla, ettei aikaa tämänkaltaisiin projekteihin ole loputtomiin. Nyt olisi mentävä, jos halu-





Kasvot

taan mennä, ennen kuin ikä tulee vastaan. “Meitä motivoi myös kilpailun luonne hyväntekeväisyytenä. Soutamalla keräsimme varoja Itämerelle”, kertoo Markus. Myös molempien perheet olivat innokkaina mukana projektissa ja heidän tukensa sekä kannustuksensa oli korvaamatonta. Kokeemuksesta perheenjäsenet tiesivät, etteivät Markus ja Jolle leiki turvallisuudella.

Turvallisuus ei tosiaankaan ole pelkkää sanahelinää, kun puhutaan Talisker Whisky Atlantic Challenge -soutukilpailusta. Ennen kilpailua osanottajien oli läpäistävä perusteellinen lääkärintarkastus ja osallistuttava turvallisuuskurssille Englannissa. Kurssilla harjoiteltiin toimimista hätätilanteissa simuloituissa olosuhteissa esimerkiksi pelastuslautan kanssa. Lisäksi oli koulutusta muun muassa ensiavusta ja navigoinnista. Markuksen mukaan tärkeintä oli kuitenkin viettää aikaa veneessä ja harjoitella etukäteen toimimista mahdol-

lisimman monissa erilaisissa tilanteissa. Mitä esimerkiksi tehdään esimerkiksi mies yli laidan -tilanteissa. “Harjoittelimme myös soudun levon ja ruokailujen rytmitystä sekä testasimme sopivat vaatteet”, Markus kertoo. Osallistujilla piti olla mukana veneessä myös kilpailun järjestäjän edellyttämät turvavälineet. Listalla oli yli 300 varustetta. Muun muassa lääkkeitä, varaosia, työkaluja, viestintävälineitä ja sinetöidyissä pulloissa pidettävää juomavettä viisikymmentä litraa. Ei siis ihme, että kilpailun alkaessa 7,5 metrinen soutuvene painoi yli 1000 kiloa.

Koko kilpailun ajan fletin mukana kulki kaksi turvavenettä, mutta turvavene ei kertaakaan vierailut Markuksen ja Jollen veneen luona. Satelliittipuhelimella kuitenkin keskusteltiin joka toinen päivä kisanjärjestäjän kanssa siitä, miten veneessä menee. “Saimme myös tietoa muiden veneiden matkanteosta ja tulevasta säästä. Se

oli osa turvallisuusjärjestelyjä.” Markus kertoo. Täysin ilman ulkopuolisia kontakteja veneessä ei muutenkaan oltu, sillä kaksikko piti lyhyillä satelliittipuheluilla yhteyttä perheisiinsä ja lähetti materiaalia kotijoukkojen muodostamalle mediatimille. Nauraen Markus kertoo, ettei ollut läsnä sosiaalisen median TikTok-sovelluksessa ennen kilpailua, mutta kisan aikana heillä oli peräti 36 000 seuraajaa. Vaikka lähes päivittäinen yhteydenpito olikin mukavaa, se vei aikaa tuiki tärkeästä levosta.

Markus ja Jolle eivät matkansa aikana joutuneet myrskyihin. Pohjoisesta tulevat mainingit kuitenkin heiluttelivat venettä, ja kovemmassa aallokossa vene nousi keikkumaan aaltojen päälle. Vene oli varustettu automaattisella autopilotilla ja nostoköylillä, mutta köliä ei reissun aikana ollut tarpeen käyttää. Koska vastatuuleen soutaminen oli hidasta ja raskasta, oli kaksikon tavoitteena päästä kisan alussa



nopeasti Kanarian saarilta etelään. Siellä koillispuusaittuulet auttoivat soutajia oikeaan suuntaan. Keskinopeus matkan aikana oli 2,8 solmua, kun hyvässä kelissä matka taittui peräti 5–6 solmun tuntivauhtia. “Alussa mittasimme, kuinka paljon kunkin soutuvuoron aikana tuli soudettua, mutta siinä ei ollut järkeä. Mielekkäämpää oli mitata yhteistä vuorokausitahtia”, Markus kertoo. Vaikka Markus ja Jolle ovat kilpailuhenkisiä, omaa suoritusta tärkeämpää on kannustaa kaveria. Kyse ei ole yksilölajista.

Voisi kuvitella, että yli kuukausi samassa pienessä veneessä on myös sosiaalisesti haastavaa. Markus naureskelee ja kertoo, että he ovat Jollen kanssa purjehtineet maailman ympäri jo 30 vuotta sitten. Miesten ystävyyttä Markus kuvaa sanomalla, ettei ole oikeastaan muita, joiden kanssa

hän lähtisi tällaiseen projektiin kuin Jolle. Tämän kaltaisissa projekteissa tiimin jäsenten välinen luottamus on tärkein tekijä onnistumisessa. “Keskinäinen luottamus oli tässä soutuprojektissa kaikki kaikessa, koska muuten esimerkiksi nukkumisesta ei olisi tullut mitään. Mutta nämähän ovat sellaisia asioita, jotka koskevat kaikenlaisia organisaatioita. Jos tiimin jäsenten välinen luottamus on hyvällä mallilla, uskaltaa kertoa oman osaamisensa ja jaksamisensa rajat”, Markus toteaa ja jatkaa: “kukaan ei jaksa tehdä täydellistä suoritusta koko aikaa, mutta jos suurimman osan ajasta, jaksaa tehdä hyvin, se riittää”.

“Ennen kilpailua turvallisuusjohtaja kysyi meiltä, olemmeko olleet merellä aikaisemmin ja tunnekkoko toisemme”, Markus kertoo. Luottamuksen lisäksi on ehdottoman tärkeää, että tiimin jäsenillä on sama

tavoite projektissa. Kilpailuhenkiselle kaksikolle tavoitteet olivat selvillä; oli kova tahto menestyä kilpailussa. Kilpailun voittaminen taisi silti olla kaksikolle yllätys. “Maalissa meitä odottivat perheenjäsenet, ja olihan se käsittämättömän hienoa olla turvallisesti maalissa. Olihan se myös haikeaa, koska merellä olo oli kuitenkin hienointa koko reissussa”, tiivistää Markus kokemuksensa. Tällä hetkellä Markus käy mielellään puhumassa kokemuksistaan ja oppimistaan asioista, jottei hänen ja Jollen seikkailu jäisi vain heidän seikkailukseen. Ihan kotisohvalle Markus tuskin jää tulevaisuudessakaan, sillä sen verran paljon reissu ruokki hänen seikkailuhenkiään.

Teksti: Katja Rajala

Kuvat Markus Mustelin ja Jolle Blässarin albumista.





Bron från Havshagen till Knekten på Sumparn kommer att ha en fri höjd på endast 2,5 meter.
Bild: Kronbroarnas arbetskonsortium

Kronbroarnas arbeten fortskrider

Kronbroarnas spårväg omfattar tre broar. De är Havshagenbron från Hagnäs till Knekten på Sumparn, Finkes bro från Knekten på Sumparn till Högholmen samt Finlands längsta bro från Högholmen till Kronobergsstranden. Områdets båttrafik påverkas också av rivandet av Hagnäs bro och byggandet av en ny bro mellan Havshagen och Kronohagen.

Kronobergsbron

Under sommaren har man inte gjort arbeten som syns för båtförare på bron mellan Kronobergsstranden och Högholmen. Under hösten och vintern görs bl.a. muddringar och deponiarbeten samt temporära markstöd för broarbetet. Pga. av dessa blir den temporära passagen som gjordes för den gångna sommaren smalare. I fortsättningen kommer passagens bredd att vara 30 meter. När bron blivit färdig kommer farlederna att vara nära sina ursprungliga platser och den temporära smala leden försvinner. Enligt den aktuella informationen om situationen kommer den egentliga bron lyftarbeten att inledas i månadsskif-

tet juli-augusti nästa år. I praktiken lyfts bron, som består av ståldelar, med stora flytande lyftkranar på plats och svetsas sedan fast som en bro. I detta skede minskas områdets fri höjd till 18 meter. När bron blir färdig kommer områdets slutliga fria höjd att vara 20 meter.

Finkes bro

Byggnadsarbetena på Finkes bro mellan Högholmen och Knekten på Sumparn har framskridit under sommaren. För båtfarare har sundet varit stängt hela sommaren. Brons byggarbeten omfattar betonggjutningen och spänningsarbeten till våren 2023. Nästa sommar kan man påbörja byggandet av bronns yta. Bron är planerad att vara färdig år 2024 varvid den tillfälliga bron har rivits. Spårvägsskenor installeras på bron i sinom tid.

Havshagsbron

Byggnadsarbeten på Havshagens bro mellan Havshagen och Kronohagen har inletts denna höst med byggandet av en tillfällig bro för byggnadsskedet. Ännu nästa sommar kommer man att kunna åka båt

genom arbetsområdet men efter det blir det i praktiken omöjligt. Pga. arbetsbron utlovas dock begränsningar och ändringar i de normala farlederna för nästa sommar. Havshagens bro blir en kontinuerlig plattbro av stålbetong, vars fria höjd är endast 2,5 meter. I praktiken kommer bron att hindra båttrafiken med undantag för de allra minsta båtarna i Hanaholmens omgivning sydväst om Sumparn och öster om Havshagen.

Hagnäs bro

Den massiva nuvarande bron mellan Hagnäs och Kronohagen är i bruk till år 2024. Då har den nya bron bredvid den blivit färdig. På det trånga området är det redan nu mycket byggnadsarbeten och därför är Brobergssundet som går genom området mycket smalt. Förutom bron görs det fyllnadsarbeten på området och det byggs bostäder för 1 250 invånare. I detta sammanhang minskas antalet båtplatser på området. Det nya Brobergssundet kommer alltså att vara mycket annorlunda än det nuvarande.

Den frivilliga sjöräddningen är en internationell verksamhet

Finlands Sjøräddningssällskap var värd för det internationella Tools for Making a Change for #WomenInSAR-seminariet i Forum Marinum i Åbo. Seminariets tema var speciellt kvinnornas ställning och jämlikhet i sjöräddningsverksamheten. 40 personer från olika länders frivilliga sjöräddningsorganisationer deltog i seminariet och det anordnades i samarbete med International Maritime Rescue Federation (IMRF). IMRF är den internationella sjöräddningsorganisationen, vars ändamål är att förbättra tillgängligheten för sjöräddningsverksamhet runt om i världen.

I Finland ordnades också en kurs för ledning av en sjöräddningsenhet, i vilken 16 deltagare från 7 länder



Bild: Sjøräddnings arkiv

och 8 organisationer deltog. I kursen deltog flera aktiva från Helsingfors Sjøräddningsförening, både som deltagare och utbildare. På kursen som hölls på Sjøräddningssällskapets utbildningscentrum på Bågaskär studerades både teori och praktiska övningar.

Inrikesministern besökte Maskholmen

Maskholmen fick högt uppsatta gäster när inrikesminister Krista Mikkonen besökte Maskholmen den 10.10.2022. Minister Mikkonen anlände till Maskholmen med Finlands Sjøräddningssällskaps räddningskryssare Jenny Wihuri. Under resan hade

ministern också varit med på AB Antti, där man inte klarar sig utan räddningsdräkt. Man hade också övat praktisk verksamhet. På Maskholmen visades ministern räddningsstationen samt föreningens båtar RB Rautauoma och RB Aisko. Förutom de

frivilliga sjöräddarna deltog också FSRS ledning i mötet. För att säkra den frivilliga sjöräddningens verksamhetsbetingelser är det viktigt att vår verksamhet och dess betydelse är så känd som möjligt.

Inrikesminister Krista Mikkonen i AV Anttis skjuts.
Bild: Markku Tamminen



Kasuunin tällä puolen

Kalbådagrund ja Porvoon majakka

Kalbådagrundin alueella on kaksi majakkaa melko lähekkäin: Kalbådagrund ja Porvoon majakka. Ne ovat molemmat majakoiden kultakauden jälkeistä rakennuskantaa, eivätkä ne ulkonäöltään vastaa perinteistä käsitystä majakoista.



*PV Rautauoma Kallbodagrundin majakalla sammutus-
harjoituksissa kesällä 2022. Kuva Markku Tamminen*



Kalbådagrund

Sijainti 59°59,1'N 025°36,1'E

Rakennusvuosi 1952

Korkeus merenpinnasta 27,0 m

Porvoo

Sijainti 60°05,6'N 025°36,0'E

Rakennusvuosi 1976

Korkeus merenpinnasta 10,0 m

Alueen tunnettu merihistoria alkaa jo 1700-luvun alkupuolelta. Vuonna 1713 alueella käytiin meritaistelu, jossa vastakkain olivat kolme ruotsalaista linjalaivaa ja suurempi venäläinen laivasto-osasto. Taistelun tuoksinassa osa laivoista ajautui Kalbådagrundin matalikolle. Karikolta pois päästäkseen yksi venäläisistä laivoista joutui heittämään tykkejään yli laidan saadakseen laivaa kevennettyä. Mutta sekään ei auttanut, vaan laiva päätettiin jättää hylkyksi ja polttaa paikalleen. Tykkejä on myöhemmin nostettu museoitavaksi.

Huiste Warmelo on 25.8.1715 uponnut 36-metrinen hollantilainen sotalaiva. Sen hylky on yli 50 metrin syvyydessä noin merimailin päässä Kalbådagrundin majakasta länteen. Laiva oli rakennettu Pohjois-Hollannissa Medemblikissä vuosina 1708–09 ja se oli varustettu noin 40:llä tykillä. Sen viimeinen matka oli turvata kahdensadan kauppalaivan saattueen matkaa Pietariin. Hylky löytyi vuonna 2002 ja nykyisin sitä ympäröi muinaismuistolain mukainen suoja-alue. Norjalainen höyrylaiva Munin lähti Kotkan satamasta 14.12.1907. Sen 16 hengen miehistö suuntasi puutavara-lastissa kohti Hollantia. Pian kuitenkin nousi myrsky ja laiva katosi. Myöhemmin ahvenanmaalaiseen rantaan ajautui yksi Muninin pelastusvene, kyydissään yhden merimiehen ruumis. Lähes sata vuotta myöhemmin, vuonna 2002, merenkulkulaitoksen kaikuluotauksissa löytyy erikoisen mallinen kaiku noin 50 metrin syvyydessä Kalbådagrundin matalan lähellä. Sukellusryhmä Badewanne lähti tutkimaan löytöä ja tunnisti sen Muniniksi.

Kalbådagrundin lähistöllä on myös useita muita hylkyjä. Muun muassa 21.10.1896 uponneen, kivihiiltä kuljettaneen englantilaisen höyrylaiva S/S Moss Brownin ja 1941 uponneen ja 290 sotilasta mukanaan vieneen apuraivaaja T35 Menshinskijn hylyt ovat edelleen Kalbådagrundin vesillä.

Kasuunin tällä puolen

Majakkalaivasta kasuuniin

Ensimmäinen majakkalaiva Kalbåda-grundin matalalle tuli vuonna 1854. Laiva hinattiin paikalle aina kesäajaksi, jolloin sen naurisöljylampuilla toimiva valolaite opasti merenkulkijoita aina vuoteen 1930 asti. Tilalle tuli jo Helsingin majakasta kertovassa jutussa mainittu Gamla Åransgrund, joka nimettiin uudelleen Kalbådagrundiksi.

Vuonna 1950 alettiin majakkalaivan tilalle rakentaa Suomen toista pohjamajakkaa. Halkaisijaltaan 19-metrinen kasuuniosa tehtiin Suomenlinnan telakalla ja uitettiin paikalleen jo samana

kesänä. Kun kasuuni oli paikallaan, sen päälle rakennettiin vaikeissa olosuhteissa varsinainen majakkaosa. Sen 27 metrin korkeudessa oleva diesel-koneiden syöttämä valo sytytettiin ensimmäisen kerran syksyllä 1952. Majakka oli lopullisesti valmis seuraavana vuonna, jolloin vielä paikalla ollut majakkalaiva pääsi eläkkeelle.

Majakka oli alusta asti miehittämätön, joka herätti aikanaan suurta ihmetystä. Sen toimintaa ja moninkertaisia varajärjestelmiä valvottiin radioteitse Harmajan luotsiasemalta. Nykyisen muotonsa torni sai vuonna 1977, kun sen katolle raken-

nettiin helikopterin laskeutumispaikka. Sitä ennen majakalle pääsi vain sen sivusta roikkuvia kymmenen metrin pituisia köysitikkaita pitkin. Nykyisin majakka toimii aurinkopaneelien energialla.

Porvoon majakka

Myös pieni Porvoon majakka lepää kasuunin päällä. Se rakennettiin vuonna 1976 ja sen molemmin puolin lähtevät väylät pohjoiseen kohti Porvoon öljynjalostamo, ja edelleen Tolkkisiin ja Porvoon keskustaan. Aluksi majakka toimi kaasulla, sen jälkeen tuuligeneraattorilla ja nykyisin aurinkokennolla.

Teksti: Sami Korppi

Ensimmäinen Kalbådagrundin matalalla ollut majakkalaiva Kallbodengrund, jonka hieman erikoinen nimi selittyy venäläisellä kirjoitusmuodolla. Kuva: Museovirasto

**Kirjoituksen lähteinä on käytetty seuraavia teoksia:
Seppo Laurell: Majakat
Seppo Laurell: Valoa Merellä**



Kalbådagrundin luona uponneen Munin-laivan tyylikästä miehistöä.

Kuva Haugesund Rederiforening/Haugalandmuseet



Porvoon majakka osoittaa paikan, jossa kaksi Porvooseen johtavaa väylää eroavat.

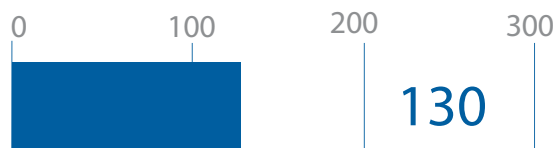
Kuva: Markku Tamminen



Kauden lukuja



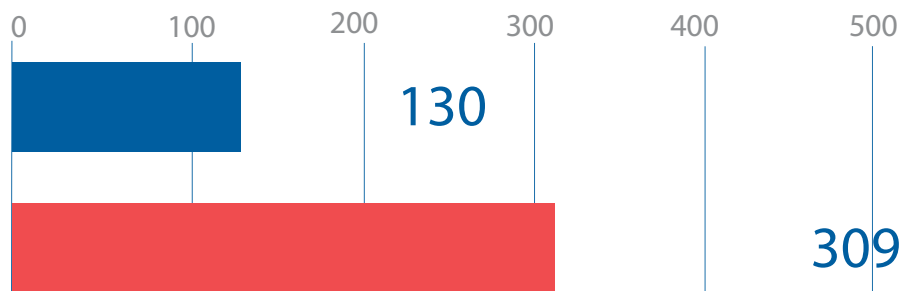
Tehtävien lukumäärä



130



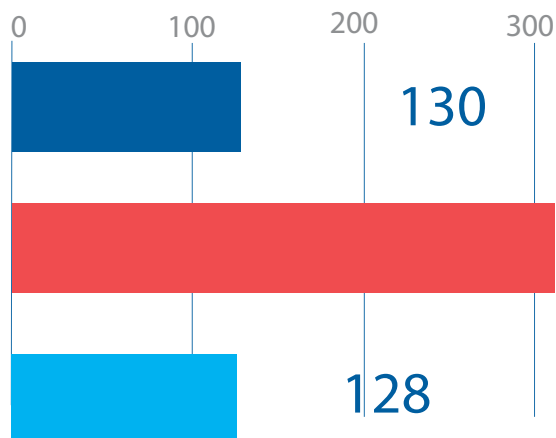
Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä



309



Pelastettuja ja avustettuja aluksia



128

Jäsenmäärä

24.10 2022 mennessä 4849

Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhteisöjäsenet

Astrid Charter Oy
Aurinkolahden venekerho ry
Autokoulu Kulmis
B-Sea Boat Ay
Brändö Seglare Rf
E & E Mäntylä Ky
Hakaniemen Venekerho Ry
Halkolaiturin Veneilijät Ry
Harjanti Oy
Helen Oy/MeriHelen
Helsingfors Segelklubb Ry
Helsingfors Segelsällskap Rf
Helsingin Meriveneilijät Ry
Helsingin Moottorivenekerho Ry
Helsingin Navigaatioseura Ry
Helsingin
Rakennusmestariveneilijät Ry
Helsingin Työväen Pursiseura
Humallahden Venekerho Ry
Humalniemen Venekerho Ry
Iha-Lines Oy
Jouko Lindgren 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 Ry
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

Meriulkoilijat 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

Kiitos tuestanne !



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki