

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

1/2023

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

**Erik von Bruun –
yli 50 vuotta saaristolais-
elämää ja taidetta
Suomenlinnassa**

**Taloudellisempaa
veneilyä polttoainetta
säästämällä**

**Uusi sarja alkaa:
Älä mene tänne –
Morsianpaasi**



Vapaaehtoiset apunasi vesillä

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

STADIN TROSSI 1/23

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
Niklas Rahola ja Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Punamusta Oy
Painos / Upplaga:
4585 kpl / st
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)



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:

Heikot jäät

Kuva: Markku Tamminen

Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Päätoimittaja
Katja Rajala

5 Kokouskutsu, Möteskallelse

6 Uutisia

Raimo Tiilikainen In Memoriam
Uusi ilmatyynyalus Suomenlinnan merivartioasemalle
Veneellä nykytaiteen äärelle

8 Nyheter

Raimo Tiilikainen In Memoriam
En ny svävare till Sveaborgs sjöbevakningsstation
Med båt för att se modern konst

10 Ajassa

Polttoainetta säästellen

14 Kasvot

Erik von Bruun -
54 vuotta saaristolaiselämää ja taidetta
Suomenlinnassa

18 Kladi

Tuntematon turvavaruste
Esittelyä, hinausta ja ahtaita satamia
Läntisin tehtävä

20 Älä mene tänne

Morsianpaasi

24 Trossi

Ruorin takaa

Sitä kuulee sanottavan, että tiimi on juuri niin vahva kuin sen heikoin jäsen. Onko järjettömämpää ajatusta olemassakaan? Meillä kaikilla on oman henkilökohtaiset vahvuutemme ja heikkoutemme. Siksi tiimi pitääkin nähdäkseni koota enemmin kuin, että siinä on erilaisia ihmisiä. Silloinhan tiimissä on mahdollisimman laajasti vahvuuksia ja toimintakykyä erilaisissa tilanteissa. Ei kaikkien vapaaehtoisten meripelastajien tarvitse olla fyysisesti vahvoja, vaan yhtä tärkeää on, että joukossa on se henkisesti vahva kaveri, joka jaksaa kannustaa muita vaikeissa tilanteissa tai se tyyppi, jonka huumori ei koskaan lopu.

Tärkeintä tiimityössä on yhteinen tavoite. Tiimin jäsenten tulee tietää mitkä ja miksi ollaan tekemässä. Vapaaehtoisessa meripelastuksessa tavoite on yleensä selvä ja sitä kohti mennään yhteistuumin. Vaikka meitä vapaaehtoisia meripelastajia on jos jonkinlaista tyyppiä, niin voisimme

arvostaa vielä enemmän toistemme erilaisuutta. Itselleni tämän harrastuksen yksi parhaista puolista on ollut ne kaikki meripelastajakaverit, jotka olen saanut mukaan elämäni. Aloitin vapaaehtoisena meripelastajana Helsinkiin muuttaneena opiskelijana viisitoista vuotta sitten. Tuskin olisin muuta kautta tutustunut näin erilaiseen joukkoon ihmisiä. Tätä kirjoittaessa kaipaankin merelle ja Matosaareen. Onneksi ensi kausi on jo ovella. Onhan meri (valitettavasti) pysynyt auki lähes koko talven pääkaupunkiseudulla. Tässä lehdessä aloitamme uuden juttusarjan siitä, minne emme suosittelle ensi kesänä veneellä menemään. Etukäteen voi myös miettiä, mikä on oman veneilyn vaikutus ympäristöön ja miten energian kulutusta voisi ensi kesänä vähentää. Siitäkin annamme muutaman konkreettisen vinkin tässä lehdessä.

Kautta odotellen, Katja Rajala

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



Bakom rodret

Man hör sägas, att ett lag är just så starkt som dess svagaste medlem. Finns det någon absurdare idé? Vi har alla våra personliga styrkor och svagheter. Därför bör laget enligt min uppfattning bildas så att det har olika slags människor. Då har ju laget ett möjligast brett register av styrkor och funktionsförmåga i olika situationer. Alla frivilliga sjöräddare behöver inte vara fysiskt starka utan lika viktigt är det att det i laget finns den psykiskt starka medlemmen som orkar sporra andra i svåra situationer eller den vars humor aldrig tar slut.

Det viktigaste i lagarbete är ett ge-

mensamt mål. Lagmedlemmarna bör veta vad och varför någonting ska göras. I den frivilliga sjöräddningen är målet i allmänhet klart och man går mot målet tillsammans. Även om det bland oss frivilliga sjöräddare finns många slags typer kunde vi ännu mer uppskatta varandras diversitet. För mig själv är en av de bästa sidorna med denna fritidsverksamhet alla de sjöräddarkamrater som jag har fått med i mitt liv. Jag började som frivillig sjöräddare för femton år sedan då jag flyttade till Helsingfors för studierna. Knappast hade jag på något annat sätt bekantat mig med en så

varierande grupp människor. När detta skrives längtar jag till havs och till Maskholmen. Lyckligtvis står nästa säsong vid dörren. Havet har ju (tyvärr) varit öppet nästan hela vintern i huvudstadsregionen. I denna tidning inleder vi en artikelserie om vart vi inte rekommenderar att man far med båt nästa säsong. På förhand kan man också fundera vilken inverkan det egna båtlivet har på miljön och hur man kan minska energiförbrukningen nästa sommar. Det ger vi också några konkreta vinkar om i denna tidning.

I väntan på säsongen

Kokouskutsu



Möteskallelse

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään **28.3.2023 klo 18.00**. Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus sekä tilinpäätös. Paikkana on ravintola **Blue Peter Lauttasaarella, osoitteessa Vattuniemen puistotie 1**. Paikalle tulevien toivotaan **ilmoittautuvan sähköpostitse lauantaihin 25.3. mennessä** osoitteeseen: ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsföreningens stadgeenliga vårmöte hålls **den 28.3.2023 kl 18.00 på restaurang Blue Petter 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 25.3.** via epost till adressen: ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com Välkommen!



Kuva: Markku Tamminen

Raimo Tiilikainen In Memoriam 13.4.1939 – 18.1.2023



Kuva: Eero Nurmikko

Helsingin Meripelastusyhdistyksen entinen puheenjohtaja, kommodori evp. ja kunniameripelastaja Raimo Tiilikainen on nukkunut pois vaikean sairauden murta-
mana 83-vuotiaana. Raimo aloitti puheenjohtajanamme 1995 jäätyään edellisenä

vuonna eläkkeelle Saaristomeren merivartioston komentajan tehtävästä, jossa hän tuli kaikille tutuksi etenkin Estonian pelastustoimien johtajana syyskuussa 1994. Yhdistyksemme hallitustyöskentely muuttui Raimon aikana. Ensimmäkin hallituksen

kokoukset pidettiin usein Eduskuntatalolla, kun Raimo toimi kansanedustajana 1995 – 1999. Mutta Raimon laaja kokemus meripelastuksesta myös nosti hallitustyöskentelyn uudelle tasolle. Toimikuntien rooli käytännön toiminnassa vahvistui. Samalla yhdistyksen vaikuttamistyö esimerkiksi Helsingin kaupungin suuntaan syveni. Tämä mahdollisti Pv Nihdin hankkimisen 1999. Nihti rahoitettiin osin Raha-automaattiyhdistyksen varoin, mutta ilman Helsingin vahvaa panosta sekä saatua EU-tukea sitä ei olisi voitu hankkia. Raimo erosi puheenjohtajuudesta, kun hän vuonna 2000 siirtyi Meripelastusseuran toiminnanjohtajaksi. Raimo oli vastuunkantaja, joka tuki niin kollegoita kuin vapaaehtoisia. Kun jossakin vaiheessa mietin yhtä kiperää käytännön haastetta, hän sanoi: ”Älä sinä siitä huolehdi, minä otan vastuun.”

Kristian Rehnström

Kirjoittaja toimi yhdistyksen varapuheenjohtajana sekä Raimon eduskuntaavustajana



Merivartioston ilmatyynyalus oli esillä Vene-messuilla. Ilmatyynyaluksen oviaukosta kurkkaa merivartiokoira LBU Nikke. Kuva: Rajavartiolaitos.

Uusi ilmatyynyalus Suomenlinnan merivartioasemalle

Viime vuoden lopulla Helsingin edustalle saatiin uudenlaista pelastuskalustoa, kun Suomenlahden merivartiosto vastaanotti ruotsalaisen Ivanoff Hovercraft AB:n valmistaman IH-6 ilmatyynyaluksen. IA-09 nimen saanut viiden ja puolen metrin mittainen ilmatyynyalus sijoitettiin Suomenlinnan merivartioasemalle. Erityisesti kelirikkoaikoina tämä avovedessä ja jäällä kulkeva ilmatyynyalus on erittäin käyttökelpoinen lisä merivartioston monipuoliseen kalustoon. Jäällä uudella ilmatyynyaluksella voidaan saavut-

taa jopa 34 solmun vauhti ja avovedessäkin matka taittuu parinkymmenen solmun vauhdilla. Maksimissaan ilmatyynyalus voi kuljettaa kuusi henkilöä, mutta tällöin tavaraa kyytiin ei juuri mahdu. Merivartiosto käyttää uutta ilmatyynyalusta meripelastustehtävien lisäksi rajavartiotehtävissä, sekä apuna muiden viranomaisten merellisissä tehtävissä. Ruotsalainen Ivanoff Hovercraftilla on vankka kokemus pienten ilmatyynyalusten valmistuksessa, sillä yrityksen historia ulottuu 35 vuoden taakse.

Veneellä nykytaiteen äärelle

Nykytaidetta laajasti esittelevä Helsinki Biennaali järjestetään taas kesällä 2023. Edelliskerran tapaan tapahtuman tuotannosta vastaa Helsingin taidemuseo. Tapahtuman nimenä on tällä kertaa Uusia suuntia voi syntyä. Tapahtuman liittyviä teoksia on nähtävillä ympäri Helsinkiä, mutta edelliskerran tapaan osa biennaalista sijoittuu Vallisaareen. Kaksi vuotta sitten järjestetty biennaali oli suosittu ja sai monet veneilijät suuntaamaan Vallisaareen, jonka luontoa kelpaa toki ihastella muutoinkin.

Raimo Tiilikainen In Memoriam 13.4.1939 – 18.1.2023

Helsingfors Sjöräddningsförenings förra ordförande, kommodor i.a. och hederssjö- äddare Raimo Tiilikainen har lämnat oss efter en svår sjukdom i 83-års ålder. Raimo valdes till ordförande 1995, då han pensionerats sig från tjänsten som kommandör för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion. I den rollen blev han känd för de flesta som ledare av Estonias räddningsoperation i september 1994.

Föreningens styrelsearbete förändrades under Raimos tid. Dels för att styrelsemötena ofta hölls i Riksdagshuset, då Raimo

1995 – 1999 fungerade som riksdagsman. Men också för att Raimos vidsträckta erfarenhet inom sjöräddning lyfte arbetet till en ny nivå. Kommittéernas roll i den operativa verksamheten förstärktes. Samtidigt blev föreningens samhällsrelationsarbete till exempel mot Helsingfors stad djupare. Det möjliggjorde anskaffningen av Rb Nihti 1999. Nihti finansierades dels av Penningautomatföreningen, men utan Helsingfors starka bidrag och EU-stöd skulle köpet inte blivit av.

Raimo avgick som ordförande då han valts till Sjöräddningssällskapets verksamhetsledare 2000. Raimo var en förman som tog ansvar både i tjänst och bland frivilliga. Då jag i något skede grubblat på ett praktiskt problem, sade han: ”Oroa dig inte, jag tar ansvaret.”

Kristian Rehnström
Skribenten fungerade som föreningens viceordförande och Raimos riksdagsassistent



Sjöbevakningens nya svävare åker både på is och på öppet vatten. Bild: Gränsbevakningsväsendet

En ny svävare till Sveaborgs sjöbevakningsstation

I slutet på det förra året fick man ny räddningsutrustning till vattnen utanför Helsingfors då Finska vikens sjöbevakning mottog en IH-6 svävare tillverkad av den svenska Ivanoff Hovercraft AB. Den fem och en halv meter långa farkosten fick namnet IA-09 och placerades på Sveaborgs sjöbevakningsstation. Särskilt under menförestider är denna svävare, som går på öppet vatten och på is ett mycket användbart tillägg till sjöbevakningens mångsidiga utrustning. På is kan den nya svävaren uppnå t.o.m. 34 knops

hastighet och på öppet vatten uppnås tjuugo knop. Svävaren kan transportera maximalt sex personer men då ryms inte mycket utrustning i hytten. Sjöbevakningen använder den nya svävaren förutom för sjöräddning också för sjöbevakning samt som hjälp vid andra myndigheters uppdrag till sjöss.

Den svenska Ivanoff Hovercraft har en solid erfarenhet av tillverkning av små svävare för företagets historia är 35 år gammal.

Med båt för att se modern konst

Helsingfors Biennal, som presenterar ett brett spektrum av nutidskonst ordnas igen år 2023. Liksom förra gången ansvarar Helsingfors konstmuseum för att producera evenemanget. Evenemanget heter denna gång Nya riktningar kan födas. Verk som ingår i evenemanget finns runt om i Helsingfors men i likhet med det tidigare finns en del av biennalen på Skanslandet. Biennalen för två år sedan var populär och fick många båtförare att styra mot Skanslandet, vars natur man väl kan beundra också utan biennalen.

Liukuvarunkoisella veneellä voi ajaa myös rauhallisesti bensaa säästellen.
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Polttoainetta säästellen

Veneilyyn kuuluu luontevasti huolehtiminen myös ympäristöstä, sillä kukapa meistä haluaisi veneillä likaisissa vesissä. Energian kulutus on yksi veneilyn haasteista, sillä meripeninkulmaa kohden polttoainetta kuluu helposti enemmän kuin autolla kilometriä kohden. Keräsimme muutamia kohtia, jotka vaikuttavat polttoaineen ja energian kulutukseen.

Lämmöstä moottori tykkää

Autoilussa lohkolämpöpärit ovat olleet arkea jo vuosikymmeniä, sillä kylmänä käyvä moottori on erittäin epätaloudellinen. Toki pakkasilla moottorit joutuvat kovemmille kuin kesän venemoottorit, mutta lämmössä on perää vesilläkin. Usein venemoottorit ovat kooltaan aika suuria, ja moottorityypistä riippumatta, niitä jäähdytetään merivedellä. Nämä sei-

kat korostavat tarvetta lämmittää moottoria myös vesillä. Lämmityskäyttö on luontevaa yhdistää alkumatkaan ja ennen kiihdyttämistä kannattaa vilkaista moottorin lämpötilaa. Sopiva lämpö moottorille, josta otetaan tehoa, olisi vähintään 70 astetta, mutta vielä parempi olisi pyrkiä normaaliin 80 asteen käyttölämpötilaan. Rantaan saavuttaessa moottorin jäähdytyskäyttöön kannattaa myös satsata.

Suoraan kovasta ajosta moottoria ei tulisi koskaan sammuttaa, sillä lämpöjen tasaannuttaminen parin minuutin rauhallisilla kierroksilla ennen laiturin kiinnittymistä pidentää moottorin ikää. Mitä suuremmasta moottorista on kyse, sen huolellisempaa lämmitys- ja jäähdytyskäytön tulisi olla.

Lyhyempää vai hieman pidempää reittiä?

Veneilyssä reitinvalinta tehdään usein turvallisuuden ehdoilla. Suojainen reitti on mukavampi ja turvallisempi, kuin ulompana saaristossa aaltojen keskellä kulkeva väylä. Reitinvalintaa voi kuitenkin pohtia myös polttoaineen kulutuksen kannalta, sillä lyhin reitti ei välttämättä ole se taloudellisin reitti. Etenkin vasta-aallokoon ajettaessa, moottorivenettä joutuu aktiivisesti ajamaan. Tämä tarkoittaa jatkuvaa kiihdyttämistä ja hiljentämistä mukavan ja turvallisen vauhdin löytämiseksi. Kuten autoilussa, myös veneilyssä ylimääräiset kiihdytykset kuluttavat paljon polttoainetta. Suojaisalla reitillä veneen vauhti voidaan pitää tasaisena, ja se näkyy myös maltillisena polttoaineen kulutuksena. Eikä mukavuuden lisäämistäkään haittaa ole.

Sileällä pinnalla vähäisin vastus

Yksi merkittävimmistä polttoaineen kulutukseen vaikuttavista seikoista on veneen pohjan kunto. Mikäli pohja ei ole sileä, siihen muodostuu kulutusta lisääviä virtauksia. Toinen ja vielä merkittävämpi seikka on pohjaan kertyvä kasvusto. Yksi viheliäimmistä pohjaan kiinnittyvistä eläimistä on merirokko, eli tuttavallisemmin näkki. Tämä alun perin Pohjois-Amerikasta ja Atlantilta jo 1840-luvulla Itämerelle päässyt vieraslaji elää toukkavaiheensa meressä vapaasti uiden. Alle millimetrin mittaisia toukkia on vaikea vedessä erottaa, mutta veneen pohjaan kiinnittymisen jälkeen uiminen päättyy, ja toukka muuttuu aikuiseksi. Samalla sen koko kasvaa, ja pahimmillaan veneen pohja voi loppukaudesta olla täynnä näitä puolesta senttistä senttimetriin mittaisia kalkkikuoria

äyriäisiä. Samalla veneen vastus merkittävästi lisääntyy, ja polttoaineen kulutus kasvaa todella paljon. Yleensä merirokon kiinnittyminen veneiden pohjiin tapahtuu muutaman viikon aikana heinä-elokuun vaihteessa. Kiinnittymisen jälkeen merirokko voidaan poistaa esimerkiksi painepesurilla. Toinen vaihtoehto on nostaa vene pari päivää kuiville, ja harjata pohja puhtaaksi rokoista. Oikein ajoitetulla pesulla ja harjauksella saatetaan pystyä pitämään pohja puhtaana koko loppukauden ajan.

Merirokon lisäksi veneen pohjissa voi kasvaa muutakin. Esimerkiksi paikallaan oleva vene saa helposti ikävännäköisen leväkuorutteen vesirajaan.

Liukuvarunkoisilla veneillä taloudellisin vauhti on yleensä 80 prosenttia täystehosta. Puoliliukuvalla veneellä voidaan ajaa rauhallisesti, mutta runkomuotoilun ansiosta uppoumanopeus voidaan ylittää.
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Veneen asennon merkitys

Liu'ussa kulkeva vene kulkee taloudellisimmillaan mahdollisimman pienellä märkäpinta-alalla. Märkäpintaan voi helposti vaikuttaa trimmaamalla moottoria tai trimmilevyjä ylöspäin. Tällöin veneen keulanousee ja samalla vauhti kasvaa ilman, että kaasukahvan asentoon kosketaan. Hyvän ajoasennon voikin silmien lisäksi löytää myös kuuntelemalla. Huonon asennon merkiksi vene heittää vettä suuressa kaaressa etuosastaan. Tällöin moottoria tai trimmilevyjä on laskettu liian paljon, jolloin vene kulkee keulapainoisena.

Myös lastauksella on merkityksensä, etenkin pienemmissä veneissä. Liiallinen keulapaino lisää märkäpintaa ja polttoaineen kulutus kasvaa. Pienellä moottoriteholla takapainoinen vene ei välttämättä nouse liukuun, mutta liukuun nousua voi avittaa yhden henkilön hetkellisellä keulaan siirtymisellä. Kun vene nousee liukuun, painoa voi sitten siirtää taaemmaksi.

Räkäplaanissa vaiko ei?

Mitä isompi vene ja mitä suuremmat nopeudet, sen enemmän polttoainetta kuluu. Tämä nyrkkisääntö on aika hyvä, mutta ihan paikkaansa se ei kuitenkaan pidä. Vauhdin kasvaessa polttoainetta kuluu varmasti enemmän, mutta veneen koko ei aina tarkoita suurta kulutusta. Merkitystä on myös sillä, millainen veneen runko on, sillä taloudellisimmat veneet ovat uppoumarunkoisia. Perinteiset uppoumarunkoiset veneet kulkevat pienellä moottorilla lähes itsestään noin kuuden-seitsemän solmun vauhtia. Joskus aikoinaan runkonopeuden nyrkkisääntönä käytettiin veneen pituutta. Isommissa veneissä tämä metrimäärä ei aina vastaa runkonopeutta, vaikka se kasvaakin veneen pituuden mukaan.

Maisema runkonopeudella kulkevalla veneellä ei kovin nopeasti vaihdu. Siksi valtaosa moottoriveneistä on liukuvarunkoisia. Tällöin vene nousee ikään kuin veden pinnalle, jolloin vauhti kasvaa merkittävästi.

Jokaisella liukuvarunkoisella veneellä on oma taloudellisin matkavauhtinsa, joka riippuu rungon pituudesta ja muodosta sekä moottoritehosta. Aika usein taloudellisin tapa on kuitenkin käyttää moottorin tehosta noin 80 prosenttia. Viimeisellä kahdellakymmenellä prosentilla moottorin kulutus kasvaa merkittävästi, sen sijaan vauhti ei samassa suhteessa enää kasva.

Ehkä hieman yllättäen kaasu pohjassa ei välttämättä kuitenkaan ole se kaikista epätaloudellisin vaihtoehto. Ylittäkseen liukukynnyksen, veneen keula nousee moottorin tehoa lisättäessä. Samalla vene kulkee ikään kuin jatkuvassa ylämäessä, kunnes tehoa on tarpeeksi, ja liukukynnys ylitetään. Liukukynnyksen tunnistaa helposti suuresta peräaallostosta. Ikävä kyllä tällaista nopeutta ajavia veneilijöitä näkee vesillä paljonkin, etenkin nopeusrajoitusalueilla. Taloudellisuuden kannalta parasta olisikin tiputtaa vene selkeästi pois liu'usta, vaikka se tarkoittaakin alle kymmenen solmun vauhdilla etenemistä.

Muutakin kuin polttoainetta

Moni purjehtija voi pohtia, että moottoriveneilijän taloudellisuusjutut eivät purjehtijoihin vaikuta lainkaan. Tämäkään ei kuitenkaan pidä paikkaansa, sillä kaikissa nykyisissä veneissä viihdekulutukseen kuuluu jatkuvasti yhä enemmän ja enemmän energiaa. Ja jotenkin tämä elektroniikan, lämmityksen ja viiennyksen tarvitsema energia täytyy tuottaa. Moottoriveneessä sähköntuotto hukkuu helposti moottoreiden kuluttamaan energiaan, ja pystytään-pä moottoreiden hukkalämpöä hyödyntämään jopa veneen lämmittämiseenkin. Sen sijaan purjeveneissä moottoria ei paljoa käytetä, joten yleinen tapa on ladata veneen akut maasähköllä. Näin viikonlopun aikana tarvittavat ruoat saadaan säilymään jääkaapin viileydessä, ja toisaalta myös lämmin käyttövesi odottaa käyttäjänsä valmiina lämminvesivaraajassa. Maasähkön kulutusta ei aina mielletä energiankulutuksena, sillä monissa satamissa sähkön kulutusta ei venekohtaisesti seurata.

Jukka-Pekka Lumilahti

Rakeinen pinta ja merirokko lisäävät veneen virtausvastusta.

Merirokot kiinnittyvät veneiden pohjiin heinäelokuun vaihteessa. Kuvat: Pasi Pouri



Juuri liukukynnyksellä polttoaineen kulutus on suurinta, sillä vene kulkee kuin ylämäkeen. Kuva: Pasi Pouri



Uppoumarunkoinen vene kulkee pienen moottorinsa avulla erittäin taloudellisesti. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

Erik von Bruun

54 vuotta saaristolaiselämää Suomenlinnassa

*Lähes jokaiselle suomalaiselle töiden-
sä kautta tuttu Erik von Bruun on asu-
nut Suomenlinnassa 54 vuotta. Erikin
vaikuttava ura graafikkona alkoi jo
1950-luvulla, ura ja on kestänyt aivan
viime vuosiin asti. Saaristolaiselämä
ja ympäröivä luonto ovat toimineet
inspiraation lähteenä monissa Erikin
töissä.*

Bruunin perhe muutti 1970-luvulla Suomenlinnaan Es-
poon Kauklahdesta, joka tuohon aikaan oli metsäinen
alue kaukana pääkaupungin vilinästä. Suomenlinalai-
sissa herätti ihmetystä sen ajan mittakaavassa kaukaa maalta
saarelle muuttanut perhe. Bruunit kuitenkin kotiutuivat nopeas-
ti kunnostettuun taloon Pikku-Mustan saarelle. Meren lumoissa
ollut Erik sijoitti työhuoneensa alkuun talon kulmahuoneeseen
niin, että näkymä merelle olisi paras mahdollinen. Meri vei kui-
tenkin liikaa huomiota, eikä keskittymisestä piirtämiseen tullut
mitään. Niinpä työhuone piti siirtää pihan puolelle.

Bruunien koti on täynnä taidetta ja tarinoita. Jopa pihapiirin
puilla on oma tarinansa. Erik teki aikoinaan pitkään tilaustöitä
metsäalan yhtiöille. Kerran eräs metsäyhtiö oli lähettänyt hän-
nelle malliksi ja inspiraatioksi puuntaimia. Työn valmistuttua
ei Erik raaskinut heittää taimia menemään, vaan istutti taimet
pihalle. Muutamaan kerran puiden on huomautettu olevan Suo-
menlinnan alkuperäiseen luontoon kuulumattomia, mutta vuosi-
kymmenien jälkeen puut ovat olennainen osa pihapiiriä ja konk-
reettinen osoitus Suomenlinnassa vietetyistä vuosista.

Elämä Suomenlinnassa Merisotakoulun naapurissa on pysynyt
vuosikymmenet melko samanlaisena. Turistien määrä on tosin
lisääntynyt, ja välillä turistit tuppautuvat kuvaamaan ihan ko-
tiovelle asti. Nykyään pariskunta viihtyy pääosin kotona, eivät-
kä he poistu saarelta enää kuin aivan välttämättömistä asioista.





Toista oli aikaisemmin, kun myös merkittävää uraa taiteen ja kulttuurin parissa tehnyt Sinikka Kinnunen Bruun kulki päivittäin töihin Kruununhakaan omalle työhuoneelleen. Vaikka Sinikan päätyö on liittynyt kirjoittamiseen, on pariskunta tehnyt töitä yhdessäkin, kuten Pukkilan kaakelitehtaan ensimmäiset kuviolaatat.

Erikin omista matkoista mieleenpainuvina on ollut souturetki Tukholmaan. Hän valmisti sodan jälkeen veljensä kanssa soutuveeneen, jolla he soutivat ensimmäisenä kesänä ympäri Suomen järviä. Seuraavana kesänä veljekset soutivatkin jo Helsingistä Tukholmaan asti huomioiden tarkasti Neuvostoliitolle vuokratun Porkkalanniemen kulkurajoitukset. Matkan aikana pojat näkivät tuolloin erittäin harvinaisen merikotkan, ja näky teki molempiin vaikutuksen. Tukholmasta veljekset vielä jatkoivat matkaansa tandempyörällä sukulaisten luo Osloon. Sitten palattiin samalla tavalla kotiin Helsinkiin. Muutama vuosi myöhemmin Erik lähti vielä tandempyörällä serkkunsa kanssa kiertämään Eurooppaa. Pyöräilykilometrejä jopa Roomaan asti ulottuneelta reissulta kertyi peräti kolmetuhatta.

Inspiraation lähteillä

Bruunien kodissa meri sananmukaisesti aukeaa suoraan ikkunoiden takaa. Päivän mittaan on helppo seurata, mihin suuntaan jäät liikkuvat tai mitä kuuluu joutsenille. Linnut ja luonto onkin aina ollut Erikille läheisin aihe ja inspiraation lähde grafiikkaan. Erikin lapsuudenkodissa Karjalassa oli jalostuskanala, jossa käyskenteli ankojen ja hanhien lisäksi myös fasaaneja ja riikinkukkoja. Linnut tulivat tutuksi Erikille siis jo lapsena. Hänen työnsä ovat kuitenkin niin yksityiskohtaisia, ettei pelkkä elävien sinne tänne pyrähtävien siipiveikkojen seurailu ole riittänyt jokaisen yksityiskohdan huomioimiseen.

Nähdäkseen kaikki yksityiskohdat Erik vieraili aikoinaan ahkerasti muun muassa Luonnontieteellisessä museossa.

Tunnettua albatrossia piirtäessään Erik

lähti museoon Tukholmaan nähdäkseen oikean albatrossin, ja sen pienimmätkin yksityiskohdat kunnolla. Erik kiipesi tikkailla museon katonrajaan, mutta linnun päälle olikin kertynyt niin paljon pölyä, etteivät yksityiskohdat erottuneet pölyn alta. Onneksi Kööpenhaminan museossa pölyt oli pyyhitty huolellisemmin, ja yksityiskohdistakin sai selvää.

Eräällä toisella kerralla Erik sai Luonnontieteellisestä museosta lainaksi kotiin joutsenen siiven. Siipi pakattiin muovikassiin. Kotimatalla Suomenlinnan lautassa naapuri tiedusteli, onko Erikillä mahdollisesti mukana enkelin siipi. Nytkin työhuoneessa on muutama siipi mallina ja inspiraationa sille, missä kaikessa siiven muotoa voisikaan käyttää.

Suomen luonnonsuojeluliiton norppatunnus sai puolestaan alkunsa, kun Erik kuuli uutisista saimaannorpan häädystä 1970-luvulla. "Otin heti seuraavana päivänä junan Tampereelle, ja menin Tampereen akvaarioon piirtämään. Näytin valmista työtä norpalle, ja se hymyili minulle", Erik kertoo tarinaa tunnetun piirroksen takana.

Kenties tunnetuimmat työnsä Erik teki 1980-luvulla, kun hänelle soitettiin Suomen Pankista ja häneltä kysyttiin, että piirtäisikö hän uudet markan setelit. Yhden setelin piirtäminen kesti noin kaksi viikkoa. Ehrensvärd-seuran johtaja oli kysellyt Erikiltä, Kuninkaanportilla piirustustauluineen työskenneeltä taitelijalta, että mitähän hän mahtaa puuhata. "Enhän minä voinut sanoa, että piirrän tässä seteliä", nauraa Erik. Erik osallistui kutsuttuna myös kilpailuun euron seteleistä, ja hän sijoittui kilpailussa neljänneksi. Omanarvontuntoinen taitelija kritisoi hiukan voittajaa: "Eihän kukaan edes muista, mitä on viidenkymmenen euron setelissä. Niihin olisi pitänyt piirtää eurooppalaisia taiteilijoita". Uusia töitä Erik ei enää piirrä, mutta onneksi hänen laajaa tuotantoansa edelleen hyvin nähtävillä ja saatavilla muun muassa osoitteesta:

www.bruundesign.com.

Teksti: Katja Rajala

Kuvat: Markku Tamminen



Valtavasta kynäkoelmasta löytyy juuri oikea sävy.

Huuhkajan pään -julisteen Erik piirsi 2008.



Otteita menneen kauden tehtävistä

Pelastusveneet Aisko ja Rautauoma Matsosaaren meripelastusasemalla valmiina merelle lähtöön.
Kuva: Meripelastuskuvapalvel



henkilöä. Esittelytilaisuudet ovat osa meripelastusyhdistysten tehtäväkenttää, sillä niillä edistetään veneilyturvallisuustietoutta ja kannustetaan muun muassa pelastusliivien käyttämiseen.

Yhdistyksen päivystävä päällikkö oli saanut edellisenä iltana klo 19.48 ilmoituksen Trossi-palvelunumerosta konevikaisesta huviveneestä Suomenlinnan Varvilahdessa. Ilmoituksen myöhäisen ajankohdan takia tehtävä sovittiin suoritettavaksi seuraavana päivänä. Kello 13.50 Rautauoma oli vapaa esittelytehtävältä, ja alus miehistöineen suuntasi kohti Suomenlinnaa. 14.10 Rautauoma saapui avustettavan luokse, suunniteltiin kylkihinauksen ahtaasta satamasta ja siirsi veneen pois. 16,8 -metrinen ja lähes 25-tonninen Rautauoma on kokonsa puolesta haasteellinen alus toimimaan ahtaissa satamissa, mutta kaksi rinnakaista vesisuihkuvetolaitetta ja yhteensä lähes 1 200 kW konetehoa mahdollistaa tarkinkin liikuttamisen sivuttain, ja jopa aluksen pyörittämisen paikallaan.

Kello 15:03 avustettava alus oli saatu lähimmälle korjaamolle, ja Rautauoman miehistö pääsi suuntaamaan jäätelölle. Istuskelu ja tauko jäi kuitenkin lyhyeksi, sillä kello 15.20 Trossi-palvelunumeron kautta tuli ilmoitus turvasatamassa siirtohinausta kaipaavasta aluksesta. Rautauoma oli avuntarvitsijan luona Kulosaarissa 15.55. Jälleen kerran miehistö valmisteli aluksen siirtoon pois ahtaasta satamalta, ja kohti avustettavan kotisatamaa. 16.40 Rautauoma oli vapaa tehtävästään, ja miehistökin pääsi lepäämään.

Tuntematon turvavaruste

24.06. Klo 14.39 PV Rautauoma sai Matsosaaren meripelastusasemalla päivystäessään Meripelastuslohkokeskus Helsingiltä (MRSC Helsinki) hälytyksen Villingin pohjoispuolelle. Kyseessä oli äkkinäisen moottoririkon takia väylällä ajelehtiva huvivene. Miehistö totesi tehtäväpaikan sijaitsevan ahtaassa kohdassa. Koska miehistö totesi yhdistyksen

pienemmän aluksen PV Aiskon olevan kyvykkäämpi tehtävään, kysyi se lupaa yksikön vaihtoon MRSC:ltä. Aisko irtosi laiturista vain kahden minuutin lähtöviiveellä, kello 14.41.

Avustettavan aluksen päällikkö oli hätäilmoituksen jälkeen mallikkaasti hätäankuroinut väylälle karilleajon välttämiseksi. Aisko saapui paikalle 14.54, ja selvitti

ensimmäisenä mahdollisten henkilövahinkojen määrän ja laadun. Kun selvisi, ettei mitään ollut sattunut, alettiin selvittää äkillisesti sammuneen koneen vikaa. Akussa oli jännitettä, vaihde oli vapaalla ja polttoainetankkikin oli puolillaan, mutta starttimoottori ei vain käynyt.

Nopeasti selvisi, että veneen tappokytkin oli "OFF"-asennossa. Tavallisesti narul-

la ohjailijaan liitetty kytkin sammuttaisi moottorin ohjailijan pudotessa kyydistä, mutta nyt kytkin oli ilman narua asettunut ilmeisesti tärähdyksestä "OFF"-asentoon sammuttaen moottorin. Miehistö selosti avustettavan aluksen päällikölle tuntemattoman turvalaitteen toiminnasta ja tarpeellisuudesta. Lyhyen selostuksen jälkeen Aisko oli vapaa tehtävästään 15.00.

Esittelyä, hinausta ja ahtaita satamia

12.06. Helsingin meripelastusyhdistyksen pelastusalusta oli pyydetty osana Helsinki-päivän tapahtumia esittelemään vapaaehtoista meripelastustoimintaa yhdessä viranomaisien kanssa. PV Rautauoma oli paikalla Vironaltaalla kello 11:11. Kahden ja puolen tunnin esittelyn aikana Rautauomaan kävi tutustumassa noin 180

Viime syksynä Meripelastusseura isännöi kansainvälistä Women in SAR-seminaaria, johon sisältyi myös käytännön osuus. PV Aisko oli miehistöineen mukana tapahtumassa. Kuvat: Markku Tamminen



Läntisin tehtävä

27.08. PV Aisko oli kansainvälisellä naisille suunnatulla Women in SAR -kursilla Bågaskärin toimintakeskuksessa kurssialuksena, kun se 17.50 sai hälytyksen Gäsön pohjoispuolelle. Moottoriveneen polttoaine oli loppunut, ja alus oli ankkuroitunut ajelehtimisen estämiseksi. Aisko oli kohteessa 18.00, ja vaikka pelastusveneen viisi henkistä miehistöstä kolme oli ulkomaalaisia meripelastajia, oli yhteistoiminta varsin sujuvaa. Hinaus merelliselle huoltoasemalle päästiin aloittamaan muutamaa minuuttia myöhemmin 18.03. Tehtävä oli ohi 19.20, ja PV Aisko palasi Bågaskärin laituriin kello 19.54.

Kokosi: Niklas Rahola



Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

Älä mene tänne

Kuva: Markku Tamminen

Juttusarja Suomenlahden majakoista loppui Stadin Trossin numerossa 4/22. Lehden toimituskunnassa pohdimme, mistä aihe seuraavaan sarjaan. Veneilylehdet ovat pullollaan juttuja paikoista, joita veneilijöille syystä tai toisesta suositellaan. Nyt päätimme olla erilaisia, lähteä täysin toisesta suunnasta ja kertoa paikoista, joita emme suosittele kellekään veneilijälle.

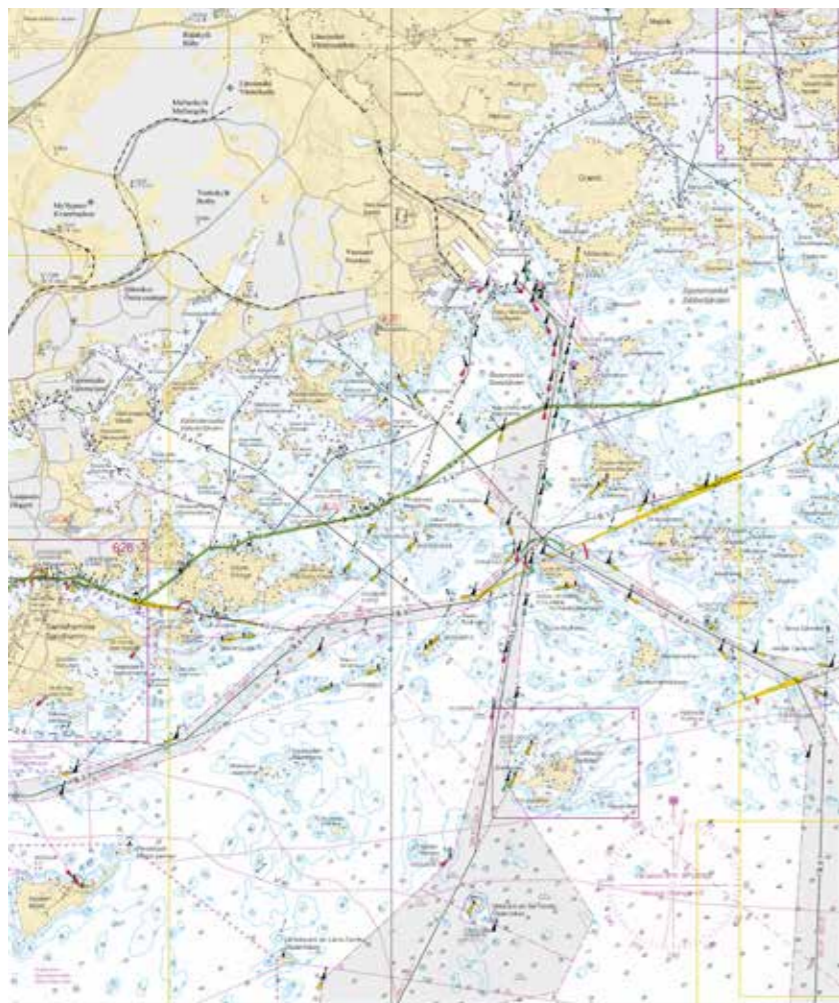
Stadin Trossin uudessa juttusarjassa käsitellään käytännönläheisesti niitä paikkoja, joista olemme useasti hakenneet veneilijöitä pohjakosketuksen jälkeen. Suomen meripelastusseuralla on kattavat tilastot yksiköidensä suorittamien tehtävien laadusta ja paikoista. Näiden perusteella esittelemme paikkoja, joiden luona navigoidessa kannattaa olla erityisen tarkkana, ettei päädy tilastojen jatkoksi. Karilleajossa on aina ainekset vakaviinkin seurauksiin. Vaikka useimmiten henkilövahingoilta vältytään, niin jo pelkästään vaurioitunut vene voi helposti pilata koko kesäloman suunnitelmat.

Vaaranpaikat esitellään karttaotteiden lisäksi valokuvien avulla. Näin paikka konkretisoituu ja todellinen kiven paikka voi yllättääkin, miten lähellä väylää se on. Juttusarjan myötä tutustumme Meri Pelastajaan, joka pyyteettömästi käy kivillä, jotta veneilijöiden ei tarvitse niitä itse löytää. Toisin sanoen osoitamme – aina kun mahdollista – kivien paikat lähettämällä Meri Pelastajan seisomaan kivellä.

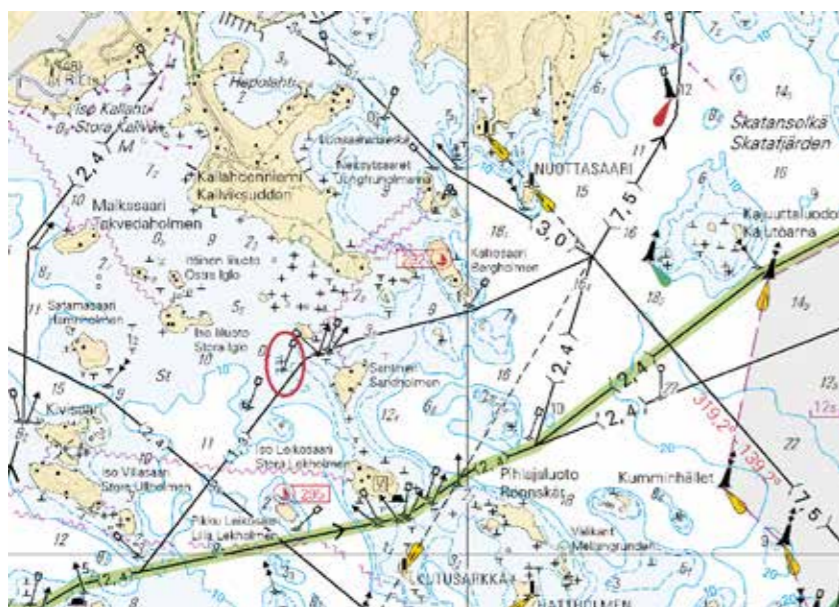


Älä mene tänne

Morsianpaasi



© Traficom 2023



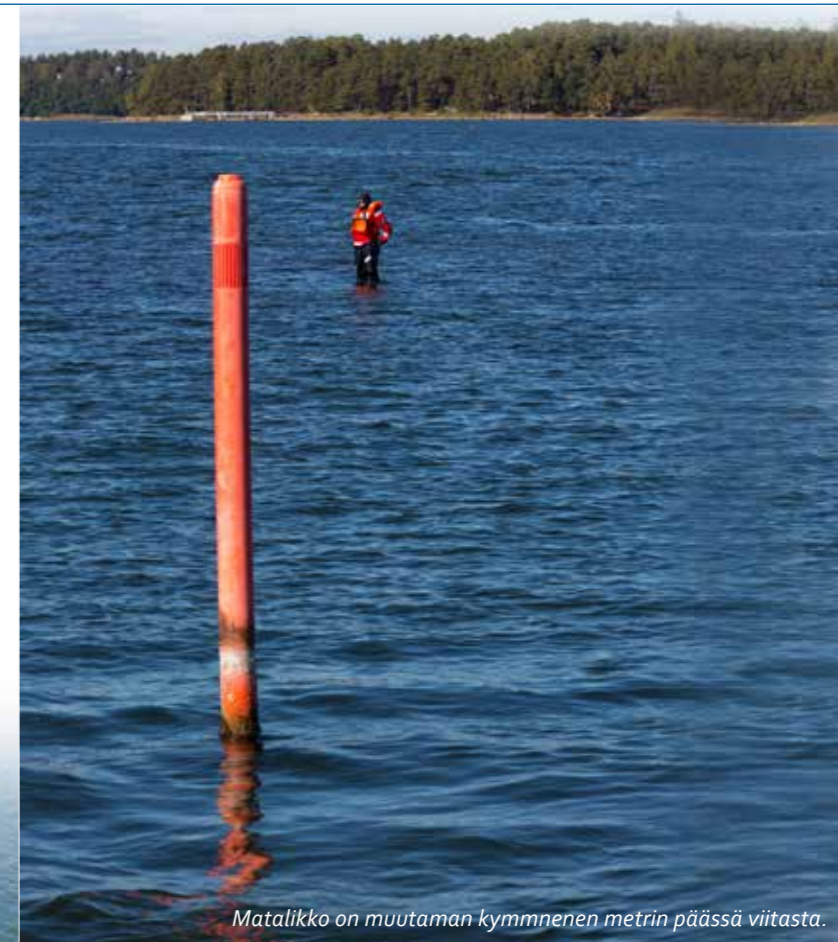
Itä-Helsingissä, Santisen saaren luoteispuolella, 1,3 metrin väylällä on useimmille veneilijöille tuttu kapeikko. Paikalla on monia nimityksiä, esimerkiksi “pohjoinen keppiviidakko”. Väylää ajaessa pelkästään kapeaan viittaporttiin keskittyminen ei kuitenkaan riitä. Varsinkin idästä länteen, eli Helsingin keskustaa kohti ajaessa pitää olla tarkkana heti porttia seuraavan punaisen viitan suhteen. Sen takana on Morsianpaaden kivi, jonka luota on haettu monia pohjakosketuksen saaneita veneitä.

Punaisen viitan takana on matalimpana paikkana yksittäinen pieni kivi. Vaikka kivi on pieni, niin siihenkin on todistetusti mahdollista osua. Kiven vieressä on laajempi matala kallioalue. Kallio on hieman kiveä syvemmällä, mutta senkin kohdalla on vaarallisen matalaa lähes kaikille veneille. Paikka on erityisen hankala myöhäisen iltapäivän ja alkuillan tunteina, koska juuri tuolloin idästä länteen ajaessa aurinko

paistaa suoraan vastaan. Jotakuinkin puolet paikkan karilleajoista onkin tapahtunut noin aikavälillä kello 16-20.

Tämän jutun ilmakuvissa matalat näkyvät hyvin. Mutta kuvat on otettu poikkeuksellisen matalan veden aikaan, ja lisäksi ilmakuvissa vedenalaiset kohteet näkyvät huomattavasti paremmin kuin veneestä tähystettäessä. Käytännössä normaalivedellä matalat eivät näy veneestä millään tavoin, ainakaan ennen kuin on liian myöhäistä. Myös väylän seuraavan punaisen viitan takana on matala, joka sekin on suosittu karilleajopaikka.

Teksti: Sami Korppi
Kuvat: Markku Tamminen



Matalikko on muutaman kymmenen metrin päässä viitasta.

Punainen viiva osoittaa näyttää, mistä väylä kulkee. Morsianpaaden matalikko näkyy ilmasta katsottuna selvästi tummana alueena väylän oikealla puolen, punaisen viitan vieressä.

VAHINKO VOI YLLÄTTÄÄ
KOKENEENKIN VENEILIJÄN.



SPV:n
jäsenille vain
78€!

MERPELASTUSSEURAN
TROSSI
VENEESI TURVAKSI

Jos sinulla on Meripelastusseuran
Trossi-jäsenpalvelu, hinaamme
veneesi turvaan maksutta.

Hanki Trossi nyt: trossi.fi



MERPELASTUSSEURA
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET



HELSINGIN MERPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki