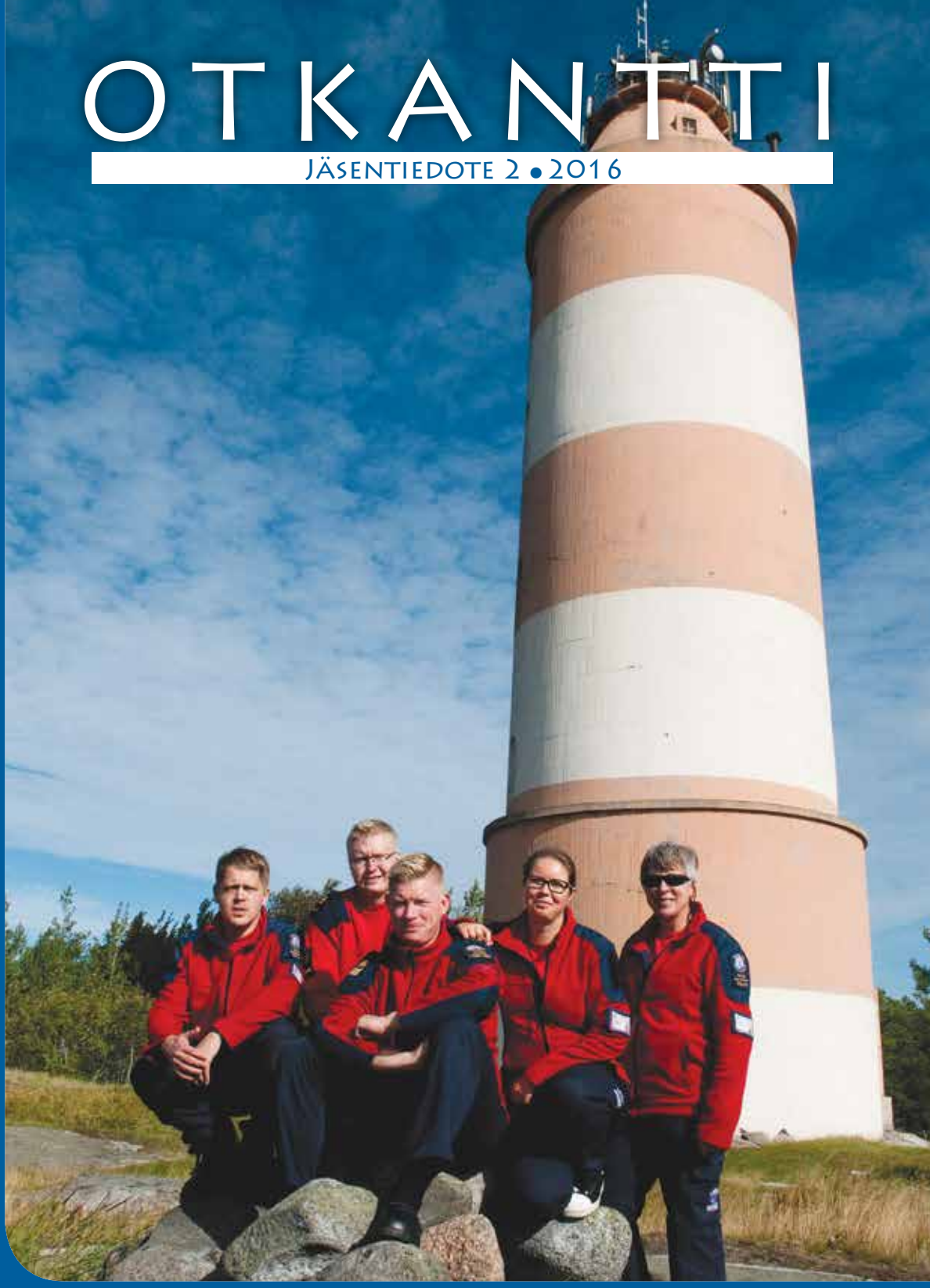
OTKANTTI

Jäsentiedote 2 • 2016



SUOMEN MERIPELASTUSSEURA

TURUN MERIPELASTUSYHDISTYS

SMPS TURUN MERIPELASTUSYHDISTYS RY

FSRS ÅBO SJÖRÄDDNINGSFÖRENING RF

JÄSENTIEDOTE 2 • 2016

YHDISTYS:
Postiosoite ja kerhohuoneisto Ankkuriplassi, Linnankatu 37a B 17, 2 krs., 20100 TURKU.
Puhelin 0400 748 770
Internet ..... www.tmpy.fi
Sähköposti ..... ankkuriplassi@tmpy.fi
Facebook ..... www.facebook.com/turunmeripelastusyhdistys

JÄSENMAKSUT:
Henkilöjäsenmaksu ..... 32 euroa
Yhteisöjäsenmaksu ..... 160 euroa
Yhdistyksellä ei ole liittymismaksua.

Pankkiyhteys ..... FI75 4309 0010 3178 40, ITELFIHH
Pv ABSOn rahasto ..... viite 4187
Yleislahjoitukset ..... viite 107

MERIPELASTUSKESKUKSEN NUMERO 0294 1000

TOIMIHENKILÖT:
Puheenjohtaja Antti Kellosalo ..... 0400 786 328, puheenjohtaja@tmpy.fi
Varapuheenjohtaja Kirsi Suominen ..... varapuheenjohtaja@tmpy.fi
Sihteeri Heikki Paajanen ..... sihteeri@tmpy.fi
Jäsenkirjuri Paul Elo ..... jasenasiat@tmpy.fi
Kalustovastaava Tommi Helminen ..... kalusto@tmpy.fi
Koulutusvastaava Mikko Hirvonen ..... koulutus@tmpy.fi
Tulokasvastaava Tero Vihtari ..... tulokkaat@tmpy.fi
Nuorisovastaava Joonas Dunderfelt ..... nuoriso@tmpy.fi
Tiedotusvastaava Heikki Laurila ..... tiedotus@tmpy.fi

HALLITUKSEN JÄSENET:

Antti Kellosalo (pj)	**Markus Takala**	**Hannu Helminen**	**Henri Vienola**
Kirsi Suominen	**Timo Kuusonen**	**Sari Kivelä**	
Paul Elo	**Pekka Mattila**	**Lasse Putko**	

OTKANTTI LEHTI
PÄÄTOIMITTAJA ..... Heikki Laurila
AINEISTO ..... otkanttilehti@tmpy.fi
PAINOPAIKKA ..... Painotalo Painola T. Nieminen Oy
TAITTO ..... Ari Hakulinen
KANNEN KUVA ..... Arvinsilmän miehistö Isokarin majakalla. Kuva: Heikki Laurila
SEURAAVA LEHTI ..... ilmestyy n. vko 10/2017, aineistopäivä 10.2.2017
LEHDEN ILMESTYMISAJANKOHDAT ..... vk 21 (aineisto 6.5.) vk 42 (aineisto 23.9.)
JAKELU ..... 1300 kpl/PAINOS

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kuva: Kirsi Lundelin

Päivystyskausi 2016 alkaa olemaan loppupuolella, ja kausi on ollut vilkas. Tehtäviä on ollut lokakuun alkuun mennessä 100 ja esittely- ja turvavenetehtäviä näiden lisäksi yhdeksän. Yhdistyksemme tehtävät ovat keskittyneet PV ABSOlle, osittain siitä syystä, että PV Arvinsilmässä on ollut teknisiä ongelmia pitkin kautta. Silti alukselle on kertynyt 15 tehtävää. Ensivastetehtävissä on selkeä nousu, niitä on ollut nyt 30 kappaletta. Eniten on edelleen teknisiä vikoja, kauden aikana n. 40 tehtävää. Apua ovat tarvinneet monet ja hätäkeskus osaa myös hälyttää meitä entistä paremmin.

Alussuunnitelmat etenevät, vaikkakin hitaasti. Keväällä 2017 on tarkoitus tehdä alusvaihto, jonka seurauksena meillä pitäisi olla ensi kesänä käytössä PV5 luokan alus. PV ABSO siirtyy samalla Porkkalaan. PV Viittakarin vaihto tuoreempaan PV1 luokan alukseen tapahtuu ehkä syksyllä 2017, tämä riippuu siitä, miten Meripelastusseuran PV2 uudisalushanke etenee. Olemme myös tehneet anomuksen uudesta PV2 luokan aluksesta. Tällä anomuksella pyrimme katsomaan jo tulevaisuuteen, jolloin ensi lähdön veneinämme olisivat PV5 ja PV2 luokan alukset, jotka eivät olisi vielä elinkaarensa päässä.

Varainkeruuta meidän pitää kehittää, sillä veneiden vaihdot ja mahdollinen tuleva uudisalus vaativat omavastuuosuuksien maksamista. Itse en ole kovin hyvä varainkeruussa, joten kaikki apu on tarpeen. Jos sinulla on ideoita ja ennen kaikkea olet kiinnostunut kehittämään varainkeruuta, ole minuun yhteydessä: Kaikki apu on tervetullutta.

Toimihenkilöissä on tällä hetkellä pientä muutosta, Tero Vihtari on aloittanut tulokasvastaavana ja Sampsa Jalo tapahtumavastaavana. Uusia toimihenkilöitä etsitään jälleen, ainakin Arvinsilmän alusvastaavan ja koulutusvastaavan pestit vapautuvat vuoden vaihteessa.

Kiitän tässä vuoden 2016 viimeisessä Otkantti-lehdessä kaikkia aktiiveja panoksesta yhdistyksemme hyväksi, sekä yhteistyökumppaneita ja tukijoitamme, ja toivotan samalla Hyvää Joulua sekä menestyksekästä Uutta Vuotta 2017.

Antti Kellosalo
Puheenjohtaja

KOKOUSKUTSU

SMPS Turun Meripelastusyhdistys ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään Merikeskus Forum Marinumissa, Linnankatu 72. Piha-alueella autojen pysäköintipaikkoja käytettävissä ja bussilinjan 1 pysäkki on aivan merikeskuksen vieressä.

AIKA:.....Maanantai 28.11.2016, klo 19.00
PAIKKA: .....Merikeskus Forum Marinum
Linnankatu 72, Turku

KOKOUKSEN TYÖJÄRJESTYS

1. Kokouksen avaus.
2. Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, sihteeri, kaksi (2) pöytäkirjantarkastajaa, sekä kaksi (2) ääntenlaskijaa
3. Todetaan läsnäolijat ja äänioikeutetut jäsenet
4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
5. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
6. Vahvistetaan vuoden 2017 toimintasuunnitelma, vahvistetaan vuodelle 2017 jäsenmaksut ja talousarvio
7. Valitaan hallituksen varapuheenjohtaja kahden (2) vuoden toimikaudeksi
8. Valitaan neljä (4) hallituksen jäsentä erovuoroisten tilalle kahden (2) vuoden toimikaudeksi
9. Valitaan yksi (1) toiminnantarkastaja ja hänelle varahenkilö
10. Käsitellään jäsenten yhdistyksen kokouksen päätettäväksi jättämät asiat
11. Käsitellään muut kokouksessa esiintuodut asiat
12. Esitellään hallituksen tiedonannot
13. Alusvaihtokuulumiset
14. Kokouksen päättäminen

Historiallinen Alskärin linnakesaari

Alskärin linnakesaari syntyi nopean puolustuksen varmuusreserviksi

Alskärin linnakesaari on varmasti monelle melko tuntematon kohde, mutta sen taustalta löytyy yllättävän merkityksellinen asema osana Suomen puolustuksen historiaa.

Alskärin linnakesaari oli osa linnakeketjua Ahvenanmaan ja tärkeän merialueen sekä meriväylän puolustamisessa. Linnakeketjuun kuuluivat myös mm. Jungfruskärin ja Berghamnin linnakkeet, ja myös näiden linnakkeiden rakentaminen aloitettiin samoihin aikoihin Alskärin linnakkeen kanssa.

Jo talvisodan aikana oli Alskärin saarella ollut vartioasema ja ilmatorjuntaa, mutta linnakkeen rakentaminen pääsi kunnolla vauhtiin vasta välirauhan aikana vuonna 1940. Ahvenanmaan demilitarisointi edellytti Ahvenanmaalla sijaitsevien linnakkeiden hävittämistä ja puolustuksen tuhoamista sodan jälkeen välirauhan aikana. Tykistöä ja puolustusvalmiutta tahdottiin kuitenkin pitää niin lähellä kuin mahdollista Ahvenanmaan maakuntarajaa, jotta tarvittaessa voitaisiin tykit ja muu puolustus siirtää nopeasti takaisin Ahvenanmaan puolelle, mikäli sota syttyisi uudelleen. Alskär oli lähellä Ahvenanmaan maakuntarajaa ja soveltui näin ollen tarkoitukseen yhtenä linnakeketjun osana. Tarvittaessa Alskärin tykit, jotka sijoitettiin linnakesaarelle välirauhan aikana, saatettiin siirtää nopeasti takaisin Ahvenanmaan puolelle Ahvenanmaata ja tärkeitä merialueita puolustamaan. Jatkosodan syttyessä kesällä 1941 Alskärin linnakesaaren tykit siirrettiinkin takaisin Kökariin.

Jatkosodan alkumetreillä ja kylmän sodan aikaan

Jatkosota sai alkunsa aivan Alskärin lähettyvillä. Kesällä 22.6.1941, ennen sodan virallista alkua, havaittiin Neuvostoliiton pommikoneita Suomen alueella. Alskäristä havaittiin, kuinka Neuvostoliiton pommikoneet lensivät Suomen alueelle ja hyökkäsivät Suomen laivastoa kohti ja tämän jälkeen Alskärin linnakesaarta kohti. Taistelu kesti vain lyhyen aikaa, mutta se oli alku Suomen sotaan ajautumiselle 25.6.1941 ja jatkosodalle.

Jatkosodan jälkeen Alskärin linnakesaari säilyi kevyesti miehitettynä vielä 50-luvulle asti. Tämän jälkeen linnakesaarella järjestettiin vielä Turun Rannikkotykistörykmentin leirejä ja kertausharjoituksia, joista viimeinen järjestettiin saarella vuonna 1987.

Nykyään linnakesaarella on kolme venäläisvalmisteista 152/45 C tykkiä, jotka siirrettiin Alskäriin sodan jälkeen vuonna 1958. Kylmän sodan aikana tahdottiin pitää yllä mielikuvaa Neuvostoliiton suuntaan länteen päin sijoittuvasta puolustuksesta, johon Alskärin linnakesaari sopi hyvin sijaintinsa ansiosta. Kaksi linnakkeen kolmesta tykkiasemasta oli jäänyt viimeistelemättä, mutta linnakkeen ja sen tykkiasemien keskeneräisyys antoivat samalla sopivan mielikuvan aktiivisesta toiminnasta, ja kun aluetta katsoi lentokoneesta, näytti kuin rakentaminen olisi ollut käynnissä. Todellista tarvetta tykkiasemien valmiiksi saattamiselle ei kuitenkaan ollut, ja Alskärin tykkiasemista kaksi sai jäädä keskeneräisiksi.

Alskärillä oli myös parakkeja, jotka olivat pääosin tilapäisiä ja siirrettäviä, sekä puurakenteinen sotilaskoti. Rakennukset on sittemmin siirretty muualle tai purettu huonon kunnon vuoksi, ja nykyään rakennuksista on jäljellä lähinnä kivijalkoja maastossa. Saaren merkityksestä Suomen puolustuksen historiassa kertovat vain jäljelle jääneet tykit ja tykkiasemat.

Forum Marinum säilyttää historiaa

Alskärin saari on nykyisin pääosin yksityisomistuksessa. Saarella on muutamia kesämökkejä ja kalastusseuran tukikohta, ja saaren linnakerakenteet ovat Forum Marinumin hallinnassa. Linnakesaaren tykit ovat Forum Marinumin hoitovastuussa, samoin tykkitie tykkiasemille ja laituri.

Forum Marinum vastaa saaren museotykkien huollosta, tykkitien ylläpidosta ja laiturin sekä linjamerkkien kunnosta. Vuosittain saarelle tehdään kaksi huoltoajoa, joiden yhteydessä mm. maalataan tykkejä, poistetaan sammalta kasematista, tehdään vesakontorjuntaa tien kulkukelpoisena pitämiseksi ja kunnostetaan laiturin sekä linjamerkkien puuosia. Historiallisesta kohteesta on näin tahdottu pitää huolta, ja Forum Marinumin toimesta saaren tykit ja historia on haluttu tuoda vierailijoiden saavutettaviksi ja tutustuttaviksi.

Erikseen sovittaessa voi huoltoajoihin päästä myös mukaan, ja kolmena vuotena on linnakkeen kunnostustöitä tehty talkoilla yhdessä Poliisiveneilijöiden kanssa, josta onkin ollut suurta apua.

Suojaisa pysähdyspaikka historiallisen kohteen äärellä

Alskärin linnakesaari sijaitsee Kihdin reunalla Kökarin ja Korppoon välillä, ja se on erinomainen välipysähdyspaikka

päiväretkelle ja suojaisuuden ansiosta myös hyvä yöpymiselle. Meripelastusyhdistyksen aluksista Arvinsilmä on käyttänyt saarta yöpymiseen.

Forum Marinumin huoltama kivillä täytetty hirsiarkkulaituri sijaitsee saaren itäpuolella suojaisassa lahdelmassa. Laiturin mitat ovat 6 x 9 m, ja siihen mahtuu hyvin kaksi venettä kerrallaan. Laiturin ympärillä on 3 m vettä, ja siihen voi huoletta kiinnittää 20 tonnin veneen, 2,5 m syväyksellä. Seuraamalla linjamerkkejä voi laituriin ajaa turvallisesti karien välitse.

Saaren laiturin yhteydessä on vieraskirja ja opaskyltti, josta löytyy myös kartta ja huoltomestari Pekka Mattilan puhelinnumero. Forum Marinumia kiinnostaa kävijämäärien seuraaminen, ja on toivottua, että vierailijat ottaisivat yhteyttä puhelinnumeroon ja ilmoittaisivat oman aluksensa tiedot sekä vierailevien henkilöiden lukumäärän. Toistaiseksi kävijämäärät ovat olleet muutamissa kymmenissä kesää kohden.

Lähin museoitu tykki sijaitsee heti laiturin läheisyydessä, ja siihen on helppo tutustua. Tämä tykki on saaren pääkohde, ja sen kunnostamiseen on myös panostettu eniten. Kaksi muuta tykkiä sijaitsevat kauempana. Näistä toinen on katettu rakennuksella, ja kauimpana sijaitsevan tykin on annettu jäädä vähemmälle huollolle. Tykit ovat tarkoituksella eriasteisessa kunnossa, ja näin on voitu keskittyä erityisesti helpoiten saavutettavan tykin huoltoon ja kunnostukseen. Polku ei ole merkitty maastoon, mutta laiturin lähellä opaskyltissä oleva kartta helpottaa suunnistamista, mikäli on kiinnostunut tutustumaan myös kauempana sijaitseviin tykkeihin. Kauimpana sijaitseva tykki on hienon maiseman ympäröimä.

Saarella ei ole vessaa tai palveluita, mutta se on kaikin puolin tutustumisen ja pysähdyksen arvoinen, erityisesti saariston ja Suomen historiasta kiinnostuneille ja myös suojaisaa satamaa etsiville. Saarella voi vapaasti kulkea ja tutustua museokohteisiin sekä luontoon, mutta on pidettävä huolta, ettei häiritse saaren mökkiläisiä tai mene mökkien piha-alueille. Mielenkiintoisen retken voi tehdä tutustumalla samalla myös muihin saaristomeren linnakesaariin, kuten Jungfruskäriin, joka ei ole kaukana Alskäristä.

Lisää tietoa Alskärin linnakesaaresta

Mikäli kiinnostuit linnakesaarten historiasta, ja tahdot tutustua näihin tarkemmin, voi Alskärin linnakesaaresta ja muista linnakesaarista lukea mm. Erkki Marttilan Jungfruskärin linnake -kirjasta ja Johanna Pakolan Suljetut Saaret -kirjasta, josta löytyy myös hyvä kuvaus Alskärin linnakesaaresta. Johanna Pakolalta löytyy myös muita saariston linnakkeista kertovia kirjoja. Kirjoja voi tiedustella Forum Marinumilta.

Forum Marinumilla on myös käynnissä Loki-hanke, joka kannattaa laittaa muistiin, ja jonka tavoitteena on koota historiallisista museokohteista tietoa ja sisältöä sähköiseen muotoon. Tietokannan valmistuessa voi kohteisiin ja näistä kertoviin materiaaleihin tutustua kätevästi sähköisessä muodossa.

Mikäli olet kiinnostunut lähtemään mukaan huoltoajoihin tutustuaksesi tykkiasemiin ja auttaaksesi kunnostustöissä, voit tiedustella tätä Forum Marinumin huoltomestari Pekka Mattilalta, joka vastaa linnakesaaren huoltotöistä.

Artikkelia varten haastateltiin tutkija Mikko Merosta ja huoltomestari Pekka Mattilaa Forum Marinumilta.

Muu lähde: Johanna Pakola - Suljetut Saaret - Turun Rannikkopatteriston Perinneyhdistys ry, 2007.

Teksti: Kati Kalkamo
Kuvat: Pekka Mattila.
Kartta: Paraisten kaupunki - http://karta.pargas.fi/

MIRASYS

MIKSI TYYTYÄ PELKKÄÄN VIDEOVALVONTAAN

Hyödynnä nykyisiä valvontakameroitasi tehokkaammin hankkimalla älykäs Mirasys-videonhallintaratkaisu. Useat ovat jo tehneet niin ja nauttivat nyt päätöksensä tuloksista.

- **Valvonta tehostui.** Kaikkia toimipisteitä valvotaan keskitetysti mistä tahansa toimipaikasta käsin kulloisenkin tilanteen mukaan.
- **Prosessiseisokit tuotannossa lyhenivät.** Tuotannonohjausjärjestelmän integraatio ohjaa automaattisesti Mirasys-videonhallintajärjestelmän reaaliaikaista videokuvaa ja tallennetta useista kameroista – viiveettömästi ja virheettömästi.
- **Asiakasreklamaatioiden selvittelyihin käytetty aika lyheni merkittävästi.** Tuote on yksilöllisesti yhdistetty viivakoodinsa avulla videotallenteisiin toimitusketjun eri vaiheissa ja kaikki tuotteen vaiheet saadaan esiin yhdellä yksilöllisellä viivakoodihaulla. Missä, milloin ja mitä tapahtui on helppo selvittää.

Suomalaisia Mirasys-videonhallintaratkaisuja toimitetaan yli 40 maahan.

Kumppaneidemme sertifioidut Mirasys-asiantuntijat palvelevat ammattitaitoisesti niin myynti-, käyttöönotto-, käyttökoulutus- kuin ylläpitotilanteissa erinomaisella Mirasys – asiantuntemuksellaan.

Valitse markkinajohtaja – miksi tyytyä vähempään.

Mirasys Oy, Atomitie 5 C, 00370 Helsinki puh. 09 2533 3300 myynti@mirasys.fi www.mirasys.fi

P/V Arvinsilmän koulutuspurjehdus Raumalle 1.9. - 4.9.

Kisajoukkue kiinnittäytymässä Arvinsilmän kylkeen; aika hengähtää ennen seuraavalle rastille siirtymistä.

Teksti: Heikki Laurila Kuvat: Heikki Laurila, Sampsa Jalo

PV Arvinsilmä suoritti 1.-4.9. koulutuspurjehduksen Raumalle. Matkan tarkoituksena oli harjoitella perinteistä merenkulkua tutkan ja paperikartan avulla. Reitti Raumalle ja takaisin kulki valaistuja ja valaisemattomia väyliä pitkin niin, että sekä meno- että paluumatkalla ajettiin useampi tunti pimeässä.

Raumalla Arvinsilmä osallistui Meripelastustaitokilpailujen järjestelyihin. Kisapäivänä vene ankkuroitiin Syväraumanlahteen vievän veneväylän varrelle, jossa kellotettiin veneillä liikkuneiden joukkueiden väliaikoja. Osa joukkueista jäi myös Arvinsilmän kylkeen odottamaan, kunnes satamassa odottava pintapelastusrasti vapautui.

Paluumatkalle lähdettiin lauantai-iltana miehistönvaihdon ja Meripelastustaitokilpailujen palkintojenjaon jälkeen. Yöpaikka löydettiin Uudestakaupungista, p/r Janne Malenin kyljestä. Arvinsilmän kiinnittyessä sunnuntai-iltana latokariin oli matkaa kertynyt yhteensä noin 220 mailia. Koulutuspurjehdukselle osallistui yhteensä seitsemän meripelastajaa.

1. ***Koulutuksessa käytettiin selailtava karttasarjan sijaan isoja karttalehtiä. Tämä helpotti mm. reittisuunnitelmia, mutta myös antoi paremman yleiskuvan koko pohjoisesta Saaristomerestä sekä Selkämeren rannikosta.***

2. ***Janne Malen ja Arvinsilmä Uudessakaupungissa.***

Ensimmäisenä yönä Arvinsilmä yöpyi Isokarin majakkasaaren laiturissa.

Aurajoen rantaan on vuosisatojen varrella töijätty monta merkittävää purjealusta. Tämän päivän aluksista maineikkaimmat ovat fregatti Suomen Joutsen ja kolmimastoparkki Sigyn. Niistä seuraavana - monien pienempien purjealusten joukosta erottuva – on joen itärannalla perinteinen kaljaasi Helena.

Suomen aidoin jäljellä oleva kaljaasi

M/aux Helena

AURAJOEN LAIVAT • 8

Aurajoessa majailee monia kaljaasityyppisiä aluksia. Kaksimastoisen Helenan tekee erikoiseksi sen alkuperäinen asu ja ikäisekseen hyvä kunto. Aluksen ulkonäköä ei ole pilattu – kuten monessa muussa Aurajoen kaljaasissa – ankeilla lisärakennelmilla. Vain lastiruuma, piilossa kansiluukkujen alla, on muutettu asuinkäyttöön. Helena on hieno monisatavuotisen suomalaisen talonpoikaispurjehduksen viimeisen kauden edustaja. Samalla se kertoo menneen ajan korkeasta suomalaisesta puualusrakennustaidosta.

M/aux Helena on kaksimastoinen lastilaivaksi rakennettu kaljaasi. Kaaret ja runko ovat honkaa, korkeat 28-metriset mastot hyväksi mastomateriaaliksi tunnettua lehtikuusta. Sen suurin pituus pukspröötti mukaan lukien on 35 m, leveys on 7,20 m ja suurin syväys 2,35 m. Sen nykyinen purjepinta-ala on 300 m^2, mutta suunnitelmissa on ollut sen kasvattaminen kahdella 50 m^2:n toppipurjeella.

Alusta liki 35 vuotta päälliköinyt Markku Ilus kertoo: ”Helena on hyvä purjehtimaan ja sen pystyy helposti kääntämään vastaisen kautta ilman koneen apua. Laivan 200 hevosvoimaisen koneen avulla se kulkee seitsemisen solmua. Pelkillä purjeilla on päästy yli kahdeksan solmun nopeuteen.”

Rahtilaivana Itämeren vesillä

Helena on rakennettu vuonna 1947 Sipoon Spjutsundissa, ensimmäisenä omistajana laivuri Johannes Vilhelm Backman Sipoon Löparöstä. Alkuvuosina Helena kuljetti mm. puutavaraa Ruotsiin, ”paluurahtina” salakuljetettiin mm. sakariinia; ohjaushytistä löydetty pieni salalokero on muistona tästä. Havereiltakaan ei vältytty, 1948 Helena upposi kovassa myrskyssä sementtilastissa Oulun edustalla rantaveteen. Laiva pelastettiin ja kunnostettiin entiselleen.

Vuodet 1952-1972 omistajiksi on merkitty Emil ja Oswald Åberg Sipoon Kitö’stä. Viimeiset vuotensa lastialuksena Helena kuljetti hiekkaa Porvoon seuduilta Helsingin rakennustarpeisiin. Hiekkarallin aloittaessaan se oli joukon suurin alus, lopettaessaan vuonna 1970 Helena oli jäänyt kaikkein pienimmäksi. Rautalaivat ajoivat puurakenteisten purjelaivojen ohi. Helenan tilalle hiekan ajoon hankittiin teräsrunkoinen Anika, ex Duurswold, joka sekin on nykyisin Turun Aurajoessa Svarte Rudolf -nimisenä ravintolalaivana.

Helenan kaltaisia kaljaaseja ei Suomessa enää paljon ole. Sisarlaiva Lyyra myytiin meren taakse Amerikkaan. Se sijoittui Floridaan Unicorn-nimisenä. Laivaa käytettiin aikanaan Juuret-nimisen sarjan kuvauksissa. Suomalainen kaljaasista tuli orjalaiva amerikkalaiseen tv-sarjaan!

Sipoon saaristosta Aurajoen komistukseksi

Markku Ilus osti eläkkeelle jääneen Helenan 1970-luvun alkupuolella. Yllykkeenä tähän oli häntä aina kiinnostanut laivakulttuuriperinne ja meren rajoittamaton vapaus. Laiva oli vielä silloin kauppa-alusrekisterissä Suomen viimeisenä apukoneellisena purjelaivana.

Ilus olisi halunnut pitää sen siellä, mutta Merenkulkuhallituksessa ei silloin arvostettu perinteisiä puisia kauppapurjelaivoja. Helena poistui rekisteristä 1974 ja siirrettiin Turun Sextantti ry:n nimissä huvialusrekisteriin. Keväällä 2004 perustettiin Iluksen perheen kesken Purjetuuli Oy niminen yhtiö, jolle Helena vuokrattiin. Yhtiön tarkoituksena oli kirjata alus takaisin kaupparekisteriin ja aloittaa sillä charteralustoiminta. Mutta, kuten Markku Ilus kertoo: ”Merenkulkulaitos heitti taas kapuloita rattaisiin katsastusongelmien muodossa ja Helena on edelleen yksityinen huvialus, jota pidetään purjehduskunnossa talkoovoimin.”

Purjehdusmatkoja Itämeren aalloilla

Ilus miehistöineen on tehnyt Helenalla monia pitkiä purjehduksia. Kotkan, Tallinnan, Tukholman ja Gotlannin satamat ovat tulleet tutuiksi. Ilus luonnehti aluksensa purjehdusominaisuuksia: - Tyyni keli on huonoin, tuulta pitää olla tarpeeksi. Tosin kerran sitä oli melkein liikaakin, kun ruorihytin takaikkunasta ei välillä näkynyt enää taivasta, vain vesiseinää. Vanha alus osoitti merikelpoisuutensa, kansi ei kastunut perän kautta lainkaan.

Vuoden 1972 myrskyisen Tall Ships Racen aikana Gotlannin vesillä Helena todisti, että esi-isät ovat osanneet mitoittaa kaljaasit itämeren aallokkoon sopivaksi - yli 5 m korkuisista aalloista tuli pahimmillaankin vain ämpärillinen vettä kannelle. Helena on ollut vuodesta 1972 lähtien seilaillut mukana kaikissa Itämeren alueella järjestetyissä suurten purjelaivojen Tall Ships Races -purjehduksissa.

Vuodenvaihteessa 2002/2003 Ilus teki anomuksen Helenan saamiseksi Perinnelaivarekisteriin, jotta laiva saisi yhteiskunnalta sille kuuluvan arvostuksen. Samalla olisi tullut mahdollisuus saada pientä korvausta korjaus- ja entisöintitöiden suorittamiseen.

Alus hyväksyttiin rekisteriin ja arvostustakin saatiin. ”Museoviraston avustusta saatiin kerran 5.000 euroa. Sen ehtona oli vähintään 10.000 euron omarahoitus, johon ei lasketa mm. telakointia, talkootyötä, sähköä, matkakuluja ja muita välillistä kuluja”, kertoili Ilus. ”Tämän jälkeen tehdyt anomukset ovat sitten tulleet bumerangeina takaisin erilaisin verukkein hylättyinä.”

Alus on ollut koko hänen aikansa yksityiskäytössä ilman kaupallisuutta, muutamaa nuoriso-, rippikoulu- ja vammaisleiriä lukuun ottamatta. Viimeiset vuodet ovat sisältäneet lähes pelkästään kunnostustöitä. Päiväristeilyjä on tehty Airistolle, yksi retki Luvialle ja kahdesti matka talvitelakalle Suomenlinnaan.

Markku Ilus talkooväkineen on tehnyt kaikille vanhoista perinnealuksista kiinnostuneille suuren palveluksen pitäessään Helenan kunnossa tuleville sukupolville. Hän kertoi kerran, että hänen perheeseensä kuuluu kolme naista. Ykkössijalla on Helena.

”Moottoriveneellä mennään paikasta toiseen. Helenalla ollaan perillä, kun irrotetaan köydet laiturista ja käännetään keula merelle”, vannoutunut seiluri Markku Ilus toteaa.

Teksti ja kuvat:
Jouni Liuke

Lähteet:
Suomen kauppalaivatietokanta
wanhat purjealukset -net

Haastattelussa Seppo Nousiainen:

Meripelastusta vuodesta 1989

Keväällä 2016 yhdistyksen pitkäaikainen jäsen Seppo Nousiainen palautti avaimet ja luopui pelastusaluksen päällikkyydestä. Vanaveteen on kertynyt 27 vuotta vapaaehtoisena meripelastajana.

Seppo Nousiainen liittyi Turun Meripelastusyhdistykseen vuonna 1989 lopetettuaan työt konemestarina kauppalaivoilta. Meripelastuksen pariin häntä houkutteli saaristo. ”Halusin päästä merelle”, hän kertoo. Nousiaisen liittyessä yhdistykseen oli vapaaehtoinen meripelastus hyvin erilaista kuin nyt. ”Se oli vapaampaa. Veneet menivät hiljaa, eikä käyttöä rajoitettu”, Nousiainen muistelee. Otkantin päälliköksi hän pääsi parissa vuodessa; ”Tarvittiin vain yksi suosittelija, ja se oli sillä selvä”. Vaikka päälliköille ei tuolloin vielä ollut virallista koulutusta, heiltä vaadittiin erinomaista saariston tuntemusta. Nopeaa etenemistä meripelastajana edesauttoi todennäköisesti myös Nousiaisen tausta ammattimerenkulkijana.

Ehkä merkittävin tapahtuma 1990-luvun alussa oli p/v Rajakarin luovutus silloiselle Turunmaan Meripelastusyhdistykselle vuonna 1992. Vanhaan Otkanttiin verrattuna Rajakari oli isompi sekä nopeampi. Ei olekaan ihme, että Nousiainen muistelee Rajakarin saapumisen olleen yhdistykselle isoa asia. Uudisalus ei kuitenkaan ollut aivan ongelmaton. Seppo Nousiainen muistelee, että veneen rakennustapa oli joiltain osin puutteellinen, ja valmistumista hankaloitti myös rakentajan konkurssi. Rajakariin jouduttiinkin panostamaan paljon omaa rahaa. ”Ilman omaa panosta Rajakari olisi hajonnut aikoja sitten”.

Pitkän uransa aikana Seppo Nousiainen on ollut monessa mukana: aluksen päällikkönä, p/v Arvinsilmän rakennusvalvojana sekä yhdistyksen puheenjohtajana. Monista tehtävistä mieleenpainuvimpana Nousiainen mainitsee erään Rajakarin saaman yöllisen hälytyksen 1990-luvun alusta. Pariskunta oli ajanut purjeveneellä karille, jonka jälkeen mies oli siirtynyt veteen ja yrittänyt työntää venettä irti. Vene irtosi, mutta mies jäi mereen. Myöhemmin helikopteri löysi miehen menehtyneenä läheisen saaren rannasta, josta Rajakarin apuvene kävin sen nostamassa. Ruumis kuljetettiin mantereelle Rajakarilla.

Nousiaisen muistiin on jäänyt myös positiivisia kokemuksia. Kohokohdaksi hän nostaa Turun Meripelastusyhdistyksen osallistumisen Turussa järjestettyihin Tall Ships Races- tapahtumiin. ”Ne olivat onnistuneita keikkoja. Meillä oli vastuulla laivaväylän turvallisuus purjeiden paraatin aikana”. Käytännön meripelastustyön lisäksi Nousiainen osallistui yhdistyksen hallintoon. Puheenjohtajana hän toimi 2004–2011.

Päällikön tehtävistä Nousiainen luopui huomattuaan, ettei ikääntymisen myötä enää ole yhtä terävässä kunnossa kuin ennen. ”Mä tein päätöksen, että kun täytän 65 vuotta, niin mä lopetan. Aikansa kutakin”. Aivan kokonaan hän ei kuitenkaan jätä vapaaehtoista meripelastusta: ”Hinauksille ja siirtoajoihin voin lähteä mukaan”, Nousiainen toteaa. Päätös päällikkö-oikeuksista luopumiseen on rohkea, ja kuvastaa vanhan merenkulun tarkastajan turvallisuusajattelua.

Teksti ja kuvat:
Heikki Laurila

YHTEISTYÖKUMPPANIT

Alfons Håkans Oy
FREJA transport & logistics Oy
Höyrylaivaosakeyhtiö s/s Ukkopekka
Jalo & Jalo Oy
Länsi-Suomen merivartiosto
Liedon Säästöpankki
Merikeskus Forum Marinum
Mobimar Oy
Muovitehdas ABSO Oy
Metaplan Oy
Nostokonepalvelu Oy
Pidä Saaristo Siistinä ry
RMR Oy Merirakenne
Saaristomeren Meripuolustusalue
Satavan Venepalvelu Oy
Suomen lauttavarustamo Oy
Suomen Punainen Risti ry
Turun kaupunki
Turun Pursiseura ry
Turun satama Oy
Turun Merivaruste Oy
Turun Maalitukku Oy
Veneilyseura Merituuli ry

TÄYDEN PALVELUN TELAKKA TURUSSA

Huollot ja korjaukset

Nostot ja laskut

Talvisäilytys sisällä ja ulkona

Marinepalvelu Oy
Kutterintie 9
20900 Turku
P. 02 284 9000

marine palvelu
power products

www.marinepalvelu.fi