

RANNIKON PUOLUSTAJA

Meripuolustuksen ammatti- ja jäsenlehti

nro 2/2011



Teemana
**Merivoimien
uudistuva
huolto**

RANNIKON PUOLUSTAJA

Meripuolustuksen ammatti- ja jäsenlehti

Päätoimittaja

Pekka Kurvinen
gsm 0500 561 652
e-mail pekka.kurvinen@elmio.fi
Teemapäätoimittaja
Aimo Jokela

Toimitus

Toimitussihteeri Auli Aho
auli.aho@mil.fi
Ove Enqvist, historia ja kirjallisuus
enqvist@oktanet.fi
Susanne Hiltunen, merivoimat
susanne.hiltunen@mil.fi
Seppo Alanko, taitto
seppo.alanko@riimunkantaja.com

Toimituksen osoite (postitettavat aineistot)

Pekka Kurvinen
Oy Elmio Ab, PL 333, 00151 Helsinki

Toimitusneuvosto

Aulis Minkkinen
Markus Aarnio, MY
Lars Eklund, Helsingin Laivastokilta
Arno Hakkarainen, Sininen Reservi
Kimmo Kinos, Rt-kerho Johtorengas
Viljo Lehtonen, Rannikkojääkärikilta
Henrik Nysten, RUY pj.
Ville Tynkynen, RtOU

Kirjeenvaihtajat

Tiedottaja Auli Aho, MERISK
Tiedottaja Ulpu Honkasalo,
MERIVMATL
Kaptil Seppo Järvinen, SMMEPA
Ltn Leo Puhakka, UUDPR
Tiedottaja Sari Salmi, SLMEPA
Komkapt Jussi Suomalainen, KOTRANNP

**Kirjoituksissa esitetyt mielipiteet
ovat kirjoittajien.**

54. vuosikerta • 2/2011

RANNIKON PUOLUSTAJA 3/2011 ilmestyy viikolla 40.

Teemana Merellinen suorituskyky

Lehden aineistopäivä on 30.8.2011 mennessä. Tekstit sähköisessä muodossa mieluiten rtf-tekstiedostoina (muutkin formaatit käyvät) levykkeellä tai sähköpostilla. Kuva-aineisto paperi-, dia-, tai digikuvina (tiff-, eps- tai jpg). Digikuvien minimiresoluutio on 300 dpi käytettävässä koossa. Paperikuvia ei palauteta. Muusta menettelystä on sovittava erikseen päätoimittajan kanssa.

Tilauhinnat vuodelle 2011

Yksittäiset kestotilaukset 22 euroa/
vuosikerta. Yleishyödyllisten yhteisöjen
jäsentilaukset 9 euroa/vuosikerta.

Osoitteenmuutokset ja tilaukset

Rauni Jääskeläinen
Näätäkuja 3 B 10, 01480 Vantaa
puh 040 723 5838
e-mail rauni.jaaskelainen@
rannikonpuolustaja.fi

Lehden kotisivut

www.rannikonpuolustaja.fi

Kirjapaino

Oy Fram Ab, Vaasa

Ilmoitusmyynti

Ilpo Pitkänen Oy
puh 09-586 8300, fax 09-586 83099

Julkaisija

Rannikkoupseeriyhdistys RUY ry
**Aikakauslehtien liiton
jäsenlehti**



Kansi

Näläntorjuntatalkoot. ML Pohjanmaan
talousryhmän kokki Juha-Pekka.
Kuva: SA-kuva.

Rannikon Puolustaja 2011

3/2011 aineistopäivä 30. 8.
Ilmestyy viikolla 40
4/2011 aineistopäivä 1. 11.
Ilmestyy viikolla 50
ISSN 1239-0445



Jäykän torju

Kuluneen talven ja kevään aikana turvallisuuspolitiikkaa ja maanpuolustusta koskeva arvokeskustelu on käynyt vilkkaana. Eduskuntavaalien ansiosta kansalaiset ovat saaneet pohtia perimmäisten kysymysten valintojaan ja osoittaneet tahtotilansa maamme lähitulevaisuuden johtamiseksi.

Alkuvuonna ilmestyi myös useita kiintoisia kannanottoja, jotka käsittelevät puolustusvoimiemme tulevaisuutta. Keskustelua välittävät aina tietoon, tunteeseen sekä haluun ja tahtoon perustuvat argumentaatiot. Kadettikunnan, Reserviupseeriliiton ja Poliisiammattikorkeakoulun viimesykyisen seminaarin esityksistä koottu julkaisu Nuoret, arvot ja maanpuolustus julkaistiin sydäntalvella. Oman käsityksensä maamme turvallisuuspolitiikan tulevaisuudesta esitti eversti evp. Erkki Nordberg teoksessaan Arvio ja ennuste Suomen puolustuskyvyn kehittymisestä vuoteen 2039 mennessä. Näiden kahden teoksen arvioinnit ovat tuonnempana lehdessämme.

Pääesikunnan päällikkö kenraaliluutnantti Markku Koli kiteyttää Helsingin Sanomien pääkirjoituksella 9.5.2011 julkishallinnon ja puolustusvoimien lakisääteisten tehtävien täyttämismenvelvollisuudet käsitteeseen arvonluonti. Siinä julkisten toimintojen arvonluonti jaetaan kolmeen kategoriaan, jotka ovat poliittisten tavoitteiden edistämi-

vasta arvoa luovaan



tuu sekin osin maamme poliittisesta historiasta.

Vuonna 1970 silloinen kulkulaitosten ja yleisten teiden ministeriö pilkottiin liikenne- ja työvoimaministeriöksi. Kolmekymmentä vuotta myöhemmin liikenneministeriön uudeksi nimeksi tuli liikenne- ja viestintäministeriö. Logistiikka tarkoittaakin yhä useammin aineetonta tiedonsiirtoa ja –varastointia. Meidän meri- ja rannikkopuolustajien jokapäiväisellä tiedonsiirrollamme onkin keskeinen merkityksensä siinä, millaisen viestin puolustushaaramme yhtenäisyydestä haluamme ulkoisille ja sisäisille sidosryhmillemme antaa. Tahdommeko upota historiallisiin painolasteihin tunneperäisine voittoineen ja tappioineen vai osoittaa yhteen hiileen puhaltamisen henkeä tulevaisuuden järkiperustaisen meripuolustuksen taistelukyvyyn sekä –tahdon luojina ja kehittäjinä? Sisäinen tehokkuus kumpuaa yhteiseen hiileen puhaltamisesta.

Rannikkotyökistön taistelun luonnetta kuvattiin menneinä vuosikymmeninä termein ”jäykän torjuva”. Määrittelyn aika on – ainakin viestinnällisesti ja logistisesti – ohi.

Pekka Kurvinen

nen, kansalaisnäkökulma ja sisäinen tehokkuus.

Arvonmuodostuksen kolmas osa, sisäinen tehokkuus, tarkoittaa Kolin mukaan tasapainoista kustannusrakennetta, toimintojen kustannustehokkuutta, taloudellista toimintakulttuuria, yhteistoimintakykyä ja kansallisiin vahvuuksiin perustuvaa osaamista. Näissä kysymyksissä Merivoimienkin sidosryhmäyhteydet, kumppanuudet ja huollon järjestelyt ovat keskeinen osa sisäistä tehokkuutta.

Jokainen turvallisuuspolitiikan keskustelunavaus haastaa arvopohdintaan. Maailma ympärillämme muuttuu, omat turvallisuuspoliittiset vastuumme ja velvoitteemme muuttuvat. Olemmeko yhteiskuntana ja yksilöinä valmiit tarkastelemaan tulevaisuuttamme poliittisista, taloudellisista, teknisistä, demografisista, sosiaalisista ja ekologisista lähtökohdista ennakkoluulottomasti – sekä historialliset että realistiset järki- ja tunnetekijät huomioiden?

* * *

Oman puolustushaaramme upseeristoa on jo jonkin aikaa puhuttanut kysymys Meriupseeriyhdistyksen sekä Rannikkoupeeriyhdistyksen yhteisestä tulevaisuudenkuvasta. Rannikon Puolustaja-lehden näkökulmasta mikrotason tarkastelu tuntuu makrotasoa luontevamalta. Meriupseeriyhdistyksen ja Rannikkoupeeriyhdistyksen maaliskuun

viimeisen päivän seminaari, vuosikokoukset ja yhdistymistä kartoittava kysely osoittivat puheenvuoroissaan sekä vastauksissaan, että tunnetekijät ohjaavat jäsenistöämme voimakkaasti. Erityisen kiintoisa on nuorehkon meripuolustuksen upseerikunnan näkemys yhdistymisestä. Rannikkoupeeriyhdistyksen puheenjohtaja tarkastelee vastauksia toisaalla tässä lehdessä.

Oma lukunsa ovat kahvipöytäkeskustelut, joissa arvioidaan henkilön ammattitaitoa sen perusteella, minkä väristä sotilaspukeaa ja minkä puolustushaaran sotilasarvoa joku kantaa. Nämä suunvuorot eivät ansaitse edes kommentointia.

Mahtaisiko olla aika kavuta ylös taisteluhaidoista, unohtaa tunteet ja pohtia tulevaisuutta järkiperustein? Marsalkkamme ratsastajapatsaan vierustalla Helsingissä ovat muistomerkkinä jalustaan kaiverrettuina toisen valtiomiehen presidentti J. K. Paasikiven sanat ”Kaiken viisauden alku on tosiasioiden tunnustaminen”. Eduskuntavaalien tuloksen selvittyä yksi jos toinenkin kaivoi muistilokeroistaan valtioneuvos Johannes Virolaisen unohtumattoman toteamuksen eduskunnasta pudottuaan: ”Kansa on puhunut, pulinat pois.”

* * *

Tämän Rannikon Puolustajan teemakirjoituksista merkittävä osa käsittelee logistiikkaa. Valinta on tietoinen ja juon-

Tässä numerossa:

Poimintoja: 2 Pääkirjoitus

Uutisia

6 Koulutusosalukset pääsivät kotisatamaansa Suomenlinnaan
Auli Aho

In Memoriam

7 Hannu Karnaranta

Merivoimien uudistuva huolto

8 Mallia maailmalta

Jukka Juusti

9 Potilaiden ilmaevakuointi ja MEDEVAC suorituskyvyn parantaminen puolustusvoimissa

Tuomo Leino, Simo Siitonen ja Kai Parkkola

12 Merivoimien kenttälääkintä

Kai Parkkola

18 Atalanta ja Suomen Merivoimat

Aimo Jokela

28 Huoltotoimenpiteiden toteutus ML Pohjanmaalla operaatio Atalantassa

Harri Vuori, Jari Koivuniemi ja Vesa Salonen

34 Alushuoltoa Afrikassa ja Arabian niemimaalla

Juha Lehtinen

40 Nordic Battle Group logistiikka ja MOVCON

Mikko Rundelin

44 Northern Coasts 2010 harjoituksen huollon järjestelyt

Aki Honkanen

47 Kustannustehokkuutta jäänmurron, yhteysalusliikenteen ja öljyntorjunnan yhdistämisellä

Tero Vauraste

50 SAFEWIN

Mikko Suominen

54 Laivaonnettomuuksien taustatekijöitä mallinnetaan matemaattisesti

Maria Hänninen

56 Liikenneviraston tieliikennekeskus älyliikenteen toteuttajana

Tuomas Komulainen

58 Alusliikennepalvelu tukee meriliikenteen turvallisuutta

Thomas Erlund

60 Turvallisuus ennen kaikkea

Sanna Sonninen

64 Yhdessä saadaan enemmän aikaan

Sari Okko

66 Luotsaus Suomessa

Antti Rautava



Vuosituhanen vaihduttua talvista tuli poikkeusoloja. Luotsauksesta Suomessa lisää sivuilla 66-67.

Rannikon Puolustaja 2/2011

- 68 **Huoltovarmuustoiminta Suomessa**
Ilkka Kananen
- 72 **Logistiikka – operaatioiden mahdollistaja**
Kyösti Halonen ja Olli-Matti Salminen
- 74 **Helsingin sataman logistiikasta**
Antti Villanen
- 78 **Materiaalin kunnossapito Millog OY:ssä**
Heikki Härtsiä

Kirjallisuus

- 81 **Kuninkaan viimeinen kortti**
- 82 **Onko Suomen lähitulevaisuuden puolustaminen vain Mannerheimintien liikenteenohjausta?**
- 84 **Nettisukupolven ajatuksia maanpuolustuksesta ja arvoista**

Historia

- 86 **70 vuotta Suur-Pisin väkivaltaisesta tiedusteluryityksestä**
Tuomo Silenti
- 90 **Arkistojen kätköistä**
Ove Engvist

Tapahtumat

- 92 **Rannikon moniosaajat**
Kaarlo Bang
- 95 **Tiina on siellä, missä tapahtuu**
Matti Mäkinen
- 98 **Linnakkeiden päälliköt Isosaarella**

Kuulumisia

- 100 **Rannikkoupeeriyhdistys ry**
- 104 **Sininen Reservi ry**
- 108 **Suomenlinnan Rannikkotyökistökilta ry**
- 110 **Hangon Rannikkopatteriston Perinneyhdistys ry**
- 112 **Rannikkojääkäripatteriston Perinneyhdistys ry**
- 113 **Rannikkojääkärikilta ry**
- 114 **Rannikkotyökistön perinneyhdistys ry**
- 116 **Turun Laivastokilta ry**
- 118 **Turun Rannikkotyökistökilta ry**

Tekniikkaa, Taktiikkaa, Teknologiaa

- 120 **Tarkkaa tietoa vesialueiden syvyyksistä, pohjan muodoista ja vedenalaisista rakenteista**
Jaakko Halonen
- 122 **Yhteystietoja**



*Traf ja turvallisuus emen kaikkea. Lisää sivuilla 60-65.
Kuva: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.*



*Merikadettien traktorikyty aurinkoisessa Isosaarella.
Lisää sivuilla 92-94. Kuva: Kaarlo Bang.*



*Kontion kustannustehokkuutta merellä.
Sivut 47-49.*



Koulutuslusten laiturin on Merisotakoulua vastapäätä Suomenlinnan Iso-Mustasaarella. Kuva: Matruusi Jonne Hirvonen.

Koulutuslusten Fabian Wrede, Wilhelm Carpelan, Axel von Fersen ja Kajava kotisatama on ollut väliaikaisesti Upinniemessä kun Matti Kurjen laiturina Suomenlinnassa tunnettua vanhaa laituria on korjattu ja uusittu. Laiturilla on nyt aluksia varten uusi sähkökaappi ja kunnalliseen viemäriverkostoon liitetty jätekaivo pilssiveisille. Lisäksi laiturin ja ranta-alueen väliin on rakennettu uusi aita.

Koulutuslusten laiturin erottaminen muusta ranta-alueesta on juuri nyt ajankohtaista, sillä laiturin läheisyyteen aletaan rakentaa Suomenlinnan uutta kauppaa. Laituri on edelleen ainoastaan puolustusvoimien käytössä, eivätkä siis esimerkiksi uuden kaupan veneilevät asiakkaat voi näin ollen käyttää sitä kauppamatkoillaan. Laiturille tai laiturilta ei pääse kulkemaan ilman asianomaista kulkulupaa ja avainta.

Miksi Matti Kurki?

Sekä suomenlinnalaiset että merivoimaiset kutsuvat laituria yhä Matti Kurjen

Koulutuslukset pääsivät kotisatamaansa Suomenlinnaan

Merisotakoulun koulutuslusten kotisatama on jälleen Suomenlinnassa, jossa laiturin korjaus- ja muutostyöt ovat viimeistelyä vaille valmiit.

laituriksi. Fregatti Matti Kurki oli Merivoimien koulutusalus, jolla tehtiin koulutuspurjehduksia vuosina 1962-1974. Alus oli tuttu näky tässä Iso-Mustasaaren laiturissa, ja nimi on jäänyt käyttöön vaikka alus poistui käytöstä jo 1976.

Wrede-luokan alukset

Merisotakoulun koulutuslukset Fabian Wrede, Wilhelm Carpelan, Axel von Fersen ovat Fabian Wrede -luokkaa, ja ne on suunniteltu ja rakennettu nimenomaan saaristo- ja rannikkomerenkulun koulutukseen. Aluksilla koulutetaan kadetteja ja reserviupseerioppilaita.

Alusten merenkulkuvarustus on nykyaikainen ja monipuolinen ja vastaa taistelualuksilla olevia merenkulkujärjestelmiä. Alukset soveltuvat sekä alkeisopetukseen että pidemmälle edistyneiden koulutukseen.

Merivoimilla on ollut samannimisiä aluksia aiemminkin. Vielä 1970-luvulla meillä oli venäläisiltä perityt von Fersen -luokan yhteysalukset, nimeltään Axel von Fersen, Fabian Wrede, Wilhelm Carpelan ja Augustin Ehrensward. Alukset toimivat rannikkotykistön yhteysaluksina ja sotien jälkeen ne osallistuivat myös raivaustoimintaan Suomenlahdella. ■

Auli Aho

Sotilasmerenkulun tarkastaja, yleisesikuntakomentaja evp. Hannu Karnaranta kuoli sairauskohtaukseen 24.2.2011. Hän oli syntynyt 29.3.1949 Oulussa.

Nuoruudessaan Karnaranta osallistui innokkaasti Oulun Pursipojat –nimisen meripartiolippukunnan toimintaan, ja moottorialus Vasamalla seilattiin kesäisin lähes joka viikonloppu. Lukiolaisena hän toimi myös lippukunnanjohtajana. Karnaranta kirjoitti ylioppilaaksi Oulun yhteislyseosta 1969 ja hän suoritti varusmiespalveluksensa Lapin Jääkäripataljoonassa Sodankylässä sekä Reserviupseerikoulussa Haminassa kurssilla numero 132.

Merisotakoulusta Karnaranta valmistui 44. Merikadettikurssilta keväällä 1976. Hänen kurssinsa osallistui koululaiva, fregatti Matti Kurjen viimeiselle koulutuspurjehdukselle Pohjanmerelle. Kurssin aikana Karnaranta ylennettiin kadettikersantiksi.

Hannu Karnarannan ensimmäinen palveluspaikka oli Laivastolippueen Vartiolaivueen tykkivene Turunmaa. Vuonna 1969 valmistuneet tykkiveneet olivat haluttu palveluspaikka. Alukset olivat herättäneet suurta kansainvälistä mielenkiintoa diesel/kaasuturbiini-yhdistelmäkoneiston, modernin elektronisen ammunnanhallintajärjestelmän ja monipuolisen aseistuksensa takia. Suoritusarvot olivat muutenkin hyvät, ja alukset ylsivät 35 solmun huippunopeuteen. Toisaalta tykki-

Ye-komentaja Hannu Karnaranta



vene oli nuorelle upseerille vaativa palveluspaikka. Kadettikursilla oli saatu hyvät perusteet, mutta opiskelua oli pakko jatkaa muiden palvelustehtävien ohella. Asejärjestelmissä riitti opiskeltavaa, ja toisaalta tykkivene oli myös varsin haasteellinen käsiteltävä ahtaisa satamaolosuhteissa ja saariston kaapeikoissa.

Oman lisäpiirteensä Karnarannan upseeriuran alkuun toi myös ns. kylmän sodan aika, jolloin Itämerellä oli yli tuhat sota-alusta. Suomen aluevesien loukkauksia tapahtui paljon, ja niihin liittyvät tunnistamis- ja estämistehtävät olivat osa normaalia arkipäivää.

Neljäntenä palvelusvuotenaan Hannu Karnaranta määrättiin tykkiveneen päälliköksi selvästi nuorempana kuin kukaan aikaisempi päällikkö. Tämä osoitti, että hän oli saavuttanut riittävät tiedot sekä taidot erittäin nopeasti ja sitä kautta esimiestensä vankan luottamuksen.

Kapteenikurssin jälkeen Karnaranta määrättiin vuotta aikaisemmin valmistuneelle miinalaiva Pohjanmaalle, jonka ammunnanhallintajärjestelmän vastaanottokokeisiin oltiin juuri valmistautumassa ja henkilökuntaa sitä varten kouluttamassa. Hyvän koulutuksen lisäksi Karnaranta pääsi selvittämään ruotsalaisilta asennusinsinööreiltä myös järjestelmään liittyviä monia yksityiskohtia. Pohjanmaa toimiessa koululaivana hänelle tulivat seuraavan neljän vuoden aikana tutuiksi myös Välimeri ja

Atlantin valtameri sekä Pohjois-Amerikan rannikko.

Sotakorkeakoulun merisotalinjan Hannu Karnaranta suoritti vuosina 1985 – 1987. Tämän jälkeen hän työskenteli Pääesikunnassa ja Merivoimien Esikunnassa operatiivisen ja valvontalan tehtävissä. Karnaranta oli myös valmistelemaan merivalvonnan johtovuastuun siirtämistä merivoimille vuonna 1989. Tätä valvontavuastuun siirtoa voidaan pitää ensimmäisenä askeleena sillä tiellä, joka on johtanut tänä päivänä tapahtuvaan merellisten viranomaisten (METO) kiinteään yhteistyöhön ja mm. merivoimien ja rannikkotyökistön yhteenliittämiseen vuonna 1998.

Vuonna 1992 Karnaranta määrättiin miinalaiva Pohjanmaan päälliköksi. Pohjanmaa osallistui Karnarannan johdolla US-BALTOPS 03 -harjoitukseen Yhdysvaltojen avattua osallistumismahdollisuuden muillekin kuin NATO-maille. Varsinaiseen NATOn rauhankumppanuusohjemaanhan Suomi tuli mukaan vasta seuraavana vuonna.

Sotilasmerenkulun tarkastajaksi Hannu Karnaranta määrättiin 1994. Hänellä oli pitkän merenkulku- ja laiva-alan kokemuksensa sekä tietotaitonsa perusteella erinomaiset edellytykset toimia tässä merivoimien kannalta tärkeässä tehtävässä, ja hänen aikanaan uusittiinkin sotilasmerenkulkuun liittyvää koulutusta ja ohjeistoa. Merisotakoulun antama merenkulkukoulutus auditointiin ja kansainväli-

nen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi Merisotakoulun antaman koulutuksen ensimmäisenä sotilasopetuslaitoksena maailmassa.

Tarkastajan tehtävästä Karnaranta siirtyi reserviin vuonna 2000. Eläkepäivistä ei kuitenkaan tullut sellaisia, millaisiksi hän oli niitä suunnitellut. Selkä ei leikkauksista huolimatta kuntoutunut, ja huono liikkumiskyky rajoitti hänen päivittäistä toimintaansa sekä harvensi käyntimahdollisuuksia vapaa-ajan asunnolla.

Me kadettikurssiveljet olimme tuntemaan Hannu Karnarannan huumorintajuina, mutkattomana ja omia näkemyksiään avoimesti esittävänä meriupseerina, jonka mielipiteet perustuivat vankkaan kokemukseen. Siksi me teemme hänelle kunniata Kadettikunnan tunnslauseella: ”Constantem decorat honor – Kunnia kestävän palkka”.

Matti Villanen

Kirjoittaja on kommodori evp ja valmistunut samalta merikadettikursilta

Mallia maailmalta

Insinööri-
kenraalimajuri



Kirjoitan tätä artikkelia pääsiäisen aikaan vaalien jälkeen uuden hallituksen muodostumista. Nähtäväksi jää, mitkä ovat uudet puolustusvoimia koskevat linjaukset hallitusohjelmassa eikä niistä sen enempää. Omaan kokemukseeni ja julkisiin esimerkeihin perustuen käsittelem muutamia havaintoja yhteistyöstä ja sen haasteista. Artikkelin näkökulma lähtee konkreettisista hankkeista ja siirtyy kv-operaatioihin päätyen kansainvälisiin organisoitimalleihin.

Eurooppalainen hankeyhteistyö

Kolmen vuoden ajan seurasin aito paikalta eurooppalaisen materiaaliyhteistyön rakentamista Euroopan Puolustusvirastossa EDA:ssa. Työ oli täynnä haasteita mutta myös pieniä onnistumisen elämyksiä. Olin aikanaan jo perustamassa EDA:aa jäsenenä sen kansainvälisessä perustamistyöryhmässä. Silloinen idealistinen näkemykseni muuttui hie-man käytännön työn myötä.

Konkreettisten projektien osalta Brysselissä kävi nopeasti selväksi, että yhteistyö on erittäin vaikeaa kansallisten intressien vuoksi. Päätöksiä tehdään usein kansallisen teollisuus- ja turvallisuuspolitiikan ehdoin, jolloin ”Euroopan etu” jää helposti marginaaliin. Toisaalta kansalliset ratkaisut vaihtelevat niin paljon, että yhteisen ”Euroopan edun” määrittäminen on lähes mahdoton tehtävä.

EDA:lla on kiistaton rooli asioissa, joissa vaaditaan yhteistä näkemystä EU:n puolustushallintojen osalta. Kun otetaan kantaa EU:n velvoittavaan lainsäädäntöön

kuten ilmatilan hallintaan sotilasilmailun osalta, ei sitä voida tehdä esim NATO:n rakenteissa, koska NATO ei ole EU:n jäsen. Direktiivejä ja lainsäädäntöä koskevissa neuvotteluissa EDA:lla on kiistaton ja kasvava rooli. Myös yhteiseen sertifiointiin liittyvissä asioissa EDA:n vaikutus lisääntyy. Esimerkkinä on usein mainittu NH-90 projekti, jossa yhteisen sertifiointin puuttumisen vuoksi jouduttiin tekemään kokonaisu- ta 24 kansallista ja päällekkäistä sertifiointia lentokelpoisuuden osalta.

Kansainväliset operaatiot

Ruotsi päätti muutama viikko sitten lähettää hävittäjiään Libyan operaatioon. Koneet eivät päässeet Italiassa ilmaan, kun kävi ilmi, että JAS-hävittäjä vaatii erilaista polttoainetta kuin muut operaatioon osallistuvat hävittäjät. Ruotsi joutui lähettämään tankkiautot paikalle, jotta ongelma saatiin ratkaistua. Vastaavat ongelmat ovat tuttuja kaikille kv-operaatioihin osallistuneille erityisesti huollon ja logistiikan alueella. Se mikä usein jää vailla huomiota, ovat ongelman taloudelliset vaikutukset normaaliin kotimaan toimintaan. Olisi huomattavasti edullisempaa, jos Euroopan puolustushallintojen ratkaisut perustuisivat samoihin standardeihin ja olisivat yhteensopivia. Mobiiliteknologian hintojen lasku on hyvä esimerkki siitä, mihin kansainväliset standardit siviilipuolella parhaimmillaan johtavat kustannusten osalta. Supistuvien puolustusbudjettien Euroopassa olisi kiistatta tarvetta vastaaville kustannussäätöille kansallisen puolustuksen osalta.

Huollon ja Logistiikan organisointi Euroopassa

Ruotsissa julkaistiin muutama viikko sitten selvitysmiehen raportti, joka koskee mahdollista logistiikan ja hankinta-toiminnan yhdistämistä. Selvitysmies oli työssään ottanut vertailukohdaksi Suomen, Norjan ja Hollannin vastaavat järjestelyt. Selvitystyössä oli kuitenkin todettu, että kyseisten maiden huollon ja hankinnan järjestelyt poikkeavat toisistaan niin paljon, että vertailun tekeminen ja mallin ottaminen Ruotsin mallin pohjaksi oli mahdotonta.

Ruotsissa selvitysmies ehdottaa FMV:n ja FMLOG -organisaatioiden yhdistämistä eli hankinnan ja logistiikan viemistä samaan organisaatioon. Ranskassa harkitaan parhaillaan logistiikan erottamista paikallisesta hankintaorganisaatiosta (=DGA). Saksassa lainsäädäntö ei edes mahdollista hankinnan ja logistiikan yhdistämistä, koska puolustusmateriaalin hankinta on määritelty vain siviilien tehtäväksi eikä samaan organisaatioon voi yhdistää sotilaallisia osia. Esimerkit osoittavat selvästi sen, että ei ole olemassa yhtä muita parempaa tapaa organisoida logistiikkaa ja hankintatoimintaa. Ratkaisu lähtee aina kansallisista tarpeista, ja sen tulee palvella kansallisen puolustuksen etua.

Yhteenvetona voidaan todeta, että mallia ja oppia kannattaa maailmalta hakea. Parhaita käytäntöjä voi ja pitää kuitenkin tarkastella kriittisesti. Suora kansainvälisten mallien ja toimintatapojen kopiointi ei yleensä kannata ja on joskus jopa haitallista. ■

Lääkintämajuri, LT, Ilmavoimien
ylilääkäri, ILMAVE

Lääkintäeversti, LT
Sotilaslääketieteen Keskuksen johtaja

Lääkintäkommodori, LT
Merivoimien ylilääkäri, MERIVE



CASA C-295M (CC) kuljetuskone.

Potilaiden ilmaevakuointi ja MEDEVAC-suorituskyvyn parantaminen puolustusvoimissa

Puolustusvoimat on asettanut suorituskykyvaatimukseksi haavoittuneiden ilmaevakuointikyvyn (aeromedical evacuation). MEDEVAC (medical evacuation = potilasevakuointi) kyky on ollut yksi kriteeri uusien kuljetuskoneiden ja kul-

jetushelikoptereiden hankinnassa. Tulvavaisuudessa sekä Ilmavoimien Casa C-295M (CC) kuljetuskoneet, että Maavoimien NH-90 helikopterit pystyvät sotilaallisissa kriisissä siirtämään ensihoitettuja potilaita selustasta kotirintaman sairaaloihin.

Tätä sodan ajan suorituskykyä voidaan myös hyödyntää rauhan aikana. Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen (YETT) strategian mukaisesti esim. suuronnettomuustilanteissa potilaita voidaan virka-apupyynnön perusteella siirtää puolustusvoimi-



CC-kuljetuskoneen MEDEVAC-varustus.

en MEDEVAC-lentokalustolla nopeasti hoitoon sinne, missä sairaalakapasiteettia on riittävästi saatavissa.

Myös kansainvälisissä kriisinhallintaoperaatioissa MEDEVAC-toiminta on merkittävää. Käytännön kansainväliseksi sotilasstandartiksi vakiintuneen NATO:n ilmaevakuointiketju jaetaan taktiseen ja strategiseen ilmaevakuointiin. Tavoitteena NATO:lla on siirtää haavoittunut toiminta-alueelta hätäkirurgian jälkeen kotimaan sairaalaan 72 tunnissa.

CASA C-295M-kuljetuskoneen MEDEVAC

Ilmavoimat hankki v. 2008 kaksi kappaletta uusia CASA C-295M (CC)-kuljetuskoneita (kuva 1). Molemmat koneet voidaan kahdessa tunnissa muuttaa rahtikoneesta MEDEVAC-käyttöön. Tämä tapahtuu siirtämällä rahtitilaan 2 tai 3 MEDEVAC-rahtipallettia (kuva 2), jossa paritelineet, NATO parit suojausseinä ja lääkinälliset happipullot on jo valmiiksi kiinnitettyinä. Lisäksi CC-koneen rahtitilasta löytyy 15 pistoketta, joista saadaan 230 V/50 Hz sähköä lääkintälaitteisiin. Tehohoitoon ja ilmaeva-

kuointiin koulutettu hoitohenkilökunta tulee virka-aputilanteissa sairaanhoitopiireistä. Potilaiden siirto CC-kuljetuskoneeseen tapahtuu helposti avattavan takarampin kautta.

Yhdeksän paripotilasta, joista enintään kolme tehohoitotasoista potilasta, voidaan kerralla siirtää taktisessa ilmaevakuoinnissa enintään 1800 kilometrin päähän. Potilassiirrossa on huomioitava mm. rajallinen sähkönsaanti lääkintälaitteisiin, hämärä ja meluisa toimintaympäristö, ahtaat tilat (potilaan tutkiminen ja hoito kuljetuksen aikana on haastavaa) sekä matkustamon alhainen happiasapaine.

Kuljetuskoneen miehistöön kuuluu MEDEVAC mission commander, joka kenttälääkinnän ammattilaisena koordinoi potilassiirron suunnittelua ja toteutusta yhteistyössä koneen päällikön ja lentomekaanikon (load master) kanssa. Keskussairaalan hoitohenkilökunta evakuointilennolla käsittää kolme anestesialääkäriä ja kuusi tehohoitoon perehtynyttä sairaanhoitajaa.

NH-90 MEDEVAC

Maavoimat on hankkinut uusia NH-90-helikoptereita Uttiin parantaakseen henkilöstön ja materiaalin siirtokykyä sekä ilmaevakuointikykyä (kuva 3). NH-90 päivystystoiminta 24/7 -periaatteella alkoi vuoden 2010 alussa. NH-90-helikopteripäivystyksellä ei ole tarkoitus korvata lääkärihelikoptereita tai Rajavartiolaituksen helikopteritoimintaa, vaan luoda lisäsuorituskykyä poikkeustilanteisiin.

NH-90 MEDEVAC-versiossa on kaksi paripaikkaa. Helikopterin miehistöön kuuluva pintapelastaja on saanut ensivastekoulutuksen. Tarvittaessa ensihoitolääkäri voidaan ottaa mukaan MEDEVAC-lennolle tai VIRVE-radiolla konsultoida ensihoitolääkäriä lennon ai-



Ensihoitoasema Lemmenjoen maastossa.

kana. Potilaiden siirto NH-90-helikopteriin tapahtuu helposti avuttavan takarampin kautta.

Rauhan aikana ensihoidetut potilaat siirretään pääsääntöisesti lopulliseen hoitopaikkaan maakuljetuksena, vaikka NH-90 mahdollistaa kahden paripotilaan ilmaevakuoinnin noin 300 km päähän.

Ensihoitoasema osana lääkinnällistä pelastustoimintaa

Puolustusvoimien kenttälääkintämateriaalia voidaan siirtää sekä CC-kuljetuskoneilla että NH-90-helikoptereilla. Eri-

tyisesti ensihoitoaseman (EHAS) varustus (kuva 4) voidaan tällä tavalla nopeasti toimittaa esim. suuronnettomuuspaikalle. Näin saadaan lämmin, suojattu ja sähköistetty tila potilaiden luokitteluun ja hoitoon hankalissakin olosuhteissa. NH-90-miehistöt on koulutettu pystyttämään ja käyttämään puolustusvoimien ensihoitoaseman ilmakaariteltoja.

Tulevaisuuden koulutushaasteita

Lääkintähuollossa on tehty kumppanuussopimukset sairaanhoitopiirien kanssa, jotka toimivat erikoissairaan-

hoidossa strategisina kumppaneina. Myös MEDEVAC-toiminnassa sairaanhoitopiirit ovat tärkeitä, sillä tehohoitoon perehtynyt lääkintähenkilöstö lennoille tulee keskussairaaloista. Pisimmälle koulutusyhteistyö on edennyt Keski-Suomen sairaanhoitopiiriin sekä Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoitopiiriin (HUS) kanssa. Edellytyksenä puolustusvoimien rauhan ajan MEDEVAC-kyvyn laajalle käytölle onkin kyseisen koulutuksen laajentaminen kaikille siviiliterveydenhoidon päävastuualueille. ■

Valokuvat: Puolustusvoimat / Tuomo Leino ja Kai Parkkola

Merivoimien kenttälääkintä

Merivoimia tukeva lääkin-
täorganisaatio on viime
vuosina uudistunut sekä
poikkeusolojen että normaaliolojen toi-
mintaa varten. Merivoimien kenttälää-
kintää on kehitetty suoriutumaan saa-
riston suojassa meritse suoritettavas-
ta potilasevakuoinnista, isojen alusten

lääkinnällistä suorituskykyä on merkit-
tävästi kohennettu, kansainvälinen lai-
vastolääketieteellinen yhteistyö on aloi-
tettu, merilääkintämateriaalia on kehi-
tetty, meriupseerien henkilövalintapro-
sessin lääkinllinen osa on uudistettu
ja merilääkintää palveleva tutkimustoi-
minta on tuottanut uutta tietoa poikke-

usolojen suunnittelua varten.

Upinniemessä toimii uusi yksikkö,
Sukelluslääketieteen Keskus, joka on So-
tilaslääketieteen Keskuksen johdossa ja
toteuttaa puolustusvoimien sukeltajien
erityisterveyshuollon ja palvelee meri-
voimia laivasto- ja sukelluslääketieteen
tutkimusyksikkönä.



Kuva 1. Merilääkinnän seinävaate ripustettuna ohjusveneessä.

Alusten lääkitähuolto

Merivoimien monet erikokoiset alusluo-
kat vaativat oman lääkitävarustuksen-
sa. Alusten lääkitämateriaali on pakat-
tu seitsemään erilaiseen merilääkitä-
laatikkoon. Näiden uusi sisältö pääte-
tään kuluvan vuoden aikana ja merilää-
kitävarustukseen lisätään seinävaate
(Kuva 1), joka on sekunnissa avattavissa

ja jonka läpinäkyvistä taskuista tarvik-
keet ovat nopeasti käyttöön otettavissa.

Potilaan pystynostoa varten on ke-
hitetty uusia menetelmiä ja uusia tuotteita,
kuten kauhapaarin pystynostovaljaat
(Kuva 2). Kahteen miinalaivaan on ra-
kennettu myös yöpymisen mahdollista-
vat lääkitähytyt, joita niissä ei aiemmin
ollut. Miinalaiva Pohjanmaa on läpäis-



Kuva 2. Kauhapaariin suunnitellut pystynostovaljaat koekäytössä ohjusveneessä.

syt NATO-evaluoinnin myös lääkitännän
osalta, jossa ainoana lisävaatimuksena
oli yhden lääkeaineen lisääminen varus-
tukseen. Hammaslääkitäkontti on ol-
lut käytössä miinalaivalla ja kontti on
päivitetty. Tämän ja ensi vuoden aika-
na merivoimat vastaanottaa kolme mo-
dernia miinantorjunta-alusta, joissa on
lääkitähytti ja painekammio.



Kuva 3a. Evakuointiveneen prototyyppi Buster Magnum kertausharjoituksessa Saaristomerellä.



Kuva 3b. Evakuointiveneen prototyypin lastaus kertausharjoituksessa.



Kai Parkkola, lääkärikommodori, LT Merivoimien ylilääkäri, Merivoimien esikunta,



Kuva 4. Evakuointiveneen prototyyppi Buster Magnumiin suunniteltu 2-paikkainen pariteline.



Kuva 5. Nato-paareihin tehdyn kelluttavan materiaalin kenttäkoe.

Merilääkinnän kehittäminen

Merivoimille hankittiin vuosina 2008 ja 2010 kaksi evakuointiveneen prototyyppiä malliltaan Buster Magnum, jonka kaupalliseen varustukseen kuuluu kuomu ja joka on varustettu 150 hv perämootorilla (Kuvat 3a ja 3b). Sen jälkeen on veneeseen suunniteltu, rakennet-

tu ja testattu pariteline (Kuva 4) sekä kehitetty perus NATO-paareihin potilasta kelluttava rakenne (Kuva 5).

Merivoimien aluskatsastuslautakunta hyväksyi prototyypin ja paritelineen. Kahden lääkitämieskurssin, kahden lääkäreiden kertausharjoituksen sekä harjoitustoiminnan tuloksena on evakuointivene todettu toimivaksi ja kehi-

tetty käytettävyyttä parantavia ratkaisuja ja vene varusteineen on valmis esiteltäväksi sotavarusteeksi.

Suoritetut potilasevakuointikokeet ja potilaiden jäähtymismittaukset tukevat ratkaisun toimivuutta poikkeusolojen evakuointiveneenä. Vene pystyy lääkitämiehen ja veneenkuljettajan kahden hengen miehistöin evakuoimaan me-



Kuva 6. Jurmo-luokan alus kansainvälisessä harjoituksessa Saaristomerellä.

rellä kaksi maaten ja neljä istuen evakuoitavaa potilasta kertosuorituksena ja hyvissä olosuhteissa jopa 34 solmun (62 km/h) nopeudella. Veneeseen soveltuva muu lääkitävarustus on sama kuin puolustusvoimien poikkeusolojen ottoambulanssissa.

Jurmo-luokan alukseen (Kuva 6) voidaan alumiinipalkista rakennetun paariadapterin avulla kiinnittää suola-huuruja kestävillä merivoimaosilla terästäetty ottoambulanssin pariteline, jota voidaan käyttää 2- tai 4-paikkaisena (Kuva 7). Jurmo-alusta käyttävät rannikkojääkärijoukot meritse tapahtuvaan siirtymiseen ja alus soveltuu tämän joukon omaan evakuointiin. Jurmo-



Kuva 7. Jurmo-luokan aluksen 4-paikkainen pariteline meritesteissä. Kuvassa kirjoittaja.

alukseen mahtuu kerralla parikymmentä henkeä. Jurmo-alusta voidaan normaalioloissa käyttää tukemaan merellä tapahtuvaa potilasevakuointia yhteistoiminnassa siviiliviranomaisen kanssa.

Merivoimien lääkintäjohtoryhmä on kehittänyt purjehdusten riskianalyysisovelluksen kriisinhallinnan riskianalyysimallin pohjalta, ja ulkomaanpurjehduksella aluksen henkilökunta, merikadetit ja varusmiehet testasivat sen. Riskianalyysi on syytä suorittaa ennen pitempikestoisia merivoimien alusten purjehduksia, tehtäviä ja missioita. Analyysin perusteella suunnitellaan kullekin purjehdukselle soveltuva lääkintähuolto varusteineen ja lääkkeineen.

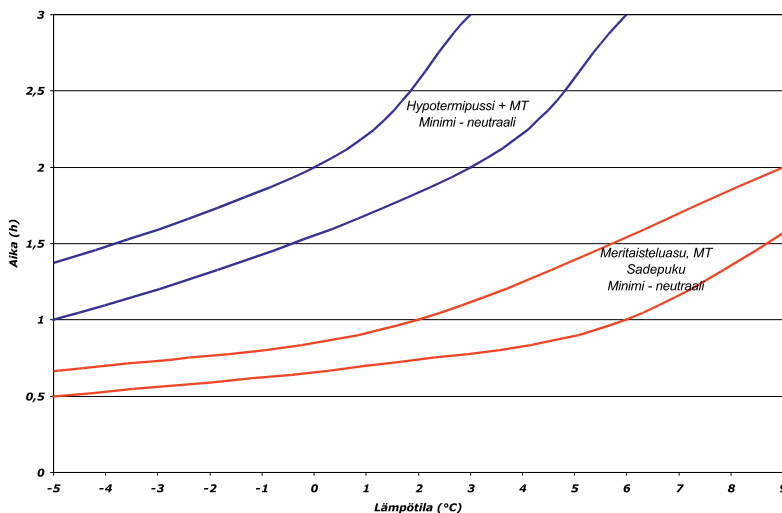
Merivoimat on asettanut Euroopan Unionin pohjoismaiseen taisteluosastoon 200 rannikkojääkäriin suuruisen komppanian, jonka lääkintähenkilöstöön kuuluu kaksi lääkäriä ja seitsemän sairaanhoitajaa. Osasto on lähtövalmiudessa EU:n käskemään kohteeseen vuoden 2011 tammikuusta kesäkuun loppuun. Osastolle on suunniteltu ja hankittu missioon soveltuva lääkintävarustus.

Atalanta-operaatiossa Intian valtamerellä on ollut vuoden alkupuoliskolla miinalaiva Pohjanmaa, jonka lääkintävarustus ja lääkevalikoima suunniteltiin erikseen tätä operaatiota varten. Aluksella on lääkintätehtävissä kaksi reservin lääkäriä ja kaksi sairaanhoitajaa.

Merivoimien lääkintää tukeva tieteellinen tutkimustoiminta

Potilassuojaus merievakuoinnissa -tutkimuksessa mitattiin erilaisen vaateuksen ja suojauksen aikana tapahtuvaa potilaan jäähtymistä evakuointiveneen keulan avotilassa sekä suojaavan kuuman alla paareilla. Laaditun ennustemallin perusteella potilaan ollessa suojattuna joko pakkaspukuun + sadepu-

Selviytymisajat meriolosuhteissa, kun tuulen nopeus on 15 m/s (30 solmua)



Taulukko 1. Viiman ja tuulen vaikutus potilaan jäähtymisen aiheuttamaan selviytymiseen merievakuoinnin aikana veneen avotilassa eri lämpötiloissa.

kuun tai hypotermiapussiin hän kestää hyvin 45 minuutin evakuointikuljetuksen jopa veneen avotilassa nopeudella 30 solmua (55 km/h) räntäsateessa ulkolämpötilan ollessa +1 astetta, jolloin jäädyttävän ilmavirran nopeus on 15 m/s (1 ja Taulukko 1).

Akupunktiorannekkeen suojaava vaikutusta tutkittiin miinalaivan ulkomaanpurjehduksella, mutta kelin oltua tarkoitukseen liian hyvä tarvitaan vielä lisätutkimus mahdollisimman huonolla kelillä.

Merivoimien varusmiesten kuivumista viikon jatkuneessa maastoharjoituksessa mitattiin bodyimpedanssilaitteistolla ja siinä saatiin hälyttäviä tuloksia kun verrattiin tehostetusti ylimääräisellä annoksella juotettua ryhmää niihin, jotka joivat tavanomaisesti. Sotilaat kuivuvat paljon ja osa hälyttävästi jo viikon mittaisella leirillä ja mikä huolestuttavinta niin eniten kuivuneet arvioivat itsensä kaikkein toimintakykyisimmiksi (2). Tämän perusteella yksinkertaisin, halvin ja tehokkain tapa

parantaa sotilaan taistelukestävyyttä on nykyaikanakin vanha asia eli riittävästä nestetasapainosta huolehtiminen!

Sukeltajien taistelukestävyyttä parannetaan tutkimalla alentuneen happiosapaineen vaikutusta suorituskykyyn (3), väitöskirjatutkimuksella typpinarkoosista, tutkimuksella sukeltajan optimaalisesta nesteytyksestä ennen sukellusta, kehittämällä sukeltajakurssin valintoja ja vaatimuksilla sukeltajien riittävästä fyysisestä kunnosta. Viime mainittua mitataan kehon rasvaprosentin ja maksimaalisen hapenottokyvyn avulla, joita kuvataan liikennevaloilla seuraavasti: vihreä; täyttää vaatimukset, keltainen; aikaa 3 kk parantaa suorituskykyä ja punainen; sukeltaminen kielletty kunnes vaatimustaso täyttyy. Vaatimukset ovat erilaiset taistelusukeltajille, rai-vaajasukeltajille ja eri ikäryhmille.

Merivoimia tukeva muu kehittämistoiminta (4) ja muu puolustusvoimia tukeva julkaisu- ja tutkimustoiminta (5-10) vuoden 2009 aikana on esitetty kirjallisuusluettelossa.



Kuva 8. Sukellusonnettomuuksien ensiapukurssin (ADALS) pelastusnäytös Upinniemessä.

Merivoimien lääkintähuollon kertausharjoitustoiminta ja koulutus

Merivoimien poikkeusolojen, ml. lääkinän, organisaatio on uudistettu ja siihen kuuluvat uudet lääkintäyksiköt ja uudet lääkintävarustekokonaisuudet. Kahden meripuolustusalueen poikkeusolojen lääkintähuolto perustuu uudelle merihuoltopataljoonan lääkintäkompani-

alle (LÄÄKK), johon on koottu pääosa mainittujen merellisten valmiusyhtymien lääkinnällisestä suorituskyvystä.

Molempien meripuolustusalueiden LÄÄKK:n terveydenhuollon ammattilaisista koostunut runkohenkilöstö on koulutettu neljässä kertausharjoituksessa, joissa heidät perehdytettiin uuteen organisaatioon, uusiin lääkintävarustuskokonaisuuksiin sekä merivoi-

mien ja puolustusvoimien lääkintähuoltoon. Yhteen harjoituksista kutsuttiin tutustumaan paikallinen aatteellinen maanpuolustushenkinen Lounais-Suomen lääkintäupseeriyhdistys.

Suomen sukellus- ja ylipainelääketieteen yhdistyksen (SSLY) hallitus toimii yhteistyöfoorumina merivoimien lääkintäalan ja siviilisektorin sukelluslääketieteellisissä kysymyksissä. Yhteistyössä siviilijärjestöjen kanssa on vuosittain järjestetty sukellusonnettomuuksien ensiapukurssi (ADALS, Advanced Diving Accident Life Support), johon ovat osallistuneet sekä puolustusvoimien että siviiliterveydenhuoltohenkilökuntaa, merivoimien sukeltajia ja lääkintäreserviupseerikurssi (Kuva 8).

Vuoden 2010 syksyllä järjesti merivoimat Suomen lähivesillä suuren kansainvälisen laivastoharjoituksen Northern Coast, johon osallistui ilma-, pinta- ja vedenalaisia aluksia useista maista. Harjoitukseen liitettiin lääkintäalan potilasharjoitus. Harjoituksen toisena johdottajana toimi Saksa, jonka laivaston kanssa on avattu merilääkintäalan yhteistoiminta.

Viime vuonna avattiin yhteistyö Norjan laivaston lääkintäalan kanssa, jossa erityisenä mielenkiinnon kohteena oli erityisesti heidän kokemuksensa Atalanta-operaatioissa, merilääkintämateriaali, merellinen potilasevakuointi ja merilääkinnän kehittämislinjaukset.

Merivoimat osallistui viime vuonna ensimmäistä kertaa partnership for peace -statuksen puitteissa NATO-johdotoiseen vuosittaiseen Medical Naval Panel -yhteistyöhön, jossa käsitellään merilääkintäalan kansainvälisiä yhteistyöasioita. ■

Kuvat: Kai Parkkola.

Julkaisuja vuosina 2009 - 2010

1. Rissanen S, Jussila K, Parkkola K, Rintamäki H, Anttonen H. Potilassuojous ja evakuointi merellä, 27 s. MATINEN raporttisarja 2009.
2. Siimes M, Mäkitalo H, Parkkola K. Varusmiesten kuivuminen leiriolosuhteissa on yleistä: ylimääräinen neste juonti parantaa reaktiokykyä. *Ann Med Milit Fenn* 2009; Vol. 84, No 1.
3. Mäntysaari M, Joutsu-Korhonen L, Siimes M, Lempinen M, Siitonen S, Parkkola K, Lassila R. Hetkellisen alhaisen happipitoisuusaltistuksen aiheuttamat yksilölliset erot: Altistavia ja suojaavia tekijöitä. MATINEN raporttisarja 2009.
4. Aulu M. Varusmiespalveluksen keskeytyminen Suomenlahden Meripuolustusalueella saapumiserässä II/08. Syventävä opinnäytetyö, TY, 2009.
5. Appelqvist-Schmidlechner K, Stengård E, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Psychosocial support programme for young men in risk is effective – randomized trial of the Time Out! Getting life back on track – programme. Submitted 2009.
6. Appelqvist-Schmidlechner K, Stengård E, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Psychosocial well-being of young men exempted from military or civilian service. Submitted 2009.
7. Elonheimo H, Sourander A, Niemelä S, Nuutila AM, Helenius H, Sillanmäki L, Ristkari T, Parkkola K. Psychosocial correlates of police-registered youth crime. A Finnish population-based study. *Nord J Psychiatry*. 2009;63(4):292-300.
8. Stengård E, Appelqvist-Schmidlechner K, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Nuorten miesten psykososiaalinen tukiohjelma vähensi psyykkistä kuormituneisuutta. *Suomen lääkirilehti* 2009; 48: vsk 64, 4153-7.
9. Stengård E, Appelqvist-Schmidlechner K, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Varusmies- tai siviilipalveluksen keskeyttäneet miehet voivat huonosti. *Suomen lääkirilehti* 2009; 49: vsk 64, 4263-8.
10. Appelqvist-Schmidlechner K, Upanne M, Henriksson M, Parkkola K, Stengård E. Young men exempted from compulsory military or civil service in Finland – A group of men in need of psychosocial support? *Scandinavian Journal of Public Health*, 2010; 38:168-76.
11. Appelqvist-Schmidlechner K, Stengård E, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Psychosocial support programme for young men at risk – who participates, who drops out? Lähetetty julkaistavaksi.
12. Appelqvist-Schmidlechner K, Stengård E, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Psychosocial support programme for young men – randomised trial of Time Out Life Back on Track programme. Lähetetty julkaistavaksi.
13. Appelqvist-Schmidlechner K, Stengård E, Upanne M, Parkkola K, Henriksson M. Psychosocial factors associated with suicidal ideation among young men exempted from compulsory military or civil service. Lähetetty julkaistavaksi.
14. Parkkola K. Miksi joku kelpaa? Uuden asevelvollisten ennakkotarkastusjärjestelmän edut. Valtakunnalliset lääkäripäivät 2010. Luentolyhennelmät, Helsinki.
15. Lehesjoki M, Parkkola K, Peitso A. Sotilaan kenttäkelpoisuuden arviointi. *Ann Med Milit Fenn* 2010; 85(1):16-9.
16. Parkkola K. Katsaus merivoimien kenttälääkintään. *Ann Med Milit Fenn* 2010; 85(1): 45-50.
17. Parkkola K, Puhakka T, Hänninen J. Lääkintähuollon kertausharjoitustoiminnan kehittäminen - tavoitteena osaavat ja motivoituneet reserviläiset. *Ann Med Milit Fenn* 2010; 85(1):20-4.

Atalanta ja Suomen Merivoimat

Suomen merivoimat on aloittanut historiansa ensimmäisen kriisinhallintaoperaation Afrikan sarvea ympäröivillä merialueilla, Adenin lahdella ja Somalian edustalla. Merivoimien lippulaiva – miinalaiva Pohjanmaa - osallistuu kolmen kuukauden ajan 1.2.2011 alkaen EU:n meriopeeraatio Atalantaan. Kolmen viikon siirtymät operaatioalueelle mukaan lukien miinalaiva Pohjanmaa on poissa Suomesta lähes viisi kuukautta. Se on pisin merivoimien suorittama purjehdus sitten Suomen Joutsenen kaukomatkojen.

EUNAVFOR Atalanta on Euroopan unionin ensimmäinen merellinen kriisinhallintaoperaatio. Operaatio käynnistettiin joulukuussa 2008. Operaatio perustuu YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselmiin 1814, 1816 ja 1838. Sen tehtävänä on Maailman elintarvikeohjelman (World Food Program



Pohjanmaan kriha-arkea: SA-kuva

= WFP) ruokakuljetusten turvaaminen Somalian alueelle. Arvioiden mukaan noin 2 miljoonaa ihmistä on riippuvaisia näiden ruokakuljetusten onnistumisesta.

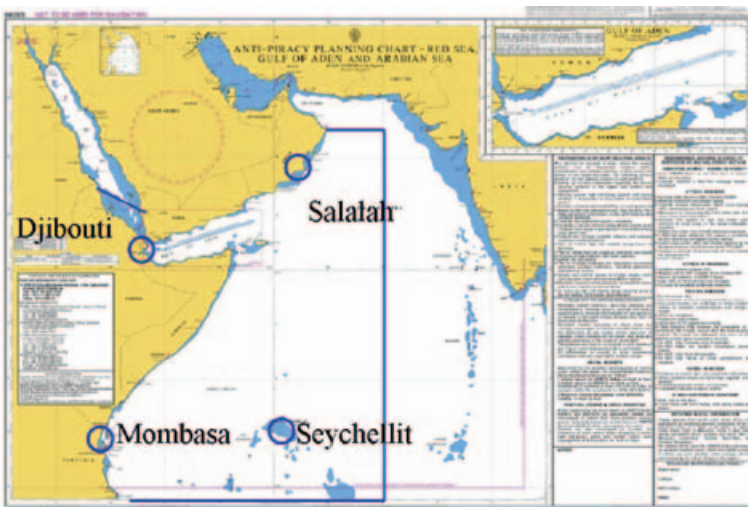
Operaatio Atalanta on osa kansainvälisen yhteisön laajamittaisia toi-

mia Somalian tilanteen vakauttamiseksi. Kestävä ratkaisu edellyttää vakauden ja oikeusvaltiokehityksen edistymistä Somaliassa. Operaatio Atalantan nykyinen mandaatti jatkuu 12.12.2012 asti.

EUNAVFOR Atalanta -operaatioon osallistuu keskimäärin 4-8 alusta ja 1-3 merivalvontalentokonetta. Atalantan lisäksi alueella partioi noin 20 muuta sota-alusta joko puhtaasti kansallisina osastoina tai monikansallisina NATO/US -johtoisina taisteluosastoina.

Operaatio Atalantan tehtävinä ovat tärkeysjärjestyksessä:

- Maailman elintarvikeohjelman (WFP) alusten suojele niiden toimitaessa elintarvikeapua Somaliiaan
- Somalian rannikkovesillä liikkuvien alusten suojele
- Merirosvouden ja aseellisten ryöstöjen ennalta ehkäiseminen ja torjunta.



Operaatio Atalantan toimialue: Lähde: EUNAVFOR



*Komentaja Aimo Jokela
Toimii Merivoimien Esikunnan
huolto-osaston päällikkönä
Huolto-osasto vastaa operaatio
Atalantan huollon ja logistiikan
suunnittelusta*



Lisäksi se suojaa YK:n pääsihteerin pyynnöstä tarvittaessa Afrikan Unionin AMISOM-kriisinhallintaoperaation onkjetuksia Somaliaan.

Miinalaiva Pohjanmaan tehtävät

Miinalaiva Pohjanmaa osallistuu ATALANTA -operaation kaikkiin tehtäviin koko operaatioalueella 1.2. – 31.4.2011 välisen ajan. Alukselle suunniteltuja tyypillisiä tehtäviä ovat saatto-, suojaus-, tiedustelu-, ja alustarkastustehtävät.

Pohjanmaa soveltuu hyvin toimintaan Adenin lahdella ja rannikoiden läheisyydessä matalan syväksensä ja kompaktin kokonsa puolesta. Näin se vapauttaa isommat taistelualukset partiomaan Intian valtameren laajoja aavoja.

Tämä onkin tarpeen, sillä kauim-



Pakolaisveneen tarkastus. Lähde: SA-kuva

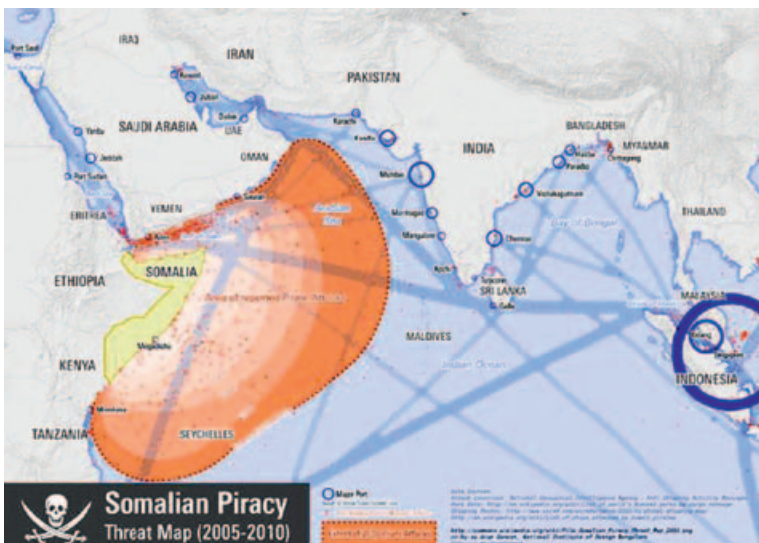
mais kaappaukset ovat tapahtuneet yli 1000 meripeninkulmaa Afrikan itäran-
nikosta - itse asiassa lähempänä Intiaa
kuin Afrikkaa.

Miksi Suomen tulee olla mukana tämän kaltaisessa toiminnassa?

Periaatteessa kysymys on solidaari-
suudesta muita maailman valtioita koh-
taan. Suomi osoittaa tällä tavoin val-
miutensa kantaa oman osansa kansain-
välisen kaupankäynnin turvaamiseksi.

Suomen talous on osa maailman-
kauppaa ja Adenin lahti ja Afrikan Sar-
ven merialueet eräs keskeisiä kauppame-
riväyliä. Vuoden 2008 tilastojen mukaan
Suezin kanavan ja siten käytännössä Ade-
nin lahden kautta kulki noin 7,5 pro-
senttia maailman kauppamerenkulusta.
Vuositain se tarkoittaa yli 20 000 alusta.

Merialueen merkityksen vuoksi on
selvää, että alue kiinnostaa kaikkia me-
renkulkijoita. Siellä missä liikkuu suuria
taloudellisia arvoja, liikkuu myös niitä
laittomilla keinoilla havittelevia saalis-
tajiakin – tässä tapauksessa merirosvo-
ja. Helmikuun lopulla 2011 merirosvo-



Merirosvojen riskiarvio Afrikan sarven alueella. Lähde:IMB



Jemeniläinen dhow Adenin lahdella. Lähde: EUNAVFOR

jen hallussa oli yli 30 kaapattua alusta ja noin 700 merimiestä panttivankeina.

Tätä taustaa vasten on selvää, että Adenin lahti ja Itäisen Afrikan merialueet pitää rauhoittaa, jotta alueella liikuminen olisi turvallista.

Atalanta -operaation vaikutus

Atalanta -operaatio on tähän mennessä onnistunut hyvin päätehtävässään humanitaaristen kuljetusten suojaamisessa. Yhtään avustuskuljetusalusta ei ole kaapattu operaation aikana. Somaliaan on tänä aikana kuljetettu lähes 500 000 tonnia avustustarvikkeita – 185 alussuuritusta - pääosin ruokaa.

Operaatio on mahdollisuuksien mukaan suojannut ja saattanut myös muuta laivaliikennettä. Merirosvojen pidättäminen ei ole operaation päätehtävä eikä tällä mitata operaation tuloksellisuutta. Median uutisoinnin kannalta se tosin vaikuttaa olevan operaation mielenkiintoisin osa-alue.

Lunnasrahojen vahvistamat merirosvot iskivät Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMB) laskelmien mukaan vuoden 2010 aikana 445 kertaa Somalian rannikolla, Adenin lahdella ja Inti-

an valtamerellä, tosin useimmiten epäonnistuen kaappausyrityksissään.

Edellisuodesta hyökkäysten määrä lisääntyi noin kaksinkertaiseksi. Hyökkäyksistä päätyi v 2010 noin 12 % onnistuneeseen aluksen kaappaukseen, lukumäärän ollessa tällöin 53 alusta.

Merirosvohyökkäysten onnistumisprosenttia on onnistuttu laskemaan operaatio Atalantan aikana 38 prosentista 12 prosenttiin. Samanaikaisesti yritys-

ten määrä on tosin kasvanut 300 prosenttia, joka osaltaan selittää kasvanutta kaapattujen alusten määrää. Huhtikuun lopulla 2011 oli merirosvojen hallussa 26 alusta ja 532 merenkulkijaa panttivankina.

Pääsyy epäonnistuneisiin kaappauksiin on kaappa-alusten aikaisempaa parempi varautuminen kaappaustilanteisiin. Operaation kuluessa onkin kehitetty kaappa-aluksille suojautumismalli, jolla onnistuneiden kaappausten todennäköisyyttä on kyetty laskemaan. Suojautumismalli sisältää niin fyysisiä este-rakenteita kuin myös tähytyksen tehostamista ja reittivalinnan optimointia.

Edellä esitettyjä lukuja tarkasteltaessa voidaan todeta, että operaatio Atalanta on onnistunut tältä osin vain rajoittamaan merirosvouden laajenemista.

Ongelman ratkaisu ei olekaan merellä vaan maissa. Romahtaneen entisen Somalian valtion alueelle on saatava toimiva yhteiskuntarakenne ja järjestys. EU:lla ja muilla järjestöillä onkin tätä nykyä meneillään lukuisia hankkeita myös Somalian mantereella. Menestys-



Somalian ruoka-apua: Lähde: EUNAVFOR

tä onkin saavutettu pohjoisessa Somaliin ja Puntlandin alueella. Eteläisempää Somaliasta hallitsevat edelleen erilaiset aseelliset yhtymät.

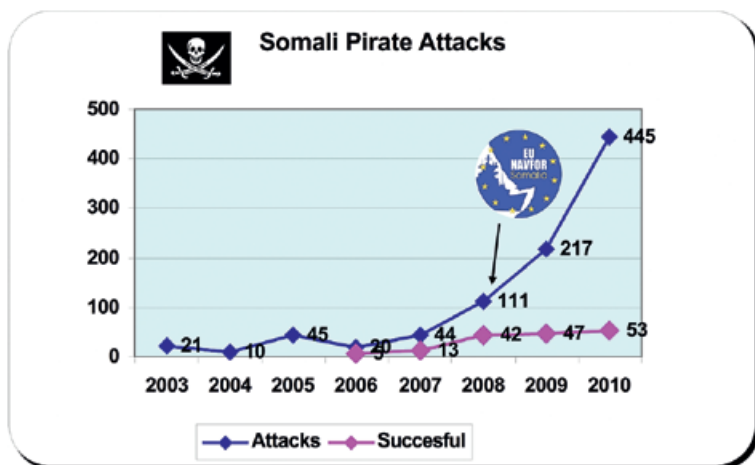
Kestävän ratkaisun avaimet ovat lähes kahden vuosikymmenen kaaoksesta ja klaanisodista kärsineen maan vakauttamisessa ja toimivien valtiotekniikoiden luomisessa. Merioperaatio on yksi askel kehityksessä, joka luo perusteita muiden organisaatioiden ja avustustyöryhmien toiminnalle entisen Somalian vakauttamiseksi. Tie järjestäytyneeseen yhteiskuntaan on alueella kuitenkin vielä pitkä ja tässä tapauksessa hiekkainen.

Olosuhteet

Millaisiin olosuhteisiin miinalaiva Pohjanmaa joutui Adenin lahdella ja Intian valtameren puolella? Alue sijaitsee pohjoisella pallonpuoliskolla noin 1000 – 2000 km päiväntasaajasta pohjoiseen. Pohjanmaan osallistuminen helmikuun alusta huhtikuun loppuun ajoittuu siten talvi- ja kevätkauteen, jolloin alueen keskilämpötila on noin 30 – 34 C. Kesäkuukausina lämpötila sen sijaan voi kohota aina 45 – 50 C asteeseen asti. Meriveden pintalämpötila on talvikuukausina noin 26-28 C astetta. Oman lisänsä olosuhteisiin tuo vielä erityisesti Adenin lahdella hiekka, jota aika ajoin navakasti puhaltavat tuulet tuovat merialuetta joka puolelta ympäröiviltä aavikoilta.

Valtamerien korkea suolapitoisuus – Itämeressä n. 7 promillea, valtamerissä viisinkertainen eli n. 35 promillea – lisää huomattavasti kaluston kunnossapitotarpeita. Kannella säälle alttiina oleva tekniikka on tarkastettava ja huollettava tarvittaessa päivittäin, jotta kytetään varmistamaan sen toimintakunnosta.

Aluksen käyttöprofiili operaatiossa tulee olemaan saatto- ja partiointitehtävät. Tällöin aluksen keskinopeus



Source: International Maritime Bureau

Merirosvohyökkäysten kehitys.

operaatiossa ei välttämättä nouse kovinkaan korkeaksi. Ruotsalaisten kokemusten mukaan heidän keskinopeudekseen kahdella ohjusvenettämme vastaavalla ”kustkorvetilla” muodostuu reiluksi 7 solmuksi – siis hiljaiseksi risteilynopeudeksi.

Sen sijaan eräiden järjestelmien käyntiajat – ääriesimerkinä lähes aina käyvät apukoneet – voivat muodostua huomattavan korkeiksikin. Laskennallisesti aluksen operaation viiden kuukauden aikana ajama matka vastaa ainakin kahden kotimaan normaalivuoden käyttöä. Tähän kun lisätään operaatioalueen aiemmin mainitut kotimaisia huomattavasti kuluttavammat olosuhteet, niin tehostetut kunnossapitotoimenpiteet ovat välttämättömiä.

Aluksen operaatio Atalantaa varten tehdyt muutostyöt ja varustelu

Miinalaiva Pohjanmaalla suoritettiin huomattavia teknisiä muutostöitä tulevia operaatio-olosuhteita silmällä pitäen. Keskeisin seikka, johon varauduttiin, oli lämpökuorman hallinta.

Lisääntynyt lämpökuorma vaikuttaa alukseen pääosin kahta kautta. Ope-

raatioalue – erityisesti Adenin lahti – on eräs maailman kuumimmista merialueista. Auringon päivittäinen lähes pystysuora säteily paahtaa noin kaksitoista tuntia armottomasti ja kuumentaa aluksen rakenteet polttavan kuumiksi. Toisaalta korkea meriveden lämpötila – 26 – 30 C -heikentää oleellisesti meriveden jäähdytyskapasiteettia.

Miinalaivan, joka on alkujaan rakennettu toimimaan suomalaisissa maksimissaan n. 20 C asteen meriveden lämpötiloissa, jäähdytyskapasiteetti ei yksinkertaisesti ole riittävä. Jäähdytystä jouduttiinkin huomattavasti tehostamaan. Koko aluksen oman jäähdytysjärjestelmän kapasiteetti lisättiin maksimiinsa. Se ei kuitenkaan riittänyt, vaan aluksen peräkannelle asennettiin lisäjäähdytinkoneikko, josta viileyttä johdetaan aluksen sisätiloihin. Kaikki asuin- ja oleskelutilat ilmastoitiin, ampumariviketilat jäähdytettiin ja aluksen järjestelmien jäähdytystä tehostettiin.

Tehokkaimmin haluttuun lopputulokseen päästään kuitenkin, ei jäähdystystehoa lisäämällä, vaan jäähdystystarvetta pienentämällä. Tässä auttaa huomattavasti miinalaivan muutama vuosi sitten vaaleammaksi muutettu yleisvä-

ritys. Sen lisäksi naamioverkoista rakennetut katokset tarjoavat tervetullutta auringonsuojaa kannella tehtäviään suorittaville merimiehille. Naamioverkojen kestävyys reippaassa meritulessa ja ajoviimassa on vain osoittautunut rajalliseksi. Edellisen lisäksi täytyy joidenkin järjestelmien käyntiaikoja rajoittaa ylikuumentamisen estämiseksi.

Makeanvedentuotto varmennettiin uusimalla ja kahdentamalla aluksen käänteisosmoosiolaitteisto. Juomavetänä käytetään pääsääntöisesti pullotettua vettä, vaikka aluksen itse tuottama vesi on myös juomakelpoista. Satamista vettä ei ole aikomusta ottaa, koska näin saatavan raakaveden laatua ei kyetä riittävässä määrin varmistamaan. Aluksen makeavesilaitos on toiminutkin suunnitelmien mukaisesti.

Miehistön varustus on sekoitus merivoimien varustusta ja soveltuvin osin maavoimien aavikkovarustusta. Laivapalveluksessa perusasua on meritaisteluasua, mutta kaikille on jaettu myös aavikkomaastopuku m/04.

Aluksen aseistuksessa vahvistettiin lähitorjuntakykyä lisäämällä 12,7 mm raskaita konekivääreitä, parantamalla sirpalesuojausta ja kohentamalla pimeänäkökykyä. Mukaan otettavien ampumatarvikkeiden laatu ja määrä suunniteltiin operaatioalueen riskianalyysin perusteella. Tähänastisten kokemusten perusteella merirosvojen aseistus koostuu käsiaseista pääosin Kalashikov-rynnäkkökivääreistä ja RPG -kevyistä singoista.

Ampumatarviketäydennyksiä ei alukselle ole suunniteltu, vaan alus kykenee itse kuljettamaan ja varastoi- maan koko operaation ajalla tarvitsemansa ampumatarvikkeet. Tällä vältetään ampumatarvikkeiden kuljetuksiin kolmansien maiden kautta liittyvä ras-



Merimiesmajoitus Pohjanmaalla: SA-kuva

kas lupabyrokratia.

Aluksen pää- ja apukoneille suoritettiin laajat ennakoivat huollot ennen lähtöä ja ilmanotot niin koneille kuin ilmastoinnillekin varustettiin hiekkasuodattimilla.

Aluksen satelliittijärjestelmä uusittiin ja kahdennettiin sekä johtamis-yhteykset täydennettiin operaation vaatimusten mukaisiksi.

Toimintakykyä ja varmuutta parantaa myös kaksi Boomeranger 760 kovapohjaista kumivenettä, joilla alustarkastusosasto kykenee nopeasti liikkumaan kohteelleen.

Henkilöstö

Halukkuus tähän merivoimien ensimmäiseen kriisinhallintaoperaatioon oli suurta – kaikkiaan noin sataa tehtävää haki 930 hakijaa. Kaikki hakijat testattiin niin henkisiltä kuin fyysisiltä ominaisuuksiltaan - Cooperin testissä piti muun muassa juosta vähintään 2400 m. Myös aikaisempi nuhteeton palvelushistoria oli edellytyksenä valinnalle. Samoin hammaskaluston kunto tarkastettiin, sillä kokemuksen mukaan huomattava osa lääketieteellistä ongelmista joh-

tuu viallisista hampaista. Tässäkin operaatioissa jouduttiin silti turvautumaan paikallisen hammaslääkärin apuun.

Aluksen henkilöstön vahvuus on 89 henkeä, joista naisia on 5 kappaletta. Aktiivihenkilöstöä on hieman yli puolet lopun muodostuessa reserviläisistä. Aluksen henkilöstöön kuuluu 12 hengen Vessel Protection Detachment – suojaus ja tarkastusosasto, joka tarvittaessa suorittaa epäilyttävien alusten tarkastustehtävät ja toimii aluksen lähisuojausosastona. Suojaus- ja tarkastusosasto on integroitu aluksen muuhun toimintaan, joten he osallistuvat myös aluksen vahtivuoroihin.

Reserviläisten osalta eri alojen ammattimiehet kuten esimerkiksi kokit, poliisit, palomiehet, konemiehet, olivat etusijalla. Aluksen miehistöön kuuluu myös kaksi somaliantaitoista suomalaisen varusmiespalveluksen läpikäynyttä tulkkiä.

Aluksen lisäksi operaatioon osallistuu maissa Djiboutissa 5 henkilön tukikyksikkö sekä muutama upseeri niin operaation johto-esikunnassa Englannissa kuin merellä toimivassa operaatiojoukon esikunnassa. Suomalaisen krii-

sinhallintaorganisaation kokonaisvahvuus on näin ollen yhteensä 98 henkilöä.

Henkilöstöön kohdistuva sotilaallinen riskitaso on operaatioissa arvioitu kohtuullisen matalaksi. Suuremman riskitekijän muodostavatkin ympäristötekijöistä aiheutuvat vaikutukset. Lämpökuorma ei rasita vain tekniikka vaan on vakavasti otettava lisäkuormitus myös henkilöstölle.

Satamakäyntien aikana riskit korostuvat, sillä silloin henkilöstö joutuu tekemisiin muun muassa afrikkalaisen liikennekulttuurin kanssa, jossa eroavaisuudet kotimaiseen käyttäytymiseen voivat olla suuriakin. Maltilla toki sielläkin selviää.

Myöskään paikalliset taudinaiheet eivät ole väheksyttävä tekijä. Malariaasäksen pisto voi aiheuttaa vakavan sairastumisen. Samoin kolera ja keltakuume ja HIV eivät ole alueella tuntemattomia. Rokotussuoja kattaakin niin keltakuumeen kuin kolerankin ja malaria lääkitystä on tarjolla tarpeen vaati-



Miinalaiva Pohjanmaa täydentää Djiboutissa. Lähde SA-kuva

sa. HIV:iin ei auta muu kuin pidättäytyminen intiimeistä kontakteista paikallisen väestön kanssa.

Suurin aluksen henkilöstöä kohdantunut käytännön riski lienee kuitenkin ollut erittäin hyvästä ruuasta johtuva taipumus elopainon nousuun. Sitä tosin on vastustettu tarmokkaalla kuntoiluvälineiden käytöllä.

Aluksen tiivis toiminta- ja asuin-ympäristö tuovat oman lisämausteen kriisinturvaajan arkeen. Oma yksityisyys on suhteellisen rajallista ja kaverien kanssa täytyy tulla toimeen.

Terveystilanteen ylläpidosta aluksella huolehtii kaksi lääkäriä ja kaksi sairaanhoitajaa. Ainoa sairaalahoitoa vaatinut tapahtuma on ollut yksi umpi-



Djiboutin tukiyksikön arkea. Lähde SA-kuva

suolitapaus, joka leikattiin Djiboutissa ranskalaisessa Bouffardin sotilassairaalassa. Kyseinen henkilö kykeni parin viikon toipumisajan jälkeen jatkamaan tehtävässään aluksella.

Aluksen huoltaminen ja täydentäminen

Aluksen huollon ja ylläpidon osalta suunnittelun tavoitteena oli mahdollisimman pienen jalanjäljen jättäminen kohdealueelle. Käytännössä tämä merkitsee laajamittaista turvautumista ostopalveluihin ja vain pientä tukiyksikköä maissa. Näin päädyttiin Djiboutiin sijoitettuun viiden miehen tukiyksikköön, joista huoltoa päätoimisesti edustaa kolme henkilöä.

Toki näin pieni tukiyksikkö aiheuttaa yksikön henkilöstölle useita oman päätehtävän ohella hoidettavia tehtäviä. Tähänastisen kokemuksen valossa tukiyksikön mitoitus on ollut tiukka, mutta toimeen on silti tultu.

Vaikka operaatioalue on Afrikan ja Arabian niemimaan läheisyydessä, on se ollut vuosituhansia vilkkaan meriliikenteen läpikulkuväylä. Näin alueelle onkin kehittynyt toimiva, osittain erittäin nykyaikainen satamaverkosto, jonka kautta aluksen tarvitsemat palvelut kyetään pääosin toimittamaan.

Aluksen tarvitsemien täydennysten, kuten ruokatarvikkeiden ja polttoaineen osalta, käytetään hyväksi alueella toimivia palvelun tuottajia. Tavoitteena oli löytää luotettava alushuolitsija, jolla on jo aikaisempaa kokemusta toimimisesta kyseisessä operaatioalueella ja operaatio Atalantassa erityisesti.

Kilpailutuksen jälkeen valinta kohdistu norjalaiseen Wilhelmsen Groupiin. Wilhelmsen Group on maailmanlaajuisen merilogistiikan osaaja, joka meillä tunnetaan muun muassa uusien autojen



Pohjanmaa siirtymäajossa operaatioalueella

rahtaajana Kauko-Idästä Suomeen. Wilhelmsen tekee rahtauksen ohella laajaa aluspalvelutoimintaa ympäri maailmaa. Norjan merivoimat käyttivät heidän palvelujaan v 2009, kun fregatti Fridtjof Nansen osallistui operaatio Atalantaan.

Yhteistoiminta Wilhelmsenin kanssa on toiminutkin hyvin. Heidän paikallisen norjalaista syntyperää olevan edustajan ajatusmaailma on ollut varsin lähellä suomalaisten tapaa ajatella. Yhteinen tavoite on ollut saada asiat pyörimään ja siinä on myös onnistuttu.

Kotimaasta operaatioalueelle rahdattiin etukäteen vain kaksi merikonttillista materiaalia. Pääosin oli kyseessä aluksen tarvitsemasta kulutusmate-

riaalista, jonka saanti operaatioalueelta arvioitiin hankalaksi. Tyypillisiä esimerkkejä tällaisista materiaaleista ovat aluksen tarvitsemat erikoisvoiteluaineet ja jäähdytysnesteeet sekä hygieniaan tarvittava käsidesi.

Operaatioalueelle siirtymisen aikana alus suoritti kaksi satamakäyntiä, mennessä Malagassa Espanjassa ja Larnakassa Kyproksella. Takasin tullessa välitappeina ovat Souda Bay Kreeta ja Cadiz Espanja.

Aluksen päätukeutumissatamana operaatioalueella toimii Djibouti. Muita mahdollisia satamia, joissa alus todennäköisesti vierailee, ovat Salalah Omanissa, Mombasa Keniassa ja Port Vic-



toria Seychelleillä sekä Dar es Salaam Tansaniassa. Näillä näkymin Seychellit

jäävät Pohjanmaalta käymättä. Muissa mainituissa satamissa on jo käytykin.

Djiboutin tukiyksikön toimintatapa on lähettää aina kuhunkin satamaan taistelijapari, joka yhdessä Wilhemsenin edustajan kanssa järjestää aluksen tarvitseman tuen.

Aluksen normaali toimintatapa on kymmenkunta päivää merellä ja kolmisen päivää satamassa täydentämässä ja huoltamassa. Operaatiokauden keskelle suunniteltiin kymmenen päivän huoltojakso, jonka aikana suoritettiin suurempia huoltoja ja tarvittavia korjaustöitä.

Huoltojakson aikana maaliskuussa tarjoutui miehistölle mahdollisuus noin viikon Suomi-vapaaseen. Huoltojakson yhteydessä suoritettiin operaatioalueel-



Pohjanmaa avustaa merirosvojen vapauttamaa kalastusalusta. Lähde: SA-kuva



Piraattien emäalus Pohjanmaan hinauksessa

le kaksi huoltolentoa, joilla saatiin kuljetettua sekä tarvittava henkilöstöä että materiaalia.

Henkilöstövaihtoja ei operaation kestäessä ollut suunniteltu, mutta kotimaahan oli varattu pieni rotaatiokoulutettu henkilöstöreservi yllätyksellisten henkilöstötarpeiden varalle. Operaation aikana palveluksen on keskeyttänyt vain yksi henkilö kotiasioiden takia, joten henkilöstötäydennyksiin ei ole tarvinnut turvautua.

Kunnossapidon suunnittelu perustui aluksesta kertyneeseen pitkään kokemukseen, jonka perusteella todennäköisimmät korjaus- ja huoltokohteet määritettiin. Tarvittaessa alusta tuetaan koti-

maasta merivoimien materiaalilaitoksen lähettämällä varaosalähetyksillä ja tarpeen vaatiessa korjauspartiolla.

Teknisen kunnossapidon osalta alus on pyritty tekemään mahdollisimman itsenäiseksi. Lisävaraosia on sijoitettu alukselle kokemuksen mukaisia todennäköisimpiä huoltotöitä varten. Aluksen tekniselle henkilöstölle on annettu lisäkoulutusta. Alus kykeneekin näin itse suoriutumaan todennäköisimmistä eteen tulevista kunnossapitotöistä II-taso mukaan lukien.

Eräänä merkittävänä seikkana kunnossapidon osalta on huomioitava varsin pitkä vasteaika – vähintään seitsemän vuorokautta tai enemmän, jos ma-

teriaalia pitää tilata operaatioalueen ulkopuolelta. Viipyipä eräs varaosapaketti matkalla lähes pari kuukautta.

Sotilaskotitoimintaa aluksella ei ole, mutta kanttiini kyllä. Kanttiini on järjestetty aluksen messien yhteyteen, joista saa ostaa virvoitusjuomia ja pikukupertavaa.

Tähänastiset operaatiokokemukset

Miinalaiva Pohjanmaa on tähän mennessä suorittanut meriliikenteen suojaustehtävää Adenin lahdella, ruokakuljetusten saattotehtäviä Somalian ja Kenian rannikoiden edustalla ja tiedustelutehtäviä Somalian edustalla. Alus on suorittanut kolmattakymmentä pääosin kalastusalusten ja pakolaisveneiden tarkastusta ja yhden merirosvojen kaappauksesta vapautuneen eteläkorealaisen kalastusaluksen avustamisen Mombasaan.

Yksi selkeä merirosvojen emäalus saatiin kiinni huhtikuun alussa. Tämä kiinniotto johti 15 päivää kestäneeseen vaiheeseen, jossa yritettiin etsiä kiinniotetuille merirosvoille sopivaa vastaanottajavaltiota. Sellaista ei kuitenkaan löytynyt ja operaation johdon määräyksellä kiinniotetut vapautettiin Somalian rannikon edustalla.

Aluksen järjestelmät ovat toimineet varsin hyvin. Pienehköjä kulumis- ja rikkoontumistapauksia on tietty esiintynyt, mutta ne eivät ole olennaisesti estäneet operatiivista toimintaa. Jopa mediassa näyttävästikin uutisoitu vasemman evävakaimen vajatoiminto oli käytännössä lähinnä haitaksi luokiteltava vika. Sekin saatiin korjattua, kun Suomesta saatiin varaosat paikalle.

Samoin tehostettu jäähditys on osoittautunut toimivaksi ja kapasiteetiltaan riittäväksi vallitseviin olosuhteisiin. Yllättänyt on vain jäähdityskonei-

Lähteitä:

- <http://www.mschoa.org>
- <http://www.eunavfor.eu>
- <http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1521&lang=EN>
- <http://www.icc-ccs.org/home/ piracy-reporting-centre>
- <http://www.safety4sea.com/article.php?id=2461>
- <http://www.imo.org/ourwork/security/piracyarmedrobbery/pages/piratereports.aspx>
- <http://www.joc.com/piracy/special-piracy-report-numbers>

den tuottaman kondenssiveden määrää.

Aluksen tarvitsemien peruspalveluiden järjestämisestä on alushuolitsijamme Wilhemsens suoriutunut erittäin hyvin. Tarvittavat täydennykset kotimaasta on kyetty suorittamaan käyttäen hyväksi puolustusvoimien sopimus-kumppanin – DHL:n – logistiikkapalveluja. Lähes viikoittain onkin jokin varaosai- tai täydennyspaketti matkannut lentoteitse operaatioalueelle.

Yhteenveto

EU:n merellinen kriisinhallintaoperaatio Atalanta on Suomen merivoimien ensimmäinen kriisinhallintaoperaatio. Tähän mennessä se on opettanut paljon harjoituksen suunnitteluun ja toteutukseen osallistuville osapuolille. Neljän kuukauden purjehduksen jälkeen Pohjanmaan henkilöstöstä on hitsautunut hyvin toimiva kriisiajan yksikkö myös kotimaan puolustuksen tarpeisiin.

Miinalaiva Pohjanmaa on osallistunut kaikkiin operaatio Atalantassa esiintyviin tyypillisiin tehtäviin. Se on suorittanut onnistuneesti merialueen partiointia, ruoka-alusten saattoa, epäilyttävien alusten tarkastuksia, tiedustelutehtäviä Somalian rannikon edustalla, alusten ja pakolaisten avustustehtäviä sekä viimein myös merirosvojen kiinniottoa. Edes aluksen oman helikopterikyvyn puuttuminen ei ole ollut esteenä tässä.

Operaation jälkeen merivoimiemme kansainvälinen toimeenpano- ja yhteistoimintakyky on vahvistunut entisestään. Valmius merelliseen kriisinhallintaoperaatioon on myös todennettu käytännössä eikä vain suunnitelmapapereissa.

Suomen osallistuminen EU-operaatioon on myös solidaarisuutta muista maailman valtioista kohtaan. Osallistumalla EU-operaatioon Afrikan Sarven alueella Suomi tukee samalla EU:n ja muiden



Tehtävä suoritettu. Mitalliparaati 29.4.2011 Djibouti. SA-kuva

tahojen hankkeita järjestyksen palauttamiseksi entisen Somalian alueelle.

Osallistuminen humanitäärisen avun perillepääsyn turvaamiseen ei ole myöskään vähäinen tehtävä. Suojattavien kansainvälisten ruoka-apukuljetusten kautta ruokitaan lähes neljännessä koko Somalian 9 miljoonaisesta väestöstä.

Osallistumalla merenkulun turvallisuuden edistämiseen Atalantan puitteissa Suomi edistää samalla kansainvälistä yhteistyötä ja kaupankäyntiä. Nykypäivänä kansainvälistyminen on Suomen valtion elinehto. Operaatio Atalantaa osallistuminen tukee myös osaltaan tätä tavoitetta. ■

Huoltotoimenpiteiden toteutus ML Pohjanmaalla operaatio Atalantassa

Suunnittelupöydältä toteutukseen

Operaation valmistelutoimenpiteet ML Pohjanmaalla päästiin aloittamaan operaatioon osallistumispäätöksen jälkeen täysipainoisesti lokakuun puoliväistä lähtien. Merivoimat järjesti useita koulutus- ja valintatilaisuuksia soveltuvan henkilöstön löytämiseksi operaatioon.

Aluksen huoltojoukkueen valintaprosessissa korostuivat ammatilliseen osaamiseen liittyvät näkökohdat. Erittäin keittiöhenkilöstöön pyrittiin löytämään sellaisia henkilöitä, joilla on aiempaa kriisinhallintakokemusta, sekä näyttöjä keittiötaidoissa. Jo koulutusvaiheen aikana kävi selväksi, että

operaatioon lähtevän henkilöstön tulee kiinnittää huomiota painonhallintaan ja riittävään liikuntaan. Ruoka on ollut erinomaista koko operaation ajan.

Operaation suunnittelu- ja koulutusvaiheessa kartoitettiin sellaisia asiakokonaisuuksia, jotka poikkeavat normaalista alustoiminnasta ulkomailla. Tällaisiksi asioiksi tunnistettiin mm. alueella olevat tauti- ja hyönteisriskit. Muonatäydennyksiin liittyvät laatu- ja hygieniariskit, sekä mahdollisiin merirosvoudesta epäiltyjen kohdehenkilöiden käsittelyyn liittyvät näkökohdat. Riskikartoituksen jälkeen tarkasteltiin operaatioon varattua materiaaliyksikötyyppiä, johon saatiin toteutettua

muutamia tarpeellisia muutoksia.

Materiaalia alukselle toimitettiin eri joukko-osastoista Maavoimien Materiaalilaitoksen myötävaikutuksella, sekä Merivoimien toteuttamina hankintoina koko joulukuun ajan aina aluksen lähtöön asti. Alukselle lastattiin mukaan sellaisia päivittäistavaroita, joiden hankinnan tiedettiin olevan hankalaa toiminta-alueella. Tällaista materiaalia olivat esimerkiksi aluksen tarvitsemat erikoisvoiteluaineet ja jäähdytysnesteet. Osa operaatioon osoitetusta materiaalista lastattiin National Support Element:in (NSE) toimesta merikonttiin, joka laivattiin kohti toiminta-alueita jo joulukuun alussa.

ML Pohjanmaan ensimmäiset huoltotäydennykset Upinniemiessä muonituksen osalta noudattivat hyvin pitkälti koulutuspurjehduksista tuttua kaavaa. Merivoimat oli tehnyt huoltosopimuksen norjalaisen Wilhelmsen Ship Servicen (WSS) kanssa. Heidän edustajansa vieraili aluksella jo Upinniemiessä ja hoiti asiaan liittyvät käytännön järjestelyt moitteetta. NSE:n toimintaa on esitelty toisaalla tässä lehdessä.

Aluhuollon haasteet

Operaation kiireellinen toteutusaikataulu asetti aluksen huollon suunnitte-



Polttoaineproomu Mombasassa.



Tykkihuoltoa operaatioalueella.

lulle ja toteutukselle hivenen normaalia poikkeavia haasteita. Aluksen ulkopuolista maalipintaa ei kyetty talviolosuhteista johtuen huoltamaan ja tämä jätettiin operaatioalueella tapahtavaksi toimenpiteeksi. Aluksen ulkokansille asennettiin myös uusia venepukkeja, sirpalesuojauksia, aurinkosuojien telineitä, sekä konekivääriasemia. Asennusten jäljiltä jäi useita paikkoja vaille pintakäsittelyä, joita on korjattu matkan varrella.

Aluksen viilennyksen kiinnitettiin valmisteluvaiheessa erityistä huomiota. Aluksen ilmastointi onkin toiminut erittäin hyvin ja aluksen sisätiloissa työskentely on onnistunut erinomaisesti. Yksityiskohtana voidaan todeta, että alukselle yritettiin hankkia Suomesta ennen

matkalle lähtöä pöytätuulettimia. Tämä ei kuitenkaan talvisessa Suomessa onnistunut, vaan tuulettimet hankittiin Kyprokselta.

Alukselle mukaan otettavan materiaalin määrä aiheutti myös säilytystiloihin liittyviä haasteita. Asia ratkaistiin levyttämällä miinakannen miinakiskotus ja käyttämällä lastauslavoja lavakaluksineen. Esimerkkinä voidaan todeta, että alukselle otettiin mukaan pullottua juomavettä kahden viikon tarpeeksi vedentuotantojärjestelmän laiterikkojen varalta. Alus on kuitenkin kyennyt tuottamaan tarvitsemansa juomaveden koko operaation ajan itse.

Lentävät ja ryömivät otukset

Erityistä huomiota kiinnitettiin suunnitteluvaiheessa hygieniatason säilymiseen oman henkilöstön ja aluksen tilojen osalta. Toimialueen tuho- ja haittaeläinten vaikutusta pyrittiin ennalta koimaan tilaamalla koulutusta ja välineistöä hyönteisten torjuntaan erikoistuneelta yritykseltä. Alukselle hankittiin lentävien hyönteisten pyydystämiseen tarkoitettuja välineitä, jotka omalta osaltaan vähentävät mm. malariariskiä. Mukaan saatiin myös indikaattoreita, jotka ilmentävät eri hyönteistyyppien olemassaoloa. Mainitut välineistöt ovat osoittautuneet varsin toimiviksi. Säännöllisen seurannan perusteella aluksen sisätiloissa on esiintynyt erittäin vähän



Ja nimikirjainten tulee kiiltää...

lentäviä hyönteisiä ja muista tuholaisista ei ole saatu minkäänlaista indikaatiota.

Alustarkastustehtäviä varten suunniteltiin myös erityisiä toimenpiteitä kohdealuksissa tehtävässä olleiden henkilöiden desinfiointin osalta. Aluksen peräkannelle pystytetään aina tarvittaessa erityinen puhdistusasema. Tehtävästä palatessaan kaikki kontaminoituneet henkilöt käyvät kyseisen puhdistusaseman kautta, jossa desinfioidaan kaikki varusteet. Kyseiset henkilöt pääsevät nauttimaan myös maisemasuihkusta tarpeellisten pesuaineiden ryydittämänä. Lopuksi aluksen kansitilat ja veneet saavat myös osansa puhdistustoimenpiteistä.

Operaation aikana tarkastus- ja suojausjoukkue (STJ) teki useita tehtäviä, joissa vierailtiin eri kohdealuksissa. Kahdessa aluksessa tehtiin erittäin perusteellinen etsintä rikosepäilyjen selvittämiseksi. Saatujen kokemusten valossa, kyseisten kohdealusten hygienia- ja puhtausolosuhteiden taso oli erittäin vaatimaton, osin jopa terveydelle vaarallinen. Toisen aluksen ruumassa oli runsaasti mm. pilaantunutta kalaa. Kohdealuksista tavattiin myös

runsaasti erityyppisiä hyönteisiä. Kyseiset tapaukset tekivät desinfiointitoimenpiteiden tarpeen selväksi viimeisellekin epäilijälle.

Satamavierailujen aikana alukseen saapuva henkilöstö desinfioidaan jalkineensa

erityisessä puhdistusaltaassa. Tässä operaatiossa ei henkilöstölle ole annettu lupaa tuoda maista mitään ruokatuotteita tai juomia. Henkilökohtaiset kantomukset ja tuliaisheet päätyvät aluksen hygieniaohteen mukaan paahdettavaksi saunan lauteille. Mainittujen toimenpiteiden seurauksena alukselle ei ole päätenyt kutsumattomia vieraita. Pintakäsittelymätöntä puuta ei voida koputtaa tässä tapauksessa, sillä sen tuonti alukseen on kiellettyä!

Muonasta ateriksi

Aluksen muonituksesta huolehtii yhdeksänmiehinen keittiöjoukkue taloussiivonmiehen johdolla. Keittiöjoukkue koostuu kokonaisuudessaan reserviläisistä ja heidän siviilityönsä kattaa nimikkeet keittiömestarin ravintoloitsijaksi. Aluksen keittiötä miehitetään normaalin kolmannesjaon sijaan työtehtävien laajuuden määrittämän tarpeen mukaan.

Merivoimien ja WSS:n tekemän so-



Tätä hommaa sitä riittää.



Täydennystä Mombasassa.

pimuksen mukaan huolitsija toimittaa alukselle elintarvikkeita, jotka täyttävät eurooppalaisen standardin. Muonien vastaanottoon todettiin sisältyvän riskejä lähinnä pakkausmateriaalin osalta. Aaltopahvin sisällä saattaa kulkeutua aluksen sisätiloihin esimerkiksi hyönteisten munia. Mainitusta syystä päätettiin jo ennen operaation alkua, että alukselle saapuvat muonat tarkastetaan laiturialueella. Kyseisessä tarkastuksessa pahvipakkaukset puretaan ja muonat siirretään ja varastoidaan aluksella muovilaatikoissa.

Alukseen saapuvat tuoretuotteet joutuvat myös tarkastukseen ja desinfiointikäsittelyyn, joka tappaa niissä mahdollisesti olevat hyönteiset. Tämä tapah-

tuu upottamalla ne muutamaksi minuutiksi erityiseen altaaseen. Tarvittavat työvälineet näihin järjestelyihin valmistettiin Upinniemen korjaamilla ennen operaation alkua.

Alukselle saapuvan muonitusmateriaalin tarkastuksella laiturialueella on havaittu olevan myös alkuperäisen tarkoituksen lisäksi muitakin hyviä vaikutuksia. Tällaisia vaikutuksia ovat mm. aluksen jätteiden määrän radikaali pieneneminen. Talouspakkausten puuttuminen aluksen jätekuormasta vähentää aluksen tarvetta jätetyhjennyksille. Tarkastustoimet vaikuttavat myös huolintayritysten toimintaan. Koska kaikki kelvoton materiaali jää aluksen ulkopuolelle, lähetykset sisältävät lähestulkoon

vain virheettömiä tuotteita.

Aluksen matkatessa kohti toiminta-alueetta, harjoiteltiin elintarvikkeiden käsittelyä ensin Espanjan Malagasassa pienessä mittakaavassa ja kokonaan toteutettuna Kyproksella. Laivahuolitsijat seurasivat suomipojan toimenpiteitä varsin kiinnostuneena. He eivät olleet varmasti moisia toimenpiteitä joka päivä nähneet. Harjoittelulla asiat saatiin kuitenkin sujumaan varsin mallikkaasti ja jo Djiboutin ensimmäinen muonätäydennys sujui kommelluksitta.

Aluksen keittiöhenkilöstö on toteuttanut myös suosittuja barbeque-päivällistilaisuuksia peräkannella. Toteutettiinpa aluksella myös kokeilu. Peräkannelle rakennettiin grilli, jossa tar-



Polttoainetäydennys Djiboutissa.

jottiin hampurilaisia. Asiasta ei tiedotettu henkilöstölle ja järjestelyt tehtiin varsin vähin äänin. Puskaradion välittämän tiedon perusteella lähes koko henkilöstö löysi tiensä oikeaan paikkaan alle puolessa tunnissa. Hyvällä ruualla

onkin ollut suuri merkitys henkilöstön viihtyvyydelle operaatioissa.

Yhteistoiminta NSE:n kanssa

Aluksen huoltotilaukset kulkeutuvat NSE:lle, joka ryhtyy toimenpiteisiin ha-

lutun materiaalin tai palvelun toteuttamiseksi. Operaation valmisteluvaiheessa alukselle täydennettiin varaosat ja alushuoltoon tarvittavat kemikaalit. Tällaisessa operaatioissa voi tapahtua myös asioita, johon ei ole varauduttu. Materiaaleja rikkoontuu ja osa tällaisista tapahtumista voi vaikuttaa myös operaation tehtävien suorittamiseen. Esimerkkinä voidaan mainita vaikkapa aluksen RHIB- veneen pohjan vaurioituminen. Korjaukseen tarvittiin lujitemuovikomponentteja, jotka NSE hankki paikallis-hankintana Kyprokselta ja vene saatiin korjattua. Kaikkia materiaaleja ei kuitenkaan toiminta-alueelta löydy. Esimerkkinä voidaan todeta vaikkapa mesinkiruuvit ja vesihiomapaperi.

Operaation puolivälissä toteutettu huoltolento toi Djiboutiin sellaisia materiaaleja, joita oli jäänyt kotimaasta lähtiessä saamatta. Myös rikkoontuneiden materiaalien tilalle saatiin tarvittavat varaosat. Varmasti kuitenkin tärkein jokapäiväiseen toimintaan vaikuttava tuote oli suomalainen kahvi. Paikallinen paahto kun ei oikein ole suomalaisen suun mukaista.

NSE on myös hoitanut kotimaan suuntaan operaation tuottaman paperiliikenteen, sekä muut yhteydenpidot. Tämä on osoittautunut erityisesti huollon toimialalla toimivaksi järjestelyksi.

Taisteluvälinealan terävät nuolet

Kansilla valmiudellisista syistä olevat raskaat konekiväärit ja kevyet jalkaväkiaseet jouduttiin huoltamaan huomattavasti normaalia useammin johtuen alueen erityisistä olosuhteista. Ilmaston kosteus, meriveden suolapitoisuus ja ampumatarvikkeita paahtava kuumuus pakottivat kaluston toimintakunnon ylläpitämiseksi tiiviimpää huoltokiertoa.

Laivatyöstön osalta oli lisäksi otettava huomioon valmiuden säätely, jonka tuli mahdollistaa vähintään yhden tykin toimintakunto.

Huoltokierto kyettiin toteuttamaan operaatiossa vahtien puitteissa, jolloin lisääntyneen kunnossapitotyön räsytystä kyettiin jakamaan suunnitellusti. Myös ammuntoja suoritettiin normaaliin kansalliseen toimintaan nähden huomattavasti useammin, jolloin huoltotarve kasvoi.

Aluksen ollessa näin pitkäkestoisessa operaatiossa ja vaativissa olosuhteissa, toimivien rutiinien löytäminen otti oman aikansa. Kolmen viikon siirtyminen operaatioalueelle mahdollisti toimivien menetelmien löytämisen. Operaation alkajassa aluksen pääasejärjestelmien toiminnassa kyettiin keskittymään täysipainoisesti kulloiseenkin tehtävään.

Leikkauksia ja hampaidenpoistoja meillä ja muualla

Aluksen lääkintähuollolle arvioitiin lähtökohtaisesti suurimmiksi haasteiksi mahdollisten haavoittuneiden tai loukkaantuneiden hoito ja toisaalta Itä-Afrikan alueella esiintyvien infektiosairauksien välttäminen. Hyvällä hygienian ja muiden varotoimien ylläpidolla on epidemioilta vältyttykin. Varotoimien rakentaminen aloitettiin jo marraskuussa laajalla rokotusohjelmalla. Vakavilta onnettomuuksilta on myös vältytty.

Lääkintävalmius kohotettiin mahdollisimman korkealle, tunnustaen kuitenkin se tosiseikka, ettei alukselle pystytä rakentamaan hätäkirurgista leikkauksia. Pohjanmaan normaalin lääkintähytin varusteiston lisäksi alukselle hankittiin tehohoitoyksikön laitteisto hengityskoneineen, potilasvalvontalaitteineen ja nesteensiirtoautomaatteineen. Ja koska laitteet yksinään eivät ketään hoida, kuuluu aluksen henkilöstöön kaksi lääkäriä ja kaksi ensihoitajaa. Heistä toinen on tehohoitokonkari sekä painekammiohoitopätevyden omaava, toinen on kokenut kenttäsairanhoitaja. Lääkkeet varastoitiin lämpökuorman vuoksi yhteensä kahdeksaan jääkaappiin, yhteistilavuudeltaan kolme kuutiometriä.

Atalantan kaltaisessa operaatiossa alusyksiköt eivät pysty toteuttamaan koko lääkinnän ketjua itse, vaan tarvitaan tukeutumissairaaloihin. Keskeinen tällainen on ranskalainen Bouffardin sotilasairaala Djiboutissa, jossa yksi Pohjanmaan merisotilas leikattiin umpilisäkkeen tulehduksen vuoksi maaliskuussa. Tukeutumissatamien lääkintäpalveluihin on jouduttu turvautumaan myös muutamissa hammaslääketieteellisissä ongelmatilanteissa.

Aivan erityisen haasteen lääkintähuollolle muodostivat aluksella viisitoista vuorokautta kiinniotettuina olleet kahdeksantoista merirosvoudesta epäiltyä. Heidän terveydentilansa arvi-



*Pohjanmaan klyysin maalauksen päivän-
tasajien ylityksen kunniaksi.*

ointi ja seuranta oli monimutkaista ja kieli- ja kulttuurierojenkin vuoksi.

Yhteenveto

Miinalaiva Pohjanmaa on selviytynyt tähänastisesta tehtävästään varsin vähäisin yllätyksin. Tiedotusvälineissä uutisoitu evävakaimen vajaatoimintakin oli lähinnä kiusa, joka ei juurikaan vaikuttanut aluksen operatiiviseen toimintakykyyn. Huolellinen ennakkovalmistautuminen sekä Pohjoismaiden ja Saksan merivoimien aikaisempien operaatiokokemusten hyväksikäyttö kantaa nyt hedelmää. Samoin henkilöstön valmentautuminen ja koulutus näyttää osuneen jotakuinkin kohdalleen.

Merivoimat asetti tavoitteekseen suoritua hyvin ensimmäisestä kriisinhallintaoperaatiostaan. Näin näyttää nyt käyvänkin. Merivoimien kyky kriisinhallintaan on nyt käytännössä koeltu – enää se ei ole vain paperivalmiutta. Tästä on hyvä jatkaa. ■

Kuvat: SA-kuva.



Komentaja Juha Lehtinen toimii Suomalaisessa Kriisinhallintajoukossa Intian Valtamerellä NSE:n päällikkönä sekä kontingentin henkilöstöpäällikkönä.

Alushuoltoa Afrikassa ja Arabian niemimaalla

Valmistautumista kotimaassa

SKJI:n (Suomalainen Kriisinhallintajoukko Intian Valtamerellä) suorituskyvyn rakentaminen tapahtui hyvin kiivaalla aikataululla syksyn ja alkutalven 2010 kuluessa. Virallinen päätös operaatioon osallistumisesta saatiin varsin myöhään, mutta tästä huolimatta valmistelut osattiin ja kyettiin aloittamaan eri yhteistoimintaosapuolien kanssa ajoissa. Keskeisiä toimijoita NSE:n (National Support Element) kannalta olivat Merivoimien Esikunta, Suomenlahden Meripuolustusalue, Merivoimien Materiaalilaitos ja Porin Prikaati.

Henkilöstön valinnat

Mittavasta rekrytointiprosessista ja henkilöstövalinnoista vastasi Merivoimien Esikunnan henkilöstöosasto. Avainhenkilöstö, johon kuului 21 henkilöä määrättiin kriisinhallintapalvelukseen 15.12.2010 alkaen. NSE:n osalta avainhenkilöstöön kuului päällikkö ja huoltouseeri. Tämä edesauttoi henkilöstön valintoja, jolloin toimialojen johtajat itse haastattelivat koulutus- ja valintatilaisuuteen kutsuttuja henkilöitä.

Saman prosessin kävivät läpi niin puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen

henkilöt kuin reserviläiset. Toimialojen johtajat esittivät valintatilaisuuksien jälkeen oman näkemyksensä valittaviksi esitettävistä henkilöistä MERIVE:n henkilöstöosastolle.

Koko valintaprosessi oli varsin työläs johtuen suuresta määrästä hakemuksia, jolloin jouduttiin suorittamaan mitava esikarsinta. Tämä toisaalta mahdollisti toimialojen johtajille erinomaisen mahdollisuuden vaikuttaa oman henkilöstönsä valintaan.

NSE:n henkilövalinnoissa jouduttiin keskittymään niin henkilöstön monikäyttöisyyteen kuin erikoisosamiseen – niinkuin henkilövalinnoissa yleensä.

KRIHA-historian pienin NSE?

Alustavissa suunnitelmissa NSE:n vahvuus oli jopa yli 10 henkilöä. Esitetystä ja hyväksytyssä HYKTY:ssä, henkilöstöyksikkötyypissä, NSE:n vahvuudeksi jäi 4 henkilöä. Henkilöstömäärä osoit-



FNS Pohjanmaa kiinnittää Djiboutiin. NSE vastaanottamassa köysiä laiturilla.



NSE ja NILO toimiston edessä lentokentällä.

tautui jossain määrin alimitoitetuksi ja kyseinen tilanne johti runsaisiin oman toimen ohella (oto) tehtäviin.

NSE:n päällikkö toimii oman tehtävänsä ohella kontingentin apulaiskontinentajana ja henkilöstöpäällikkönä. Huoltoupseeri toimii lisäksi MOVCON-kuljetusupseerina, materiaalikirjanpitäjänä ja varastomestarina. Näiden lisäksi hankkija ja rahastonhoitaja ovat osana NSE:tä. Toiminta aluksen huollon osalta ja kontingentin tukielementtinä on varsin monimuotoista ja kyseisellä henkilömäärällä on jatkuvasti oltu ”monimaa-litilanteessa”.

SKJ:n ja NSE:n rakentamisvaihe

ML Pohjanmaa lähti siirtymään operaatioalueelle 5.1.2011. NSE siirtyi Djiboutiin muutama päivä tämän jälkeen lentoteitse. Ensimmäisenä tehtävänä oli ”tilanteen haltuunotto”, yhteydenotot paikallisiin toimijoihin, viranomaisiin ja yhteistyösapuoliin. Runsaasti aikaa kätettiin myös tukialueen tiedusteluun, tutustumiseen ja paikallishankintamahdollisuuksien sekä pankkien käyttämahdollisuuksien selvittämiseen.

Rahtikontin saavuttua alkoi varsinaisen Atalantan paikalliselta tukiyksiköltä – Force Headquarters Support

Area - lainassa olevien toimistokonttien sisustaminen ja viestiyhteyksien rakentaminen. Viestiyhteydet rakennettiin Vies-tirykmentin, Porin Prikaatin ja Merivoimien Esikunnan henkilöstöstä kootun viiden miehen vahvuisen asennuspartion toimesta. Järjestelmä on vastaava kuin myös muissa kriisinhallintaoperaatioissa käytössä oleva. Näin päivittäisinä työkaluina VoIP-puhelimen ja sähköpostin lisäksi on ollut puolustusvoimien hallinnollisen järjestelmän ja toiminnanohjausjärjestelmän SAP-palvelut.

Kyseisillä järjestelyillä NSE siirtyi täyteen valmiuteen 26.1., käskyn mukai-



Huolitsijan kanssa alusta odottamassa.

sesti muutamaa päivää ennen ML Pohjanmaan saapumista Djiboutiin ja varsinaista operaatiovaiheen aloittamista.

NSE:n tehtävät

Toisin kuin Pohjanmaa, joka on Merivoimien Esikunnan OPPLAN:n mukaisesti varsinaisen operaatiovaiheen ajan ollut tehtävällä alistettuna (TACON) EUNAVFOR:lle, NSE on kontingentin komentajan kansallisessa johdossa. Järjestely on ollut kannaltamme selkeä ja toimiva, tosin EUNAVFOR:n suunnitelmissa on vastaisuudessa nivoa NSE:t tiukemmin ASA:n (OHQ:n alaisuudessa Djiboutissa toimiva Atalanta Support Area) yhteyteen huollon koordinoimiseksi.

Saamansa tehtävän mukaan NSE pe-

rustettiin Djiboutiin ranskalaisen lentotukikohdan, Base Aérienne 188:n yhteyteen. Alueella NSE:n tehtävänä on ollut pitää yhteyttä alueella oleviin muiden valtioiden johto- ja tukiosiin sekä varuskuntiin. Ranskalaisten varuskuntien ja muukalaislegioonan puoliprikaatin lisäksi alueella on USA:n n 3000 sotilaan Camp Lemonnier -tukikohta sekä Japanin kesäkuussa avattava noin 200 sotilaan tukikohta.

NSE:n tehtäviin kuuluu kriisinhallintajoukon kaiken huollon, henkilöstötuen ja logististen palvelujen toteuttaminen, aluksen turvatoimien tukeminen pitämällä yhteyttä eri huoltosatamien satama- ja turvallisuusviranomaisiin sekä yhteydenpito operaatioalueen eri sairaaloihin ja evakuoinnin suunnittelu.

Käytännössä aluksen kannalta näkyvin osa tukemista on alukselta tulevien täydennistarpeiden välittämistä ja hankintaa, satamapaikkojen neuvottelua ja täydennysten sekä postin välittämistä eri huoltosatamiin.

Taloudenhoitoon liittyvät tehtävät hoitaa rahastonhoitaja. SKJI:lla on käytössään kassa, jota rahastonhoitajan tiukassa valvonnassa käytetään NSE:llä ja Pohjanmaalla. Tositteet kirjataan SAP-järjestelmään, jossa todelliset kulut näkyvät reaaliaikaisina. Luottokorttien osalta käytössämme olevat EuroCardit eivät ole paras mahdollinen vaihtoehto Afrikassa, jossa pääsääntöisesti Visa-kortti on käyttökelpoisin.

Henkilöstötuen osalta tehtävä on

ollut haasteellinen. Koska kyseessä on ensimmäinen merellinen ja ensimmäinen Merivoimien johtama kriisinhallintaoperaatio, on muuttujia ja avoimia kysymyksiä ollut kosolti enemmän kuin Merisotakoulun kadetilla ensimmäisen avaruustrigonometriaoppitunnin jälkeen.

Henkilöstötueksi kotimaassa on käsketty Suomenlahden Meripuolustusalue, joka onkin esimerkillisellä tavalla tukenut SKJI:a yhteistoiminnassa Merivoimien Esikunnan ja Pääesikunnan sekä Porin Prikaatin kanssa. Ponnistelujaan säästämättä on SLMEPA kyennyt tukemaan NSE:tä ja tätä myöten koko kontingenttia kiittävästi.

Varsinaisen päätehtävänsä lisäksi on NSE järjestänyt aluksen henkilöstölle welfare-tilaisuuksia huoltokäyntien yhteydessä.

Huollon toteuttaminen

SKJI:n komentajan lanseeraaman tunnuslauseen ”FIN NSE – Anything, Anywhere” mukaan toiminta on ulotettu jokaiseen ML Pohjanmaan tukeutumissatamaan. Eri satamia on Djiboutin lisäksi ollut Kenian Mombasa, Tansanian Dar Es Salaam ja Omanin Salalah. Jokaisessa satamassa huolto on kyetty toimittamaan suunnitelman mukaisesti.



Elintarvikkeet käsiteltiin ennen laivalle tuontia.

ML Pohjanmaa lähettää täydennystarpeensa NSE:lle kymmenen vuorokautta ennen satamaa. Alus on pyritty huolitsemaan proviantin ja bunkkerin osalta heti satamaan saavuttua, jolloin operatiivinen valmius on kyetty ylläpitämään yllättävissäkin tilanteissa. Kotimaasta DHL:n kautta lähetetyt varaosat tai muut täydennykset ovat saattaneet saapua alukselle tullausten kestäessä vasta lähtöpäivänä.

NSE välittää huoltotilaukset alushuolitsijana toimivalle Wilhelmnsen

Ship Service:lle (WSS) ja sopii järjestelyt huoltosatamissa. Tilausten kulkua ja satamakäyntien laskutusta kyetään seuraamaan suoraan WSS:n Virtual Agent-tietokannassa.

Toimintatapamallina aluksen päällikön hyväksytyjen hankintapäätösten toteuttamisessa on ollut ensimmäisenä paikallishankinta. Tämän jälkeen materiaalista ja kiireellisyydestä riippuen tuote hankitaan joko alushuolitsijan tai kotimaan kautta. NSE:n ja Merivoimien Materiaalilaitoksen yhteistoiminta täydennysten osalta on jokapäiväistä ja varsin monialaista. MERIVMATL on NSE:n kannalta kyennyt tukemaan SKJI:a erinomaisesti omassa tehtävässään.

Muutaman huoltokäynnin vielä ollessa jäljellä on NSE:n toimenpidelokissa yli 150 riviä, jotka pitää sisällään lähes 500 huoltosuoritetta alukselle.

Yhteistoiminta alushuolitsijan kanssa

Alushuolitsijaksi valittiin norjalainen Wilhelmnsen Ships Service (WSS). Heidän laaja verkostonsa toimialueella ja moni-



NSE neuvottelemassa alushuolitsijan kanssa.

vuotinen sekä varsin laaja-alainen palvelutarjonta oli yksi valintapäätökseen vaikuttaneista tekijöistä. ML Pohjanmaa on vasta toinen sota-alue, jota WSS huolittelee alueella. Norjan Merivoimien positiivinen kokemus yhteistyöstä rohkaisi myös meitä tähän valintaan. Valinnasta vastasi Merivoimien Esikunta.

Operaation päätuikutumissatama Djibouti onkin ainoa paikka, missä WSS:llä ei ole omaa toimistoa. Täällä heidän alihankkijanaan on ETS Marill. WSS kuitenkin lähettää jokaisen Pohjanmaan satamavierailun yhteydessä myös oman edustajansa Djiboutiin. Tällä hetkellä WSS:llä on käynnissä neuvottelut myös oman toimiston avaamiseksi Djiboutiin.

Jokaisen satamakäynnin yhteydessä on WSS asettanut vähintään kaksi agenttia huolehtimaan laivan asioista. Heistä toinen on yleensä edustanut pai-

kallista toimistoa ja toinen on lennätetty paikan päälle joko Norjasta tai toisesta lähialueen toimistosta. Näissä tapauksissa WSS on kyennyt rajaamaan vaihtuvan henkilöstön vain 4-5 henkilöön. Kyseinen järjestely onkin ollut erittäin toimiva ja luottamuksellinen yhteistyösuhde on kyetty rakentamaan aluksen, NSE:n ja WSS:n kesken.

Yhteistoiminta muiden toimijoiden kanssa

NSE on sijoitettu ranskalaiseen lentotukikohtaan ASA:n yhteyteen kiitoradan välittömään läheisyyteen. Toimistokontit ovat aikaisemman ruotsalaisen Atalanta-kontingentin alueelle jättämiä ja operaatiolle lainaamia. Ruotsalaisilla lienee siis ilmeisiä jatkoaikeita palata operaatioon lähitulevaisuudessa.

Paikallisen yhteistyön ja tuen taakamiseksi Merivoimien Esikunta on

laatinnut yhteistyösopimukset (MoU – Memorandum of Understanding) sekä ranskalaisten että paikalla olevien saksalaisten kanssa. Sopimukset käsittelevät yleisesti mm. kuljetuspalveluihin ja lääkintähuoltoon tukeutumista.

Suomalaiset otettiin alueella vastaan hyvin lämpimästi ja sopeutuminen toimintaan muiden kanssa oli kitkatonta. Ranskalaisten ja erityisesti Saksan kontingentin tarjoama tuki mm. kuljetusten osalta on ollut korvaamatonta.

Saksalla on alueella 35 henkilön LSE (Logistics Support Element) peruskokoonpano ja lisäksi aika ajoin merivalvontalentokone (Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft= MPRA). Merivalvontakoneen tukeutuessa Djiboutin maissa olevan kontingentin kokonaisvahvuus kohoaa lähes 100 henkilöön. Lisäksi fregatti Niedersachsen'illa on päällään 14 hengen vahvuinen supply-tiimi.



Pohjanmaata täydenmetään käsipelillä.

Huollollisia haasteita

Tukeutumisalueena Djibouti Afrikan sarvessa on paikallishankintojen osalta haastava. Kaikkia tarvittavia nimikkeitä on hyvin vaikea löytää paikan päältä, tuodaanhan pääosa elintarvikkeista maahan ulkomailta.

Djiboutin satama on hyvin vilkas. Käytännössä Etiopian lähes 90 miljoonan asukkaan valtion ulkomaankaupasta valtaosa kulkee Djiboutin sataman kautta, sillä Etiopialla ei ole omaa satamaa.

Satama on DP World'in ylläpitämä sinällään hyvin toimiva – afrikkalaiseen malliin. Haastavinta toiminnassa oli aluksi totuttautuminen paikalliseen aikakäsitykseen: siinä missä ”two minutes” tarkoittaa ehkä iltapäivällä, on ”tomorrow” ensi viikolla ja ”next week” kuukauden kuluttua. Niinkuin monesti on tullut todettua: ”meillä on kello – mutta Afrikalla on aika”.

Kansainvälisistä rahtisäännöksistä on myös tullut opittua paljon uutta. Vaarallisten aineiden (DG – Dangerous Goods) rahtaaminen alueelle on varsin tuskallista ja työtä vaativaa. On otettava huomioon, että vaarallisiksi aineiksi luetaan mm. käsien desinfiointiin käytettävät pienetkin määrät ainetta sisältävät muovipullot sekä kaikenlaiset akut ja paristot. Myös pesuaineiden tuonti vaikeuttaa konttien ja lähetysten rahtaamista.

Postilähetykset ja varaosat on toimitettu alueelle pikarahtiyhtiö DHL:n välityksellä. Koska suuri osa toimipisteistä toimii franchising-periaatteella, on matkassa ollut mutkia. Yksi varaosalahetys katosi arabimiraatteihin yli kuukaudeksi. Välillä sen väitettiin olevan perillä Djiboutissa, välillä matkalla ja taas lähtöpisteessä. Paketti löysi loppujen lopuksi perille oikealle vastaanottajalleen.

Arabian niemimaa on Afrikkaan verrattuna vieläkin enemmän hierarkkinen järjestelmä. Päätöksentekoa eri prosesseissa ei ole delegoitu alemmille virkamiehille, vaan asiaan kuin asiaan antaa viimeisen siunauksensa korkein virkamies. Afrikan puolella tätä menetelmää pääosin noudatetaan, mutta alemman virkamiehen virheen jälkeen anteeksipyyntö ja tuhannet pahoittelut riittävät useimmiten asianomaisen kasvojen ja kunnioituksen – tai työpaikan pelastamiseksi.

Kaiken kaikkiaan täydennysten aikataulut ovat pitäneet hyvin paikkansa. Taisteluosaston komentajalta saamiensa tehtävien mukaisesti ML Pohjanmaa on ennakoilmoitustensa mukaisesti saapunut satamaan ja tilattu huolto on kyetty toimittamaan alukselle. Huhtikuun alkupuolella mediassa laajasti raportoitu epäiltyjen merirosvojen kiinniotto alukselle muokkasi aikataulut uuteen uskoon.

Ensimmäinen ongelma nousi esille Omanissa, kun aluksen piti saapua Salalahiin. Kiinniotetut epäillyt merirosvot kuitenkin muutti tilannetta ja Omanin ulkoministeriön tilannekeskus perui jo myönnetyn laivaluvan. Tästä alkoi kiivas kahden vuorokauden mittainen puhelinsirkus Riadin suurlähetystömme, tilannekeskuksen, alushuolitsijan ja NSE:n välillä. Suurlähetystömme hoiti ansiokkaasti yhteydet virallisella taholla, WSS:n agentti Omanin pääkaupungissa Muscatissa valvoi uuden anomuksen etenemistä ulkoministeriössä ja NSE hoiti tarvittavat yhteydet näiden välillä, koordinoinnin ja tilannekuvan casen osalta alukselle ja Merivoimien Esikunnan kriha-VOP:lle.

Päivittäin kyettiin suorittamaan erianomusten perusteella henkilöstön kuljetus rantaan mm. hammaslääkäri-

käyntejä varten. Nämäkin anomukset kuljivat virallista tietä suurlähetystöstä ulkoministeriön tilannekeskukseen. Onpa nyt Pohjanmaan RHIB-veneelläkin ollut virallinen Diplomatic Clearance Omaniin.

NSE varautui jo huollon toimittamiseen ulos merelle. Satamahinaaja oli jo varattu kyseiseen operaatioon ja proviantti odotti laiturilla lastausta kyytiin, kun saimme tiedon ja varmistuksen varmistuksen siitä, että uusi aluslupa oli myönnetty kahden vuorokauden ruljanssin jälkeen. NSE:n tunnuslause oli vähällä saada uuden muodon – ”Something Somewhere”.

Purkuvaihe alkamassa

Huhtikuun lopun ollessa jo käsillä, on SKJ:n purkaminen alkamassa. Pohjanmaa irrottautuu operaatiosta 30.4. ja palaa kansalliseen johtoon paluuvaiheen ajaksi. NSE:n viestiyhteyksien purkamisen aloitetaan samalla kellonlyömällä, jolloin virtajohdot satelliittiantennista irroitetaan, tavarat pakataan konttiin ja kontit rahdataan Suomeen.

NSE:n kannalta operaaation yksi kiivaimmista vaiheista on alkamassa – vaikka kiivasta työtahti toki on ollut jo marraskuusta alkaen. Materiaalin laskenta ja merkitseminen SAP-tarroilla on iso urakka pienessä kontissa, kun ulkolämpötila alkaa nousta jo +35:n paremmalle puolelle. Haastavinta operaatiossa onkin osaltamme koko sen kaari – sama joukko perustaa, toteuttaa ja purkaa operaation. Iso työ odottaa kotimaassa aluksen ja rahtikonttien saavuttua maahan materiaalin palauttamisen ja kotiutumisjärjestelyjen myötä. Tähänkin valmistaudutaan Suomenlahden Meripuolustusalueen johdolla. ■

Nordic Battle Group logistiikka



Suomen NSE:n toimitiloja MSG:ssä. Taustalla Irlannin NSE:n tilat ja oikealle käännetyssä tullaan Ruotsin ja Norjan tiloihin sekä yhteiseen kokoustilaan.

Nordic Battle Group (NBG) perustietoja

Euroopan Unionin valmiusvuorossa on vuoden 2011 alkupuoliskon aikana kaksi suomalaista osastoa osana kahta eri taisteluosastoa. Toisen johtovaltiona on Hollanti ja toisen Ruotsi. Tässä tekstissä tarkastellaan Ruotsin johtaman, pohjoismaisen taisteluosaston huoltoa.

Pohjoismaisen taisteluosaston vahvuus on yli 2000 sotilasta. Taisteluosaston vaikuttava osa on Core Battalion, johon kuuluu suomalainen jääkärikomp-

pania. Pataljoonaa tukee tukipataljoona muun muassa tiedustelulla ja suojelulla sekä huoltopataljoona, joka vastaa taisteluosaston huollon järjestelyistä. Joukkoja on Ruotsista, Suomesta Norjasta, Irlannista, Virosta ja Kroatiaista. Ajoneuvoja ja kontteja on koko Pohjoismaisella taisteluosastolla satoja.

Huollon perusteet

NBG11:n huolto toteutetaan monikansallisin järjestelyin. Huollon johtovaltiona (logistic lead nation, LLN) on Ruotsi.

Suomalaiset joukot saavat kaiken tarvitsemansa huollollisen tuen ruotsalaisten perustaman huoltopataljoonan kautta. Tämä tarkoittaa sitä, että kansallisetkin täydennykset päätyvät tarvitsijalle huoltopataljoonan toimittamana. Sama ketju toimii myös tilauksissa ja tukipyynnöissä. Tilaukset huoltopataljoona jakaa monikansallisiin, jotka se itse toteuttaa ja kansallisiin, jotka välittyvät vielä samana päivänä kansallisille tukielementeille (NSE). Itse toteuttamistaan tukipyynnöistä huoltopataljoona välittää

ja MOVCON



kapteeniluutnantti
Mikko Rundelin
NSE:n päällikkö
NBG11 FINCON



tiedon ja laskun NSE:lle. Tuetut yksiköt varmistavat raporteilla vastaanottamansa tuen.

Koska johtovaltiolla on käytössään samaa ajoneuvokalustoa kuin suomalaisilla, on kunnossapito yksinkertaisempaa. Huoltopataljoonan asentajat tuntevat suomalaisten käyttämät XA-185 miehistönkuljetusvaunut, kuorma-autot sekä maastohenkilöautot. Yleisimpien varaosien saatavuus on samasta syystä turvattu. Ajoneuvojen kunnossapidosta syksyn 2010 harjoituksessa vastasi huoltopataljoona. Harjoituksen aikana kunnossapito osoittautui toimivaksi

ja luotettavaksi, vaikka vaihdettavaksi tuli joitakin vähemmän tavanomaisiakin varaosia.

Kansalliset osat NBG huollossa

Suomalaiskansalliset osat NBG:n huollossa muodostuvat NSE:stä ja jääkärikompanian huoltojoukkueesta. Huoltojoukkueella on rajoitettu kyky tehdä käyttäjätason huoltoa omalle kalustolleen. Lisäksi se vastaanottaa ja jakaa komppanian täydennykset sekä valmistaa tarvittaessa komppanian ateriat. NSE:n ja huoltojoukkueen väliset tilaukset käsittelee huoltopataljoonan esikunta. Se

toteuttaa ne tukipyynnöt, mitkä kykenee ja toimittaa muut sekä kansalliset tarpeet monikansalliselle tukiryhmälle (MSG, Multinational Support Group).

Monikansallinen tukiryhmä on kansallisten tukielementtien yhteenliittymä. NSE:t ovat täysin kansallisessa johdossa, mutta toimivat yhdessä MSG:n sisällä pyrkien yhdistämään resursseja ja ratkaisemaan erityisesti useampaa kansallisuutta koskevat kysymykset yhdessä. MSG käsittelee eri kansallisuuksilta tulleet tukipyynnöt ja pyrkii toteuttamaan ne monikansallisin järjestelyin. Tällöin säästyy aikaa ja resursseja. Mi-



NBG11 FINCON on erinomaisesti varustettu ja koulutettu kriisinhallintajoukko

käli monikansallista ratkaisua ei löydy, huolehtivat kansalliset tukielementit omiensa tarpeista tarvittaessa kotimaahan tukeutuen.

MSG:tä johtaa MSG:n päällikkö, jolla ei ole suoranaista käskyvaltaa NSE:n päälliköihin. MSG:n johtaminen onkin koordinoitua, neuvottelua ja sopimista. MSG:n päällikkö käyttikin syksyn 2010 harjoituksissa usein ilmaisua ”I can ask but not task”-”Voin pyytää, en käskää”. Tämä johtosuhteen poikkeavuus normaalista sotilasorganisaatiosta edellyttikin MSG:n päälliköltä harjoituksessa useita päiviä, jotta erityisesti valmiusjoukon johto-osat ymmärsivät MSG:n erityisen johtosuhteen.

Harjoituksen alussa MSG vastaanotti useita käskyjä, joissa edellytettiin kansallisilta tukielementeilä toimenpiteitä. Lopulta kaikille yhteistyöosapuolille selvisi kuitenkin että MSG:n päällikköä voi käskää, mutta kansallisia tukielementtejä ei. Tästä huolimatta MSG toimi moitteettomasti ja eri kansallisuudet toimivat lähes saumattomasti vastatessaan taisteluosaston huollollisiin tarpeisiin.

MSG tarjoaa pohjoismaisessa taisteluosastossa sekä majoitustilat että toi-

mistotelttakompleksin kaikkien kansallisuuksien NSE:den käyttöön. Tälläkin tavalla resursseja voidaan yhdistää ja samalla lähentää ryhmän jäseniä toisiinsa asettamalla toimitilat samaan yhteyteen. MSG:n ruotsalainen päällikkö toimi tehtävässään rauhallisesti ja määrätietoisesti saavuttaen NSE:n päälliköiden luottamuksen. NSE:den yhteisenä tavoitteena olikin ratkaista taisteluosaston huollollisia haasteita jo ennen kuin niistä muodostui murheita.

Näillä järjestelyillä kyetään toteuttamaan monikansallisia ratkaisuja kansallisellakin vastuulla olevien tukitarpeiden tyydyttämisessä. Usein henkilöstön toimintakunnossa pitämiseen liittyvät asiat ovat saman kaltaisia kansallisuudesta riippumatta.

Movement Control (MOVCON)

Suomalaisten strategisista kuljetuksista kotimaan ja operaatioiden välillä vastaa Finnish Movement Control Center (FINMCC) Maavoimien Materiaalilaitoksen alaisuudessa. Virkatie kulkee koulutusjakson ja korkean valmiuden aikana Uudenmaan Prikaatin ja Merivoimien Esikunnan kautta Maavoimien Esikunnal-

le, mistä se jatkuu Maavoimien Materiaalilaitokselle ja lopulta FINMCC:lle. Toki käytännön asiat hoidetaan suoraan NBG:stä FINMCC:lle.

Pohjoismaisen taisteluosaston kuljetuksista puolestaan vastaa BGMCC (Battlegroup Movement Coordination Cell), joka on koottu osallistujamaiden kuljetusalan osaajista. Mahdollisen operaation keskittämiskuljetusten koordinoinnista vastaa nimenomaan BGMCC.

Varsinaista MOVCON toimintaa varten taisteluosastolla on ruotsalainen satamayksikkö ja norjalainen lentokenttäyksikkö. BCMCC:n ohjauksessa nämä yksiköt toteuttavat materiaalin ja henkilöstön siirtoja mainituissa kohteissa. Yksiköt toteuttavat myös huollinnan edellyttäen että kansallisuudet ovat toimittaneet tarvittavat asiakirjat ja varmistaneet niiden oikeellisuuden.

Kokemukset

Kaikkiaan monikansalliset ratkaisut osoittautuivat toimiviksi ainakin harjoitusympäristössä. Esille tuli joitakin puutteita, jotka osittain johtuvat nimenomaan harjoitusympäristöstä eivätkä siten ole verrattavissa mahdolliseen operaatioon.

Toisaalta vahvistui jo vanhastaan tiedossa ollut tieto, että ampumatarvikkeet ovat erittäin haasteellisia lennätettäviä. Erityisesti tilanne, jossa jääkärikomppania pitäisi nopeasti lennättää operaatioon, on suorastaan ongelmallinen. Osa ampumatarvikkeista on ilmakuljetusten kannalta vaikeita. Syy on usein pakkauksessa, ei itse patruunassa. Nopeassa tilanteessa joudutaan erikoislupamenettelyyn, joka ei ole ihan ongelmaton.

Ampumatarvikkeiden lennättäminen eri puolille maailmaa ei tule vähenemään, vaan tähän haasteeseen tullaan törmään kerta toisensa jälkeen. Nykyis-



Taisteluosaston taktisissa kuljetuksissa tukivat myös Ruotsin valmiuteen asettamat C-130 kuljetuskoneet

ten kriisinhallintajoukkojen ampumatarvikevalikoima on monipuolistunut samaan aikaan kun lentoturvallisuusepäilyt ovat kiristyneet. Nopeat keskittämiset ja mahdolliset pikaiset ampumatarviketäydennykset edellyttäisivät sellaisia ampumatarvikkeiden pakkaustapoja että erityislupia ei tarvittaisi.

Lentokenttäyksiköstä ei harjoituksessa saatu kokemuksia eikä satamayksiköstäkään sellaisenaan vaan Suomen osasto toteutti itse kaikki satama- ja lentokenttätoiminnot harjoitukseen saavuttaessa ja sieltä poistuttaessa. Monikansallisesta MOVCON -osastosta nähtiin vain liikenteen ohjaus, joka tosin toimi esimerkillisellä tavalla.

MSG toimii hyvin nykyisellä järjestelyllä. Yhteiset toimitilat lähentävät eri NSE:tä toisiinsa koska kansallisuksien väliset etäisyydet ovat pienet. Samalla madaltuu kynnyksen yhteydenottoihin tukielementtien välillä. On selvä että kol-

lega, jonka kanssa juot aamukahvit ja työskentelet saman katon alla, on paljon helpommin lähestyttävä kuin toisella puolella tukikohtaa oleva.

Henkilökemiatkin tuntuivat olevan kohdallaan, joten ainakin tässä kokoonpanossa toimiessaan MSG osoitti toimivuutensa. Haasteet olivat yhteisiä ja resurssit tarjottiin sitä tarvitsevan käyttöön tasapuolisesti. Operaatioon lähettäessä näillä yhteisillä ponnisteluilla jokaisen osallistuvan kansallisuuden on mahdollista säästää materiaalmäärissä ja siten myös kustannuksissa.

Monikansallisessa yhteistyössä on kuitenkin syytä muistaa erot eri kansallisuuksien tavoissa ratkoa ongelmia ja ristiriitatilanteita. Jotkin kansallisuudet ilmaisevat erimielisyytensä heti ja selkeästi, toiset eivät. Toisinaan se että asiasta halutaan vielä keskustella lisää tarkoittaakin sitä että ollaan täysin eri mieltä. Halutaan vain antaa diplo-

maattisesti mahdollisuus muuttaa kantaa seuraavan tarkastelun yhteydessä. On siis tärkeää tiedostaa kenen kanssa neuvotellaan ja että kokouksen päätyttyä tulee omalla joukolla tarkkaan analysoida sen lopputulosta. Toisinaan on jo saavutus olla yhtä mieltä siitä että ollaan eri mieltä.

NBG logistiikka on selkeästi osoittanut että monikansallinen huoltojärjestelmä kykenee näinkin monitahoisien operaation tukemiseen. Onnistuminen vaatii kuitenkin kaikilta aitoa yrittämishalua ja joustavuutta. Erilaisiakin näkökantoja tulee ainakin yrittää ymmärtää ja pyrkiä yhteiseen toimivaan ratkaisuun. Onnistumisen palkintona on sitten logistiikkaorganisaation keveneminen ja näin saavutettavat säästöt kaikille osallistujille. ■

Kuvat: Jari Tenhunen



Komentajakapteeni



Northern Coasts 2010 harjoituksen huollon järjestelyt

Yleisjärjestelyt

Viime vuoden syyskuussa järjestetty Northern Coasts 2010 (NOCO-10) harjoitus oli toistaiseksi suurin Suomessa järjestetty kansainvälinen merisotaharjoitus. Rannikon Puolustaja-lehdestä nro 4/2010 oli kirjoituksia harjoituksesta ja sen yleisjärjestelyistä. Tämä artikkeli keskittyy harjoituksen huollon järjestelyihin.

Harjoituksen valmistelut alkoivat jo vuonna 2009, jolloin merivoimien esikuntaupseereita osallistui NOCO-09 harjoitukseen ja sai kokemuksia saksalaisten huollon järjestelyistä heidän alueellaan ja infrastruktuurissaan. Tämän jälkeen alkoivat NATO:n harjoitusdirektiivin mukaiset konferenssit, maastontiedustelut ja työkokoukset. Niitä pidettiin sekä Suomessa että Saksassa.

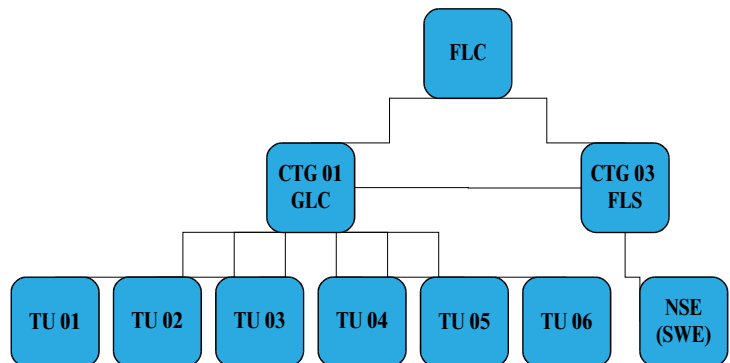
Huollon suunnittelu oli alusta alkaen tiiviisti sidottu harjoituksen operatiiviseen suunnitteluun. Huolto laati omat liitteensä harjoituskäskyyn sekä operaatiokäskyyn pitäen sisällään huolto-, lääkintä- ja ympäristönsuojeluohjeet. FLS (Forward Logistic Site Pansio) laati lisäksi omat toimintaohjeensa suunnitteluprosessin aikana. Asiakirjojen valmistelut toteutettiin suomalaisten johtamassa työryhmässä, jossa oli edustettuina osallistuvien maiden edustajat.

Alusyksiköillä oli omat organiset lääkintähuollon järjestelynsä. Niillä oli omat lääkärit, sairaanhoitajat ja lääkintäryhmät. Isommilla huoltoaluksilla oli omat leikkaussalinsa vuodeosastoineen. Merivoimien ylilääkäri oli sopinut siviililaisiraaloiden (TYKS, SATKS Pori, Vakka-Suomen AS Uusikaupunki, Rauman AS), siviiliterveyskeskusten (Turku, Pori, Rauma, Uusikaupunki) ja varuskuntien terveysasemien (Pansio, Upinniemi, Säkyliä, Dragsvik) valmiuksista harjoituksen ajaksi. Potilasevakuoinnit valmistaututtiin toteuttamaan Turun Maritime rescue co-ordination centre (MRCC) johdolla joko merivartioston tai osallistuvien maiden helikoptereilla.

Harjoituksen huollon organisaatio koottiin aikaisempien NOCO-harjoitusten kaltaiseksi. Harjoituksen esikunnassa (EXCON) oli Log Cell ja sen johdossa harjoituksen huollon koordinaattori FLC (Force Logistic Coordinator). Pinta-alusosaston CTG 01 johtaluksella tanskalaisella HDMS Absalonilla oli GLC (Group Logistic Coordinator), jonka tehtävänä oli ylläpitää alusten huoltotilannekuva, suunnitella tulevat huollot, toimia yhteistoiminnassa FLS:n kanssa sekä organisoida alusten huollon järjestelyt.

Alusten kunnossapito harjoituksen aikana oli jokaisen maan kansallisella vastuulla. Sen toteutuksissa oli erilaisia ratkaisuja. Ruotsalaisilla oli oma maa-

Harjoituksen huollon organisaatio:



CTG = Combined Task Group, TU = Task Unit, FLC = Force Logistic Coordinator, GLC = Group Logistic Coordinator, FLS = Forward Logistic Site, NSE = National Support Element,

organisaatio, saksalaisilla omat huoltoalukset ja suomalaisilla MERIVMATL:n korjausryhmät valmiudessa sekä öljyntorjunta-alus Halli FLS:n organisaatiossa. Joitakin varaosatoimituksia lennätettiin osallistuvista maista Turun lentokentälle, mistä FLS toimitti ne perille.

Huoltoalukset olivat harjoitusorganisaation mukaisesti osallistuvien maiden käytössä täydennyksissä (vesi, polttoaineet, elintarvikkeet yms.) ja tyhjennyksissä (harmaat/mustat vedet). Öljyntorjunta-alus Halli huolehti suomalaisista aluksista läpi koko harjoituksen.

Forward Logistic Site (FLS)

Saaristomeren Meripuolustusalueen Huoltokeskus (HKESK/SMMEPA) vastasi harjoituksen huollon järjestelyiden toteuttamisesta perustamalla harjoituksen Forward Logistic Site:n (FLS). FLS oli monikansallinen huollon tukikohta, johon kuului esikunta, ruotsalainen huollon tukiyksikkö NSE (National Support Element), EOD (Explosive Ordnance Demolition) -ryhmät ja maaja merikuljetuskalustoa. FLS:n organisaatioon kuului öljyntorjunta-alus Halli, joka oli harjoituksessa suomalaisten alusten huoltoyksikkönä.

NOCO-10 huoltoalukset:



TU 01 FGS Frankfurt (Saksa)



TU 02 FGS Ammersee (Saksa)



TU 03 FGS Mosel (Saksa)



TU 04 BNS Godetia (Belgia)



TU 05 HSWMS Trossö (Ruotsi)



TU 06 ORP Czernicki (Puola)

CTG 02 (sukellusveneyksiköt) ja CTG 04 (ilma-alukset) huolehtivat itse omasta huollostaan.

FLS organisaatio

FLS:n tehtävänä oli pitää sekä maalla että merellä toimivat joukot taisteluky-

kyisinä ja EOD -ryhmien osalta suojata joukkojen toimintaa. FLS toimi myös ”siltana” merellä toimivan monikansallisen taisteluosaston ja siihen kuuluvien alusten kotimaan välillä.

Harjoitus alkoi FLS:n osalta viikkoa ennen varsinaista harjoitusta, jolloin ruotsalaisten tukiyksikkö saapui Pansioon. Ruotsalaisten tukiyksikkö koostui viidestä rekasta kontteineen ja se sijoitettiin Pansion sotasatamaan. Toisella harjoitusviikolla ruotsalaiset siirtyivät Porin sataman alueelle lähemmäksi huollettavia yksiköitä. Maaorganisaation joukot majoittuivat joko vuokrattuihin rakennuksiin tai kasarmimajoituksiin.

EOD -ryhmiä oli suomalaisten lisäksi Saksasta, Yhdysvalloista ja Tans-





SWE NSE tukeutuneena Pansiossa.

kasta. Esikunnan miehitys koostui suomalaisista, ruotsalaisista ja tanskalaisista sotilaista. FLS:n vahvuus oli n. 100 sotilasta. Esikunta perustettiin Huoltokeskuksen esikunnan tiloihin.

FLS vastasi harjoituksessa maaorganisaation huollon järjestelyistä. Maantieteellisesti huollettavia joukkoja oli Saaristomeren eteläosista Porin tasalle. Pääosa tehtävistä oli kuljetustehtäviä. Lisäksi FLS organisoivat yhteistoiminnassa puolustusvoimien Ruokahuollon Palvelukeskuksen (PURU) kanssa muonitusjärjestelyt Pansiossa, Heikkilässä, Gyltössä, Reilassa sekä Porissa.

Iso haaste FLS:lle oli ennen varsinaista harjoitusta pidetty Pre Sail Conference Turussa. Harjoitusyksiköt toimittivat ennen satamaan tuloa huoltotukipyynnönsä FLS:lle, joka yhdessä Turun sataman kanssa organisoivat alusten tarpeet. Kiireinen viikonloppu piti sisällään lukuisan määrän kuljetuksia ja vesi-, elintarvike- sekä polttoainetäydennyksiä puhumattakaan alusten kiinnityksiin liittyvistä haasteista.

FLS:n alaisuuteen perustettiin viikonlopun ajaksi reserviläisistä muodostetut Harbour Center eli satamapalvelujen keskus sekä yhteysupseeriryhmä. Järjestelyllä mahdollistettiin ympärivuoro-

kautinen palvelu vieraille aluksille Turun satamassa.

Kokemuksia ja kehitettävää

Ottaen huomioon alusten suuren lukumäärän ja syksyisen ajankohdan, niin harjoituksen aikana sattui varsin vähän isompia kunnostustöitä. Aluksia oli korjattavana satamassa 1-2 päivää kerrallaan yhteensä kuusi alusta. Yksi alus irrotettiin harjoituksesta korjaustöiden varten omaan kotimaahansa ja varaosia lennätettiin Suomeen kol-



Kansainvälinen FLS esikunta.



EOD-kalustoa puretaan.



mesta maasta. Yksi henkilö evakuoitiin umpisuolentulehduksen takia alukselta sairaalaan, jossa hän joutui olemaan 1,5 viikkoa harjoituksen jälkeen.

Merivoimien huoltohenkilöstön osalta harjoituksen suunnittelu ja toimeenpanovaihe antoi merkittävää kokemusta erittäin suurelle määrälle ihmisiä yhdellä kertaa. Vastaavan kokemuksen saaminen kansainvälisistä harjoituksista ulkomailta kestäisi monta vuotta. Englanninkielen käyttö monikansallisissa huollon työpisteissä kehitti valmiutamme kriisinhallintatehtävien valmistamiseen ja toteuttamiseen.

Öljyntorjunta-alus Halli ja harjoituksen muut huoltoalukset osoittivat, että taistelualusten pitäminen merellä vaatii asianmukaisten huoltoalusten kehittämistä tulevaisuudessakin. Asettavatko lisääntyvät kansainväliset harjoitukset ja kriisinhallintatehtävät uusia vaatimuksia merivoimiemme huoltoaluksille? NOCO ja ATALANTA ovat ainakin antaneet suuntaa huoltoaluksen suorituskykyvaatimuksille.

Vähäisin kokemus ei ollut alusyksiköiden huollon järjestelyjen toteutus satamavaiheessa ennen varsinaista harjoitusta. Siitä suuri kiitos kuuluu FLS:n lisäksi reserviläisille ja Turun satamalle. ■

Arctia Group
President and CEO



Kustannustehokkuutta jäänmurron, yhteysalusliikenteen ja öljyntorjunnan yhdistämisellä

Suomen merialueiden öljyonttomuusriskit ovat moninkertaistuneet viimeisten vuosien aikana. Suomenlahdella tapahtuvien öljykuljetusten määrän odotetaan

edelleen lisääntyvän merkittävästi lähivuosina Venäjän alueen öljysatamien kapasiteetin kasvaessa Ust-Lugan sataman valmistumisen myötä. 90-luvun alkupuoleen verrattuna kuljetettavan ölj-

jyn määrän ennakoidaan peräti kymmenkertaistuvan kuluvan vuosikymmenen puoliväliin mennessä. Riski on tunnistettu useilla tahoilla ja viranomaiset sekä useat vapaaehtoisjärjestöt tekevät

ansiokasta työtä riskin hallinnoimiseksi. Suomen ympäristökeskuksen ja Merivoimien uudisalusohjelmasta, Louhi, on aloittamassa operatiivista toimintaansa.

Suomen Ympäristöministeriön mukaan Suomen rannikon öljyntorjuntakapasiteetti on edelleen riittämätön. Öljyntorjuntaa koordinoivan viranomaisen, Suomen Ympäristökeskuksen mukaan Suomenlahden öljyntorjunnan päivittäisen keräyskapasiteetin tavoitetaso on 30 000m³. Saaristomerellä tavoitetaso on 20 000m³ ja Selkämerellä sekä Perämerellä 5000m³. Suurimpien yksittäisten tankkialusten kapasiteetti on moninkertainen edellä mainittuihin nähden. Suomen Ympäristökeskuksen mukaan rannikkolamme yhteensä 17 öljyntorjuntaan käytettävän aluksen yhteenlaskettu keräyskapasiteetti on yhteensä n. 6500m³.

Tämä kapasiteetti lähes tiikerinloikkasi kertaheitolla, kun Arcia Shippingin jäänmurtaja Kontio konvertoitiin öljyntorjuntakykyiseksi heinäkuussa 2010 Euroopan Meriturvallisuuksiviraston EMSA:n toimeksiantoon. EMSA:lla on euroopanlaajuinen valmiusjärjestelmä, jonka avulla se tarjoaa lisäkapasiteettia tilanteisiin, joissa rannikkovaltion oma kalusto on riittämätön tarpeeseen nähden. Kontio toimii tässä tehtävässä Pohjoisen itämeren valmiusaluksena. Yksi alus toi siis kertaheitolla 2000m³ lisäkapasiteettia ja sillä on rannikkomme ylivoimaisesti suurin yksittäisen aluksen kapasiteetti. Ympäristöministeriön mukaan lisätarvetta on vielä noin kuudelle 1000m³ tankkikapasiteetin omaavalla aluksella.

Edellä mainitun kapasiteetin aluksen uusinvestointi on suuruudeltaan n. 50-60m€. Mikäli tarvittava lisäys hoidetaan kokonaisuudessaan uudisrakennusten avulla, olisi koko-

naisinvestointi n. 300-360m€, johon on vielä lisättävä vuotuiset käyttökustannukset.

Kuluva jätälvi on muistuttanut meitä luonnonvoimien ankaruudesta. Pitkien pakkasien paksuntamat jäät ovat kasautuneet kovien tuulten johdosta pahoin erityisesti Merenkurkun alueilla erittäin vaikeiksi ahtojäävyöhykkeiksi, minkä vuoksi aluksia on kyetty avustamaan vain yksi kerrallaan. Liikenneviraston asettama tilastollinen tavoitetaso alusten jäänmurron odotusajoille Suomessa on neljä tuntia. Tämä tavoite on ylittynyt roimasti tänä talvena. Esimerkiksi tammi-helmikuun tilastot osoittivat 7,6 tunnin keskimääräistä odotusaikaa.

Investointisäästöjä jäänmurtaja-konvertoinnin avulla

Arcia Shippingin nykyisten jäänmurtaajien keski-ikä on n. 27 vuotta, ja koko aluskannan elinkaari on päättymässä 2020-luvun alkupuolella. Vuonna 1954 valmistunut Voima on korvattava jo aiemmin. Ilmatieteen laitoksen toimintaluostamme laatimat pitkäaikaiset ke-

hitysennusteet osoittavat, että jäänmurtaajia tarvitaan alueellamme vielä useiden vuosikymmenten ajan. Perämeren alueen tuotantolaitosten toiminta jatkuu, ja kaivosteollisuuden odotetaan tuovan uutta kuljetettavaa. Uuden aluksen hinta on noin 100-120 miljoonaa euroa, joten mittava investointiohjelma on edes-sämme.

Yllämainitut tarpeet voidaan yhdistää kansantaloudellisesti tehokkaalla tavalla. Ensi vaiheessa, uusien öljyntorjunta-alusten hankkimisen sijaan tai ko. hankintoja täydentäen, voidaan öljyntorjuntajäänmurtaaja Kontion lisäksi konvertoida kahdesta neljään nykyistä jäänmurtaajaa öljyntorjuntakykyisiksi. 60m€ uusalusinvestoinnin sijaan selviämme n. 5m€ konvertointikustannuksilla yhtä alusta kohden. Alusten suuren koon johdosta ympäristöministeriön esittämä 1000m³ lisäkapasiteetti alusta kohden on helposti saavutettavissa ja jopa ylittävissä. Arcian perinteisten jäänmurtaajien merihenkilöstö on jo lähes kokonaisuudessaan saanut Euroopan Meriturvallisuuksiviraston toimeksiannon johdosta tarvittavan kou-

lutuksen. Investointisäästöt ovat siis esimerkiksi kolmen aluksen konvertoinnissa yhteensä 165m€. Valmiuden ylläpitoon ja alusten operointiin ei tarvitse rekrytoida ja kouluttaa lisähenkilöstöä ja ylläpidosta syntyvät lisäkustannukset ovat minimaaliset uusinvestointeihin verrattuna. Myös tästä seuraa lisäsäästöjä. Ja mikä onkaan parempi ja toimintakykyisempi alus öljyntorjuntaan myös talvella kuin jäänmurtaaja.

Mittava öljyntorjuntajäänmurtaajien investointiohjelma tulee jakaa ajallisesti pidemmälle aikajaksolle. Ohjelma tulee aloittaa hyvissä ajoin ennen kuin nykyisten jäänmurtaajien

AT-Marine Oy

Täyden palvelun talo
merenkulkijoille ja telakoille

Navigointi-, ja merenkulkulaitteet

Kommunikointilaitteet

Säiliömittauslaitteet ja
lastausvarret teollisuudelle

Erikoiselektronikka-
laitteet puolustusvoimille

www.atmarine.fi

Vantaa p. (09) 5494 2600
Turku p. 0208 353400



elinkaari päättyy. Telakoillamme on kapasiteettia tarjolla, joten nyt aloitettavat investoinnit vaikuttavat positiivisesti myös niiden työllistymiseen.

Edellä mainitut tarpeet tulee yhdistää ja toimia siten kansantaloudellisesti tehokkaalla tavalla. Kahdeksan uuden jäänmurtajan ja kuuden uuden öljyntorjunta-aluksen sijaan voimme konvertoida nykyistä jäänmurtajakantaa öljyntorjuntakäyttöön ja investoida 4-6 uuteen jäänmurtajaan.

Samalla tulee aloittaa budjetti- ja hallituskaudet ylittävä öljyntorjuntajäänmurtajien investointiohjelma jatkuvuuden turvaamiseksi. Kaikkien päättäjäthojen on helppo sitoutua ohjelmaan siitä syntyvien säästöjen ansiosta.

Yhteysalusliikenne turvattava

Saariston yhteysalusliikennettä hoidetaan nykyisin palvelu- ja rahtausopimuksin. Markkinoilla on useita palveluntuottajia. Uudisalusluskinnat ovat olleet 90-luvun jälkeen lähes olemattomia. Yhden aluksen elinkaari on n. 30-40 vuotta. Kaikkiaan markkinoilla on n. 15 alusta, joten nykytason ylläpito edellyttäisi uudisalusluskintaa n. joka kolmas vuosi. Toiminnan ollessa aiemmin viranomaistahojen hoidossa alusluskinnat rahoitettiin valtion budjetista ja toimintameno budjetoitiin erikseen. Nykyiset pitkäaikaiset menokehykset perustuvat kuitenkin lähes pelkästään aiempiin toimintamenoihin huomioimatta uudisalusluskintojen edellyttämää rahoitustarvetta. Kysymys ei ole kustan-

nusten kasvusta vaan rakennemuutoksesta, joka tulee jatkossa huomioida pitkäaikaissuunnittelussa. Budjetirahoituksen sijaan uudisalusluskintojen perustuksessa markkinaehtoiseen rahoitukseen tämä seikka on huomioitava siten, että pitkäaikaiset investoinnit voidaan sitoa pitkäaikaisiin palvelusopimuksiin. Yhteysalusliikenne on saariston tavoitettavuuden ja elinkelpoisuuden keskeinen osa, joka on nykyinen uhattuna.

Kalusto pelaa silloin, kun se on käytössä. Uusiin yhteysalusluskisiin voidaan konvertoida öljyntorjuntaominaisuus. Näin saamme nopeassa valmiudessa olevan kaluston, jossa on osaava ja paikalliset olot tunteva päällystö ja miehistö. ■

SAFEWIN

(Safety of Winter Navigation in Dynamic Ice) –projekti



Tutkimusasema 26.2.

Merikuljetusten määrä on kasvanut Itämerellä selvästi viime vuosina. Erityisesti öljytankkerien määrä Suomenlahdella on kasvanut merkittävästi. Jääolosuhteet tuovat omat haasteensa meriliikenteelle. Erityisesti liikkuva jääkenttä aiheuttaa ongelmia talvisin. Laivojen jäädessä kiinni puristavaan jääkenttään jään aiheuttamat puristuspainet keskilaivala saattavat kasvaa suuriksi, jolloin lai-

van runko saattaa vaurioitua tai pahimmassa tapauksessa laidoituslevyt repeävät. Puristava jääkenttä on erityisen ongelmallinen ja vaarallinen juuri kauppaaluksille pitkän yhdensuuntaisen keski-laivan vuoksi.

SAFEWIN-projektin tavoitteena on kehittää jään liikkeen ennustusjärjestelmä laivoille operatiiviseen käyttöön, joka huomioi erityisesti puristavan jääkentän. Kehitettävä järjestelmä vähentää

laivojen kiinnijäämisen riskiä varoittamalla laivan miehistöä puristavasta jääkentästä. Näin laivat pystyvät välttämään vaarallisia alueita, jolloin laivat pystyvät liikennöimään tehokkaammin ja turvallisuus paranee. Projektissa on myös tarkoitus tutkia puristavaan jääkenttään liittyviä riskejä. Kun riskit on määritelty, ne pystytään huomioimaan tulevaisuudessa jo laivojen suunnitteluvaiheessa ja mahdollisesti jäsäännoissa.



*Kirjoittaja toimii
Meritekniikan tutkimusapulaidena
Aalto-yliopistossa*



Paineanturien asennus jääkenttään.

Jotta projektin tulokset olisivat mahdollisimman hyvät, projektiin tarvitaan osaajia tutkimuksen ja käytännön toiminnan alueilta. SAFEWIN on EU-ra-

hoitteinen tutkimusprojekti, jolloin myös kansainvälistä yhteistyötä on saatu mukaan ja pyritty kehittämään. Teoreettisen tutkimuksen merijään liikkemalleil-

la hoitavat pääasiallisesti Arktinen tutkimuskeskus (Arctic and Antarctic Research Institute, AARI, Venäjä), Ruotsin ja Suomen ilmatieteen laitokset (Swedish Meteorological and Hydrological Institute, SMHI ja Ilmatieteen laitos, FMI), sekä Tallinnan teknillinen yliopisto (Tallinn University of Technology, TUT). Laivojen kokeman puristuksen ja siihen liittyvien riskien arvioimisen puolestaan hoitavat pääasiallisesti Aalto yliopiston meritekniikka, ILS Oy (Suomi) ja AS2CON (Kroatia). Operatiivisen ennustusjärjestelmän kehittäminen on projektiin osallistuvien tahojen jääpalveluiden erikoisosaamista (AARI, FMI, SMHI).

Jotta kehitettävää ennustusjärjestelmää pystytään arvioimaan käytän-



Kauppa-alus jäänmurtaja Sisun hinauksessa 25.2.



Tutkimusasema I.3.

nössä, käytännön kokemus ja testaus ovat tärkeitä. Tämän osa-alueen hoitavat projektissa Ruotsin ja Suomen liikenneviranomaiset (Swedish Maritime Administration, Ruotsi ja Liikennevirasto), sekä varustamot Stena ja Tallink. Vaikka osa-alueet ovat selkeästi eri osapuolten vahvuusalueita, tehdään projektissa tiivistä yhteistyötä kaikilla osa-alueilla.

Kenttämittaukset talvella 2011

Jotta jo olemassa olevia malleja pystytään kehittämään ja kehitettyjen järjestelmien paikkansapitavyyttä voidaan testata, tarvitaan myös kenttämittauksia ja havaintoja Itämerellä liikennöiviltä aluksilta. Vuonna 2011 suoritettiin projektin puitteissa kenttämittausmatka Perämerelle tutkimusalus Arandalla. Tutkimusmatkalle projektista osallistui-



Painemittarien kentän merkitseminen lipuin.



Painemittauksia tekemässä.

vat Aalto yliopisto, AARI ja Ilmatieteen laitos. Tutkimusmatka alkoi helmikuun lopussa Helsingistä, josta lähdettiin siirtymään Raahen edustalle.

Etelästä puhaltanut tuuli oli koko matkan ajan voimakasta, paikoitellen yli 20 metriä sekunnissa. Erityisesti Merenkurkku oli ongelmallinen, ja useat laivat olivat jääneet kiinni ja joutuivat odottamaan jäänmurtajien avustusta. Lopulta koko laivaliikenne Perämerelle suljettiin helmi-maaliskuun vaihteessa jatkuvan kovan tuulen takia. Siirtymismatkan aikana kerättiin visuaalista havaintomateriaalia jääkentän liikkeistä sekä mitattiin jään paksuutta laivalta käsin.

Raahen edustalle saavuttiin 26.2., ja perustettiin tutkimusasema. Tutki-

musasemalla 26.2.-3.3. Ilmatieteen laitos ja AARI tutkivat jääkentän liikkeitä jäälle asennettujen GPS-pojijujen avulla, laivan tutkakuvan avulla, sekä miehittämättömällä lentokoneella. Lisäksi Ilmatieteen laitos kartoitti Perämeren jään paksuuden helikopterista käsin elektromagneettisella mittausjärjestelmällä. Aalto yliopiston tehtäviin kuului jääkentässä vallitsevan paineen mittaaminen jääkenttään asennettavilla antureilla. Anturit asennettiin jääkenttään sahaamalla jäähän railo, jonka jälkeen anturit jäädytettiin sahattuun railoon. Aalto yliopiston lisäksi myös Ilmatieteen laitos mittasi jääkentässä vallitsevaa puristusta vastaavanlaisella menetelmällä.

Tuuli pysyi kovana koko tutkimus-

asemalla vietetyn ajan ja puristusjäähentässä onnistuttiin kartoittamaan koko asemalla vietettyä ajalta. Laivaliikenne pysyi suljettuna koko tutkimusaseman ajan kovan tuulen takia, mikä osaltaan kertoo Perämerellä vallinneen tilanteen vaikeudesta maaliskuun alkupuolella. Tutkimusasemalta lähdettiin maaliskuun alussa. Vaikeiden jääolosuhteiden takia matka viivästyi, joten paluu tapahtui 7.3. Uusikaupunkiin. Tutkimusmatka onnistui kokonaisuudessaan erinomaisesti, sillä matkan aikana satiin kerättyä paljon aineistoa puristustilanteista ja jääkentän liikkeistä, sekä mittamaan todellinen puristus jääkentässä.

Lisää tietoa projektista on internet-sivuilla www.safewin.org

Laivaonnettomuuksien taustatekijöitä mallinnetaan matemaattisesti

Suurin osa meriliikenneonnettomuuksista aiheutuu ns. inhimillisistä virheistä johtuen. Onnettomuudet johtuvat harvoin vain yhdestä syystä, ja jokaisen onnettomuuden tausta on omanlaisensa. Monimutkaiset aiheutumisketjut ovat usein saaneet alkunsa jo kauan ennen itse onnettomuuden tapahtumista, esimerkiksi suunnittelu- tai johtotasolla tapahtuneista virheistä johtuen.

Yhteentörmäysten taustatekijöitä kuvaavalla todennäköisyyspohjaisella mallilla voidaan tarkastella, minkälaisia riippuvuuksia tekijöiden välillä on, miten nämä tekijät vaikuttavat onnettomuusriskiin, sekä kuinka todennäköinen onnettomuus ylipäätensä on. Malli on toteutettu ns. Bayes-verkkona, jossa muuttujat ja niiden väliset riippuvuudet on kuvattu graafisesti verkko-rakenteella ja muuttujien välisten riippuvuuksien voimakkuudet ehdollisilla todennäköisyyksillä. Verkkoesitystapansa vuoksi Bayes-mallin muuttujien karkeat riippuvuudet ovat silminnähtävissä myös ilman mallinnusasiantuntemusta. Toisaalta mallin muuttujien esittäminen todennäköisyysjakaina mahdollistaa niihin liittyvän epävarmuuden sisällyttämisen

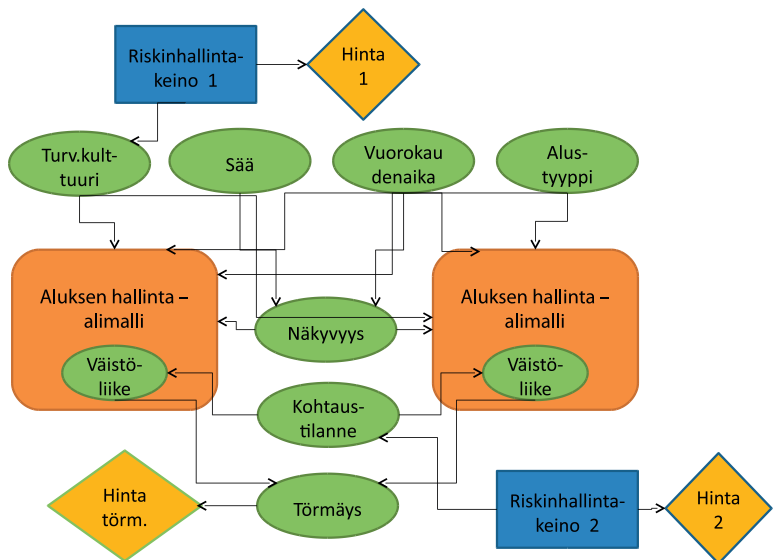
Yksinkertaistettu kaaviokuva Bayes-mallista alusten yhteentörmäyksen riskienarviointiin – todellisessa mallissa on huomattavasti enemmän muuttujia. Malli sisältää kaksi kopiota aluksen hallinta – alimallista, joiden avulla saadaan todennäköisyys, että alukset tekevät väistöliikkeitä. Jokaiseen mallin muuttujaan liittyvistä jakaumista on kuvassa esimerkkinä esitetty vain alustyypin ja törmäyksen jakaumat.

Malliin on sisällytetty kaksi kuvitteellista riskinhallintakeinoa kustannuksineen. Myös törmäykselle on lisätty ”hintaa”. Tällöin mallin avulla voidaan tarkastella eri keinojen kustannustehokkuutta.

malliin - laivaonnettomuuksien aiheutumista mallinnettaessa epävarmuutta väistämättä esiintyy ongelman monimutkaisuuden ja –muotoisuuden vuoksi. Tietämyksen karttuessa mallin muuttujien jakaumia voidaan päivittää, ja jos esimerkiksi jostakin mallin muuttujan arvosta saadaan varmaa tietoa, havainnon vaikutus mallin tuloksiin on välittömästi nähtävissä. Mallin päivityksessä voidaan hyödyntää useita erityyppisiä lähdeaineistoja eivätkä niissä mahdollisesti esiintyvät puutteet muodostu ongelmaksi.

Mallinnettaessa monimutkaisia järjestelmiä jotka koostuvat useista tasoista

tai osa-alueista, Bayes-verkkoon voidaan sisällyttää ns. alimalleja kuvastamaan näitä osa-alueita. Alimallien käyttö mahdollistaa yksityiskohtien piilottamisen: osa-alueen yksityiskohtainen toteutus muuttujineen ja niiden riippuvuuksineen on ”piilotettu” alimallin sisälle ja ainoastaan alimalliin syötettävät muuttujat ja sen antamat ulostulot ovat näkyvissä päämallissa. Käyttämällä alimalleja varsinaisen päämallin rakenne yksinkertaistuu ja mallinnettavan kokonaisuuden hahmottaminen helpottuu. Esimerkiksi laivaonnettomuuden aiheutumista mallinnettaessa vaaratilanteen havaitsemiseen vaikuttavista te-





Kirjoittaja työskentelee Meriteknikan tutkijana Aalto-yliopiston Sovelletun mekaniikan laitoksella, Merikotkatutkimuskeskuksessa, Kotkassa.

kijöistä voidaan muodostaa alimalli, joka tuottaa ulostulonaan havaitsemisen todennäköisyyden käytettäväksi edelleen päämallissa. Alimalleja voidaan analysoida myös yksinään.

Bayes-verkkoihin voidaan myös sisällyttää ns. päätösmuuttujia kuvastamaan esimerkiksi erilaisia riskienhallintakeinoja ja ns. kustannusmuuttujia kuvaamaan muuttujista aiheutuvien seurausten suuruutta. Tällaisen päätöskaa-vion avulla voidaan helposti vertailla eri päätösten vaikutuksia mallissa ja etsiä kustannustehokkaimpia keinoja onnettomuusriskin pienentämiseksi. Toisaalta voidaan myös tarkastella, minkälaisia muutoksia mallilla kuvatussa järjestelmässä voidaan tehdä, ennen kuin optimaalinen päätösvaihtoehto muuttuu.

CAFE-hankkeessa tutkitaan merenkulun turvallisuusjohtamista

Vuonna 2010 päättyneessä METKU-tutkimushankkeessa havaittiin, että vaikka varustamoiden turvallisuuskulttuurien on koettu parantuneen viime vuosina, olisi niissä keskimäärin edelleenkin parantamisen varaa. Keskeisimmäksi turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyväksi heikoksi kohdaksi havaittiin työturvallisuus-, poikkeama- ja läheltäpiti- tilanteiden raportointi. Competitive Advantage by Safety (CAFE) –hankkeessa tähdätään merenkulun kilpailukyyn parantamiseen meriturvallisuutta parantamalla. Turvallisuudessa keskitytään etenkin ihmisen toimintaan ja osaamiseen liittyviin seikkoihin ja tutkitaan kuinka mm.



Bayes-mallin rakennetta työskentelee asiantuntijatyöpajassa.

METKU-hankkeessa havaittiin epäkohtiin voitaisiin puuttua. Meriliikenne on ilmaliikenteen ohella kansainvälisimpiä kuljetusmuotoja, joten ollakseen tehokasta, turvallisuuden kehittäminen tulee tehdä kansainvälisesti.

CAFE:ssa Aalto –yliopiston insinööritieteiden korkeakoulu tutkii mm. kansallisen ja kansainvälisen meriliikenteen onnettomuus- ja poikkeamadataan soveltuvuutta todennäköisyyspohjaisessa riskimallinnuksessa sekä yhdessä muiden hankepartnerien kanssa pyrkii edistämään kansainvälistä verkostoitumista alan toimijoiden parissa merenkulun turvallisuuden parantamiseksi ja hyvien käytäntöjen levittämiseksi. Hankkeessa keskeisessä roolissa on turvallisuusjohtamisen taustatekijöitä ja niiden määrällisiä vaikutuksia merenkulun turvallisuus-

teen mallintava Bayes-verkko, jonka kehittämisestä Aalto-yliopisto vastaa. Malli perustuu aiemmassa SAFGOF-hankkeessa kehitettyyn Bayes-verkkoon laivojen yhteentörmäysten aiheutumisesta, jonka rakennetta CAFE:ssa päivitetään erityisesti turvallisuusjohtamisen osalta, ja jonka muuttujien todennäköisyysjakaumien laskennassa hyödynnetään soveltuvien osin mm. hankkeessa kerättyä onnettomuus- ja poikkeamadataa.

Pääosin Euroopan aluekehitysrahaston rahoittamassa ja Merikotka-tutkimuskeskuksen koordinoimassa CAFE-hankkeessa ovat mukana myös Turun yliopisto sekä Kymenlaakson ja Turun ammattikorkeakoulut. Hanke jatkuu vuoden 2013 elokuun loppuun asti. Lisätietoja hankkeen [www-sivuilta: http://www.merikotka.fi/cafe.php](http://www.merikotka.fi/cafe.php)

Liikenneviraston tieliikennekeskus



Tieliikennekeskus.

Liikenneviraston tieliikennekeskuksen tehtävänä on teiden liikenteen sekä liikennöitävyyden aktiivinen ja ennakoiva seuranta. Tieliikennekeskus hoitaa tehtävänsä mm. tiedottamalla keliolosuhteista ja liikenteen häiriöistä, ohjaamalla liikennettä vaihtuvien opasteiden avulla sekä toimimalla liikenneviranomaisena mm. liikenteen häiriötilanteissa sekä varautumistehtävissä. Tieliikennekeskus toimii myös Liikenneviraston ja ELY:n tienpidon edustajana urakoihin liittyvissä teiden kunnossapitopalveluissa.

Liikennevirastolla on neljä alueellista tieliikennekeskusta, jotka sijaitsevat Helsingissä, Turussa, Tampereella ja Oulussa. Keskukset toimivat osittain valtakunnallisesti, mutta kuitenkin

tiivissä yhteistyössä kunkin keskuksen alueellisten viranomaisten kanssa. Tieliikennekeskusten toiminta on ympäri-vuorokautista ja niissä työskentelee operatiivisissa tehtävissä yhteensä noin 40 tieliikennepäivystäjää.

Tieliikennekeskuksista ohjataan muuttuvia nopeusrajoituksia, teiden infotauluja, liikennevaloja, ajoratojen välissä olevia liikennepuomien lukituk-
sia ja hätätapauksissa esim. tunneleiden savunpoistoa. Tunneleiden osalta tieliikennekeskus onkin usein ensimmäinen viranomainen, joka saa tiedon onnettomuudesta. Pitkissä tunneleissa automaattinen kamerajärjestelmä kertoo 10 sekunnin viiveellä, jos tunnelissa on pysähtynyt tai väärään suuntaan ajava ajoneuvo tai, jos tunnelissa on tapahtu-

nut onnettomuus. Tällaisessa tilanteessa liikenne voidaan pysäyttää kauko-ohjauksella tai ohjata käyttämään tiettyjä kaistoja tai kiertotietä, jolloin pelastusviranomaiset pääsevät turvallisesti tapahtumapaikalle. Suomessa maanteiden tunnelien lukumäärä on lisääntynyt merkittävästi viime vuosina ja sama trendi jatkuu lähitulevaisuudessa.

Älyliikenteellä tarkoitetaan liikenteen sujuvuuden sekä turvallisuuden parantamista tieto- ja viestintäteknikan avulla. Älykkäillä ratkaisuihin kansalaisen on helpompaa ja ennakoivampaa liikkua, valitsi hän sitten oman auton tai joukkoliikenteen. Tieliikennekeskukset ovat varautuneet tulevan älyliikenteen mahdollisuuksiin esimerkiksi häiriönhallinnan kehittämisellä muiden viran-

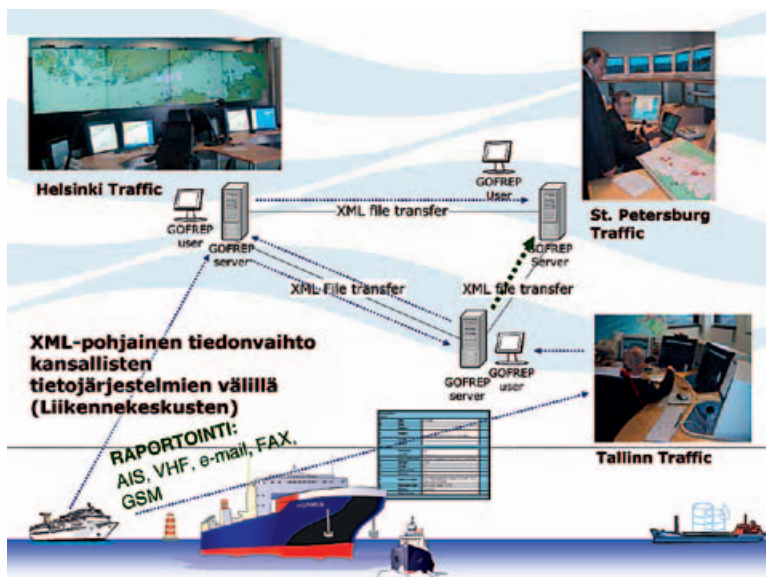
älyliikenteen toteuttajana

omaisten kanssa. Yllättävien häiriöiden (mm. onnettomuudet) nopeammalla havainnoinnilla, systemaattisella viranomaisten välisellä viestinnällä ja häiriötilanteiden poistamisella voidaan kustannustehokkaasti parantaa maanteiden liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Häiriötilanteet voidaan jakaa tieliikennekeskuksen kannalta ennakoituihin ja ennakoimattomiin tilanteisiin. Ennakoituja ovat esim. tietyöt, räjäytykset ja yleisöpahtumat. Näistä tieliikennekeskukset saavat tiedon etukäteen, jotka kirjataan järjestelmiin ja ovat nähtävillä mm. liikenneviraston internetsivulla.

Haasteellisempia tilanteita ovat ennakoimattomat häiriötilanteet, kuten liikenneonnettomuudet. Aktiivisena toimijana tieliikennekeskus pyrkii tulevaisuudessa ottamaan isomman roolin onnettomuustilanteiden hoidossa, jolloin häiriöpaikalla olevat pelastushenkilöt pystyvät keskittymään paremmin ja turvallisemmin pelastustehtäviinsä. Onnettomuustilanteissa tieliikennekeskukset saavat ensitiedon onnettomuudesta hätäkeskuksista VIRVE-viestinä suoraan tieliikennekeskuksen tietojärjestelmään. Tämä viesti antaa liikennepäivystäjälle ennakkotiedon onnettomuuden sijainnista ja vaikutuksesta mm. liikenteen sujuvuuteen ja nopeuttaa liikennepäivystäjän reagoimista onnettomuuteen. Häiriötilanteen aikana puheliikennettä viranomaisen kesken voidaan hoitaa tehokkaasti VIRVE -viranomaisverkon välityksellä.

Tietoja liikenteen ongelmista ja



GOFREP tiedonvaihto.

tiestön kunnosta saadaan myös suoraan tienkäyttäjän linjan (0200-2100) avulla tavallisilta tiellääikkujiltä. Tyypillinen puhelu koskee tienkäyttäjän havaitsemaa ongelmaa tiestöllä - esimerkiksi liikennettä vaarantava kuoppa tiessä tai yllättävä liukkaus. Tienkäyttäjän linjalle ilmoitetut matkantekoa vaarantavat häiriöt välitetään suoraan tietä hoitavalle urakoitsijalle sekä tarvittaessa myös muille viranomaisille.

Liikenneviraston panostaminen voimakkaammin älyliikenteeseen ja verkolliseen liikenteen hallintaan lisääntyy tulevaisuudessa. Käytännön operatiivinen ohjaustyö suoritetaan tieliikennekeskuksissa, joissa ammattitaitoiset liikennepäivystäjät pitävät huolta tieliikenteen turvallisuudesta. Älyliikenteen merkitys ja potentiaali liikenneturvallisuuden sekä -sujuvuuden parantamisessa

tulee lähitulevaisuudessa korostumaan lisääntyneinä ohjausvastuina tieliikennekeskuksissa, mm. vaativien tunneliohjausjärjestelmien määrän kautta. Lisäksi tilannetietoisuuden korostuminen sekä älyliikenteen hyödyntäminen viranomais- ja mediayhteistyön lisääntymisen myötä tulevat lähitulevaisuudessa edellyttämään voimakasta panostamista liikennepäivystäjien operointityökalujen kehittämiseen. Täten voidaan parantaa tiellääikkujen liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta vielä nykytilannetta enemmän.

Yksityiskohtaista tietoa tieliikennekeskuksen toiminnasta on Liikenneviraston internetsivulla <http://alk.tiehallinto.fi/alk/> ja esittelyvideo osoitteesta http://www2.fma.fi/tmp/livi_dvd/

Alusliikennepalvelu tukee meriliikenteen turvallisuutta

Julkinen keskustelu alusliikennepalvelusta vilkastuu samaa tahtia kuin laivaliikenne Suomen aluevesillä. Laivaliikenteen ja ympäristötietoisuuden lisääntyminen kasvattavat odotuksia alusliikennepalvelua kohtaan, sen avulla voidaan ehkäistä onnettomuuksia ja näin pienentää meriympäristöön kohdistuvia uhkia.

Muun valtionhallinnon tavoin myös Liikennevirasto etsii parasta tapaa vastata tuottavuusvaatimuksiin ja hoitaa perustehtävänsä. Alusliikennepalvelun perustehtävä on hallita alusliikenteen riskejä.

Ennusteiden mukaan liikenne Suomen satamiin ja lähialueilla kasvaa edelleen. Muun muassa Venäjän kasvava öljyn ja kaasun vienti sekä valmisteilla olevan Ust-Luga-sataman käyttöönotto koko kapasiteetillaan muuttaa liikennetilannetta merkittävästi. Kun henkilöstövoimavarojen lisääminen ei monestakaan syystä tule kysymykseen, on välttämätöntä panostaa yhä enemmän tekniikan tuomiin mahdollisuuksiin, ennen kaikkea tukemaan alusliikenneohjaajaa tehtävässään. Hänen on pystyttävä erottamaan vilkkaan liikenteen jou-

kosta alukset, jotka käyttäytyvät poikkeavasti samoin kuin ne, jotka muodostavat suurimman riskin muulle liikenteelle ja ympäristölle.

Alusliikenneohjaajan työ helpottuisi merkittävästi, jos alukset olisivat velvollisia ilmoittamaan suunnitellun reittinsä saapuessaan VTS-alueelle. Ohjaaja voisi syöttää aluksen suunnitellun reitin järjestelmäänsä, joka seuraisi kaikkien alueella olevien alusten reittejä ja vertaisi niitä keskenään. Huomatessaan ristiriidan järjestelmä ilmoittaisi siitä alusliikenneohjaajalle, joka voisi keskittää enemmän huomiota kyseiselle alueelle ja tarvittaessa informoida alusta/aluksia kehittyvästä vaaratilanteesta. Kansainvälisille vesille reittisuunnitelman ilmoittamis-pakon voi kuitenkin määrätä ainoastaan kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO. Jos Suomenlahdella halutaan saada pakolliset reittisuunnitelmat, Suomen on anottava sitä IMO:lta yhdessä Viron ja Venäjän kanssa. Toinen vaihtoehto on, että alukset ilmoittavat vapaaehtoisesti reit-

VIRANOMAISALENNUS 10-20% LISÄTIEDOT NETTISIVUILTAMME.



CROSSBOW SUPPRESSOR

119,00€

- SUUNNITELTU KÄYTETTÄVÄSI KUULOSUOJAUKSEN KANSSA
- SANGAT OVAT OHUEET, TAIPUISAT JA LÄHYET
- ESTÄ MELUN VUOTAMISEN KUULOSUOJAINTEN ALLE
- ISTUI SEKA KAPEILLE ETTÄ LEVEILLE KASVOILLE
- LINSSI LUKITTUU JYKEVÄÄN KEHYKSEEN TUKEVASTI
- UUSI FLOW COAT HUURTUMISEN ESTOPINOITE

PAKKAUS:

- CROSSBOW SUPPRESSOR-SANGAT
- CROSSBOW-SANGAT
- KIRKAS LINSSI
- TUMMA LINSSI
- NISKAAHINA
- KOVA KOTELO JA SUOJAPUSSI



SOURCE VAGABOND SYSTEMS

DIAMOND 3L JUOMAREPPU

99,00€

- ERITTÄIN Matalaprofiilinen -LITTEÄ
- VOIDAAN KÄYTTÄÄ AJONEUVOSSA ISTUTTAESSA
- TOIMII REPPUN TAI RINKAN ALLA
- PIKAVAIHDETTAVA LETKU JA SUUKAPPALE
- MOLLE NAUHAKUJAT SEKÄ TARRAPOHJAT KUJIEN VÄLISÄ
- NEOPREENI-ERISTETTY
- KIINNITTYY REPPUUN TAI LIIVIIN
- REPUSIA MYÖS OMAT OLKAIMET RINTAHIHNALLA
- VÄRIT: VIHREÄ, KOJOOTIN RUSKEA, ACU JA MULTICAM
- MADE IN ISRAEL

operator WWW.OPERATOR.FI 045 1330404



Telakkatoimintaa ja venekorjaukset

Alholmintie 72
68600 PIETARSAARI
www.norrfiber.fi



Tieliikennekeskus.

tisuunnitelmansa VTS-keskukseen. Tällä hetkellä valmistellaan vapaaehtoista toimintamallia paremman sitoutumisen saavuttamiseksi.

Eri maiden liikenteenohjauksia pyritään harmonisoimaan kansainvälisessä yhteistyössä. Tavoitteena on saada alusten kansipäällystölle paremmin tietoon, mitä liikenteenohjaukselta voi odottaa. EU:n sisällä eri ilmoittautumisjärjestelmien välistä tietojenvaihtoa tulee kehittää. Nykyään laivan ollessa matkalla Italiasta Suomeen sen tulee ilmoittaa yhdeksän kertaa eri maiden viranomaisille, vaikka laiva on koko ajan EU-vesialueiden sisäpuolella. Yhtenäistäminen vähentäisi sekä kansipäällystön että alusliikenneohjaajien työkuormaa. Kansipäällystön olisi helpompi keskit-

tyä itse navigointiin. Liikennevirasto on juuri aloittanut keskustelut harmonisoinnista Tanskan, Ruotsin ja Norjan kanssa. Lähtökohtana on toimivaksi havaittu Suomenlahden ilmoittautumisjärjestelmämalli. Liikennevirasto ajaa harmonisointia aktiivisesti myös eri kansainvälisissä järjestöissä Itämerellä, Euroopassa ja maailmanlaajuisesti.

Alusliikennepalvelulla on tärkeä rooli meriliikenteen kokonaisturvallisuudessa. Turvallisuuden kannalta parhaaseen lopputulokseen päästään, kun hyvässä kunnossa olevia aluksia ohjaa ammattitaitoinen, talvimerenkulun haasteet hallitseva kansipäällystö ja liikennevirtoja ohjaa ammattitaitoinen alusliikenneohjaaja, jonka työtä järjestelmä tukee. Yhteistyö alusliikennepal-

velun, jäänmurron ja luotsauksen kesken parantaa liikenteen kokonaisturvallisuutta, jossa viranomaisen ja yksityisen sektorin toiminnot täydentävät toisiaan.

Merkittävä merellinen yhteistyömuoto on viranomaisten METO-yhteistyö (Merelliset Toimijat), jota Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Merivoimat ja Rajavartiolaitos ovat tehneet jo 17 vuotta. Se on tähän saakka keskittynyt tekniseen yhteistyöhön mutta jatkossa se kohdistuu myös tiedonhallintaan ja tiedon jaettavuuteen. Sekä EU:n komission että kansalliset tavoitteet tiedon paremmasta käytettävyydestä ajavat tätä tavoitetta. Parantunut tiedon käytettävyys auttaa jokaista tekemään oman työnsä paremmin ja tuottavammin. ■

Trafi varmistaa miehistön pätevyyden

Turvallisuus ennen kaikkea

Merenkulku vaatii pätevää miehistöä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilla on vahva rooli merenkulkijoiden ammatti-pätevyuden varmistamisessa sekä meriliikenteen turvallisuudessa – niin kotimaassa kuin kansainvälisessä yhteistyössä.

/// Merenkulun turvallisuudessa merkittävä asia on henkilöstön riittävyys. Trafian tehtävänä on määrittää kaikkien suomalaisten alusten turvallinen minimimiehitys sekä niiden pätevyudet”, Trafian miehitys ja pätevyudet -yksikön päällikkö **Jukka Tuomaala** sanoo.

Yksikkö antaa laivaväen pätevyyskirjat ja -todistukset sekä huolehtii merimieslääkäriin todistuksiin liittyvistä asioista ja poikkeusluvista. Rekisteripalvelut ylläpitää merimiesrekisteriä. Huviveneen ja vuokraveneiden kuljettajankirjojen antamisesta huolehtivat Trafian alueelliset valvontayksiköt.

Trafi tuntee alukset ja olosuhteet

Aluksen miehityksen vahvistamisesta säädetään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta vuonna 2009 annetussa laissa sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa asetuksessa. Vahdinpidosta Trafi on antanut erillisen määräyksen vuonna 2010.

”Jokaisella laivaväkeen kuuluvalla on oltava toimen mukainen pätevyyskirja ja mahdollisesti myös laivatyyppin tai tehtävän mukainen todistus lisäpätevyydestä. Käytössämme on noin 80 erilaista pätevyyskirjaa”, Tuomaala kertoo.

Trafille kuuluvat myös terveys-

poikkeuslupahakemukset, jotka mahdollistavat nimensä mukaisesti terveyteen asetetuista vähimmäisvaatimuksista poikkeamisen. Poikkeuslupaa voi hakea esimerkiksi silloin, kun merenkulkijan kuulo tai näkö on vuosien saatossa alentunut.

”Tunnumme olosuhteet laivoilla ja merellä sekä tiedämme, mitä vaaditaan. Tietoomme ja osaamiseemme perustuen voimme päätellä, voidaanko enintään kahdeksi vuodeksi tarkoitettua poikkeuslupaa hakijalle myöntää. Lääketieteellisessä arvioinnissa nojaudumme terveysalan ammattilaisten lausuntoon.”

Lisäksi pätevyyserivapauksia voidaan myöntää henkilöille, joilla ei ole

tehtävään vaadittavaa muodollista pätevyyttä. Kyse voi olla Tuomaalan mukaan esimerkiksi vuosiloman ajaksi, mutta enintään puoleksi vuodeksi, myönnettävästä erivapaudesta.

Kansainvälinen yleissopimus uudistui

Trafi osallistuu voimakkaasti kansainväliseen toimintaan niin IMOssa (International Maritime Organization) kuin EU-tasolla. Viime vuosina Trafia on työllistänyt erityisesti kansainväliseen STCW-yleissopimus uudistukseen osallistuminen sekä parhaillaan sen toimeenpano yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.





Trafin päätehtävä on vastata liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä. Merenkulun lisäksi Trafan toimintapiiriin kuuluvat ilmailu, rautatiet ja tieliikenne.

Vuonna 1978 hyväksytty STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) on kansainvälinen merenkulkijain koulutusta, pätevyys- ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus. Kesällä 2010 valmistunut ja vuoden 2012 alusta voimaan astuva uudistus on suurin sitten edellisen, vuonna 1995 tehdyn uudistuksen.

Ns. Manilan muutoksia on työstyetty IMO:n STW-alamiteoissa vuodesta 2007. ”Kyseessä on pitkä ja suuri prosessi. Uudistuksen tavoitteena on ollut parantaa merenkulkijoiden pätevyyttä, poistaa vuosien varrella syntyneitä epäjohtonmukaisuuksia sekä ottaa huomioon uuden teknologian mukanaan tuomat haasteet”, Tuomaala kuva.

Mukana on 85 eri sopijapuolta. Sopimus vaikuttaa väistämättä EU-säädöksiin sekä kansalliseen lainsäädäntöön. Uudistuksen myötä kansainvälisiin pätevyyskirjoihin siirtyvät aiemmin kansallisella tasolla säädellyistä pätevyyksistä sähkömestarit, sähkömiehet, matruusit ja konemiehet. Uudistus vaikuttaa myös lakiin aluksen turvallisuusjohtamisesta, merityöaikalakiin, merimiesten lääkärintarkastuksiin sekä tutkintovaatimuksiin ja opetussuunnitelmiin.

”Siirtymäaika on vuoteen 2017 asti. Joustavalla siirtymällä pyritään välttämään vuoden 1995 kaltaiset ruuhkat, jolloin esimerkiksi pätevyysasiakirjojen määrä nelinkertaistui vuodessa normaalimäärään verrattuna.”

Pulaa pätevistä laivaväestä

Maailmalla on Tuomaalan mukaan pulaa pätevistä merenkulkijoista. Kysyntää riittäisi, sillä noin 90 prosenttia kaikesta ulkomaankaupasta kuljetetaan meritse. Maailmassa on noin 1,5 miljoonaa merenkulkijaa, mutta kiinnostus ammattia kohtaan on hiipunut.

”Merenkulkijan ammatin hoito on himmennyt. Nykypäivänä ihmiset matkustelevat muutenkin paljon ja ovat tekemisissä vieraiden kulttuurien kanssa. Lisäksi ammattia edeltää suhteellisen pitkä ja vaativa koulutus”, Tuomaala toteaa.

Alalla voidaan katsoa myös peiliin. Valmistumisen jälkeen kaksi vuotta alalla toimineiden ammattilaisten lopetta-



misprosentti on varsin suuri. ”Opintoja aloittavilla ei todennäköisesti ole realistista kuvaa todellisuudesta. Esimerkiksi sosiaalinen elämä ja kommunikaatiomahdollisuudet ovat keskellä valtamerta erilaisia kuin maissa.”

Viime vuonna vietettiin IMO:n julistamaa merenkulkijain teemavuotta, jolla kunnioitettiin merenkulkijoiden elintärkeää, mutta suurelle yleisölle usein näkymättömäksi jäävää työtä osana yhteiskunnan infrastruktuuria. Teemavuosi täydensi IMO:n vuonna 2008 aloittamaa ”Go to Sea” -kampanjaa, jonka tarkoituksena oli houkuttaa nuoria merenkulkijan ammattiin.

Myös Trafi osallistui tavallista enemmän erilaisiin rekrytointi- ja oppilaitostapahtumiin. ”Haluamme kertoa myös siitä, että 80 prosenttia merenkulkuun liittyvistä työpaikoista on maissa. Näissä tehtävissä merenkulun käytännön kokemuksesta on luonnollisesti suurta hyötyä.”

Trafissa ei ylläpidetä tarkkoja lukuja merenkulun työvoiman kysynnästä ja tarjonnasta. ”Tulevaisuudessa EU:n puitteissa on kuitenkin tarkoitus ylläpitää tilastoa”, Tuomaala sanoo.

Merenkulun oppilaitokset auditoidaan

Merimiesyksikköä työllistää myös viiden vuoden välein suoritettava Suomen me-

renkulun oppilaitosten auditointi. Auditointien keskeisiä toimijoita ovat Trafin lisäksi koulutuksen arviointineuvosto ja korkeakoulujen arviointineuvosto.

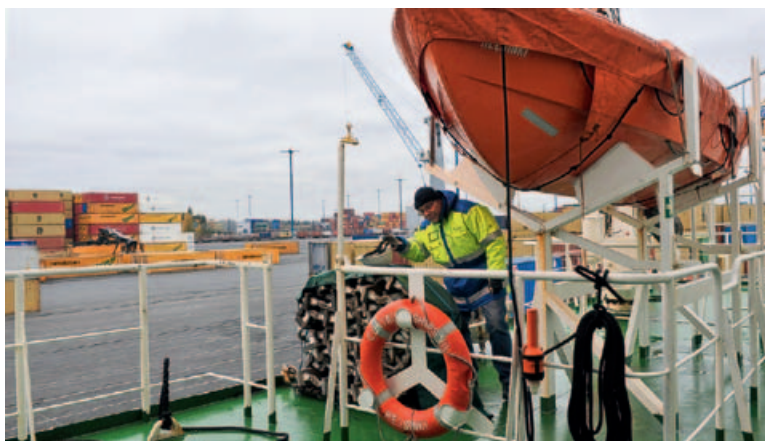
”Trafi on mukana auditointien suunnittelussa ja seurannassa sekä raportoinnissa. Arvioinnit käynnistyvät syksyllä 2011 ja kesällä 2012 raportoimme tuloksista maaraportilla IMO:lle ja EU:lle.”

Trafin miehitys ja pätevyys -yksik-



kö auditoidaan kevään 2011 aikana uusissa toimitiloissa Helsingin Vallilla Kumpulatiellä. European Maritime Safety Agency EMSAn suorittama auditointi koskee lähinnä minimikoulutusdirektiivin implementointia. Kaksi viikkoa kestävästä auditoinnista arvioidaan Trafan toiminnan lisäksi satunnaisotannalla muutaman oppilaitoksen toimintaa.

”Entisen merenkululaitoksen merimiesyksikkö on pärjännyt auditoinneissa vuosien saatossa hyvin. Uskomme myös Trafan miehitystä ja pätevyysyksikön pärjäävän mainiosti, vaikka auditointi osuukin suurten muutosten



aikaan. Tarvittaessa auditointi tarjoaa meille mahdollisuuden kehittää toi-

mintamme entistäkin parempaan suuntaan”, Tuomaala näkee.

Inhimillinen tekijä esiin

Usein toistettu havainto on, että vaikka noin 80 prosentissa merionnettomuuksista tärkeänä syytekijänä on ollut inhimillinen tekijä, meriturvallisuutta kehitettäessä huomiota kiinnitetään enemmän alusten tekniseen turvallisuuteen kuin ihmisten toimintaedellytysten parantamiseen.

Inhimillinen tekijä merenkulussa eli merenkulkijoiden, varustamoiden ja muiden merenkulun ryhmien toimintojen vaikutukset merenkulun turvallisuuteen, on kuitenkin ollut jo pitkään tärkeimpiä asioita kansainvälisen merenkulujärjestön IMO:n työskentelyssä. IMO perusti vuonna 1991 työryhmän (Human Element Working Group, HEWG), joka on viimeisen 20 vuoden aikana tukenut laajasti turvallisuuskulttuurin, riskienhallinnan ja onnettomuustutkimuksen kehittämistä merenkulussa.

Työryhmän tehtäviin kuuluu kansainvälisen turvallisuusjohtamisjärjestön (ISM) arviointi ja kehittäminen sekä eri turvallisuusohjeiden antaminen. HEWG on kiinnittänyt huomiota myös inhimillisen tekijän huomioimiseen alusten suunnittelussa ja rakentamisessa ja esimerkiksi komentosiltojen ja konevalvomaiden ergonomiassa.

Inhimillinen tekijä ja HEWG:n työskentely ovat erityisen ajankohtaisia juuri nyt. IMO:n meriturvallisuuskomitean 89. kokouksessa toukokuussa 2011 keskustellaan työryhmän siirtämisestä STW-alakomitean yhteyteen. Tämä

voisi tehostaa työryhmän työskentelyä entisestään, mutta sen nykyinen asema sekä IMO:n meriturvallisuuskomitean että meriympäristön suojelukomitean suorassa alaisuudessa, on korostanut työn tärkeyttä merenkulun turvallisuuden, turva-asioiden ja merellisen ympäristönsuojelun kehittämisen osana.

Kehityksestä huolimatta, inhimillistä tekijää ei voida koskaan kokonaan poistaa, mutta siihen voidaan vaikuttaa monin tavoin. Inhimilliseen tekijään liittyvät asiat pyritään varmistamaan mm. turvallisuusjohtamisjärjestelmien ja turvallisuuskulttuurin avulla, terveystarkastuksien, tutkinnoin, pätevyysvaatimuksin ja kokein sekä valvonnan avulla. Trafilla on liikenteen turvallisuusviranomaisena tässä työssä suuri rooli ja paljon erityisosaamista.

Merenkulun turvallisuudessa merkittävä asia osana organisaatiokulttuuria on henkilöstön riittävyys aluksilla, sillä liian suuresta työkuormasta johtuva uupumus on yksi suurimmista syistä onnettomuuksiin.

Inhimillinen tekijä ymmärretään usein vain kielteiseksi tekijäksi eli onnettomuuksien aiheuttajaksi. Inhimillinen tekijä voi kuitenkin myös estää onnettomuuksia. Jos ihminen toimisi kuin kone eikä kykenisi kokonaisvaltaiseen ja luovaan ajatteluun vaaratilanteissa, monista läheltä piti-tilanteista olisi seurannut onnettomuus.

Sanna Sonninen



Trafi vastaa alusturvallisuudesta, alusten ja satamarakenteiden turvatoimista sekä veneilyn turvallisuudesta ja valvonnasta Suomessa. Merenkuluntarkastusyksikkö ohjaa alusten tarkastus- ja katsastustoimintaa sekä ulkomaisten alusten satamavalvontaa.

Yhdessä saadaan enemmän aikaan

Trafi kehittää liikenteen turvallisuuskulttuuria

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi rakentaa koko organisaation kattavaa toimintajärjestelmää merenkulku etunensä. Tavoitteena on varmistaa liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja ympäristöystävällisyys niin maalla, merellä kuin ilmassa.

Vuoden 2010 alusta toimintansa aloittanut Trafi syntyi, kun Ajoneuvohallintokeskus AKE, Ilmailuhallinto, Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto ja Rautatievirasto liitettiin yhteen uudeksi yhtenäiseksi virastoksi. Trafi vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä sekä edistää ja kehittää liikenteen turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

”Trafi mahdollistaa edelläkävijän roolin koko liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kun meitä on enemmän, myös voimavaroja on enemmän. Yhdessä voimme tehostaa toimintaamme ja saada vähemmällä enemmän aikaan”, merenkulun valvonnan osastonjohtaja **Ove Hagerlund** ja johtava asiantuntija **Juha-Matti Korsi** sanovat.

Resurssit oikeaan paikkaan

Yhteisen toimintajärjestelmän rakentaminen on osa kokonaisuutta, jossa toimintaa kehitetään yli liikennemuotojen. Merenkulussa toimintajärjestelmä valmistuu jo vuonna 2012. Vauhdittavia tekijöitä ovat niin EU-lainsäädäntö kuin syksyllä 2011 tehtävä IMO:n (International Maritime Organization) auditointi.

”Toimintajärjestelmä yhtenäistää

toimintaa ja tekee siitä sekä tasalaatuista että läpinäkyvää. Luomme koko liikennejärjestelmää koskevat yhteiset pelisäännöt, tunnistamme ja kuvaamme toiminnan ydinprosessit ja hyödynnämme synergiaedut. Toimintajärjestelmän ansiosta tiedämme, mitä teemme, miten teemme ja kuka tekee”, Hagerlund kertoo.

”Toimintajärjestelmä on johdon työkalu, jonka avulla pystytään kohdistamaan niukkoja resursseja kustannustehokkaasti oikeaan paikkaan. Tavoitteena on vastata samalla valtion tuottavuus-ohjelmaan lisäämällä tehokkuutta ja tuloksellisuutta”, Korsi toteaa.

Valvontaa monella tasolla

Trafi tekee liikennejärjestelmään liittyvää valvontaa monella tasolla. Liikenne- ja valvontaa muotoja on valvottava, jotta liikkuminen olisi liikennemuodosta riippumatta sujuvaa, turvallista ja ympäristöystävällistä.

”Valvonnan avulla yhteiskunta varmistuu siitä, että yhteisiä sääntöjä noudatetaan. Näin varmistetaan sekä kuljettajien että kulkuneuvojen vaatimuksenmukaisuuden täyttyminen”, Hagerlund sanoo.

”Vaatimuksenmukaisuuden täyttymisen lisäksi toiminnan tulee olla enakkopainotteista. Keräämme tietoja ja kehitämme ohjeistuksia sekä sääntöjä tarpeiden mukaan. Tässäkin työssä yhteinen toimintajärjestelmä tuo etuja”, Korsi kertoo.

”Toimintajärjestelmä lisää myös laatua. Mitä paremmin asiat ovat, sitä vähemmän tarvitaan tarkastuksia ja auditointeja”, Hagerlund lisää.

Katsastuksia & tarkastuksia

Trafin valvontaosaston alueelliset valvontayksiköt tekevät sekä kotimaisten alusten katsastuksia että Suomessa vierailevien ulkomaisten alusten tarkastuksia kan-

sainvälisten sopimusten mukaisesti. Trafi vastaa matkustajien ja miehistön turvallisuuden sekä ympäristökysymyksiin liittyvistä asioista myös käytännön tasolla.

”Jos matkustaja-alus törmää vaikkapa laiturin, olemme välittömästi paikalla tarkastamassa, onko alus merikelpoinen ja voiko se kuljettaa matkustajia”, Hagerlund sanoo.

Valvontatyöt ovat Hagerlundin ja Korsin mukaa kehittyneet ja kasvaneet vuosien saatossa. Merikuljetusvälineisiin kohdistuvia sääntöjä on mietitty kansainvälisellä tasolla jo Titanicin uppoamisesta lähtien. Suuret säiliöalusten nettomuudet ovat tuoneet mukanaan yhä enemmän ympäristönsuojeluun liittyviä säädöksiä. Lisämausteensa toimintaan tuovat tänä päivänä myös turvallisuusjohtamisjärjestelmät.

”Kun aluksissa ilmenee ongelmia, kyse on usein johtamisjärjestelmän puutteista. Ongelmat voivat liittyä esimerkiksi miehistöön, pätevyysiin, aluksen väärään käyttöön tai ympäristörikkeisiin”, Hagerlund toteaa.

Oppia tulevaisuutta varten

Kansainvälisessä yhteistyössä Trafin rooli on tärkeä jo senkin takia, että pohjoisessa on merenkulun olosuhteiden ansiosta sellaista ammattitaitoa ja osaamista, jota muualta ei löydy. Osajien ääni tulee saada kuuluviin kansainvälisillä foorumeilla.

”Viime talvi oli rankka niin jäätilanteen kuin tuuliolosuhteiden kannalta. Turvallisuussyistä jouduimme pitämään laivoja satamissa ja priorisoimaan huoltovarmuuden, kuten polttoaine- ja elintarviketilustusten turvaamisen”, Korsi kertoo.

”Teimme aluksiin katsastuksia ja tarkastuksia ja keräsimme tietoa, jota voimme hyödyntää monin tavoin myö-

hemmin. Miksi alukset eivät esimerkiksi pärjänneet talven meriolosuhteissa? Onko sääntöjämme ehkä tarkasteltava uudelleen? Tietoja voidaan lisäksi hyödyntää niin laivojen suunnittelussa kuin tutkimus- ja kehitystyössä.”

Kotimaisen kaluston valvonta on sujunut kansainvälisellä mittapuulla tarkasteltuna mallikkaasti. ”Kun suomalaisia aluksia tarkastetaan ulkomailta, puutteita ilmenee hyvin vähän. Olemme olleet pitkään viiden parhaan maan joukossa, mikä kertoo hyvästä työn laadusta ja siitä, että asiat ovat kunnossa”, Hagerlund kertoo.

Yhteistyössä on voimaa

Hagerlund ja Korsi korostavat eri toimijoiden yhteistyön merkitystä. Trafi tekee yhteistyötä merellä toimivien viranomaisten, kuten rajavartiolaitoksen, venepoliisin ja tullin kanssa. Virka-apua voidaan pyytää esimerkiksi silloin, kun tarvitaan kuljetusapua karilleajo- tai onnettomuustilanteissa.

Ympäristönsuojeluasioissa ympäri vuorokauden toimiva Suomen ympäristökeskus on Trafiin yhteydessä muun muassa aluksiin kohdistuvissa laittomissa öljynpäästöepäilyissä. Tätä kautta kukaan tulevat mukaan pelastuslaitokset ja öljyntorjunta. Palautetta saadaan myös matkustajilta, alan yrittäjiltä ja muilta viranomaisilta.

Onnettomuustutkintakeskuksen ja työsuojeluhallinnon kanssa Trafi on kiertänyt ympäri Suomea kehittämässä kotimaisten matkustaja-alusten turvallisuutta. ”Yhteisen kampanjan tavoitteena on lisätä turvallisuuskulttuuria ja ennaltaehkäistä onnettomuuksia”, Hagerlund ja Korsi kertovat. ■

Kuvat: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi



Luotsiliiton puheenjohtaja merikapteeni, luutnantti evp.

Luotsaus Suomessa

Talonpoikaluotseista virkamieheksi

Luotseja on ollut Suomessa vuosisatoja. 1500-luvun puolivälissä Ruotsi-Suomen kuningas Kustaa Vaasa kiinnitti huomionsa luotsien toimintaan. Laivojen turvallinen navigointi haasteita täynnä olevassa saaristossa sekä kauppatarvikkeiden perillepääsy oli yhteiskunnan kannalta tärkeää. Niinpä Kustaa Vaasa päätti, että kruununluotsien asumat tilat vapautettiin valtion veroista ja muista rasituksista. Korvaukseksi tästä luotsien tuli luotsata ilmaiseksi kruunun laivoja mutta yksityisten oli suoritettava sovittu luotsausmaksu. Vuonna 1770 Suomen luotsipiiri alistettiin laivastolle ja sen luotsiupseerit valittiin laivaston upseereista. Luotsit toimivat laivaston alaisuudessa vuoteen 1917 saakka, jolloin luotsilaitoksesta tuli siviilivirasto. Samalla syntyi Merenkulkuhallitus. Luotsit otettiin siis varsin varhain yhteiskunnan palvelukseen. Tällä pyrittiin varmistamaan yhteiskunnan etu, joka saattoi olla uhattuna sotilaallisista syistä ja elintärkeän kaupan kannalta – laivoja ja niiden lasteja ei ollut varaa upottaa navigointivirheiden takia.

Virkamiehistä valtion työ sopimussuhteiseksi – onko paluu talonpoikaluotseiksi edessä?

Merenkululaitos pilkottiin vuonna 2004, jolloin syntyi kaksi valtion liikelaitosta Luotsausliikelaitos Finnpiilot ja Varustamoliikelaitos Finstaship. Virka-

miesluotseista tuli työ sopimussuhteisia mutta käytännössä itse luotsaustoiminta ei juuri muuttunut lainkaan. Finnpiilot keskittyi lähinnä taloudellisen voiton saavuttamiseen, jossa se onnistuikin voimakkaan nousukauden ja meriliikenteen kasvun myötä. Ilmeisesti kannattavaksi mainostettu toiminta sai businessmiehet liikkeelle. Kilpaileva yhtiö Baltic Pilot aloitti pienimuotoisen luotsaustoiminnan vuonna 2007. Luotsiliitto kanteli asiasta valtioneuvoston oikeuskanslerille ja toimi muutenkin yksin voimassa olevan lainsäädännön puolustajana. Yksityinen luotsauksen järjestäminen todettiin odotusten mukaisesti lainvastaiseksi ja toiminta lopetettiin oikeuskanslerin päätöksen myötä. Niin kutsutusta luotsausdosta seurasi kuitenkin huolestuttavia seurauksia. Valtion järjestämästä turvallisuuspalvelusta ryhdyttiin johdonmukaisesti ja virheellisesti puhumaan liiketoimintana. Vuoden 2011 alusta alkaen luotsaustoimintaa on harjoitettu osakeyhtiömuodossa, mutta vielä toistaiseksi valtion yksinoikeudella. Luotsauksen avaaminen kilpailulle näyttää varsin todennäköiseltä, jos uskoo viimeisintä liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä. Mikäli päätökset luotsauksen järjestämisestä syntyvät ministeriön mielikuvien mukaan, niin yhteiskunta vapauttaa itsensä vastuusta saaristomme ympäristöturvallisuuden vaalijana ja turvaajana. Samalla luotsin työ järjestynee sa-

mantapaiseen muotoon kuin se oli ennen Kustaa Vaasaa 1500 luvulla.

Luotsaus ja vastuu

Luotsaus on aluksella tapahtuvaa, yksin luotsin omalla vastuullaan suorittamaa turvallisuustoimintaa. Luotsin tehtävä on toimia aluksen päällikön apuna ja neuvonantajana. Luotsaukseen kuuluu navigointiavun lisäksi myös paljon muuta toimintaa, joista merkittävin on yhteydenpito ympäröivään maailmaan. Keskeinen elementti luotsin työssä on se, että luotsi ei ole alisteisessa asemassa laivan päällikköön sekä luotsin kokonaisvaltainen riippumattomuus mukaan lukien työnantajan direktiovalta, joka ei ylety itse luotsaustyöhön. Edellä mainituista ensimmäinen elementti katoaa aluksen vapauduttua luotsinkäytöstä linjalaivatuksen yhteydessä. Jälkimmäiset vaarantuvat silloin, kun ryhdytään puhumaan luotsauksesta liiketoimintana. Tällainen suuntaus on ollut ominaista ja keskeistä vuodesta 2004 lähtien, jolloin perustettu liikelaitos Finnpiilot ryhtyi liiketoiminnan harjoittamiseen luotsin luotsausta hyväksikäyttäen.

Yhteiskunnalla on suuri vastuu ympäristöstä ja poikkeusoloihin varautumisesta

Yhteiskunnalla tulee olla riittävä ja tehokas suojausjärjestelmä merellä ja merenkulkuun liittyvien vahinkojen estämi-



Luotsi kiipeää laivaan.

seksi ja erityisesti niiden vakavien seurausten eli ympäristövahinkojen torjumiseksi. Järjestelmällä turvataan samalla elinkeinotoimintaa, mahdollisia poikkeusoloja sekä se on keino edesauttaa Suomen eri alueiden elinkeinotoimintojen tasavertaisten toimintaedellytysten ylläpittoa. Luotsin tarpeellisuutta pohdittaessa täytyy muistaa, että historiasta haetut perusteet luotsinkäytölle ovat muuttuneet nyky-yhteiskunnassa. Ei ole oleellista, jos laivarautaa ruttaantuu tai yksittäinen banaanilasti myöhästyy tai jopa peruuntuu. Vakuutukset hoitavat nämä haavat. Yhteiskunnan kannalta on oleellista onnettomuuksiin liittyvien vakavien ympäristöseurausten ehkäisy, jossa luotsauspakoon perustuva luotsaus on tehokas työkalu. Poikkeusolot asettavat omat haas-

teet luotsaustoiminnalle. Näihin varautuminen näyttäisi unohtuneen virastouudistusten vuoksi. Luotsien koulutus poikkeusväylille olisi syytä aloittaa uudestaan.

Lopuksi

Tämän päivän poliittinen tahtotila näyttää keskittyvän yhteiskunnan järjestämien toimintojen ulkoistamiseen. Jonkinlaisen vauhtisokeuden merkkejä on olemassa, sillä useita ulkoistuksen ja hallinnon uudelleenjärjestelyjen epäonnistumisia on ollut havaittavissa eivätkä uusimmat kriittiset tutkimustuloksetkaan näytä aiheuttava mitään reaktioita päättäjissä. Luotsauksen osalta voidaan todeta, että luotsauksen ei tulisi koskaan olla varsinaista liiketoimintaa. Nykymenoon sopiva toimintamal-

li voisi olla luotsien muodostama amatillinen yhteenliittymä, veljeskunta, jolla olisi yhteiskunnallinen tehtävä ja julkisoikeudellinen luonne. Luotseilta nykyisinkin vaadittavasta kelpoisuustodistuksesta, ohjaukirjasta, tulisi uudessa järjestelmässä toimilupa, jota viranomaisen valvoo. Luotsi toimisi veljeskunnassa itsenäisenä yrittäjänä, joka vastaa tehtävänsä suorittamisesta. Tällainen järjestelmä varmistaisi luotsien työn säilymisen itsenäisenä ja riippumattomana. Se turvaisi myös yhteiskunnan etujen valvonnan sekä toteuttamisen myös poikkeusolojen aikana ja edistäisi laivaliikenteen turvallisuutta. Järjestelmä voisi toimia joko valtion monopolin tai eri puolella Suomea olevien palveluntarjoajien kilpailun yhteydessä. ■



Kirjoittaja on
Huoltovarmuus-
keskuksen
toimitusjohtaja

Huoltovarmuustoiminta Suomessa

Lähtökohdat

Huoltovarmuuden turvaaminen eri muodoissaan on aina ollut maamme yleisen turvallisuuspolitiikan osa, jonka avulla on huolehdittu sen päämäärien saavuttamisen taloudellisista edellytyksistä. Elinkeinoelämän aktiivinen ja omaehtoinen osallistuminen on ollut aina tunnusomaista tälle toiminnalle, jota pitkään kutsuttiin taloudelliseksi maanpuolustukseksi. Perusteet yhteistyölle luotiin jo viime sotien aikana saaduista hyvistä kokemuksista ja pian sen jälkeen vakiinnutetuista toimintamuodoista. Peruslähtökohdana oli taloudellisen varautumisen suunnittelu, toimeenpano ja koordinointi siten, että huoltovarmuuden kannalta keskeisen talouselämän tarpeet ja asiantuntemus kytkeytyvät tähän työhön. Suomalainen periaate oli alusta alkaen se, että huoltovarmuuden kehittämiseen osallistuvat ne, joita se koskee.

Valtioneuvosto asettaa huoltovarmuudelle yleiset tavoitteet, joissa määritellään valmiuden taso ottaen huomioon väestön ja välttämättömän talouselämän sekä maanpuolustuksen vähimmäistarpeet. Huoltovarmuuden tavoitteissa pääpaino on asetettu yhteiskunnan toimivuudelle välttämättömien tuotanto- ja palvelujärjestelmien toimintaedellytysten varmistamiseen nykyaikaisessa kansainvälistyneessä, teknistyneessä ja verkostoituneessa toimintaympäristössä. Näin tehtiin aikaisempaa selkeämmin ja täsmällisemmin myös viimeisimmässä vuoden 2008 huoltovarmuuspäätöksessä. Huoltovarmuustavoitteet ovat

vaikuttaneet myös varautumisen toimintamuotoihin ja organisointiin. Huoltovarmuusjärjestelmän rakennetta on viime vuosina uudistettu paremmin vastaamaan huoltovarmuudelle asetettujen tavoitteiden mukaisia painopistealoja ja niiden taustalla olevia muuttuneita uhkakuvia (kuvio 1).

Organisaatio ja toimintamalli

Huoltovarmuusorganisaation rakenteita on selkeytetty ja johtosuhteita virtaviivaistettu. Päällekkäisyyksiä on purettu sekä toisaalta kytketty mukaan aloja ja toimijoita, jotka aikaisemmin eivät olleet varautumisessa mukana. Ylin päätöksentekotasoa yhtenäistettiin vuoden 2008 organisaatiouudistuksessa. Toimintaa ohjaa ja valvoo nykyään Huoltovarmuuskeskuksen (HVK) hallitus, jossa ovat myös elinkeinoelämän edustajat päättämässä huoltovarmuustoiminnan suuntaamisesta ja resursoinnista.

Huoltovarmuuskeskuksen yhteyteen perustettiin valtioneuvoston neljäksi vuodeksi kerrallaan nimittämä huoltovarmuusneuvosto, jonka tehtävänä on arvovaltaisena foorumina seurata ja arvioida huoltovarmuuden tilaa, ylläpitää keskustelua tärkeistä kysymyksistä sekä tehdä esityksiä ja aloitteita huoltovarmuusjärjestelmän kehittämiskohteista. Neuvoston puheenjohtaja on vuorineuvos Jaakko Rauramo, joka edustaa elinkeinoelämää myös turvallisuus- ja puolustusasiain komiteassa (TPAK).

Sektoreista ja pooleista muodostuvan, perinteikkään yksityisen ja julkisen

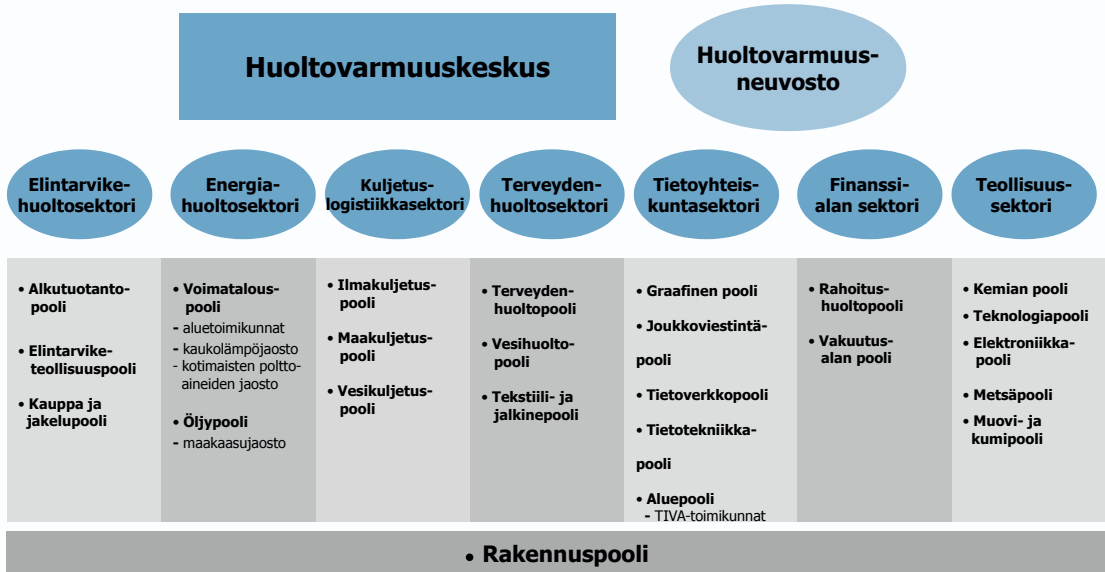
sektorin kumppanuusorganisaation asema vakiinnutettiin organisaatiuudistuksen yhteydessä myös laissa.

Sektorit ovat viranomaisten, toimialajärjestöjen ja elinkeinoelämän sekä tutkimuksen muodostamia laajoja, alakohtaisia yhteistoimintaorganisaatioita. Niiden yleistävänä on hallituksen hyväksymien tavoitteiden mukaisesti ohjata, koordinoita ja seurata oman alansa poolien varautumista. Poolien kanssa ne yhdessä muodostavat logistisen tuotantokokonaisuuden, huoltovarmuuskusterin. Tällä hetkellä sektoreita ovat elintarvikehuoltosektori, energiahuoltosektori, kuljetuslogistiikkasektori, finanssialan sektori, terveydenhuoltosektori, tietoyhteiskuntasektori ja teollisuussektori. Ne on muodostettu huoltovarmuustavoitteiden mukaisille painopistealueille.

Poolit ovat puolestaan elinkeinoelämävetoisia, itsenäisesti ja omaehtoisesti operatiivisesta varautumisesta vastaavia toimielimiä. Niiden tehtävänä on yhdessä alan yritysten kanssa seurata, selvittää, suunnitella ja valmistella toimenpiteitä omien alojensa huoltovarmuuden kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. Poolit tukeutuvat elinkeinoelämän omiin järjestö- ja organisaatorakenteisiin. Tämä muodostaa luonnollisen yhdysiteen toimijoiden ja suunnitteluelimen välille. Pooliorganisaation tulee tarvittaessa tarjota asiantuntemuksensa myös muiden toimielinten käyttöön sekä vertikaalisesti että horisontaalisesti.

Huoltovarmuuspäätöksessä myös maanpuolustukselle välttämätön tuo-

→ Elinkeinoelämän osallistuminen huoltovarmuustyöhön (Public-Private-Partnership)



Huoltovarmuus kriittiset yritykset

HuoltovARMUUSkeskus



Kuvio 1. Huoltovarmuusorganisaatio 2011

tanto ja vientiteollisuuden yleisten toimintaedellytysten turvaaminen ovat tärkeässä asemassa. Teollisuudella, etenkin perusteollisuudella sekä rakentamisella, on tärkeä merkitys huoltovarmuuden kokonaistavoitteiden saavuttamiselle. Viimeisimpänä sektorina aloitti tämän vuoden alussa toimintansa teollisuussektori, jonka alla perinteiset teollisuuspoolit huolehtivat muiden tavoin toimiala- ja yrityskohtaisesta varautumisesta ja siihen liittyvästä harjoitustoiminnasta sekä toimivat kanavana huoltovarmuus kriittisiin yrityksiin päin. Rakennuspooli alueorganisaatioineen jatkaa itsenäisenä, koska se tuottaa palveluja kaikille muille sektoreille.

Huoltovarmuusorganisaatio on luonteeltaan asiantuntija- ja yhteistoimintaverkosto, joka varautuu erilaisiin toimin-

ta ympäristön muuttuviin uhkiin yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuusperiaatteella. Sen toimielimiin on aina saatu talouselämän ja hallinnon paras asiantuntemus, joka muodostaa korvaamattoman voimavaran huoltovarmuutemme kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi. Kaikkiaan organisaation eri toimielimissä toimii aluerakenteet huomioiden noin 1200 henkilöä. Elinkeinoelämä kytkeytyy toimintaan 24:llä poolisopimuksella. Poolien määrittelemissä huoltovarmuus kriittisissä yrityksissä on noin 1200 valmiuspäällikköä, jotka huolehtivat varautumisesta häiriö- ja poikkeustilanteisiin osana toiminnan jatkuvuussuunnittelua ja riskienhallintaa. Poolit tukevat ja edistävät heidän työtään.

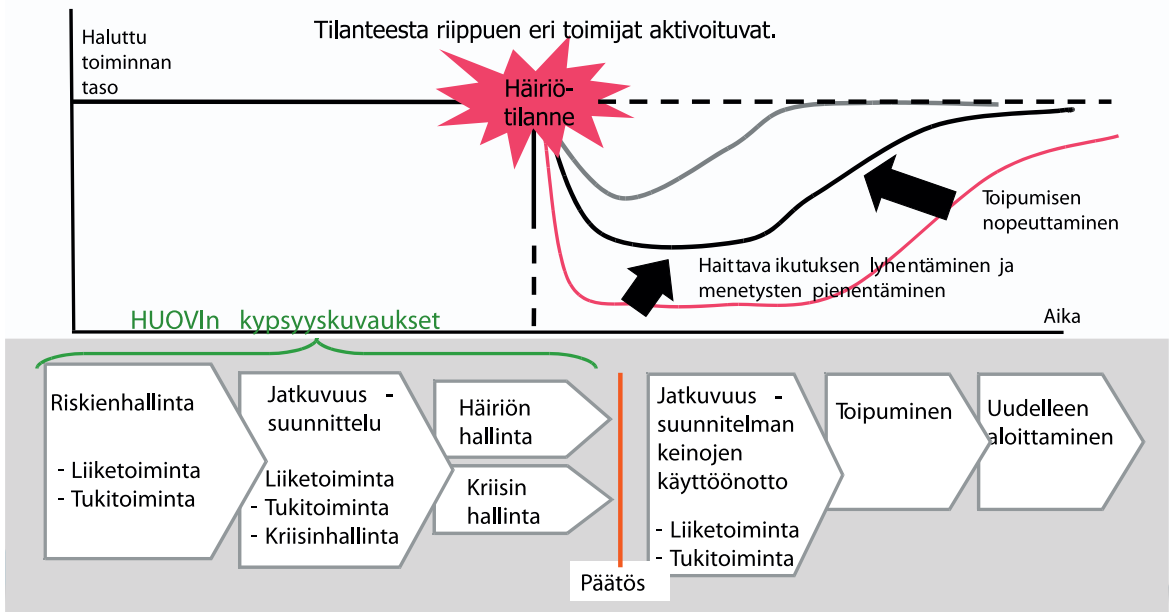
Päätavoitteena on viime kädessä huoltovarmuuden kannalta tärkeiden organisaatioiden ja sitä kautta koko yh-

teiskunnan toimintaedellytysten turvaaminen. Verkostomaisen toimintamallin merkitys korostuu nimenomaan tämän päivän arvaamattomissa ja monimutkaisissa olosuhteissa, joissa huoltovarmuuden kehittämistä ei voida hoitaa pelkästään valtiovalan toimenpitein, vaan kumppanuuteen perustuvalla yksityisen ja julkisen sektorin vapaaehtoisella yhteistoiminnalla sekä huoltovarmuus kriittisten yritysten ja organisaatioiden omaehtoisella varautumisella.

HVK:n strategiset tehtävät

Huoltovarmuuden operatiivista toimintaa eli toimeenpanoa, koordinaatiota ja rahoitusta varten on Huoltovarmuuskeskus, joka toimii käytännössä koko huoltovarmuusjärjestelmän sihteeristönä. Huoltovarmuuskeskuksen muita tehtäviä ovat mm.:

→ Ennakoiva toiminnan jatkuvuussuunnittelu



Kuvio 2. Jatkuvuudenhallinnan konsepti

- yhteen sovittaa elinkeinoelämän ja julkishallinnon yhteistyötä varautumisessa
- hoitaa valtion varmuusvarastointia sekä turva- ja veloittevarastointia
- varmistaa välttämättömien teknisten järjestelmien toimivuutta ja turvata kriittistä tavara- ja palvelutuotantoa
- seurata kansainvälistä kehitystä ja pitää yhteyttä ulkomaisiin viranomaisiin ja laitoksiin.

Toiminnan päämääränä on, että kansallista huoltovarmuutta väestön elinmahdollisuuksien ja yhteiskunnan toimivuuden turvaamiseksi ylläpidetään ja kehitetään globaalissa toimintaympäristössä. Huoltovarmuuskuskuksen tavoitteena on olla arvostettu osaa-

ja, joka koordinoi laajaa yhteistyöverkostoa, analysoi uhkia ja tuottaa tilannekuvaa huoltovarmuudesta sekä kehittää ja ylläpitää huoltovarmuuspalveluja, jotka vastaavat ennakoivasti globaalien toimintaympäristön muutoksiin.

Hallitus on määritellyt Huoltovarmuuskuskuksen strategisiksi tehtäviksi:

- vaikuttaa yleiseen talous- ja elinkeinopolitiikkaan siten, että huoltovarmuuskulma otetaan huomioon päätöksenteossa
- saada eri alojen huoltovarmuuskriittiset toimijat kehittämään omaa jatkuvuuden hallintaansa ja kriisinsietokykyään yhteiskunnan huoltovarmuustavoitteiden mukaisesti
- huolehtia kestävästä talouden hallinnasta sekä tarkoituksenmukai-

sen keinovalikoiman kustannustehokkaasta toteutuksesta.

Erityisesti viime vuoden tapahtumat osoittivat selkeästi sen, kuinka tärkeää on huolehtia talousarvion ulkopuolella olevan huoltovarmuusrahaston kestävästä hoidosta ja maksuvalmiudesta yllättävien ja nopeasti eskaloituvien tilanteiden varalle.

Yhteistyön uusia muotoja

Uusin valtioneuvoston päätös korostaa tämän päivän huoltovarmuuden peruslähtökohtaa eli sitä, että toimivat markkinat turvaavat hyvin pitkälle yhteiskunnan huoltovarmuuden. Kansalliset, kansainväliset ja joskus myös globaalit yritykset ja verkostot tuottavat merkittävän osan huoltovarmuudesta. Tietoyhteiskunnassa on ensisijaisesti pyrittävä

verkostojen toimintakyvyn varmistamiseen vaikuttamalla verkostoon ja siinä tuotettuihin toimintoihin. Huoltovarmuuspäätös toteaa, että huoltovarmuutta tulee jatkossa kehittää sääntelyn sijasta entistä enemmän sopimuksenvaraisten järjestelyjen avulla. Järjestelmäkokonaisuuksien ja verkostojen hallinnan on onnistuakseen perustuttava vapaaehtoiseen sopimiseen ja ennen kaikkea toimijoiden keskinäiseen luottamukseen, joka on kaiken yhteistyön fundamentti.

Huoltovarmuuden turvaamisessa onkin yhä enemmän siirrytty yhteiskunnalle kriittisten järjestelmien, prosessien ja verkostojen toimintavarmuuden parantamiseen.

HVK on yhdessä huoltovarmuusorganisaation kanssa kehittänyt uudentyyppisiä keinoja ja välineitä elinkeinöelämän jatkuvuuden varmistamisen tueksi perinteisen materiaalikeskeisen varautumisen rinnalla. Toimintamuodot on pyritty niveltämään yritysten ja organisaatioiden normaalitoimintoihin, niiden tarpeeseen ennaltaehkäistä häiriöitä ja minimoida niiden vaikutukset liiketoimintaan (kuvio 2). Valmiussuunnittelun sijasta on alettu puhua jatkuvuussuunnittelusta, jatkuvuudenhallinnasta, joka kytkeytyy tänä päivänä vahvasti yritysten strategiseen johtamiseen. Yrityksissä jatkuvuuden hallinnan (BCM) nähdään palvelevan liiketoimintaa, ja samalla kun yritys hyötyy liiketoimintansa jatkuvuudesta, hyötyy koko yhteiskuntakin.

Sopimusperusteinen varautuminen (ns. SOPIVA-hanke) käynnistyi jo muutama vuosi sitten tietoyhteiskuntasektorin kolmen poolin ideoinnin tuloksena. Verkostoista heijastuvia häiriöitä vastaan voidaan suojautua parhaiten vain verkostoituneesti.

Toimintaa ovatkin ohjanneet seuraavat peruslähäkohdat:

- huoltovarmuus syntyy merkittävältä osin kriittisten liiketoimintaverkostojen ja -prosessien toimintavarmuudesta
- jatkuvuudenhallinta on yritysten ja organisaatioiden omaehtoista toimintaa
- verkostojen toimintavarmuuden parantumisesta hyötävät verkoston toimijat ja samalla koko yhteiskunnan huoltovarmuus paranee.

SOPIVAN päätavoite on kokonaisen yritysverkostojen, ei pelkästään verkoston toimijoiden, jatkuvuudenhallinnan parantaminen. SOPIVA-menettelyssä yritysten väliin kaupallisiin yhteistointiin ja -hankintasopimuksiin liitetään yhtenäiset jatkuvuudenhallinnan suositukset ja sovitaan niiden todentamisesta sekä edelleen levittämisestä osapuolten toimintaverkostoihin. Menettely on tarkoitus ulottaa mahdollisimman laajalle käyttöön huoltovarmuuden kannalta merkityksellisille toimialoille. Huoltovarmuusneuvosto asettui viime vuoden toukokuussa tukemaan ja edistämään SOPIVA-menettelyn käyttöönottoa sekä huoltovarmuuskriittisissä yrityksissä että julkisen hallinnon organisaatioissa. Tätä toimintamallia on kutsuttu jopa huoltovarmuuden uudeksi paradigmatiksi.

Tavoitteena on vuonna 2011 vakiinnuttaa SOPIVA-menettely osaksi eri toimialojen huoltovarmuuskriittisten yritysten sopimuskäytäntöjä sekä julkishallinnon hankintamenettelyä. Vuonna 2011 käynnistetään SOPIVAN suositusten ja sopimusmallien ylläpito, jonka tarkoituksena on parantaa koordinaatiota muiden jatkuvuudenhallintaa sekä yritysturvallisuutta kehittävien hankkeiden kesken. SOPIVA-prosessilla on kiinteä yhteys HUOVI-portaalin sähköisiin palveluihin.

HUOVI-portaali on ensimmäinen

yritysten ja huoltovarmuusorganisaation yhteinen jatkuvuuden hallinnan työväline, joka ohjaa ja tukee huoltovarmuuskriittisiä yrityksiä häiriötilanteisiin varautumisessa ja niiden hallinnassa. HUOVI-portaali sisältää ohjeita ja malleja yrityksille jatkuvuudenhallinnan kehittämisen tueksi. Lisäksi portaali edistää tiedonvaihtoa HVK:n ja sen kanssa yhteistyössä toimivien sektorien ja poolien sekä yritysten välillä. Se välittää tietoja ja uutisia poolien ajankohtaisista asioista, kuten toimialan jatkuvuusharjoituksista ja seminaareista, tutkimuksista ja selvityksistä, alan toimijoille. HUOVI tukee myös hankkeiden toteutusta, sillä portaaliin voidaan luoda sähköisiä luottamuksellisia työskentelyalueita.

Palveluihin kuuluu kypsyysanalyysi-sovellus, jonka avulla huoltovarmuuskriittiset yritykset ja organisaatiot pystyvät itse arvioimaan omaa varautumisen tasoaan ja asettamaan sille kehittämistavoitteet. Analyysin tulokset voidaan raportoida organisaation johdolle sovelluksesta tuotettavilla raporteilla. Toimialan vertailuraportin kautta yritys saa tiedon sijoittumisestaan omalla toimialalla.

Raportointi tukee näin systemaattista jatkuvuudenhallinnan kehittämistä.

HUOVI-portaali otettiin käyttöön vuoden 2010 alkusyksystä. Tätä kirjoitettaessa siihen oli rekisteröitynyt runsaat 700 käyttäjää huoltovarmuusorganisaatiosta ja huoltovarmuuskriittisistä yrityksistä. Portaalin avulla on mahdollista tuottaa laaja jatkuvuussuunnittelun ja kansallisen huoltovarmuuden tilannekuva. Sektori- ja poolikohtainen tilannekuva ohjaa toimialojen huoltovarmuuden kehittämistyötä. Tavoitteena on vakiinnuttaa HUOVI-portaali vuonna 2011 koko huoltovarmuusorganisaation käyttöön. Lisäksi arvioidaan mahdolliset laajennushankkeet huoltovarmuusorganisaation ulkopuolisten toimijoiden tarpeisiin. ■



Prikaatikenraali Kyösti Halonen toimii puolustusvoimien logistiikkapäällikkönä

Eversti Olli-Matti Salminen työskentelee puolustusvoimien logistiikkaosastolla

Logistiikka – operaatioiden mahdollistaja

Meillä kaikilla on omakohtaisia kokemuksia huollosta – hyviä ja huonoja. Nuoremmilla kokemuksia on vähemmän. Meillä vanhemmilla kokemuksia on taas enemmän. Ja meitä vanhemmilla niitä kokemuksia vasta onkin. Valitettavasti osa meistä muistaa ajan, jolloin huollon asennetta kuvasi huoltopäällikön jäätävä vastaus täydennystä hakevalle: ”Ei ole, ei tule, eikä tilata!”

Huolto on käsitteenä laajentunut logistiikaksi vuosituhanen vaihteessa. Vuonna 2008 Pääesikunta julkaisi Logistiikkastrategia 2009 – 2020 asiakirjan. Asiakirja linjaa logistiikan tahtotilan ja kehityksen suunnan. Se määrittää logistiikkajärjestelmän toimintaperiaatteet ja toimintatavat. Peruslähtökohta on se, etteivät toimintaperiaatteet ja -tavat muutu siirryttäessä normaalioloista poikkeusoloihin. Tämän taosisessa asiakirjassa on haasteena kirjoittaa asiat niin konkreettisesti, että se kelpaa kehityksen suuntaviitaksi. Toisaalta sen tulisi kestää myös puolustusvoimien muutostarpeet. Lisäksi sen tulisi mukautua toimintaympäristön muutoksiin laajimmillaan koko maapallon kattavasti. Nyt kolmivuotias strategia kohtaa ensimmäisen tarkistuspisteensä käynnissä olevan puolustusvoimaudistuksen myötä.

Verkottunut logistiikan toimintajärjestelmä

Logistiikkastrategia julkaistiin mielenkiintoisessa murrosvaiheessa. Maavoimat oli aloittanut uutena puolustushaaranäkökulmasta tarkasteltuna tilahallinta näyttäytyy yhden luokun asemasta varsinaisena joulukalenterina. Senaatti, Kruu-

telmä uudistettiin rankalla kädellä johtamistasoja, tehtäviä ja toiminnan perusajatuksia myöten. Maavoimien huoltojärjestelmä rakennettiin toimimaan huollon palveluverkoston runkona, johon kaikkien puolustushaarojen joukkojen on mahdollista tukeutua. Järjestelmän on kyettävä tuottamaan logistiikan palvelut normaalioloissa, häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa ilman merkittäviä muutoksia toimintatapoihin tai johtosuhteisiin. Huoltorykmenttien esikunnat ovat solmupisteitä, joissa joukko pääsee kytkeytymään palveluverkostoon. Maavoimien kunnossapitajärjestelmästä on ottanut vastuun strateginen kumppani, Millog Oy. Samalla Maavoimien Materiaalilaitoksen Esikunnan rooli on laajentunut. Entisten tehtäviensä lisäksi laitos johtaa maavoimien huollon järjestelyt ja hallinnoi kumppanuuksia.

Muutoksen keskeinen ajatus oli, että huoltorykmentti edustaisi yhtä luokkua, jonka kautta joukko-osastot saisivat kaikki logistiset palvelut. Kaikilta osain näin ei tapahdu. Esimerkiksi joukko-osastojen näkökulmasta tarkasteltuna tilahallinta näyttäytyy yhden luokun asemasta varsinaisena joulukalenterina. Senaatti, Kruu-

nuasunnot, Metsähallitus, Rakennuslaitos, IP-kiinteistöt, Huoltorykmentti jne. - toimijoita riittää ja jokaisen kanssa neuvotellaan, sovitaan ja reklamoidaan erikseen.

Logistiikan kehittämisohjelma parantaa suorituskykyä

Puolustusvoimien logistiikan suorituskykyä kehitetään logistiikan kehittämisohjelmalla. Tavoitteena on yhtenäistää puolustushaarojen huollon rakenteita, toimintatapoja ja osaamista. Kehittämisen tuloksena hankitaan vakioitua ja yhteensopivaa materiaalia sekä rakennetaan moduulirakenteisia huoltojoukkoja. Nyt meneillään oleva hanke keskittyy alueellisten huoltojoukkojen suorituskykyjen parantamiseen. Tärkeimmät kehitettävät logistiikan suorituskyvyt ovat räjähteiden, polttoaineiden ja veden täydennys- ja kuljetuskyky sekä logistiikan johtaminen. Hankkeen tuottamia suorituskykyjä otetaan vaiheittain operatiiviseen käyttöön vuodesta 2013 alkaen. Näin saavutettu suorituskyky yhdessä joukkojen orgaanisten huoltoelementtien kyvyn kanssa varmistaa sen, että puolustusvoimat kykenee jatkossakin toteuttamaan itse taistelevien joukkojen tuen.

Puolustusvoimien ydintoimintaa on sotilaallisen suorituskyvyn kehittäminen, ylläpito ja käyttö. Logistiikan tehtävänä on mahdollistaa ydintoiminta. Erityisesti poikkeusoloissa puolustusvoimien logistiikka ei tule toimeen ilman muun yhteiskunnan resursseja ja osaamista. Kaikkea tukea ei kannata tuottaa itse eikä oma osaaminenkaan välttämättä riitä kaikkeen. Muun muassa tämän vuoksi kumppanuus on keskeisessä asemassa logistiikkastrategiasa. Se tarjoaa mahdollisuuden järjestellä tukitoiminnot järkevällä tavalla. Strategista kumppanuutta tarvitaan kaikkien kriittisimmässä puolustusvoimien ydintoimintaa tukevassa toiminnassa. Esimerkkeinä tästä ovat Patria lentokonekaluston kunnossapidossa ja Millog Oy maavoimien kaluston kunnossapidossa.

Kokemukset kumppanuustyypistä yhteistyöstä ovat pääosin positiivisia. Kun sotilaat näkevät kunnossapidon tukitoimintana, näkee kumppani saman asian ydintoimintana ja on valmis myös kehittämään sitä. Olisikin syytä tarkastella kriittisesti niitä puitesopimusjärjestelyjä, joilla on vaikutusta poikkeusolojen suorituskykyihin ja jotka ovat pahimmassa tapauksessa kolmannen osapuolen laatimia. Joissakin tapauksissa kumppanuus voisi olla puolustusvoimien kannalta tarkasteltuna hyvinkin houkutteleva vaihtoehto.

Kansainvälinen yhteistyö luo kustannussäästöjä

Logistiikassa kansainvälinen yhteistyö on arkipäivää. Hyvänä esimerkkinä tästä on strateginen ilma- ja merikuljetuskyky, joka on rakennettu monikansallisten sopimusmenettelyjen avulla. Ilmakuljetuksissa Norja, Ruotsi ja Suomi toimivat kiinteässä päivittäisessä yhteistyössä käytettiin pä sitten kaupallisia tai strategisia järjes-

telyjä. Järjestelyjen johtamiseksi nähtiin tarpeelliseksi perustaa oma, tähän tehtävään keskittyvä johto-osa - Finnish Movement Coordination Center (FINMCC). Järjestelyllä on jo nyt saatu merkittäviä kustannussäästöjä. Toiminnan laajentaminen, yhteistoiminnan tiivistäminen joukkojen kanssa ja suunnittelun tehostaminen toisivat kustannussäästöjä ja parantaisivat palvelujen saatavuutta.

Normaaliolojen logistiikan merkittävimmät haasteet liittyvät tavalla tai toisella tilahallintaan. Tilahallinnan tehtävänä on strategiankin mukaisesti järjestää joukkojen käyttöön turvalliset ja taroituksenmukaiset alueet ja tilat. Valtaosa käytössä olevista kasarmeista on peruskorjauksen ja usein myös perusparannuksen tarpeessa. Pääosa rakennusinvestoinneista on jouduttu suuntaamaan massiiviseen maapeitteisten räjähdevarastojen rakentamishjelmaan. Turvallisuustason nosto on ollut välttämätöntä, jotta vuosikymmenten aikana hankittu suorituskyky olisi ylipäättään ollut edelleenkin ylläpidettävissä ja toisaalta varastointiolosuhteet täyttäisivät kiristyneet turvallisuusvaatimukset. Vaikka tämä urakka on nyt loppusuoralla, eivät haasteet tähän loppu.

Sotilaallisen toiminnan lähtökohdat ja reunaehdot eroavat normaaliolojen siviiliyhteiskunnan tavoitteista. Viimeisen vuosikymmenen aikana muualla yhteiskunnassa ympäristöasiat ovat nousseet yhä merkittävämmäksi päätöksentekoa ohjaavaksi tekijäksi. Puolustusjärjestelmän uskottava ylläpito edellyttää säännöllistä harjoittelua realistisissa olosuhteissa. Harjoittelu aiheuttaa vääjäämättä ympäristövaikutuksia, jotka ovat ristiriidassa vallitsevien ympäristöarvojen kanssa. Tämä on johtanut tilanteisiin, joissa ympäristölapukäytännöt uhkaavat joukkojen toimintaedellytyksiä. Puolustusvoimat eivät aina ole otta-

neet ympäristönsuojelua riittävän vakavasti. Tähän on tultava muutos. Puolustusvoimien ympäristönsuojelun tärkein tehtävä on joukkotuotannon edellyttämien harjoitusmahdollisuuksien turvaaminen. Tämä edellyttää kaikilla tasoilla ympäristövaikutuksien tunnistamista ja niiden rajoittamista. Tarvitaan osaamista, henkilöstöä, varoja ja oikeaa asennetta. Toisaalta yhteiskunnan on tehtävä arvovalinta, jossa hyväksytään sotilaalliseen suorituskyvyn rakentamiseen liittyvät erityisedellytykset. Asia on sotilaille itsestään selvä, mutta näin ei ole välttämättä ole ympäristökeskuksessa lupa-asioita käsittelevän virkamiehen kohdalla.

Oikea-aikaisuus synnyttää luottamuksen

Kaikki edellä mainittu on vaatinut suuren määrän uutta osaamista, vanhojen tapojen hylkäämistä ja uusien kehittämistä. Logistiikan organisaatioihin on jouduttu lisäämään henkilöitä kumppanuuksien järjestelyihin, kuljetusten koordinointiin, tilausten ja reklamaatioiden käsittelyyn sekä asiakaspalveluun. Suurin muutos on kuitenkin tapahtunut henkisellä tasolla. Muutos hallintovirkamiehestä palvelujen järjestäjäksi on vaikea ja aikaa vievä. Tämän päivän logistiikan johtajat vastaavat tuettaville asenteella: ”Kuinka voin auttaa?” On ollut ilahduttavaa todeta, että luottamus logistiikan suorituskykyyn on kohonnut. Tämä on näkynyt myös kiinnostuksen kasvuna logistiikan tehtäviä kohtaan.

Hyväkään strategia ei auta, jos toiminta ei realisoitu joukolla oikea-aikaisesti käytössä olevaksi materiaaliksi, palveluiksi tai toimintaedellytyksiksi. Logistiikkajärjestelmän kyky testataan joka päivä. Sen luotettavuus ja suorituskyky on yhtä hyvä kuin viimeinen toimittu tilaus tai palvelu. ■



Kirjoittaja toimii määrääkäisena turvallisuus-tarkastajana Helsingin Satamassa

Helsingin sataman logistiikasta

Taustaa

Suomen satamat ovat oleellinen osa sekä saapuvan että Suomesta lähtevän tavaran logistista ketjua. Eri puolilla rannikkoa sijaitsevat satamat kilpailevat keskenään rakentamalla infrastruktuuriaan asiakkaiden tarpeisiin. Sataman sijainnilla on merkittävä osuus kilpailtaessa yhteistyökumppaneista.

Jos tarkastellaan hieman Helsingin Sataman logistisia alkuaikoja, voidaan todeta, että vuonna 1894 Eteläsatama sai ensimmäisen nosturin ja rautatien. Seuraavana vuonna kiskot vedettiin Katajanokalle. Viimeisinä rippeinä tuosta ajasta oli Lyypekinlaiturin ja Kauppatorin välinen silta, jonka yli junanvaunut kulivat Katajanokalle. Myöhemmin satama aloitti huolintatoimintaa. Sitä varten vuonna 1869 perustettiin Helsingin Makasiiniosakeyhtiö. Yhtiön suurin hanke oli Lars Sonckin Katajannokalle suunnittelema 25 000 neliömetrin warrantirakennus, joka toimi vuosia saapuvan tavaran varastona. Nykyään tiloissa on hotelli. Katajanokan muutkin makasiinirakennukset on otettu uusiokäyttöön. Vertailun vuoksi voidaan mainita, että Vuosaaren sataman varastot ja terminaalit ovat kooltaan 140 000 neliömetriä.

Silloin kun alusten lastaus ja purkamisen tehtiin käsin, jaettiin työvuo-rot Helsingin Sataman huutokonttoril-

la. Uskoisin, että Rannikon Puolustajan lukijoista useat ovat osallistuneet tähän aamuvanhaiseen tapahtumaan. Vuosien varrella koneet ovat ottaneet työtehtävät haltuunsa. Tämä on samalla tarkoittanut sataman henkilöstön vähenemistä. 1500 ihmisen organisaatio on pienentynyt alle 200 työntekijään.

Runsaassa sadassa vuodessa ovat satamien osien sijainnit muuttuneet useaan kertaan. Helsingin Satamaan kuuluu nykyisin matkustajasatamiksi luettavien Etelä- ja Länsisataman lisäksi Vuosaaren satama. Aiemmin satamaan kuuluneen Herttoniemen öljysataman tilalla on jo vuosia ollut asuinalue. Sompasaaren satamarakenteet on purettu ja Laajasalon öljysatamaa ollaan purkamassa. Kyseiset alueet otetaan asumiskäyttöön joskus tulevaisuudessa. Tällä hetkellä pohditaan jopa köysirataa ihmisten kuljettamiseksi Laajasaloon. Jätkäsaari,

joka aikanaan rakennettiin Hietalahden edustalla olevien saarten ja täyttömaan päälle, on saamassa uuden asuinalueen ensimmäisenä. Tämä kehitys toisaalta osoittaa, kuinka Helsingin kaupungilla on halu ottaa asuinkäyttöön rantaviivaa.

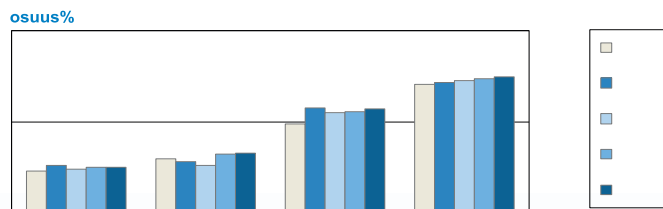
Helsingin Sataman rakenteelliset ratkaisut on pyritty suunnittelemaan pitkälle tulevaisuuteen siten, että ne mahdollisimman hyvin palvelisivat yhteistoimintakumppaneita. Kun vuoden aikana satamassa vieraillee noin 250 eri alusta ja aluskäyntejä on kaikkiaan noin 9 000, pitää yhtälö sisällään moninaisia logistisia haasteita.

Eri liikennemuodot

Tavaraliikenne

Helsingin Satama oli vuonna 2010 Suomen suurin tavaraliikennesatama. Markkinaosuus yksiköidyssä tavaras-

Helsingin sataman markkinaosuudet



Prosentuaaliset markkinaosuudet eri liikennemuodoissa.



Vuosaaren sataman Panamax-konttinosuri

sa oli 25 %. Kuorma-autoissa ja perävaunuissa kuljetetussa tavarassa osuus oli 51,4 %. Vuosaaren sataman kautta liikkuu suurin osa rahtiliikenteestä. Matkustajasatamien kautta siirtyy suuri osa ns. kumipyöräliikennettä eli rekkoja ja perävaunuja.

Vuosaaren sataman valmistuttua kaikki tavara- ja konttiliikenne siirtyi Jätkäsaaresta ja Sompasaaresta pois. Vuosaari valmistui taantuman kynnyksellä, ja ensimmäiset vuodet olivat lastimäärien osalta pettymys. Talouselämän toipuminen on nostanut liikenteen hyvälle tasolle, vaikka sata-

man koko kapasiteetti ei ole vielä käytössä. 240 hehtaarin kokonaisuus-alue ja konttiterminalien 32 hehtaarin tila takaavat hyvät toimintaedellytykset ympärivuorokautiselle toiminnalle. Satamassa noudatetaan Land Lord-periaatetta, jossa satama tarjoaa eri toimijoille toimintaympäristön ja vastaa laitureista, kenttäalueista ja liikenneväylistä sekä muusta perusinfrastruktuurista. Satamassa toimii lisäksi noin 50 yritystä, jotka tuottavat varsinaiset satamapalvelut.

Lievän taantuman jälkeen on Vuosaari saavuttanut vankan aseman tavarasatamana. Huomattavaa on, että

vuonna 2010 sataman kautta kulki tavarana lisäksi 332 000 matkustajaa. Sijainti Suomen väestön, tuotannon ja kulutuksen keskuksessa antaa hyvän kilpailuedun satamalle. Hyvät yhteydet sekä maanteitse että rautateitse takaavat tavarannon nopean siirron satamasta yritysten jakeluverkossa eteenpäin. Tukkuliikkeen ovat investoineet suurin varastoihin Uudenmaan alueella, joten tavarannon siirtyminen varastoihin ja edelleen kuluttajille on nopeaa. Vastaavasti vientituotteet pystytään laivaamaan nopeasti aluksiin. Taantuma kuitenkin osoitti, että lievän laman vaikutukset näkyvät välittö-



Vuosaaren satama

mästi kuljetusmäärissä, joihin eri toimijoiden tulee sopeutua.

Rekkaliikenne

Kuten aiemmin esitetystä markkinaosuustaulukosta ilmenee, Helsingin Satamalla on vankka asema myös kumipyöräliikenteessä. Alusten mukana kulkee vuosittain 489 000 rekkaa tai perävaunua, jolla saavutetaan runsaan 50 %:n markkinaosuus.

Matkustajaliikenne

Tilastotiedon perusteella Helsingin Satama on ylivoimaisesti Suomen suurin

matkustajaliikennesatama. Noin 70 % laivamatkustajista käytti Helsinkiä lähtö- tai tulosatamanaan vuonna 2010. Lukumääräisesti tämä tarkoittaa lähes 10 miljoonaa henkilöä, jotka astuivat laivaan tai laivasta Helsingissä. Noin puolet tästä määrästä suuntasi matkansa Tallinaan. Toiseksi suosituin määränpää on Tukholma. Viikon aikana matkustajalla on mahdollisuus valita lähes sadasta lähdestä eri päätepeisteisiin. Matkustajastamien sijainti pääkaupungin sydämessä tuotti vuonna 2010 Helsingin Satamalle Espo-palkinnon. Perusteissa todettiin, että satama on integroitunut erinomai-

sesti ympäröivään kaupunkiin. Kaikkiin matkustajasatamiin pääsee yleisillä kulkuneuvoilla. Eteläsataman eri osiin on helppo liikkua esim raitiovaunulla. Länsisataman matkustajat ovat bussiyhteyden varassa toistaiseksi, mutta raitiotieyhteys on jo rakenteilla.

Laiturialueet

Helsingin Satama omistaa lähes kymmenen kilometriä laitureita. Noin puolet tästä määrästä on Vuosaarella. Uudet laiturit eivät kaipaakaan samanlaista huoltoa kuin sataman vanhimmat osat. Puutolppien varaan rakennetut laiturit vaativat

jatkuvaa perusparannusta. Alusten koon kasvu aiheuttaa rakenteisiin entistä suuremman mekaanisen rasituksen. Uuden aluskaluston myötä laitureihin rakennetaan uusia rampeja yms. Avovesikauden aikana tarkistetaan laiturirakenteet viikoittain. Laitureilla olevat pelastusvälineet ovat sataman vastuulla. Niiden kunto ja sijainti kartoitetaan säännöllisesti.

Sataman alueella on erikseen määritetty ISPS-alue. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n laatima International Ship and Port Facility Security Code = ISPS-säännöstö. Se määrittää ne toimenpiteet, joilla tähdätään erityisesti alusten ja satamien turvallisuuden takaamiseen. Tavoitteena on ehkäistä alusten ja niiden lastien käyttämistä terroristitekojen välineenä sekä suojata aluksia sekä niiden matkustajia terroristiteoilta. Säännöstö edellyttää, että satamaviranomainen pystyy valvomaan alueella liikkuja, mikä käytännössä tarkoittaa aitaamista, kameravalvontaa sekä lastin ja matkustajien tarkastamista erikseen suunnitellulla tavalla.

Helsingin Satamalle kuuluu hie-man poikkeuksellisia vastuita. Kaupungin rannoilla olevat 14 matonpesulaituria kuuluvat ylläpitovastuullemme.

Väylästä

Helsingin Satama vastaa vesialueellaan olevan väylästä kunnossapidosta. Vesialue rajoittuu eri sataman osien läheisyyteen, mutta siltäkin alueella on pidettävä kunnossa 140 merimerkkiä tai merenkulun turvalaitetta.

Menneinä vuosina sataman jäänmurron hoiti oma jäänsärkijä. Turso ja myöhemmin Teuvo vastasivat siitä, että alukset pääsivät kiinnittymään talvelakin laituripaikoilleen. Nykyään jään-



Helsingin Sataman logistinen sijainti.

murto ostetaan kilpailutuksen perusteella ulkoiselta toimijalta.

Poikkeusolot

Rauhanaikaiset haasteet ovat luonnollisesti ratkaistavissa huomattavasti helpommin kuin poikkeusolojen vaatimat toimenpiteet. Helsingin Sataman ollessa yksi tärkeimmistä tuonti- ja vientisatamista on sen toiminta erityisen tärkeää yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen kannalta. Valmistelu vaatii hyvää yhteistoimintaa kaikkien viranomaisten kanssa. Helsingin Sotilaslääni, Suomenlahden Meripuolustusalue ja Kaartin Jääkärirykmentti ovat niitä yhteistoimintakumppaneita, joiden kanssa sovitaan yhteistoiminnasta ja laaditaan suunnitelmat eri vaihtoehtoja varten. Huolellinen valmistelu auttaa pitämään yhteiskunnan elintärkeät toiminnot käynnissä mahdollisimman pitkään. Luonnollisesti valmiussuunnittelua tehdään kaikkien Helsingin kaupungin vastuussa olevien viranomaisten kanssa.

Lopuksi

Helsingin Sataman logistiset haasteet ovat moninaiset. Sijainti pääkaupungin kainalossa tuottaa sekä iloa että ”harmaita hiuksia”. Muuttoliikenne muualta Suomesta aiheuttaa paineita asuinrakentamiseen, jolloin rantamaa koetaan hyvin kiinnostavana vaihtoehtona. Matkustajasatamat ovat jonkinasteisessa puristuksessa tulevaisuudessakin. Lennokkaat suunnitelmat esim. Kirjava Satama tuottaisivat aivan toisennäköisen Eteläsataman, mitä se on tänä päivänä. Tulevaisuus näyttää miten pystymme pitämään Helsingin Sataman yhtä hyvin integroituneena kaupunkiin kuin vuonna 2010 voittaessamme Espo-palkinnon.

Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että niin kauan kuin satamatoiminnot sujuvat suunnitellulla tavalla, saa yksittäinen kansalainen elintarvikkeensa ja muut hyödykkeensä kaupan hyllyiltä. Vasta tavallisuudesta poikkeavat olosuhteet mittaavat sataman riskienhallintaa ja valmiussuunnittelun tehoa. ■



Materiaalin kunnossapito Millog Oy:ssä

Maavoimien materiaalin huolto- ja kunnossapidosta on jo kahden vuoden ajan vastannut Millog Oy. Lisäksi yhtiö vastaa erikseen määrättyjen meri- ja ilmavoimien erikoismateriaalinimikkeiden kunnossapidosta. Tämän ainutlaatuisen strategisen kumppanuuden tavoitteena on hallita kustannuksia ja tuottaa pitkällä aikavälillä merkittäviä säästöjä.

Millog Oy toimii puolustusvoimien strategisena kumppanina, joka tuottaa maavoimien kunnossapitovastuulla olevan materiaalin elinkaaren tukipalveluita. Tehtäviin kuuluu ajoneuvoja panssarikaluston, ase- ja elektroniikkajärjestelmien ja laitteiden elinkaaren tukipalvelut sekä niihin liittyvät modifikaatiot ja asennukset. Millog Oy toimii myös materiaalihankinnoissa puolustusvoimien asiantuntijaorganisaationa.

Kumppanuussopimuksen myötä Millog Oy:lle siirtyi vuonna 2008 puolustusvoimien Elektroniikkalaitos, Ajoneuvovarikko sekä Kuopion, Lievestuoreen että Tervolan varikoiden kunnossapitotoiminnot sekä noin 600 kunnossapidon osajaa. Tällä hetkellä Millog Oy:llä on tuotantotoimintaa seitsemällä eri paikkakunnalla. Lisäksi henkilöstöä on sijoitettuna Huoltorykmenttien esikuntiin. Millog Oy:n johto toimii samoissa tiloissa Maavoimien Materiaalilaitoksen huolto-osaston kanssa.

Millog Oy vastaa II –tason kunnossapidosta

Puolustusvoimien kunnossapito jakaantuu toiminnallisesti kahteen tasoon:

I taso: käyttäjän tekemä päivittäinen kunnossapito ja

II-taso: korjaamotasoinen kunnossapidon asiantuntijoiden suorittama



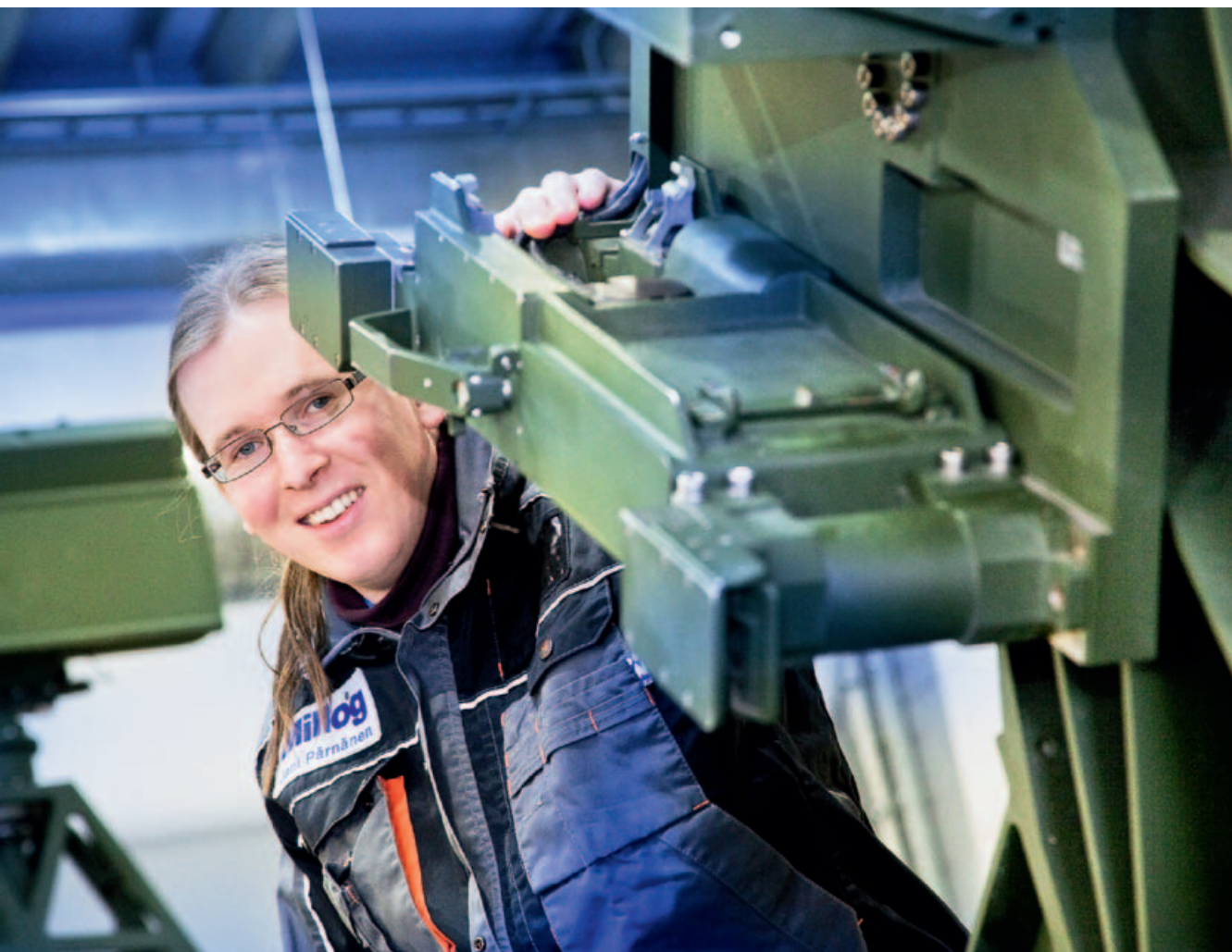
Optiikan huoltoa.

kunnossapitotyö. Millog keskittyy toiminnassaan II-tason kunnossapidon toteuttamiseen.

Millog Oy:n tavoitteena on hyödyntää vahvasti eri toimipisteiden erikoisosaamista ja muodostaa osaamiskeskuksia tukemaan puolustusvoimien materiaalin elinkaaren hallintaa. Millog Oy tarjoaa puolustusvoimille myös mahdollisuuden hyödyntää entistä paremmin teollisuuden parhaita käytäntöjä ja kehitysideoita. Tämän toimintamallin myötä pystytään hyödyntämään tehokkaasti sekä teollisuuden että puolustusvoimien kunnossapidon resursseja.

Kumppanuussopimuksen mukaisesti Millog Oy osallistuu asiantuntijana maavoimien materiaalihankkeisiin, joissa Millog Oy:n rooli on toimia teknisena asiantuntijana ja luoda valmiudet järjestelmän kunnossapitoon.

Merivoimille Millog Oy tuottaa mm. valvontatutkien, aseiden, optoniikkalaitteiden sekä kuljetusvälineiden kunnossapitoa. Osasta merivoimien materiaalin kunnossapitotöistä ja töiden



Kunnossapitoa.

ohjauksesta vastaa Merivoimien Materiaalilaitos, puolustushaarayhteisen työn osalta kunnossapitoa ohjataan Maavoimien Materiaalilaitoksesta. Merivoimien kunnossapitotyöt sisältyvät puolustusvoimien ja Millog Oy:n väliseen kumppanuussopimukseen, jota täydentämään on laadittu merivoimien ja Millog Oy:n välinen palvelusopimus.

Kunnossapitotyöt toteutetaan vuosittain laadittavan vuosityösuunnitelman mukaan. Merivoimien Materiaalilaitos, Länsi-Suomen Huoltorykmentin Esikunta ja Millog Oy laativat vuosittain vuosityösuunnitelman merivoimien erikoisma-

teriaalain sekä merivoimien käytössä olevan puolustushaarayhteisen materiaalin kunnossapidosta. Vuosityösuunnitelman toteutumista seurataan vuosineljänneksittäin seurantakokouksissa.

Kokemukset kunnossapidon kumppanuudesta

Kahden toimintavuoden jälkeen kumppanin sopijaosapuolen kokemukset kumppanuudesta ovat olleet positiivisia. Kunnossapidon kustannusten kehitys on ollut maltillisempaa kuin sopimuksen hyväksyntävaiheessa arvioitiin. Kehityksen selvänä painopisteenä on ollut huollon ja

kunnossapidon profiilin ja merkityksen kasvaminen, mikä puolestaan kehittää toiminnan seuranta ja siten myös johtaa toiminnan jatkuvaan parantumiseen.

Asiakastyytyväisyyttä Millog Oy on mitannut jo kahdesti. Millog Oy:n toiminnan yleisarvosana on vuoden 2011 mittauksessa 8. Merivoimien arvio toiminnasta on jonkun verran keskiarvoa korkeampi arvosanalla 8,5.

Vastaajat ovat arvioineet Millog Oy:n toimintaa seuraavasti:

- asiakastyytyväisyyden taso kohonnut kautta linjan vuodesta 2010
- kehityskohde, suurin yksittäinen



Panssarihuolto.

ongelma – tiedottaminen
ongelmatilanteissa

- parasta Millogissa – yritysmäinen toiminta, aktiivisuus
- tärkeintä kumppanuudessa
 - luotettavuus, sitoutuneisuus toimintaan
- huonoita Millogissa – prosessit

Kumppanuusmalli kiinnostaa kansainvälisesti

Puolustusvoimien ja Millog Oy:n välinen strateginen kumppanuus ja toimintamalli on sekä syvyydeltään että laajuudeltaan

ainutlaatuinen. Tämän on herättänyt kansainvälistä kiinnostusta. Millog Oy:n tarkoituksena onkin etsiä asiakkaita myös Suomen puolustusvoimien ulkopuolelta, kansainvälisiltä markkinoilta.

Millog Oy on jo laajentanut toimintonsa optroniikan valmistusalueella. Liiketoimintakauppana Millog Oy:lle ovat siirtyneet Patria Oyj:n sekä Insta Group Oy:n optroniikan tuotekehitys- ja valmistusliiketoiminnat. Näin Millog Oy:n tuotteita voidaan löytää mm. Saab Bofors Dynamicsin valmistamassa NLAW -panssarintorjuntaohjus-

järjestelmässä sekä Eurospike -panssarintorjuntaohjusjärjestelmässä.

Toiminnan laajentuminen mahdollistaa optroniikkajärjestelmien modifikaatio- ja modernisointihankkeiden toteuttamisen myös tulevaisuudessa.

Millog Oy on osa Patria-konsernia. Muut omistajat ovat Insta Group Oy, Raskone Oy ja Oricopa Oy. Suomen valtiolla on Millog Oy:n K-sarjan osake, joka antaa valtiolle hallituspaikan sekä merkittävän päätöksentekovallan yhtiön hallituksessa. ■

Kuninkaan viimeinen kortti

Viipurinlahden ja Ruotsinsalmen meritaistelut 1790

Jussi T. Lappalainen

SKS:n ja AtlasArt, 214 sivua, nelivärinen, suositushinta 44 €.



Kuninkaan viimeinen kortti kertoo Kustaa III:n onnettomasta sodasta ja sen odottamattomasta käänteestä, kun hänen laivastonsa onnistuu murtautua Viipurinlahden saarroksesta ja saavuttaa lopulta Ruotsinsalmen taistelussa Ruotsin merihistorian loistokkaimman voiton.

Vuonna 1790 Ruotsi oli katastrofin partaalla. Sekä avomeri- että saaristolai- vasto – yli 30 000 miestä, kuningas Kustaa III mukaan lukien – olivat venäläisten saartamina Viipurinlahdella. Ruo- ka ja juomavesi alkoivat loppua, mutta tuulen kääntymistä laivastojen onnistui murtautua 3.heinäkuuta 1790 venäläis- linjan läpi länteen. Avomerilaivasto pää-

si Viaporin turviin, mutta kolmanneksen vahvuudestaan menettäneenä se jäi sinne saarroksiin. Kustaa III:lla oli jäljellä enää yksi ainoa kortti, saaristolaivasto. Voisi- ko sekään pelastaa valtakunnalle rauhan ja kuninkaalle kruunun? Kuninkaan vii- meinen kortti kuitenkin piti. Hänen saaristolaivastonsa sai loistavan voiton Katariina II:n saaristolaivastosta Kotkan edustalla Ruotsinsalmen 9. heinäkuuta 1790. Valtakunta pääsi aluemenetyksittä irti sankaruutta tavoitelleen Kustaa III:n aloittamasta sotaseikkailusta.

Merivoitto ei kuitenkaan ollut ihan niin mahtava kuin Suomessa on uskottu. Aiemmin Suomessa on arvioitu, että Venäjän laivastossa oli noin 250 alusta, mutta Lappalaisen mukaan kysymys on las- kuvirheestä. Todellinen määrä oli sata- kunta pienempi eli vähemmän kuin ruot- salaisaluksia. Samaan tulokseen on pääs- ty uudemmista ruotsalaistutkimuksissa.

Venäjä menetti taistelussa runsaat 50 alusta, noin 9000 miestä ja sotainton- sa. Tappion jälkeen Katariina II oli val- mis suostumaan Ruotsin rauhantarjouk- seen. Se ei kuitenkaan muuttanut Itäme- ren voimatasapainoa: Venäjä oli suurval- ta, Ruotsi ei enää. Suomen siirtyminen Venäjälle lykkääntyi vain 19 vuodella.

Emeritusprofessori Jussi T. Lappa- laisen teos kertoo lyhyesti ja havainnolli- sesti koko Kustaan sodan 1788–1790 ta- rinan. Lappalainen kuvaa seikkaperäi- sesti laivastojen alusten rakenteet, aseis- tuksen ja taktiikan sekä kertoo, miten soutajat ja tykkiryhmät taistelussa toi- mivat. Kuninkaan päättäväisyys, up- seerien oivallukset ja miesten sisu, venä- läisamiraalien virheet ja tuuli auttoivat pois Viipurinlahdelta ja tuottivat Ruot- sinsalmen lopulta voiton.

”Jos Ruotsi olisi hävinnyt Ruot- sinsalmen, kuningas olisi menettänyt kruununsa ja Suomi olisi todennäköises- ti siirtynyt jo silloin Venäjälle. On vaikea sanoa, miten se olisi vaikuttanut Suomen myöhempään historiaan - kaksi histori- an tapahtumaa eivät koskaan ole ihan sa- manlaisia”, Lappalainen sanoo.

Teoksen upea kuvitus on peräisin noin 10 eri arkistosta Suomessa, Ruot- sissa ja Venäjällä. Sattuma ja tapahtu- mien tasavuosisikymmenet johti siihen, et- tä joulukuussa 2010 ilmestyi samasta ai- heesta myös John Nurmisen säätien Raol Johanssonin upeasti kuvitettu teos Kus- taan III ja suuri merisota. Taistelut Suo- menlahdella 1788-1790. ■

Ove Enqvist

Onko Suomen lähitulevaisuuden puolustaminen vain Mannerheimintien liikenteenohjausta?

Eversti Erkki Nordbergin uusi teos *Arvio ja ennuste Suomen puolustuskyvyn kehittymisestä vuoteen 2039 mennessä* (Art House) on kirjoittajan mukaan yhteiskunnallinen, tilastoihin perustuva analyysi suunnasta, johon ollaan menossa. Nordberg korostaa, että kyseessä ei ole häväistys- tai kiistakirjanen eikä hän arvostele Suomen puolustusvoimia. Kirja ei myöskään ole poliittinen vaan se Nordbergin sanoin ”arvostelee yleistä yhteiskunnallista näköalattomuutta ja löperyyttä”.

Erkki Nordberg huomauttaa, että kun pamfletin aikajana on 28 vuotta, pitävää arviota tai ennustetta on mahdoton antaa.

Pamfletissaan, jonka mukaan Suomi liittyy Natoon vuonna 2012 valittavan uuden presidentin virkakaudella, Erkki Nordberg tukeutuu tiukasti julkiseen tietoon. Hän vertailee puolustusvoimien henkilöstömenoja joihinkin muihin yhteiskunnal-

listen veloitteiden kustannuksiin. Kirjoittaja antaa viljalti palstatilaa muiden muassa huostaan otettujen lasten määrään, menettelystä koituviin kustannuksiin sekä mielen alueen sairauksien ehkäisemisestä ja hoidosta koituviin menoihin. Sijansa saa myös vertailu Ruot-

sin tuoreeseen puolustusratkaisuun.

Vankkana yleisen asevelvollisuuden ja suuren reservin kannattajana Erkki Nordberg tekee johtopäätökset karimmasta kuvitelmaastaan, josta kirjoittaja käyttää ilmausta Deadly Earnest Horror Show 2039. Sen mukaan Ruotsin valitsema menettelytapa, Sveavägen, olisi sama kuin Suomi tyytyisi puolustamaan Helsingin Mannerheimintietä. Vuonna 2039 Suomessa olisi Nordbergin tulkin mukaan noin 0.250 miljoonaa maahanmuuttajaa tekemässä töitä, joita suomalaiset masentuneet eivät kykene masennuksissaan tekemään tai eivät ole tällaiseen työhön halukkaita ja Suomen puolustus olisi ulkoistettu kirjoittajan sanoin 20 000 rambon ammattiarmeijalle.

Puolustusvoimamme olisi lippalakkiarmeija pienine paikallisine suojeluskuntineen, jotka kykenisivät liikenteenohjaukseen Kotka – Helsinki – Turku – Naantali – Vaasa -lautoille. Koostumuksessa olisi vain vähän yli-ikäisiä jäseniä, koska nuoria asekuuntoisia miehiä ei ole koulutettu ja hekin ovat niin masentuneita, Erkki Nordberg kuvailee.

Aseistuksena olisivat vanhat metsästysaseet vahvennettuina tienvarsi-pommein tai tähysmiinoin. Suojelus-

VOLVO PENTA LAUTTASAARESSA

Marine Center Finland on Volvo Penta merimoottoreihin ja tarvikkeisiin erikoistunut täyden palvelun jälleenmyyjä Helsingin Lauttasaaressa.

- MYYNTI
- HUOLLOT JA KORJAUKSET
- VARAOSAT JA TARVIKKEET
- SÄHKÖTYÖT
- TUUKUMYYNTI
- WEBSHOP



VOLVO PENTA

MARINE CENTER FINLAND
APPROVED VOLVO PENTA CENTER

Marine Center Finland, Veneentekijäntie 9, 00210 Helsinki
Puh. 0207 314 040, varaosat 0207 314 043, huolto 0207 314 041

www.marinecenter.fi

kunnat eivät kykenisi suojelemaan väestöä ja infrastruktuuria oikeudettoman maahanhyökkäyksen tekijöiltä. Erkki Nordberg sanoo, että jälkimmäisten tekemät suomalaisten siviilien raiskaukset olivat täysin sukupuolineutraaleja.

Tietokirjailijan mukaan Yhdysvallat ja Venäjä pitävät väestöä suojelemaan pyrkiviä suojeluskuntalaisia terroristeina. Kaikesta tästä eversti tekee johtopäätöksen, että kukaan ei edes tuomitse oikeudetonta maahanhyökkäystä saati tule mukaan.

Nato tiensä päähän

Erkki Nordberg kaivaa historiasta myös lukuisia esimerkkejä niin sanotuista tuhatvuotisista liittokunnista. Sarkastisesti hän toteaa, että Hansaliitto kesti 428 vuotta; Kalmarin Unioni sinitte- li 142 vuotta, mutta Kansainliiton taru päättyi 27 vuoden iässä, jos kohta Yhdistyneet Kansakunnat ovat olleet pystyssä 65 vuotta, Nato 61 ja Euroopan Unioni 58 vuotta. Näiden yhteenliittymien kestosta Nordbergin arvio ja ennuste on, että Nato on vuonna 2039 kuihtunut omaan mahdottomuuteensa. Euroopan Unioni on Nordbergin hahmotuksen mukaan kaatunut tarpeettomana kuin Hansa. Johtopäätös on, että jäljellä ovat Afrikka, Kiina sekä radikaali islamismi.

Naton osalta Erkki Nordberg kiin-

nittää huomion sotilasliiton alkuperäiseen ajatukseen, joka hänen mukaansa oli pitää Yhdysvallat Euroopassa, Neuvostoliitto ulkona ja Saksa matalana. Tänäpä Naton 28 maasta EU-maita on 21. Nato ei Nordbergin päättelyketjun mukaan kykene vastaamaan jäsenvaltioiden puolustamiseen ja muihin haasteisiin, sillä se on kiinni Afganistanissa ja Libyassa.

Kirjoittaja pohtii myös Afrikan asemaa. Hän vyöryttää kirjassaan esiin heimo- ja uskonnolliset sodat kaikessa monimuotoisuudessaan. Osansa saavat myös sukupuolineutraalit raiskaukset sekä länsimaisena hapatuksena tuomitut homoseksuaalisuuden ja sodomia. Tietokirjailija muistuttaa myös taikauskon voimasta, joka esimerkiksi Tansaniassa, Kongossa ja Burundissa ovat merkittävänä uskonnon osana. Eikä Nordberg unohda merirosvoustakaan kysyessään, että sinnekö Naton pitäisi mennä väliin ja vastaa johtopäätöksensä, että ei mikään järkevä Naton jäsen.

Eversti evp Erkki Nordberg mainitsee esipuheessaan, että hän kirjoitti tilaustyönsä kolmessa kuukaudessa. Kollaasin lähdeaineisto on kattava, mutta analyysi, tulkinta ja johtopäätökset jäävät peräti ohuiksi. Sinänsä arvokkaat havainnot nuorison hälyttävistä mielen- terveyden ja sosioekonomisen aseman



Eversti evp. Erkki Nordberg näkee Naton illankoiton.

huonontumisesta jäävät kunnollisesti linkittymättä kirjan ydinsanomaan. Ikävintä on, että ajoin kirjoittajan suhtautuminen syrjäytymiseen sekä muihin suomalaisen tänäisen ja tulevaisuuden yhteiskunnan kipupisteisiin on halveksivan asenteellinen.

Komiikka ja satiiri ovat kerronnan lajeina vaikeat ja vaativat lisäksi kirkasta tilanne- ja yhteystajua. On vaikea nähdä, että Nordbergin valitsema tarkastelutapa, joka sisään vielä kätkeytyy ärtyisä asenne, toisi analyysiin uskottavuutta saati lisäarvoa.

Pekka Kurvinen

Nettisukupolven ajatuksia maanpuolustuksesta ja arvoista

Maanpuolustuskorkeakoulun Johtamisen ja sotilaspedagogiikan laitoksen julkaisu Nuoret, arvot ja maanpuolustus pohjautuu JOSPEL:in, Poliisiammattikorkeakoulun, Kadettikunta ry:n ja Suomen Reserviupseeriliitto ry:n lokakuussa 2010 järjestämään seminaariin, joka käsitteli yksilöä, yhteiskuntaa ja organisaatioita turvallisuudessa. Kirjan on toimittanut kapteeni Juha Tuominen.

Yksilöiden, yhteiskunnan ja organisaation merkitystä turvallisuudessa pohtivat muun muassa Maanpuolustuskorkeakoulun rehtori Vesa Tynkkynen, Poliisiammattikorkeakoulun rehtori Seppo Kolehmainen, professorit Timo Airaksinen, Aki-Mauri Huhtinen, emeritusprofessori Jarmo Toiskallio, Suomen Nuorisoyhteistyö – Allianssi ry:n puheenjohtaja Hanna-Mari Manninen ja Nuorisotutkimusverkoston tutkija Anni Ojajärvi.

Arvoteorioistaan tunnettu psykologian professori Shalom Schwartz (1992) korostaa, että arvot voidaan nähdä päämäärinä, jotka toimivat ihmisen elämää ja käyttäytymistä sekä tapahtumien arviointia ohjaavina periaatteina. Arvot ovat hyvin pysyviä ja ne ymmärretään yleismaailmallisesti samalla tavalla eri kulttuureissa. Edelleen Schwartz painottaa sitä, että kukaan ei keksi arvoja itse, vaan ne edeltävät aina yksilöä. Arvot ovat peräisin kulttuurista, jossa eletään ja ne opitaan elämän kuluessa, ne kehittyvät koko ihmisiän ja niissä heijastuu ihmisen suhde ulkomaailmaan.

Schwartzin lähtökohdista onkin outoa, että Maanpuolustuskorkeakoulun rehtori kenraalimajuri Vesa Tynkkynen ei vaivaudu määrittelemään käyttämänsä arvo-termiä. Hän väittää, että tulevien upseerien ammatillinen arvo maailma luodaan pitkälti Kadettikoulussa ensimmäisen kolmen vuoden sotatieteiden kandidaatin opintojen aikana. Vaikka upseerin arvo maailma muok-

kautuu tulevissa työtehtävissä, Tynkkynen mukaan kuitenkin ajattelumaailman arvoperusta luodaan kadettiaikana.

Professori Timo Airaksisen puolestaan hyökkää voimallisesti asevelvollisuusarmeijan ajatusmallia vastaan. Variesmiesten oletetaan Airaksisen mukaan olevan valmiita kuolemaan vain siksi, että he ovat kulkeneet läpi kutsunnoista. Professori tykittää, että asevelvollisuusarmeija ei ole enää tämän ajan ratkaisu valtion turvallisuusongelmaan. Filosofit ei usko, että asevelvollisuusarmeijan olemassaolo on oikeutettavissa.

Sotilaspedagogiikan emeritusprofessori Jarmo Toiskallio toteaa, että Ihmisen turvallisuus ei milloinkaan voi olla valmista ja täydellistä, mutta YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallinen julistus antaa selkeän normin siitä, mihin alati tulisi pyrkiä. Julmuus, orjuuttaminen, kiduttaminen ja alentava kohtelu eivät näytä Toiskallion mukaan vähentyneen vaan pikemminkin saaneen uusia ja salakavalampia muotoja. Turvallisuuden edistäminen on taistelua niitä vas-

taan yhteiskunnan, oman yhteisön ja oman itsen sisällä. Päämääränä on hyvä elämä ja onnellisuus.

Poliisiammattikorkeakoulun rehtori Seppo Kolehmainen muistuttaa, että vakavatkin arvot joutuvat ajan puntariin. Kansainvälistyvä toimintaympäristö on esimerkiksi upseerien kohdalla haastanut perinteistä arvoperustaa. Osa upseereista on hakeutunut sotilasuralle puolustaakseen yksinomaan Suomea. Kansainvälisten tehtävien ja maan rajojen ulkopuolella tapahtuvan palvelun sisällyttäminen heidän arvolähtökohtaan ei välttämättä tapahdu kitkatta.

Seppo Kolehmainen viittaa Elinkeinoelämän valtuuskunnan 2010 julkaisemaan arvotutkimukseen. Sen mukaan nuoret arvostavat mielekkään työn ohella myös ihmissuhteita, vapaa-aikaa ja harrastuksia. Toisaalta Kolehmainen pohtii, että oma ikäluokkamme arvostaa samoja asioita kuin mitä meitä edeltävä polvet arvostivat. Asiat, jotka olivat heille tärkeitä, ovat edelleen tärkeitä myös meille. Arvomme ovat muuttuneet

ja samanaikaisesti pysyneet ennallaan.

Huolenpito arvoista ja arvojen vaaliminen tarkoittavat sen varmistamista, että arvoista ja eettisistä periaatteista pidetään johdonmukaisesti ja tinkimättömästi kiinni. Niiden rikkomisella on oltava seurauksensa, Kolehmainen vaatii ja jatkaa, että arvojen vaalimista on se, että arvot sisäistetään ja otetaan omiksi.

Puolustusvoimien perustehtävä pohdintaa

Asianajaja, Suomen Nuorisoyhteistyö – Allianssi ry:n puheenjohtaja Hanna-Mari Manninen haluaa, että keskustelussa olisi siirryttävä rohkeasti asevelvollisuudesta eteenpäin. Nuoret hahmottavat maailmaa entistä enemmän globaaleista lähtökohdista käsin. Vaikka nuoret arvostavat sotiemme veteraaneja, ja heillä on vahva maanpuolustustahto, itse armeija näyttäytyy monelle samanlaisena velvollisuutena kuin pakkoruotsi. Tämä ei ole hyvä tai paha asia, vaan tosiasia, joka vaatii vapaaehtoisen asepalveluksen nykyistä laajempaa tarkastelua asevelvollisuuden rinnalla.

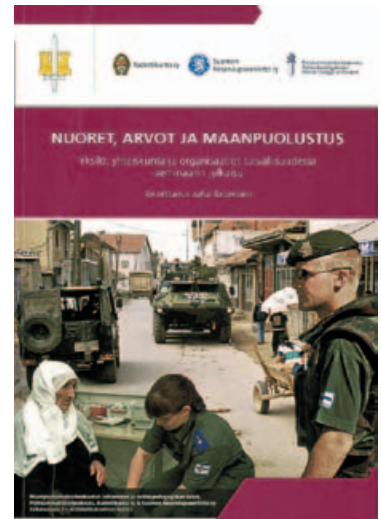
Keskustelun avaaminen edellyttää Mannisen mukaan puolustusvoimien perustehtävän pohtimista. Onko se Suomessa edelleen maamme sotilaallinen puolustaminen, vai tulisiko kriisinhallinnalla olla keskeisempi merkitys kuten monissa muissa Euroopan maissa? Asianajaja haastaa puolustusvoimat mukaan keskusteluun.

Nuorisotutkimusverkoston tutkijan

Anni Ojajärven mielestä meidän tulee oppia kuuntelemaan nuoria, ottaa vastaan haaste ja miettiä, mitä nuorilta itseltään voisi oppia ja mitä heille opetamme. Tämä ei Ojajärven mukaan tarkoita kaiken vanhan poistamista vaan nykymaailman haasteiden ymmärtämistä ja niihin vastaamista. Se, miten haasteisiin vastaan ja kuka kantaa vastuun, on tärkeämpää, kuin miettiä, miksi nuoret eivät itse tee huonolle kunnolleen mitään. ”Minun nuoruudessaani.”-alkavat lauseet ovat mielenkiintoista henkilöhistoriallista kerrontaa, mutta eivät useinkaan edistä tämän päivän ongelmien ratkomista.

Anni Ojajärvi uskoo, että parhaimmillaan, kun ruohonjuuritason kantahenkilökunta on tietoinen omista pedagogisista vaikutuksistaan ja kasvatustavoista, voi armeija opettaa esimerkiksi sosiaalisuutta ja yhteisöllisyyttä tavalla, joihin muilla instituutioilla ei ole resursseja.

Johtamisen professori Aki-Mauri Huhtinen kertoo loppupuheenvuorossaan uskovansa, että nuorison tulevaisuuden vaihtoehto ei ole ankkalinna ja aseeton humaani paratiisi, vaan nuoret saavat pienestä pitäen todeta, että kirves ja perhe, poliisi ja viimeinen erhe elävät vahvoina kaikesta huolimatta. Nuoret näkevät, että kasvatuksen ohjat eivät ole aikuisten käsissä, eikä vanheneva Suomi tarjoa ratkaisuja laajeneviin mustiin henkisiin ja aineellisiin aukkoihin. He eivät usko, että kaiken sosiaalisen velvollisuuden voi ulkoistaa. Huhtinen luottaa siihen, että tulevaisuus on edelleen nuorten käsissä.



Nuoret, arvot ja maanpuolustus –kirja haastaa ennakkoluulottomaan ajatustenvaihtoon.

Nuoret, arvot ja maanpuolustus luo monialaisen kuvan internet-sukupolven arvoista ja maanpuolustusajatuksista. Tieteellisesti epätasainen teos tarjoaa rivilukijalle kuivan puuduttavien tutkimusraportoinnin ohella semioittista ilottelua. Aki-Mauri Huhtisen kerronnassa yhdistyvät ilmiömäisesti tieteellinen tarkkuus ja populaarimetafora. Maanpuolustuskorkeakoulun tarinalle Huhtinen on lottovoitto.

Kirjan toimittaja kapteeni Juha Tuominen toivoo teoksen herättävän ajatuksia ja tapoja nähdä toisin. Tämän pyrkimyksen poikittaistutkimuksellinen lähestymistapa täyttää oivallisesti. Tarvitaan vain ennakkoluulotonta mieltä. ■

Pekka Kurvinen



Suur-Pisin länsirantaa, josta venäläispartio nousi maihin. (Kuva Tuomo Silenti)

70 vuotta Suur-Pisin väkivaltaisesta tiedusteluyrityksestä

Noin 16:n meripeninkulman päässä Haminasta kaakkoon sijaitsee Suur-Pisin saari. Se kuuluu nykyisin Itäisen Suomenlahden kansallispuistoon ja on Metsähallituksen ylläpitämä suosittu retkikohde aivan valtakunnan rajalla. Saaren eteläpäästä löytyy muistomerkki, joka on kaiverrettu graniittiseen peruskallioon. Ylimpänä erottuu vapaudenristi ja sen alla teksti ”Kotirantoja puolustaessaan kaatuivat 15.8.1941 Ilmari Hanski, Helge Helenius, Eino Hänninen, Jorma Koski, Veik-

ko Posti, Yrjö Pörö, Paavo Raita”. Tämä suomalaissotureiden muistomerkki paljastettiin 20 vuotta Suur-Pisin taistelusta. Suomalaisen rannikkotyöstön tulenjohtojoukkueen täydellisestä yllättämisestä ja neuvostosotilaiden lyömisestä Suur-Pisissä tulee 15.8.2011 kuluneeksi tasan 70 vuotta.

Virolahdesta rajapitäjä

Talvisodan päätyttyä Suomen itäraja siirtyi Virolahdelle ja näin Virolahti joutui asemaltaan samaan tilanteeseen kuin

Karjalan kannas ennen sotaa. Suomenlahden ulkosaaristossa Virolahden edustalla uuden merirajan taa jäivät mm. Pitkäpaasi, Paatio ja kunniakkaasti taistelut Pukkion linnakesaari sekä melkein puna-armeijan erityismerijalkaväkijoukkojen valtaamat, mutta suomalaisen urhoollisesti puolustamat Kinnarinsaaret. Kesän 1940 aikana Suomalais-neuvostoliittolainen sekakomitea merkitsi Moskovan rauhan rajan maastoon ja merelle. Huovari luotoineen ja kalavesineen jäi juuri ja juuri Suomen puolel-



*Humanististen tieteiden kandidaatti
pääaineena Suomen ja Skandinavian historia.
Jäänyt eläkkeelle Kriminologisen kirjaston
kirjastonhoitajan virasta v. 2009. Harrastuksena
Itäisen-Suomenlahden saariston historia.*

le, mitä komitean suomalainen puheenjohtaja piti suurena voittona. Kinnarin-saarten kohdalla siksakkia tekevä raja muodostaa Suomea päin noin yhdeksänkymmenen asteen kulman ja sen kärkeä vastapäätä noin 2:n meripeninkulman päässä sijaitsee Suur-Pisin saari. Uutta rajaa ruvettiin linnoittamaan kovalla kiireellä ylipäällikkö sotamarsalkka Mannerheimin käskystä keväällä 1940 Klamila-Luumäki linjalla. Tämä myöhemmin Salpa-asemaksiksi nimetty puolustuslinja alkoi Suomenlahden saarista ja päättyi Jäämereen. Suomenlahdella Virolahden edustalla Mustamaa ja vähän ulompana Ulko-Tammio tulivat korvaamaan Pukkion linnakkeen ja myös Loppi, Niinisaari, Ruissaari, Vepsu ja Suur-Pisi varustettiin osana Salpalinjaa.

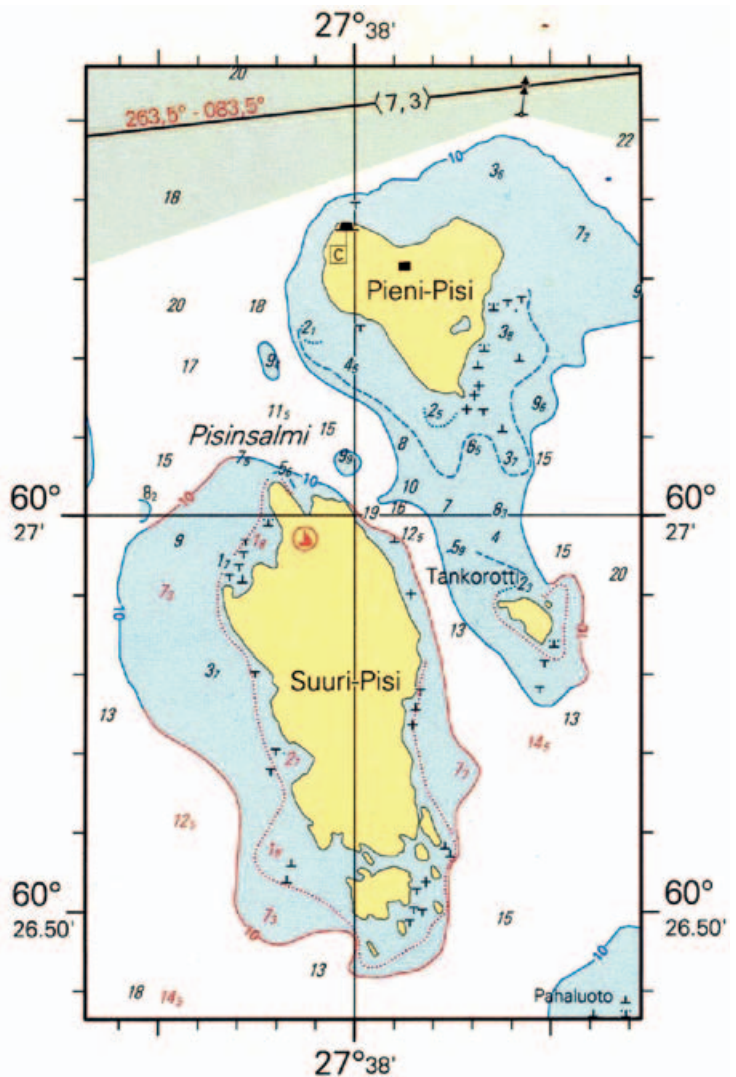
Uutta sotaa kohti

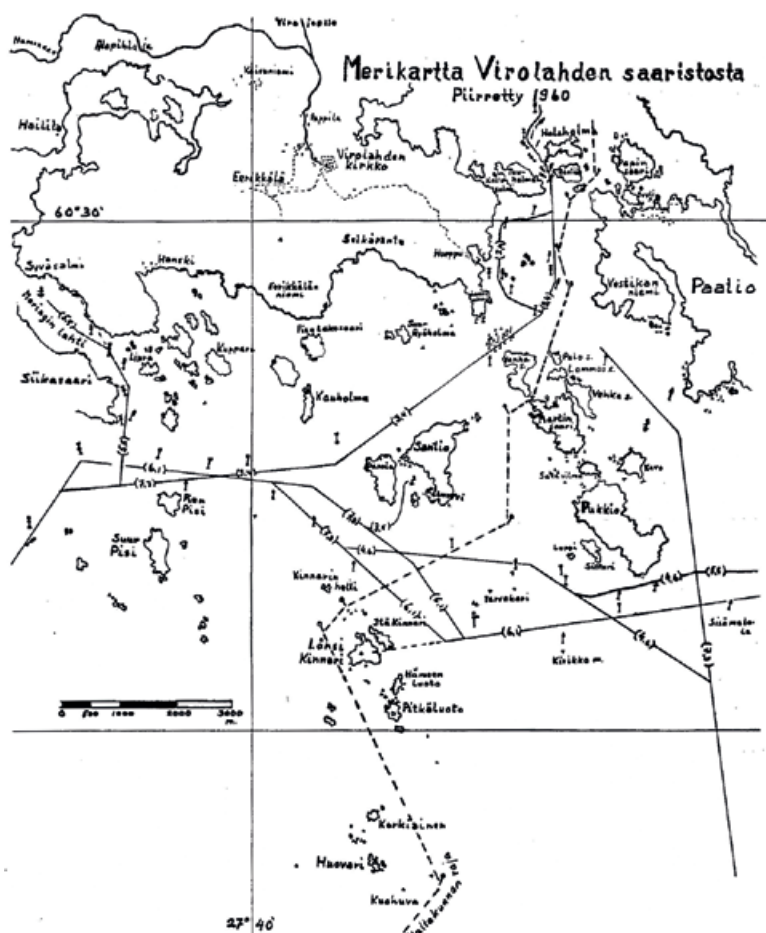
Jatkosodan alkaessa talvisodan aikuisen Kotkon lohkon (2.ErRtPsto) rannikkotykistöjoukoista oli muodostettu 2. Rannikkoprikaati (2.RPr), joka oli ryhmitetty välille Virolahti Ahvenkoski. Sen II linnakkeiston tehtävänä oli estää vihollisen maihinnousu, suojata alueen asutus- ja liikekeskuksia sekä turvata alueella toimivan kenttäarmeijan merisivusta. Suur-Pisi kuului tämän majuri Martti Miettisen komentaman Rannikkoprikaatin II linnakkeistoon (II/2.RPr), joka muodostui Mustanmaan, Sydänkylän ja Kukkion linnakkeista. Sen lisäksi linnakkeistoon kuuluivat mm. Ruissaaren ja Niinisaaren torjuntakompaniat sekä Suur-Pisissä toimi-

nut rannikkotykistön tulenjohtoasema.

Talvisodan kokemusten perusteella rannikkotykistön yhteyteen alettiin kouluttaa liikkuvaan saaristosotaan erikoistuneita joukkoja, ns. iskuosastoja. Kun pian jatkosodan syttymisen jälkeen alkoi näyttää siltä, että ennemmin tai myöhemmin Rannikkoprikaati jou-

tuisi etenemään saaristossa kenttäarmeijan yleishyökkäystä tukien, perustettiin majuri Miettisen johtama Taisteluosasto Miettinen (TstOsM). Sen runkojoukkona toimi etupäässä virolahtelaisista muodostettu Osasto Vuorela, jota komensi talvisodassa kunnostautunut legendaarinen Pukkion linnakkeen





Merikartta Virolahden saaristosta. (Kuva julkaistu Itäviitassa 1960)

päällikkö kapteeniksi ylennetty Veikko Vuorela. Elokuun alussa 1941 neuvostoarmeija piti vielä hallussaan Pukion linnaketta ja kaikkia Viipurinlahden saaria. Vain Kinnarit, Martinsaari, Vanhasaari ja Vehkasaari olivat suomalaisten takaisin valtaamia. Parin sodan ensikuukauden aikana vihollinen mookaroi tykistöllään Virojoen kirkonkylää ja sen lähialueita sekä Mustaamaata.

Vihollispartio tunkeutuu Suur-Pisiin

Elokuun 15. päivänä 1941 aamuyöllä klo 03.55 Mustanmaan linnakkeelta ilmoitettiin Osasto Vuorelan tiedustelu-upseerille, että neuvostosotilaita oli nous-

sut maihin Suur-Pisissä ja että tilanne saarella oli täysin epäselvä, sillä yhteys oli katkennut. Majuri Miettinen antoi käskyn, jonka mukaan Osasto Jääsalosta lähti heti 6 nopeaa venettä tiedustelemaan Suur-Pisin tilannetta. Myös 2. Iskukomppania saatettiin lähtövalmiiksi ja Mustanmaan linnake oli valmiudessa antamaan mahdollista tulitukea. Jo parinkymmenen minuutin kuluttua ilmoituksesta voitiin Suur-Pisin eteläosaan laskea nopeitten veneiden kuljettamaa miehistöä. Alus AV 86 yritti maihinnousua saaren länsirannikolle, mutta sen oli käännyttävä takaisin vihollisen tulittaessa sitä. Aluksien AV 116 ja A 237 miehistöt sitä vastoin onnistuivat nouse-

maan maihin saaren kaakkoisrannalle, missä ne yhtyivät vartioaseman miehistöön. Vielä tässä vaiheessa saaren tilanteesta ei ollut saatu selvää, sillä puhelinyhteys saaresta oli edelleen poikki. Niinpä Hanskin kylään majoittuneelle 2. Iskukomppanialle annettiin lähtökäsky. Klo 4.25 kapteeniluutnantti Helge Jääsalo ilmoitti tiedustelusta, että saaren eteläpäässä oli omia miehiä. Moottoriveneistä muodostetun Rannikkoprikaatia tukemaan perustetun laivastoyksikön Osasto Jääsalon alusten maihinnousun yhteydessä havaittiin Suur-Pisin eteläpuolella vieras alus, joka osoittautui vihollisen moottoriveneeksi soutuvine perässä. Moottoriveneessä olleet 5 venäläistä eivät tehneet vastarintaa venettä pidätettäessä. Moottorivene vankeineen hinattiin vartiolaiva Vestalle. Klo 04.40 majuri Miettinen antoi käskyn saartaa nopeilla veneillä viholliset eteläpuolelta ja käskyn 2. Iskukomppanialle nousta maihin saaren pohjoispuolelta. Klo 04.45 saatiin viimein yhteys Suur-Pisiin ja sieltä ilmoitettiin, että Pisin pohjois-, itä- ja länsiranta oli vihollisista vapaa, mutta että eteläpäässä taistelu jatkui. Klo 05.45 2. Iskukomppanian 1. joukkue saapui Suur-Pisin luoteisniemeen ja täältä alkoi eteneminen saaren eteläosaan. Noin 300 metrin päässä saaren eteläpuolelta tavattiin Pisin vartioaseman miehistöä ja 4 merivartijaa ketjussa saaren poikki. He eivät vieläkään tienneet mitään varmaa vihollisesta. Klo 06.30 joukkue joutui tulikosketukseen vihollisen kanssa luutnantti E. Verasen johtamana. Etenemistä jatkettiin kiertäen kaakkois- ja eteläkärjen kautta vihollisen sivustaan. Yksittäislaukauksilla, pikakiväärillä ja käsikranaateilla saatiin saarrettu vihollisen 6 miestä käsittävä maihinnousuryhmä tuhotuksi ja omilta tappioilta säästyttiin.

Mitä Suur-Pisissä oikein tapahtui

Suur-Pisin aseman miehistön kuulusteluissa saatiin selville, että noin klo 03.30 oli 6 venäläistä päässyt vartiomiehen huomaamatta 3:lla pienellä veneellä maihin saaren länsirannalla olevaan lahden pohjukkaan. Saaren kaakkoisniemessä vartiossa ollut tykkimies kuuli teltan ja pahvimajan suunnassa käsikranaatin räjähdyksiä ja laukaussarjoja. Mitään erikoista hän ei ollut sitä ennen nähnyt eikä kuullut. Viholliset olivat yllättäen heittäneet käsikranaatin aseman päällikön vänrikki Jorma Kosken telttaan, jolloin kersantti Yrjö Pörö kuoli heti ja vänrikki puolen tunnin kuluttua. Teltasta noin 15 metrin päässä olevassa pahvimajassa nukkuneet 3 aliupseeria ja 7 tykkimiestä heräsivät räjähdyksiin. Kaikki ryntäsivät ulos, paitsi tykkimies Hämeenniemi, joka soitti Mustaanmaahan yllätyksestä. Hänen aikoessaan ulos oli yksi vihollinen juuri heittämässä käsikranaattia majaan, mutta Hämeenniemi sai vihollisen ammutuksi, jolloin käsikranaatti räjähti vihollisen kädessä. Pahvimajan miehet vetäytyivät ketjuun, ja koska vihollinen ei enää edennyt kersantti Ilmari Hanski lähti ottamaan tilanteesta selvää, mutta sai syöksyessään luodin rintaansa. Alikersantti Helge Helenius kaatui lähtiessään niin ikään ottamaan selvää vihollisesta jouduttuaan suoraan vihollisen eteen. Tykkimies Posti haavoitui mennessään majasta ulos. Noin 300 metrin päässä pahvimajasta pohjoiseen oli teltta, jossa nukkui 1 aliupseeri ja 8 tykkimiestä. Viisi miestä lähti ottamaan tilanteesta selvää, jolloin tykkimies Eino Hänninen kaatui. Alikersantti Paa-vo Raidan johdolla miehet lähtivät etenemään, jolloin alikersantti Raita kaatui saaren eteläpäässä olevan mittauspai-kan luona.



SPisIB: Suur-Pisin eteläkärkeä, edessä Kinnarinsaaret. (Kuva Tuomo Silenti)

Järjestäytynyt toiminta pysähtyi Suur-Pisissä aseman päällikön ja vanhempien aliupseereiden kaaduttua, varsinkin kun Pisin miehistö pimeässä yllättäen suoritettua hyökkäyksen johdosta ei ollut perillä vihollisen lukumäärästä. Vasta luutnantti E. Verasen saavuttua osastoineen saarelle, toiminta sai kiinteän muodon. Klo 10.00 2. Iskukomppania siirrettiin pois Suur-Pisistä sekä 6:n oman että 6:n vihollisotilaan ruumiit. Venäläiset haudattiin Hanskiin. 2. Rannikkoprikaatin tappiot olivat 1 upseeri, 4 aliupseeria, 1 tykkimies ja 4 haavoituttua. Viikon kuluttua venäläisten Suur-Pisiin suorittamasta väkivaltaisesta tiedustelusta Osasto Vuorela miehitti neuvostoarmeijan jättämän Pukkion linnakkeen ja eteneminen kenttäarmeijan kanssa kohti itää alkoi.

Nykyisin Suur-Pisin sodanaikaiset varustukset on purettu, mutta tykkien (3/75/50 O) tyhjät asemat, osa täyttyntä taisteluhautaa ja tulenjohtojoukkueen kaatuneiden muistomerkki viittaavat sotaan kertoen karua kieltään Suur-Pisin osuudesta jatkosodassa. ■

Lähteet

Sota-arkisto:

Selostus ryssien väkivaltaisesta tiedustelusta Suur-Pisiin. 2. Rannikkoprikaati RP 2. Salaisia kirjelmiä ajalta 1.7.-31.8.1941. Mappi 9.

Kirjallisuus:

Favorin, Martti: Virolahden historia III. Virolahden kunta, 1999.

Kauhanen, Olli: Ulko-Tammio: jakosodan linnake. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja A, n:o 34/1994.

Peuranheimo, Orvo & Pirhonen, Jouko & Killinen, Kullervo: Laivat puuta, miehet rautaa. Helsinki: WSOY, 1956.

Tirronen, Uolevi: KotRPsto: Kotkan Rannikkopatteristo 1918-1993. Rannikkotyöstön Upseeriyhdistys, 1994.

Vuorela, Veikko: Virolahtelaisen Rannikkopataljoona 2:n (Osasto Vuorela) toiminnasta jatkosodassa vv. 1941-42. Itäviitta 31/1981.

Arkistojen kätköistä

– Jätkäsaaren rannikkopatteri



Jätkäsaaren rannikkopatterien suunnitelma vuodelta 1854

Suomessa on ollut monia rannikkopuolustukseen liittyneitä kohteita, joiden historia on syystä tai toisesta jääneet unohduksiin. Esimerkiksi Viipurinlahden ja Helsingin alueella on ollut useita rannikkopattereita, joista osa poistui käytöstä jo 1800-luvulla, ja joista moni on jäänyt uudempien rakenteiden ja leviävän kaupungin alle. Helsingin alueella yksi tällainen kohde on Jätkäsaaren (Busholmen) rannikkopatterit.

Krimin sotaan liittyen Jätkäsaari katsottiin 1854 erityisen sopivaksi patte-

reita varten. Kauppias, sahanomistaja ja laivanvarustaja Magnus Wilhelm Brenner (1804–1856) oli kuitenkin vuonna 1842 vuokrannut kaupungilta saaren ja asettunut sinne asumaan. Saarella suoritettiin kuitenkin vuonna 1854 katselmus, ja sotaväki otti sen haltuunsa. Keiväällä 1855 ryhdyttiin saareen rakentamaan yhtä patteria ja kesällä toista, joka rakennettiin uudelleen heti Viaporin pommituksen jälkeen.

Kun Jätkäsaari haluttiin tyhjentää sotaväen tarpeisiin, alueen kiinteistöjen ja laitteiden menetys arvioitiin Mag-

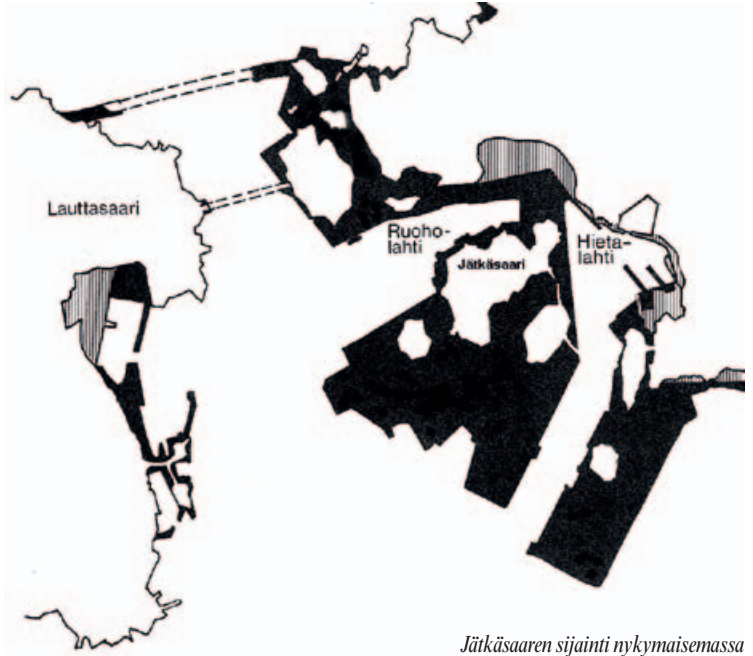
nus Brennerille lähes 4000 hopearuplan arvoiseksi. Magnus Brenner kuitenkin kuoli jo vuonna 1856, ja Pihlajasaaren vuokranneesta Magnus Brennerin veljestä Alexander Frans Julius Brenneristä tuli veljensä neljän alaikäisen lapsen holhooja vuodesta 1856. Samalla hänestä tuli asianomistaja saarta koskevassa asiassa, jonka korvaussummasta hän oli saanut ainoastaan 2000 ruplaa, jota hän piti pelkkänä etumaksuna. Kun loppumaksua ei kuitenkaan kuulunut, Alexander Brenner katsoi puolustavansa veljensä orpojen oikeutta sotalaitosta vatsaan ja haastoi kenraalikuvernööriin, vapaaherra Platon Rokassovskin (kenraalikuvernööri 1861–1866), Suomeen sijoitetujen venäläisten joukko-osastojen ylipäällikön ominaisuudessa oikeuteen marraskuussa 1862. Viranomaiset olivat kuitenkin sitä mieltä, että omaisuuden arvo oli katselmuksessa arvioitu aivan liian korkeaksi ja että Brenner voisi lähettää keisarille anomuksen, mikäli uskoi ansaitsevansa lisäkorvausta.

Turkin sodassa niin kuin aikaisemmissakin sodissa Viaporin kunnostamista tehostettiin ja 2.5. (14.5.) 1878 Viaporin linnoitus julistettiin täyteen puolustustilaan. Muutamien uusien pattereiden rakentamista esitettiin. Vaihtoehtona tuotiin esille Jätkäsaaren ja Lauttasaaren Krimin sodan aikaisten patterien uudelleen aseistamista ja kunnostamista. Sotaministeri kuitenkin ilmoitti, että Pietarissa oli asetettu komitea muun muassa Viaporin linnoituksen puolustuksen

suunnittelua varten, eikä Jätkäsaaren kunnostustöistä näytä tulleen mitään.

Jätkäsaaren pattereiden myöhemmistä vaiheista ei ole tarkkoja tietoja. Ilmeisesti ne jäivät käytännössä pois käytöstä aika pian Krimin sodan jälkeen. Jätkäsaaren alue alkoi muuttua voimakkaasti, kun Helsingin satamia alettiin kehittää. Vielä 1800-luvun loppupuolella idyllistä lomaretkien kohdetta peitti kaunis metsä. Saaren oli tosin noussut kaupunkilaisten kesähuviloita, mm. kauppias Julius Tallbergillä oli saarella 20 vuoden ajaksi vuokrattu huvilapalsta.

1900-luvun alussa Jätkäsaaren suunniteltiin Kulosaaren tapaista huvilakaupunginosaa. Vuonna 1913 alkoi kuitenkin Helsingin satamien kolmas rakennusvaihe ja huvilat hävitettiin, metsät kaadettiin, kalliot siloteltiin ja ankea autius, somistetaan satamatekniikka, valtasi tienoon. Jätkäsaari yhdistettiin



Jätkäsaaren sijainti nykymaisemassa

mantereeseen. Kun satama nykyään on väistynyt Jätkäsaaresta ja siitä suunnitellaan tuhansien helsinkiläisten asun-

toaluetta, olisi ehkä aika muistaa myös alueella olleita rannikkopattereita. ■

Ove Enqvist



Havainnekuva Jätkäsaaren tulevaisuudesta. Myös Jätkäsaaren oikealla puolella näkyvässä Lauttasaaressa ja eteläpuolella näkyvässä Melkissä on ollut rannikkopattereita. (Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto)



Kohti uusia taisteluita.

Rannikon moniosaajat

78. Merikadettikurssin oli syyskuussa 2010 jälleen aika siirtyä Merisotakoululle. Pimeään ja myrskyisen yön turvin siirtyi myös viisihenkinen rannikkojoukkolinja Santahaminasta kohti Suomenlinnaa sekä uusia haasteita. Todellakin, kahden vuoden, fyysisesti raskaiden harjoitusten ja aivonystyröitä sekä takapuolta raastaneiden oppituntien jälkeen oli tullut vuoromme astua vanhusten saappaisiin. Suuret odotukset, suuret ajatukset ja suuri määrä kysymyksiä repuissamme aloitimme kolmannen vuoden opintomme.

Koulutus rannikkojoukkolinjalla on hyvin monipuolista ja haastavaa. Siinä missä esimerkiksi maavoimien kadetti erikoistuu tiettyyn aselajiin, perehtyy rannikkojoukkolinjan kadetti lähes koko merivoimien tarjontaan. Tämä tarkoittaa käytännös-

sä tiukkaa aikataulua, laaja-alaista koulutusta sekä suurta omaksuttavan tiedon määrää. Aloittamamme kolmannen vuoden opinnot ole eivät poikenneet ensimmäisen vuoden opiskelusta edellä mainitun osalta lainkaan. Toisena vuonna Maanpuolustuskorkeakoululla saa-

mamme perusteet taktiikasta laitettiin heti koetukselle. Kuuden viikon intensiivikurssilla työstettiin komppanian päällikön päätöksiä kelmuille niin rannikkojääkäri-, rannikko-ohjus- kuin meritiedustelukomppanian päällikköinä. Yksityiskohtia hiottiin pitkälle iltaan eikä

*Kadetti Kaarlo Bang, 27,
on kotoisin Salosta.
Hän on palvelut aikaisemmin PORPR:ssa
ja tulevaisuudessa KOTRP:ssa*



ajankäyttöisiä ongelmia ilmennyt kelloon. Siirtyminen ripeästi majoitukseen ja nukkumaan!

Koulutus – teoriasta käytäntöön

Puolustushaarakouluilla keskitytään ymmärrettävästi akateemisten opintojen sijaan ammatillisiin, ydinkompetenssia lisääviin opintoihin. Siis päteoriasta siirrytään käytäntöön ja luokkarakennuksesta rannikolle erilaisten harjoitusten merkeissä. Esimerkiksi syksyllä järjestetyssä rannikkotaisteluharjoituksessa taktiikan teoriaopinnot laitettiin käytännössä koetukselle. Osalle tämä tarkoitti tutustumista taistelunjohtokeskuksen arkeen, ja toiset meistä pääsivät soveltamaan opittua konkreettisemmin yksikkötasalla.

Kolmantena vuonna järjestettävissä harjoituksissa nousee selvästi esille myös kouluttajuus. Rannikkojoukko-

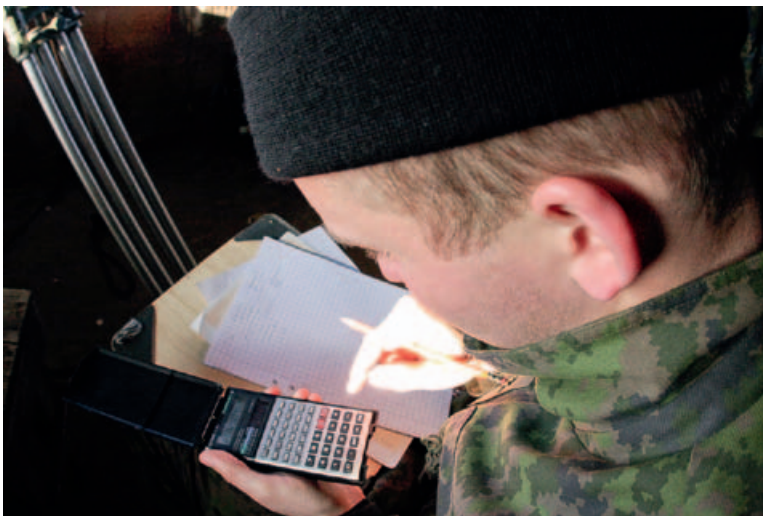


Vuosangan hangilla.

linjalla auskultoitavien oikeuksien määrä on varmasti suurempi kuin monella muulla. Koulutuksen käytännöllisyyttä ja monipuolisuutta voidaan katsoa myös oikeuksien näkökulmasta, joita auskul-

toidaan aina rannikkolaivurin radiotodistuksesta lähtien kevyen kranaatinheitin ammunnanjohtajan oikeuksiin asti. Oma pedagogista valmiutta on päästy harjoittamaan niin liikuntaharjoituksissa kuin ammunnoissa. Merisotakoulun RU-osastolle suunniteltu ja toteutettu johtamisharjoitus antoi myös esimakua tulevista koulutustehtävistä. Haasteita riitti vaativista keliolosuhteista lähtien ja suunnitelma eli aivan loppumetreille asti. Vaativa marssi saatiin kuitenkin päätökseen, vaikka välillä harjoitus muistutti kadettien sekä henkilökunnan osalta maastoajo- sekä vinsauskoulutusta. Varmaa on kuitenkin, että kukin sai arvokasta kokemusta harjoituksen tiimoilta.

Harjoitusjaksojen sekä lukukauden rinnalla kulkevat kirjoitustyöt varmistavat, että kadeteille jää käteen muu-



Matematiikan taidot koetuksella meritulenjohtotehtävissä.



Mittaa iskemiin! RTH 2009.

takin kuin kasa todistuksia. Analysoimalla omaa sekä muiden oppimista ja käsiteltyjä aiheita on kukin pakotettu puretumaan syvällisemmin koulutukseen. Näin on parhaimmillaan syntynyt niitä kuuluisia ahaa-elämyksiä ja on saavutettu jonkin asteista asioiden ymmärtämisen tasoa.

Tiukka aikataulu edellyttää tehokkuutta. Tähän on pyritty vastaamaan asianmukaisella koulutuksella. Koulutusilmapiiri on avoin ja kannustava. Pienryhmäkoulutus on mahdollistanut jokaisen kohdalla toiminnan tai tehtävien perinpohjaisen tarkastelun. Lisäksi opettajat korostavat omaa ajattelua sekä vertaispalautetta. Pienessä ryhmässä analyysi on usein tarkkaa ja viiltävää eikä sovelu herkkänahkaisille. Tehokkuutta on lisännyt myös autenttinen harjoitusympäristö. Toteutetaanhan harjoitukset pitkien eteläisen rannikkomme saaristoa, varsinaisella toiminta-alueellamme.

Toimiva organisaatio

Toimiva organisaatio on pitänyt omalta osalta huolen koulutuksen onnistumi-

sesta. Vaikka järjestelmässä onkin omat pullonkaulansa, on onneksi haasteisiin kyetty vastaamaan.

Palvelut ovat lähellä ja helposti käytettävissä. Etenkin tietoteknisiin ongelmakohtiin on tartuttu, mikä on hyvin merkittävä seikka kadettien kannalta. Lisäksi erityismaininnan ansaitsee ruokala, jonka tarjoamat herkulliset ateriat ovat pitäneet mielialan korkealla ja kadetit ravittuina.

Kolmas vuosi ja vanhuksen rooli tuovat myös lisää vastuuta ja omatoimisuutta. Tämä näkyy erityisesti huoltokadettien tehtävissä. Valitettavan usein joutuu vanhuskin vielä törmäämään rajoitteisiin, joihin vaaditaan henkilökunnan interventio. Merisotakoululla pidetään kuitenkin huoli omistaan. Mikään automaatio ei ole kyseessä, vaan ansaittu etu. Lähtökohdat annetaan kaikille merikadeteille jo simpvuonna yhteisten pelisääntöjen muodossa. Vanhukset, keskosien tuella, vastaavat tämän asennekasvatuksen toteuttamisesta, jonka tavoitteena on iskostaa tuleviin upseereihin suoraselkäinen toimintatapamalli. Mielestäni järjestely toimii erinomaisesti.

Kaislikossa suhisee

Kun kadettien vuorokaudessa tuntuu olevan välillä 25h, on rannikkojoukkolinjalta annettava monipuolinen koulutus osaltaan pitänyt allekirjoittaneen motivaation korkealla. Vaikka olemme viettäneet hetkiä pimeyden ympäröimänä mörössä vaatteissa muovipeitteeseen kääriytyneinä, on tavoite pysynyt aina kirkkaana mielessä. Kaikki ei ole välttämättä mennyt aina odotusten mukaan, mutta tärkeintä kai onkin, että välillä asiat ovat ylittäneet odotukset. Koulutus on ollut ja on edelleen vaativaa, mutta se on myös antanut hyvin paljon. Koulutusta tukeva ilmapiiri sekä ammattitaitoinen kouluttajakunta,

tuettuna toimivalla organisaatiolla, ovat tekijöitä, jotka mahdollistavat hedelmällisen koulutuksen. Vaikka kaislikossa on itketty, ei sinne ole jääty makaamaan. Tästä on todisteena kaikkien viiden osalta määräaikaan mennessä palautettu kandidaatintutkielma. Kolmas vuosi on tuonut paljon haasteita tullessaan, odotukset ovat olleet kovat ja tuntemukset välillä sekavat. Siitä huolimatta luotto tulevaan on edelleen kova. Kun vajaan neljän kuukauden päästä siirrymme työtehtäviin lista oikeuksia, suuri määrä kokemuksia ja tietoa sekä tiivis tukiverkosto mukana, emme ole vielä mestareita areenalla. Palvelukseen astuu kuitenkin nöyriä ja ammattitaitoisia kouluttajia. ■

Lyhyet esittelyt 78.MEK rannikkojoukkolinjan kadeteista



*Kadetti Andreas Berner
Ikä 25. Kotoisin
Helsingistä. Palvellut
aikaisemmin UUDPR.
Tuleva UUDPR*



*Kadetti Daniel Forsell
Ikä 22. Kotoisin
Tammisaaresta
Palvellut aikaisemmin
UTJR. Tuleva UUDPR*



*Kadetti Roope Hertsi
Ikä 23. Kotoisin
Lahdesta. Palvellut
aikaisemmin HÄMR.
Tuleva SLMEPA*

*Kadetti Antti Mäkelä
Ikä 22. Kotoisin
Mäntsälästä. Palvellut
aikaisemmin SLMEPA.
Tuleva SLRR*



Tiina on siellä, missä tapahtuu

Kristiina Slotte, kaikkien meri- ja rannikopuolustajain tuttu monitoiminainen, täytti menneenä talvena pyöreitä vuosia. Rannikon Puolustaja yhtyy runsaaseen onnittelijoiden joukkoon ja päätti kartoittaa vauhdikkaan sisäremme voimavarojen lähteitä.



Tiina Saimaan kanavasoudussa. Kuva: Mauri Väänänen

Vapaaehtoinen maanpuolustusväki on jo vuosien ajan tottunut suuntaamaan hänet sinne, missä tarvitaan junailijaa tai järjestelijää, sihteerä tai sovittelijaa, lipunkantajaa tai lavasteilijää. Tiinalle on kertynyt luottamustehtäviä Sininen Reservi Ry:ssä, Naisten Valmiusliitossa ja ennen kaikkea MPK:n Meripuolustuspiirissä, jossa hän toimii sihteerinä ja siviilikoulutuspäällikkönä. Mistä tämä energia ja missä alkujuuret? Kysytäänpä Tiinalta.

Tiina, ovatko maanpuolustusasiat Sinulle veren perintöä?

Vanhempani ovat vaasalaisia ja vahva usko isänmaahan on kodin perua.

Kaikki kolme tätiäni toimivat sodan aikana Lotta-järjestössä, äitikin pikkulottana. Vanhin tyttärenikin on nimeltään Lotta.

Sinut tunnetaan sillanrakentajana ja pitkäpinnaisena yhteisymmärryksen luoja. Mistä olet saanut nämä kaidehdittavat ominaisuudet? Eivätkö hihasi koskaan pala?

Olisiko kodin perintöä? Kyllä kai tämä kaikki luonnostaan tulee. En mitenkään yritä olla diplomaattinen eikä kovasti tarvitse edes laskea sataan...

Lasteni isä menehtyi nuorimman ollessa viisivuotias. Kai elämä kolmen lapsen ja parhaimmillaan kolmen koi-

ran yksinhuoltajana on jotain opettanut ja pinnaa venyttänyt.

Kuinka tulit mukaan maanpuolustustyöhön?

Vietin nuoruusvuoteni Meilahdes- sa, jossa äitini toimi Helsingin Sotilas- kotiyhdistyksessä. Aloitin maanpuolustusharrastukseni palvelemalla sotapoi- kia Taivallahdessa ja Tilkassa. Vieläkin on vihreä essu tallessa ja vihreä villakan- gas odottamassa jakkupuvun tekoa.

Opiskelun, avioitumisen ja lasten myötä tuli sittemmin vuosien tauko.

Uusi herääminen tuli, kun tapasin silloisen naapurini, nykyisen avopuoli- soni, majuri (res) Pekka Ahtolan vuon- na -94. Kuuntelin hänen juttujaan Kui- vasaaren linnakkeen ja Suomenlinnan Rannikkotyökistökullan toiminnasta ja totesin, että tuossa voisi olla jotain mi- nullekin. Taisinpa olla vähän rakastu- nutkin. Liityin kiltaan keväällä 94 ja pian huomasin istuvani johtokunnassa huolehtimassa naisjaoksen toiminnasta.

Kun vapaaehtoinen maanpuolustuskou- lutus ja ns. RYT- ja PYT-toiminta käyn- nistyi, Suomenlinnan Rannikkotyki- tökilta ry oli aktiivisesti mukana Ran- nikon Paikallisosastossa alusta lähtien. Niinpä minäkin olin vetämässä toimis- toryhmää useissa VEK-harjoituksissa.

Vuonna 2002 toimintani laajeni vielä Sininen Reservi ry:n sihteerin teh- täviin, joita hoidan edelleen.



Iloinen ilme ja yhteishenki kuuluvat Tiinan kursseilla asiaan. Kuva: Jussi Virtanen

Maanpuolustuskieltojen kiltasisarena minut vedettiin mukaan vuonna 97 alkaneeseen Naisten Valmiusliiton toimintaan, jossa nyt viimeiset seitsemän vuotta toimin Helsingin seudun alueneuvottelukunnan puheenjohtajana. Huipenuksena sillä saralla tulee olemaan valtakunnallinen naisille suunnattu Nasta-suurharjoitus ULAPPA 2011. Harjoitus pidetään 14.-16. lokakuuta Upinniemesssä ja toimin sen johtajana.

Olet toiminut vapaaehtoisen maanpuolustuksen lähes kaikilla tasoilla. Miten hommat eroavat?

Paikallisella tasolla, esim Meripuolustuspiirin kursseilla, toiminta on hyvin konkreettista, samoin RT-killassa, jonka toiminta keskittyy linnakkeille. On Järvön ja Kuivasaaren talkoita, on Kuivasaaren yleisretkiviikonloppuja jne. Touhu ja tekeminen yhdistää joukon ja hyvä olo heijastuu iltanuotiolla.

Samaa kyllä huomaa vielä aluetaollakin. Naisten Valmiusliiton Helsingin seudun alueneuvottelukunta toteuttaa naisille suunnattua koulutusta todellakin ”tekemällä kursseja”, samoin toi-

mii Meripuolustuspiirissä Suomenlahden Meripuolustusosasto.

Valtakunnan tasolla, seminaareissa, työryhmissä yms ympyrät ovat laajempia. Lakia valmisteleva työryhmä kosketeli todella suuria kokonaisuuksia ja vaikutti monelle taholle. Työn jälki on nähtävissä vasta pitkän ajan kuluttua, aina ei silloinkaan.

Onko sotilaiden, siviilien ja eri henkilöstöryhmien osuus VMP-työssä oi-

keassa suhteessa? Entä ikäihmiset ja tietokoneen karttajat?

Toivoisin toki, että myös siviilit ja esim. naiset, jotka ei ole suorittaneet vapaaehtoista asepalvelusta, halutessaan pääsisivät osallistumaan nykyistekin paremmin. Kävi niin, että 1990-luvun alkuinnostuksen laannuttua mukaan pyrkijöiden määrä pieneni. Suomenlahden Meripuolustusosaston listoilla oli parhaimmillaan lähes tuhat innokasta reserviläisiä ja siviiliä, joukossa paljon naisia. Tarjontaa ei kuitenkaan ollut tarpeeksi, joten ihmiset kyllästyivät odottamaan. Nyt pitäisi löytää konkreettisia poikkeusolojen tehtäviä ja saada sitä myötä ihmiset uudelleen liikkeelle. Tilannetta ovat parantaneet laki ja mm Naisten Valmiusliiton panostus. Odotan vielä, miten MPK:ssa toimineen naisten osallistumismahdollisuuksia tutkineen työryhmän (NOMKS) aloitteet otetaan huomioon.

Oman osaamisen kehittäminen on aina hyvä asia, mutta kaikille se ei riitä. Moni haluaisi antaa suuremman henkilökohtaisen panoksen yhteiskunnan turvallisuuden tuottamiseen. Merellisen öljyntorjunnan nostaminen mukaan on hyvä juttu.

Tietokone ja netti ovat oikein käy-



Tiina on siellä missä tapahtuu!



Naisten pelastautumistaitoja koulutetaan Isosaarella. Kurssinjohtaja valvoo turvallisuutta. Kuva: Martti Holma

tettynä suuri mahdollisuus, jota pitää oppia hyödyntämään. Siihen on ikäihmistenkin sopeuduttava. Ja apuahan saa, jos tarvitsee. Ehkä asioista tiedottaminen on liikaa nettisivujen varassa. Se jättää varsinkin ikäihmiset pimentoon.

Suomea sanotaan yhdistysten luvatuksi maaksi. Onko VMP-kenttä liian pirstoutunut?

Varmaan löytyisi paljon yhdisteltävää. Sellaiset killat ja yhdistykset, joissa ei ole juurikaan toimintaa, voisi toki lopettaa tai yhdistää. Me vain tahdomme olla sellaisia, että kun on päässyt jonkin yhdistyksen johtotehtäviin, niistä luopuminen on vaikeaa.

Tällä hetkellä on paljon iäkstä väkeä mukana killoissa ja yhdistyksis-

sä, siinä voisi olla sopiva sauma miettiä asiaa...

Missä VMP-asioissa olisi mielestäsi kehitettävää?

Kaipaam roolien selkeyttämistä ja selviä tehtäviä niitä haluaville. Ehkä tarve hyödyntää vapaaehtoisten panosta tulee enemmän esille uuden turvallisuusstrategian ja puolustusvoimien organisaatiomuutosten myötä.

Totta on, että nuorten saaminen mukaan vapaaehtoistyöhön ei tänä päivänä ole helppoa. Kaikesta pitäisi maksaa jostain. Mikä olisi se porkkana, millä saadaan nuoret mukaan. Siinä miettimistä.

Ulappa 2011 -harjoituksessa pääset yhdistämään NVL:n ja MPK:n toimintaa

ja monia muita ajamiasi arvoja. Jännittääkö?

Ei oikeastaan. Tiedän, että ympärilläni on joukko vahvoja ja pystyviä naisia. Osa on ollut mukana jo edellisessä suuressa Sahara 2005 -harjoituksessa kokemusta hakemassa. Luotan heihin.

Yhdessä saamme aikaan hyvän harjoituksen!

Mikä saa Sinut VMP-asioissa hyvälle tuulelle?

Mielekäs tekeminen, luonnossa ja saaristossa liikkuminen, ihanat ihmiset. Taas on uusi kevät- ja kesäkausi koittamassa. Kiltalaisille se tietää hienoja hetkiä talkoissa, retkillä, koulutuksissa. Nautitaan siitä, mitä tehdään ja tehdään se sydämellä!



Kaptil Lari Pietiläinen (vas), kaptil Klaus Fromholz sekä kaptil Kari Laakko kirpässä pakkassäässä eversti Rikaman muistopaaden ja kenraaliluutnantti Järvisen muistolaatan vieressä. (Kuva: Klaus Fromholz)

Linnakkeiden päälliköt Isosaarella

Kirkonmaan, Isosaaren ja Gyltön linnakkeiden päälliköt tapasivat Isosaarella 24.2.2011 pitkän tauon jälkeen. Vielä 1990-luvun alkupuolella toiminnassa oli kymmenen linnaketta ja päälliköiden tapaamisia järjestettiin säännöllisesti. Puolustusvoimien rakennemuutosten säästötoimenpiteiden seurauksena on linnakkeiden lukumäärä vähennetty siten, että jäljellä on enää kolme miehitettyä linna-

ketta. Samalla myös tapaamisiin on tullut kohtuuttoman pitkä tauko.

Kirkonmaan linnakkeella palvelee Kotkan Rannikkopataljoonan palkattua henkilöstöä noin 20 henkilöä linnakkeen sekä noin 20 henkilöä Merivalvontakeskuksen kirjoilla. Edellisten lisäksi linnakkeen vakinaiseen väkeen kuuluu Reserviupseerikoulun varastohenkilöstöä, Fazer Food Service:n ravintolahenkilöstöä ja Puolustushallinnon Rakennuslai-

toksen henkilöstöä. Kirkonmaan linnakkeella ylläpitää valmiutta ja kouluttaa joukkotuotantovelvoitteiden mukaisesti kaikki merivoimien meritiedustelukomppaniat. Saapumiserän tavoitevahvuus on 150 alokasta saapumiserää kohden. Linnakkeella on oma aliupseerikoulu, jossa koulutetaan pääasiassa meritiedustelukomppaniin sijoitettavat ryhmänjohtajat. Linnakkeella on hyvä henki ja palvelus saarella koetaan kunnia-asiana!



Linnakkeiden päälliköt seuraavat taistelijaparin hyökkäysammunnan palautteenantoa Isosaarella. (Kuva: Klaus Fromholz)

Isosaaren linnakkeella palvelee noin kolmekymmentä henkilöä PV:n, PURU:n, ESHR:n ja PHRAKL:n palkkalistoilla. Varusmiehiä koulutetaan vuosittain joukkotuotanto- ja koulutusvelvoitteiden mukaisesti. Alokasaapumiserien vahvuus vaihtelee hieman tavoitevahvuuden ollessa 160 miestä kahdesti vuodessa. Tällä hetkellä linnakkeella koulutetaan suojausjaosta, ja varusmiesjohtajia jatkokoulutetaan rannikkopatterin johtamiseen ja ampumatoiminnan ja -hienouksien saloihin. Aliupseerikurssin tuliasemalinja alkoi huhtikuun alkupuolella ja jatkuu aina kesäkuuhun saakka.

Gyltön linnakkeella palvelee noin neljäkymmentä puolustusvoimien sotilas- ja siviilihenkilöä. Tehtäviin kuuluvat valvonta, vartiointi sekä erityisesti materiaalisen valmiuden ylläpito. Orga-

nisaatioon kuluvat johto-osa, Korppoon merivalvontakeskus sekä Gyltön vartio. Lisäksi linnakkeella työskentelee Satakunnan Lennoston ja Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen henkilöstöä. Linnakkeella ei ole omia varusmiehiä, mutta alueet ja tilat ovat monipuolisessa harjoituskäytössä. Vuonna 2010 linnakkeella toimeenpantiin harjoituksia 433 harjoitusvuorokauden ja yli 14900 henkilövuorokauden edestä.

Linnakkeiden päälliköiden perinteisessä tapaamisessa vaihdettiin kuulumisia ja verrattiin vallitsevia olosuhteita. Samalla keskusteltiin miten paljon toimintaedellytykset ovat muuttuneet ja miten tämä vaikuttaa toimintaan nyt ja tulevaisuudessa. Keskustelu oli sängen mielenkiintoista ja paikoin jopa hyvin tunnepitoista.

Keskustelun lomassa ja sen syvennyksessä nautittiin Isosaaren muonituskeskuksen valmistama maittava ateria, jota oli hyvä sulatella saunan lauteilla jäätyneitä Suomenlahtea katsellessa. Saunan jälkeen oli aika siirtyä Isosaaren laiturille, missä odotti kuljetus miinalautta Porkkalalla kohti Santahaminaa. Keskustelua jatkettiin miinalautan tiloissa. Kiitos tästä mahdollisuudesta miinalautan päällikölle ja aluksen henkilöstölle. Jo samana päivänä päätettiin, että uudelleen henkiin herätetty linnakkeiden päälliköiden tapaamisperinnettä on ehdottomasti jatkettava. Seuraava tapaaminen järjestetäänkin Gyltön linnakkeen ja Saaristomeren alueella vielä tänä vuonna. ■

Teksti: Kapteeniluutnantit Fromholz, Laakko ja Pietiläinen

Rannikkoupseeriyhdistys

Vuosikokous Suomenlinnassa



Kokouksen osallistujat.

Yhdistyksen puheenjohtaja, kommodori Henrik Nysten, avasi kokouksen ja toivotti 17-päisen kokousväen tervetulleeksi. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin emerituspuheenjohtaja komentaja Hans-Peter Rekola. Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat.

Henrik Nysten jatkaa puheenjohtajana

Yhdistyksen puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti kommodori Henrik Nysten, joka näin jatkoi puheenjohtajuuttaan. Hallituksen vahvuudeksi päätettiin edelleen 12 henkilöä.

Kommodori Heikki Rauhala oli ilmoittanut, että hän ei enää ennätä jatkaa hallituksessa työskentelyään ja hänelle myönnettiin ero. Rauhalan ti-

lalle valittiin vuoden pestillä komentaja Petri Pääkkönen. Koko erovuoroisten ryhmä pl. kapteeniluutnantti Heikki Mattila valittiin edelleen jatkamaan hallituksessa seuraavat kaksi kautta.



Kokouksen puheenjohtaja Hasse Rekola.

Mattilan tilalle valittiin kapteeniluutnantti Saima Ratasvuori.

Hallituksen kokoonpanoksi tuli siis:

Kahden vuoden säännöllä jatkavat:

- komentaja Ove Enqvist
evp-jäsenet
- kapteeniluutnantti
Heikki Heilala MERISK
- majuri res Kare Vartiainen
RT-Johtorengas
- yliluutnantti
Kristiina Baumgartner
KOTRP/SLMEPA
- kapteeniluutnantti Kari Laakko
TURRP (SMMEPA) ja uutena
- komentaja Petri Pääkkönen
SLMEPA (UUSI)

13.4.2011



Seuraavaksi kahdeksi vuodeksi valittiin:

- komentaja Jarmo Valtimo evp-jäsenet
- komentaja Petri Parviainen MERIVKOULK/SLMEPA
- komentaja Petri Vähäkangas PE
- komentajakapteeni Kari Salin SLRR/SLMEPA
- kapteeniluutnantti Jussi Riimuvuori MERIVE
- kapteeniluutnantti Saima Ratasvuori UUDPR (UUSI)

Vuosikertomuksesta

Yhdistyksen jäsenmääräksi todettiin 317. (v. 2009 321 jäs.) Kunniajäseniä ovat kenraali Jaakko Valtanen, vuorineuvos Jaakko Ihamuotila, prikaatikenraali Asko Kilpinen ja eversti Matti Lappalainen.

Toimintavuoden aikana ei valmistunut rannikkojoukkolinjan kadetteja.

Yhdistyksen sihteerinä on toiminut Jarmo Valtimo ja taloudenhoitajana Rauni Jääskeläinen. Hallitus koontui viisi (5) kertaa.

Rannikon Puolustaja -lehdestä

Vuosi 2010 merkitsi ainakin toistaiseksi erään aikakauden loppua lehden yli 50-vuotisessa historiassa, kun lehden historian toinen reserviläis- ja ensimmäinen laivastotaustainen päätoimittaja päätoimitti viimeisen vuosikertansa, lehden 53. vuosikerran. Näin päättyi vuonna 2002 alkanut kausi.

Lähes seitsemäntoista vuotta kestänyt, kahden peräkkäisen reserviläispäätoimittajan kausi saa jatkajakseen uutena päätoimittajana jälleen kaaderitaustaisen rannikkotyökkimiehen, majuri evp Pekka Kurvisen.

Jäsenmaksu ennallaan

Vuosikokous päätti pitää jäsenmaksut ennallaan eli varsinaisten jäsenten maksu on edelleen 23 euroa.

Postikulut nielevät edelleen suuria summia, ja menneenä vuonna yhdistyksen postikulut nousivat lähes 300 % edellisvuodesta.

Siksi on hyvä tässäkin yhteydessä muistuttaa, että ilmoita puuttuva tai muuttuva email-osoitteesi sihteerille sekä muista myös ilmoittaa muuttuvat osoitetietosi, sillä RP-lehti ei saa tie-

toja postin tai väestörekisterikeskuksen palvelusta.

Todettiin kuitenkin, että yhdistyksen taloudellinen tilanne on vakaa.

Toimintasuunnitelma

Toimintasuunnitelma 78. toimintakaudelle (2011) hyväksyttiin.

Toimintasuunnitelma sisälsi mm. seuraavat kohdat:

- Järjestetään jäsenretki Pietariin 13.-15.5.2011 ja mahdollinen syysretki Gyltön linnakkeelle sekä tutustumismatkoja meripuolustuksen kohteisiin.
- Kehitetään yhdistyksen uusien jäsenten rekrytointia ottamalla huomioon upseerikoulutuksen uudet linjat ja opintosuunnat.

WANTED!

Onko kenelläkään hyllyssään Rannikon Puolustajan numeroita 3/60 ja 4/60? Yhdistyksen hallussa on vain valokopiot.

Lehden vuosikerrat skannataan ja viedään nettiin, ja lehden vuosikerrat sidotaan kirjoiksi. Tarkoitus on korvata Rannikkotyökoulusta muuttoneen yhteydessä kadonneet sidotut vuosikerrat. JOS JOKU ON KORJANNUT KO. KIRJAT TALTEEN, pyydän palauttamaan ne yhdistykselle, jotta voimme tallentaa ne oikeaan paikkaan.

Kiitoksin

Kai Masalin
040 511 1851



Masalin palkitaan.

Muut asiat

Yhdistyksen puheenjohtaja kommodori Henrik Nysten kiitti Rannikon Puolustaja lehden monivuotista päätoimittajaa komentajakapteeni res Kai Masalinia RP-lehden hyväksi tehdys-

tä monivuotisesta uhrautuvasta työstä ja luovutti hänelle 152 45 C pienoistykin nro 94 ja Messerschmitt-auton pienoismallin.

Kai Masalin kiitti yhdistyksen entisiä puheenjohtajia komentaja Hans-

Peter Rekolaa ja kommodori Tapio Maijalaa sekä nykyistä kommodori Henrik Nysteniä päätoimittajakauteensa saamastaan tuesta ja päätoimittajan vapaudesta sekä kannustuksesta.

Everstiluutnantti Uolevi Tirronen, vanhimpana paikallaolijana, kiitti kokouksen puheenjohtajaa hyvin johdetusta kokouksesta ja yhdistyksen hallitusta ja RP-lehden edellistä päätoimittajaa Kai Masalinia menneestä vuodesta.

Kokouksen jälkeen nautittiin yhteinen päivällinen Meriupseeriyhdistyksen jäsenten kanssa.

Jarmo Valtimo

Kuvat: Ove Enqvist

Oikaisu

Pohjanlahden Merivartiokillan vuosipäiväjuhlasta kertovassa artikkelissa (RP 1/2011, 86) oli kirjoitusvirhe, jonka ansiosta jutun sisällöstä saattoi saada virheellisen käsityksen. Teksti oli muodossa:

”Puheenjohtaja kävi tervehdyksensä jälkeen läpi killan juhluvuoden toimintaa painottaen merkittävimpiä toimintaan vaikuttaneita tapahtumia, joista mainittakoon killan sääntöuudistus ja Raja- ja Merivartiojoukkojen perinneyhdistyksen perustaminen killan hal-

lituksen aloitteesta.”

Killan puheenjohtaja Hannu Wallius oikaisee sanamuodoksi:

”Puheenjohtajan kävi tervehdyksensä jälkeen läpi killan toimintaa juhluvuoden aikana ja painotti merkittävimpiä toimintaan vaikuttaneita tapahtumia. Niistä mainittakoon

killan sääntöuudistus sekä Raja- ja Merivartiojoukkojen perinneyhdistyksen perustaminen.”

Toimitus pahoittelee virhettä.



Yhdistymisestä vielä

Kuten kaikille tämän lehden lukijoille varmasti on tullut selväksi, on Meriupseeriyhdistyksen ja Rannikkoupeeriyhdistyksen yhdistymisen mahdollisuuksia kartoitettu jo jonkin aikaa. Yhdistysten yhteinen, asiaa pohjittanut työryhmä päätti teettää yhdistymisestä jäsenkyselyn. Kysely toteutettiin kuluvan vuoden maaliskuussa nettissä ilmaisupalveluna. Käytännön toteutuksesta huolehtivat Jukka Antero ja Jyrki Myllyperkiö. Lämmin kiitos heille arvokkaasta panoksesta.

Jäsenkyselyä voidaan tehdä useita havaintoja. Ensinnäkin osallistumismäärä oli ehkä odotettua suurempi ja nousi varsin kohtuulliseksi. Järjestöjen yhteensä hieman yli 900:sta jäsenestä eri ikäryhmistä (20–40 v, 40–55 v ja yli 55 v) vastaajia oli melko tasaisesti, joskin vanhimpien osallistujien ryhmässä vastaajia oli hiukan enemmän kuin muissa.

Kaikista vastaajista 66% kannatti yhdistymistä, 27% vastusti sitä ja 7%:lla ei vielä, eri syistä, ollut asiaan kantaa. Ikäryhmistä eniten kannatus yhdistymiseen sai vanhimmassa ryhmässä (74%). MY:n piirissä yhdistymisen sai enemmän (67%) kannatusta kuin RUY:n jäsenten keskuudessa (61%).

Pienoisena yllätyksenä itselleni tuli, että RUY:n kyselyyn vastanneista jäsenistä kielteisimminkin yhdistymiseen suhtautuivat aktiivipalveluksessa ole-

vat 20–40 vuotiaat. Otos oli pienehkö (11), mutta kuitenkin.

Kyselyssä oli myös mahdollisuus kirjata vapaamuotoisia kommentteja asian tiimoilta. Useassa kommentissa kiinnitettiin huomiota sellaisiin asioihin, jotka voivat vaikuttaa yhdistymisen toteuttamismahdollisuuksiin, mutta joita ei vielä ole yksilöity. Tämä oli kyselyä laadittaessa tiedossa, ja oli tietoinen valinta jättää reunaehjoja suureksi osaksi vielä avoimeksi.

Tällaisia reunaehjoja ovat esimerkiksi mahdollisen yhdistymisen tekninen toteutustapa. Lakkautettaisiinko molemmat nykyiset järjestöt, jonka jälkeen perustettaisiin uusi yhteinen yhdistys, vai lakkaisiko vain RUY ja sen varat ja jäsenet siirtyisivät MY:een? Entäs nimi? Mikä olisi mahdollisen yhteisen yhdistyksen nimi? Aikaisemmin esitän harkittavaksi nimeä ”Merivoimien upseeriyhdistys”. Aivan oikein on kuitenkin huomautettu, että se ei ota huomioon Rajavartiolaitoksessa palvelevia kadettisaisaruksia ja -veljiä.

Vuosikokousten jälkeen nautitun yhteisen iltapalan yhteydessä käymisäni keskusteluissa sain käsityksen, että suuri osa MY:n jäsenistä suhtautuu sinänsä myönteisesti hankkeeseen kunhan Meriupseeriyhdistyksen nimi säilyy ja yhdistystä ei, edes teknisistä syistä, lakkauteta. Otos oli pieni, mutta minulle vakuutettiin, että ajattelu-

tapa on jäsenistön keskuudessa yleinen.

RUY:ssä luonnollisesti monia arveluttaa oman identiteetin, perinteiden ja historian menettäminen. Puoltavia seikkoja olen käsitellyt näillä palstoilla aikaisemmin, joten niihin en tässä yhteydessä pala.

Kysymys kuuluu tietysti nyt: Miten tästä jatketaan vai jatketaanko ollenkaan?

RUY:n sääntöjen mukaan yhdistys voidaan lakkauttaa, jos ¾-osaa osallistujista, kahdessa yhdistyksen yleisessä kokouksessa, kannattaa yhdistyksen siitä tehtyä esitystä. Tällä hetkellä näyttäisi siis siltä, että jäsenistön kannatus ei ole riittävä. On hankala arvioida miten kannatus mahdollisesti muuttuisi, jos em. ja muut asiaan liittyvät reunaehdot olisivat selvillä.

RUY:n hallituksen viime kokouksessa (18.4.) ei kuitenkaan haluttu tässä vaiheessa haudata hanketta. Asiasta ei ole jäsenkyselyn ja vuosikokouksen jälkeen neuvoteltu MY:n kanssa. Todettiin, että hallitus harkitsee kantaansa kunhan tämä keskusteltu on käyty. Yhteydenottoja tapahtunee kevään ja kesän kuluessa. Jäämme odottamaan niiden tuloksia ja palaamme sen jälkeen asiaan.

Hyvää kevään ja kesän jatkoa

Henrik Nysten
RUY:n puheenjohtaja

Sininen Reservi

Sininen Reservi ry:n vuosikokous



Kokousväkeä (kuva Arno Hakkarainen)

Sininen Reservi ry:n vuosikokous 2011 pidettiin lauantaina 2.4. Dragsvikin varuskunnan upseerikerholla. Edustettuina kokouksessa oli 31 jäsenyhdistyksestä 22.

Kokouspäivä aloitettiin lounaalla, jonka jälkeen siirryttiin kuulemaan Uudenmaan Prikaatin komentajan kommodori Juha Vauhkonen esitelmää aiheesta Pohjoismainen taisteluosasto 2011. Aluksi kommodori Vauhkonen kertoi kuitenkin lyhyesti Dragsvikin varuskunnasta ja Uudenmaan Prikaatista. Sen jälkeen kuulumme Nordic Battlegroup 2011 -organisaatiosta, varustuksesta ja mahdollisista toiminta-

kohteista. Suomi on mukana tässä kesäkuun loppuun asti valmiudessa olevassa taisteluosastossa. Kiitokseksi mielenkiintoisesta ja paljon kysymyksiä herättäneestä esityksestä Sininen Reservi ry:n puheenjohtaja Arno Hakkarainen ojensi kommodori Vauhkolle Sinisen Reservin pienen plakettin.

Ennen vuosikokouksen alkua palokittiin Sinisen Reservin ansiomitalilla Ari Falkenberg Kymenlaakson Rannikonpuolustajainkillasta ja Bror Westerland Nylands Brigads Gillestä.

Perinteen mukaisesti vuosikokouksen puheenjohtajaksi kutsuttiin järjestävän yhdistyksen edustaja. Nui-

jan varteen tarttui Antti Rautiainen. Sääntömääräiset vuosikokousasiat käsiteltiin reippaaseen tahtiin. Hyväksyttiin menneen vuoden toimintakertomus ja tilinpäätös sekä kuluvalle vuodelle talousarvio ja toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelmasta oli jo toteutettu julkaisu Sininen Reservi 2010, joka jaettiin läsnä olleille.

Mielenkiinnolla odotettiin vaalivaaliokunnan puheenjohtajan Ari Falkenbergin puheenvuoroa koskien puheenjohtaja- ja hallituksen jäsen ehdokkaita. Arno Hakkarainen oli jo edellisvuonna ilmoittanut ettei enää ole käytettävissä puheenjohtajaksi vuonna 2011. Sininen



Dragsvikissä

Reservi ry:n uudeksi puheenjohtajaksi oli ehdotettu kolmea henkilöä: aiemmin varapuheenjohtajana toiminutta Jarmo Holmia, projektivastaava Mika Kuuttia sekä Mauri Anholtia. Kaikki ehdokkaat esittäytyivät ja kertoivat taustojaan. Suljetulla lippuäänestyksellä Sininen Reservi ry:n uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Jarmo Holm Turun Laivastokillasta suurella äänten enemmistöllä.

Vuonna 2010 Sininen Reservi ry otti käyttöön uudistetut säännöt, joiden mukaan puolet hallituksen jäsenistä on aina erovuorossa. Tällöin arvottiin puolelle hallituksen jäsenistä kahden vuoden ja toiselle puolelle yhden vuoden pestit. Erovuorossa olivat Lars Eklund Helsingin Laivastokilta, Ari Falkenberg Kymenlaakson Ran-



Vastavalittu puheenjohtaja Jarmo Holm (kuva Arno Hakkarainen)



Kommodori Vauhkonen (kuva Mika Kuutti)

nikonpuolustajainkilta, Jarmo Holm Turun Laivastokilta, Reima Mäkeläinen Helsingin Reservimeriupseerit, Kimmo Kinos Rt-johtorengas ja Anja Räisänen Rannikkosotilaskotiyhdistys. Näistä jatkamaan valittiin Lars Eklund, Reima Mäkeläinen ja Kimmo Kinos. Aiemmin läsnäolo-oikeudella hallitustyöhön osallistuneet projektivastaava Mika Kuutti ja rahastonhoitaja Seppo Vihersaari valittiin nyt hallituksen varsinaisiksi jäseniksi. Aivan uusina tulivat valituiksi Rami Kuustonen, joka edustaa Naantalın Reserviäliupseereiden Meriosastoa, Juha Karvonen Rannikkojääkärikillasta ja Sir-

pa Holma Rannikkosotilaskotiyhdistyksestä. Vuonna 2010 valituista jatkavat Sampo Viheriälehto Tampereen Reserviupseerit ry:n meriosasto, Eero Karuvaara Merireserviläiset, Timo Lehto Pohjanlahden Merivartiokilta, Jorma Kuntsi Vaasan Meripuolustustaidon kehittämissyhdystys, Keijo Karimäki Laivaston Sukeltajakilta ja Tapio Riikonen Kymen Laivastokilta.

Puheenjohtajuuden jättänyttä Arno Hakkarasta muistettiin salaperäisellä kassilla, jonka sisältö jäi kokousväen arvailujen varaan. Rouva Hakkarasta kiitettiin kukkakimpulla kun oli antanut miehensä Sininen Reservi ry:n



Arnon muistaminen (kuva Mika Kuutti)

”käyttöön”. Vaasan Meripuolustustaidon kehittämisyhdistys ja Pohjanlahden Merivartiokilta muistivat Arnoa standareillaan. Arno kiitti kaikkia kuluneiden viiden vuoden yhteistyöstä.

Uusi puheenjohtaja Jarmo Holm totesi astuvansa suuriin saappaisiin Arnon jälkeen. Hänellä kuitenkin on laaja ja pitkäaikainen kokemus meripuolustuksen parissa, joten Sininen Reservi ry

on hyvissä käsissä. Toivotamme Jarmo Holmille onnea ja menestystä alkaneelle puheenjohtajakaudelle.

Anja Räisänen
Sininen Reservi ry ex-tiedottaja

Kaikki hieno päättyy aikanaan...

Kuten olette ehkä jo kuulleet ja viimeistään tästä lehdestä saatte lukea, on Sininen Reservi ry:n puheenjohtaja vaihtunut. Uutena puheenjohtajana aloitti 2.4.2011 Jarmo Holm Naantalista. Omalta osaltani haluan toivottaa Jarmolle menestystä tehtävien hoidossa, Sinulla on hieno porukka johdossasi!

Viisi vuotta, jotka toimin Sininen Reservi ry:n puheenjohtajana jäävät mieleen hienoina vuosina. Olen saanut tutustua uusiin ihmisiin ja kokea mielenkiintoisia asioita, mutta ennen kaikkea olen saanut oikeuden tehdä töitä osavan ja motivoituneen porukan kanssa.

Päättäneet vuodet jäävät mieleen ja historian kirjoihin kaikin puolin toimieläin. Erityisen ylpeä ja iloinen olen siitä toimivasta yhteistyöstä, joka on saatu aikaan ulkoisten kumppanien, erityisesti Merivoimien kanssa. Myös yhteistyö Maanpuolustuskoulutusyhdistyk-

sen meripiirin kanssa kelpaa esimerkiksi muille. Siitä vastuusta, joka meille on annettu näkyy se, että meihin luotetaan ja toimijoittemme korkeata ammattitaitoa ja innokkuutta arvostetaan. Olemme vastuullinen ja luotettava kumppani, joka tuottaa todellista lisäarvoa!

Kuluva vuosi on jo hyvässä vauhdissa ja kaikki merkit viittaavat siihen, että siitä tulee yhtä hyvä kuin edellisistä. Toiminnassamme on vauhti päällä, tekemisen meininki on laajalti huomioitu. Sininen Reservi ry:n vahvuuksilla, yhteen hiileen puhaltamalla ja yhdessä teemällä varmistamme menestyksen myös jatkossa!

Haluan kiittää teitä kaikkia näistä upeista vuosista, on ollut ilo ja etuoikeus saada tehdä töitä kanssanne!

Arno Hakkarainen
puheenjohtaja 2007-11
Sininen Reservi ry

Merivoimien

vuosipäivän iltajuhla 9.7.2011 Turussa

*Merivoimien vuosipäivää vietetään
tänä vuonna Turussa.*

Sininen Reservi ry järjestää

iltajuhlan s/s BORElla Turussa

lauantaina 9.7.2011 klo 19.00-24.00

Ohjelma mukailee hyväksi todettuja tuttuja väyliä; Perinteinen ja samalla rento tunnelma ja lyhyet puheet. Buffetin jälkeen voi seurustella mukavassa seurassa tai pyörähdellä kannella nauttien kesästä ja nostalgisesta ja merellisestä miljööstä.

Ruokaisan buffetin hinta on 34 euroa. Buffetkortti sisältää alkupalan, noutopöydän, alkoholittoman ruokajuoman ja kahvin.

Asu on vierailupuku tai tumma puku.

Sitovat ilmoittautumiset iltajuhlaan tehdään sähköpostitse osoitteeseen jarmo.holm@hotmail.fi / Jarmo Holm 0400 524 253 (iltaisin) tai sähköpostitse kristiina_slotte@yahoo.com / Kristiina Slotte 050 525 0022.

Tanssiaiskortti tulee maksaa 1.7. mennessä tilille Nordea 219918-199726 / Sininen Reservi ry. Mainitkaa lisätiedoissa osallistujien nimet, puhelinnumero ja sähköposti.

Lisätiedot:

Jarmo Holm
jarmo.holm@hotmail.fi
puh 0400 524 253

**Sininen Reservi ry toivottaa
lämpimästi tervetulleiksi kaikki
tutut sekä uudet juhlijat.**

TAVATAAN s/s BORElla!

Suomenlinnan Rannikkotyökistökilta



Järeä lippujuhlapäivän tervehdys (kuva: Ove Enqvist)

Killan vuosikokous oli 9.3.2011 Suomenlinnan upseerikerholla. Ennen vuosikokousta kuulumme kommentaja Janne Muurisen ajankohtaisen esitelmän ml Pohjanmaan osallistumisesta Atalanta-operaatioon. Esitys kirvoitti aktiivisen keskustelun.

Vuosikokous valitsi puheenjohtajana jatkamaan Hasse Rekolan. Johtokunta jatkaa lähes entisessä kokoonpanossaan. Johtokunnan järjestäytymiskokouksessa 22.3. varapuheenjohtajaksi valittiin johtokunnan uusi jäsen Mikko Taavitsainen.

RAUMACATA

Merihinauspalvelut ja
jäänmurto yhdeksän hinaajan
kalustolla Itämeren alueella.

www.raumacata.fi
raumacata@raumacata.fi
Tel. (02) 822 7900
Fax. (02) 822 7944
Hollmingintie 4
26100 RAUMA

Kuivasaaren yleisötretket

Tulevana kesänä järjestetään jälleen sekä ”suurelle yleisölle” että pienryhmille tarkoitettuja maksullisia yleisötretkiä Kuivasaaren linnakkeelle.

Yleiset retkiviikonloput ovat 18.–19.6., 16.–17.7., 6.–7.8. ja 27.–28.8., joista ulkomaalaisille varattu retkipäivä on sunnuntai 28.8. Matkat lähtevät klo 11:00 ja 13:30 Merisatamasta ravintola Caruselin luota, joka on Laivurinkadun ja Sirpalesaaren välissä. Retket kestävät 3,5 tuntia, josta saarella 2,5 tuntia. Hinta on aikuisilta 30 euroa ja 5-16-vuotiailta 10 euroa. Kuivasaarella on sotilaskoti. Lisätietoja mm. lippujen myynnistä löytyy osoitteesta www.ihalines.fi kohdasta Suljettu linnake.

Lisätietoja pienryhmille tarkoitetuista tutustumisretkistä antaa Mikko Lahtinen (lahtinen.mikko@kolumbus.fi, puh. 0400 472 779). Linnakkeella järjestettävistä useista talkoista saa tietoa Nina Toivoselta (ninamajja@luukku.com, puh. 040 820 1122).

Järvön kiltamaja

Porkkalan edustalla Järvön saarella on kiltalaisilla käytössään hirsihuvila ja viime kesänä upeaksi peruskorjattu sauna. Alueen palveluita pääsevät killan jäsenten lisäksi käyttämään myös muut Suo-

Sähkösuunnittelu Forsell Oy

Kullervonkatu 20, 00610 Helsinki
p. 0400 736652



menlahden Meripuolustusalueen vastuualueella olevien Sininen Reservi ry:n jäsenjärjestöjen henkilöjäsenet. Käyttö edellyttää kertaluonteisen maksun tai vuotuisen venemaksun maksamista. Lisätietoja antavat Anne Orpana (puh. 050 966 2158) ja Ari Orpana (puh. 0400 476 372), s-posti aorpana@fonet.fi.

Juhannuksen jälkeisellä viikolla järjestetään taas jokavuotinen lastenleiri 27.-30.6. Leirille ovat tervetulleita kaikki 10-13-vuotiaat. Tästäkin lisätietoja Anne Orpanalta.

Kajanuksen sauna

Kajanuksen historiallisella kivisaunalalla Upinniemen eteläkärjessä voit nauttia hyvistä löylyistä todella upeissa puitteissa. Tilat täyttävät vaativankin seurueen tarpeet. Kajanuksen saunan hoitaja on Mauri Harju (puh. 0400 443 749). Häneltä saa lisätietoja mm. varaustilanteesta, hinnoista ja kulkuluvista Upinniemen varuskunta-alueelle.

Ahven-vene

Killalla on oma Ahven-vene, jonka kotisatama on Helsingin Pohjoisrannassa. Veneen operointiin tarvitaan lisää väkeä. Ota yhteys vaikka et aikaisemmin olisi-kaan ollut mukana killan toiminnassa. Kuljetustarpeita on kahdenlaisia: killan omat ”arkikuljetukset” (useimmiten viikonloppuisin) esimerkiksi Kuivasaareen sekä Maanpuolustuskoulutusyhdistyksen koulutuksen tukeminen. Kiinnostuneita pyydetään ottamaan yhteys Timo Liusvaaraan, ahven.viisi@gmail.com.

Isosaaren historia ja perinteet tallennettu

Rannikkokirkon perinneyhdistyksen pitkäaikainen sihteeri Anu Vuorinen on saanut päätökseen ison urakkansa, Isosaaren linnakkeen historian. Siitä tulikin muhkea teos, peräti 472 sivua A4-koossa ja yli 800 valokuvaa neliväripainatuksena.

Isosaari – Pääkaupungin etuvartio -niminen kirja koostuu neljästä osiosta. Ensimmäisessä perehdytään Isosaaren historiaan, ensin itsenäisyyttä edeltävältä ajalta ja sitten tapahtumiin vuoden 1917 jälkeen. Toisessa osiossa kävellään saaren ympäri pysähtyen eri kohteissa. Osioista voi lukea syventävää tietoa kustakin kohteesta. Kolmanteen osioon on koottu artikkeleita eri aiheista ja neljäs sisältää tarinoita, runoja, piirroksia ja valokuvia vuosien varrelta. Tässä yhteydessä

kiitän lämpöisesti kaikkia kirjoittajia ja valokuvien sekä muun aineiston lähettäjiä.

Kirja julkaistaan kesäkuussa, ja siihen voi tutustua internetissä osoitteessa www.av-taitto.net/isosaari-kirja tai facebookissa kohdassa «Isosaaren historia». Kirjaa esittellään tarkemmin tulevassa Rannikon Puolustaja -lehdessä.

Yhteystietoja

Killalla on Internet-kotisivut osoitteessa <http://www.rt-kilta.net/>. Niiltä löytyy tietoja mm. historiikkeista ja muista myyntituotteista.

Hasse Rekola (puheenjohtaja), puh. 0400 426 951, hasse.rekola@elisinet.fi

Timo Elolähde (tiedotus), puh. 040 830 4097, timo.elolahde@hsl.fi

Timo Elolähde ja Hasse Rekola

Suomenlinnan Rannikkokirkon vanhoja kuvia etsitään yhä

Vuonna 2012 Suomenlinnan Rannikkokirkon ry täyttää 50 vuotta. Juhlavuonna julkaistaan killan 50-vuotishistoriikki.

Historiikin kuvitusta varten etsitään valokuvia killan alkuajoilta. Killan hallussa ollut vanhojen kuvien kokoelma on valitettavasti jäänyt jonkun yksityishenkilön arkistoon! Nyt puuttuu lähinnä ku-

via killan alkuaikojen tapahtumista 1960- ja 1970-luvuilla, kuten lipun nauaamisesta ja erilaisista tilaisuuksista.

Kaivelkaa arkistojanne ja otakaa yhteyttä allekirjoittaneeseen. Kuvat kopioidaan ja palautetaan mahdollisimman pian.

Ove Enqvist

*enqvist (ät) oktanet.fi, 040 5524136
Hevoshaantie 9 D 6, 01200 Vantaa*

Hangon Rannikkopatteriston Perinneyhdistys

Yhdistyksen vuosikokous ja juhlavuosi

Perinneyhdistys piti lauantaina 26.3. vuosikokouksensa Hangossa ravintola Roxxissa. Paikalla oli runsaslukuinen osanottajajoukko ja vieraana Porkkalan Rannikkopataljoonan komentaja Sami Iso-Lauri, joka on myös Perinneyhdistyksen jäsen.

Yhdistyksen jäsenmäärä oli viime vuoden lopulla 396 henkeä, mikä kertoo sekä voimakkaasta maanpuolustushengestä että yhdistyksen toimintaa kohtaan tunnetusta mielenkiinnosta.

Vuosikokous valitsi puheenjohtajakseen Hangon Rannikkopatteristossa mm. patteristoupseerina ja komentajana toimineen komentaja evp Sakari Kinnarisen.

Kokous valitsi Perinneyhdistyksen puheenjohtajaksi nykyisen puheenjohtajan Veikko-Olavi Eronen sekä varapuheenjohtajaksi Jarmo Valtimon. Nykyinen hallitus jatkaa samassa kokoonpanossa myös kuluvan vuoden. Sekä puheenjohtaja että hallitus saivat jäsenkunnalta lämpimät kiitokset hyvinhoidetusta työstä.

Kuluva vuosi on yhdistyksen merkkivuosi, sillä 1.8. vietetään patteriston perustamisen 90-vuotisjuhlaa. Juhlapaikkana on Hangon Casino. Juhlan kunniaksi Perinneyhdistys tuottaa 52-sivuisen juhlijulkaisun, jossa kerrotaan mm. patteriston perustamisesta, sen komentajista, kuvataan joukko-osastotunnukset sekä kerrotaan myös omakohtaisista kokemuksista palvelusta linnakkeella. Myös Perinneyhdistyksen toiminta sisältyy julkaisuun.

Kuluvana vuonna tulee myös kuluneeksi 70-vuotta Bengtskärin taistelusta. Näitä juhlallisuuksia suunnittelee Saaristomeren Meripuolustusalue Turussa. Asiaan ja mahdolliseen osallistumiseen palataan, kun asiasta saadaan lisää tietoa. 14.5. on suunnitteilla jäsenretki Hästö- Busöön linnakkeelle.

Vuosikokouksen päätteeksi komentaja Sami Iso-Lauri kertoi Porkkalan Rannikkopataljoonan nykyisestä toiminnasta. Pataljoona kuuluu Suomenlahden Meripuolustusalueen yksiköihin. Yksi Pataljoonan päätehtävistä on alueellisen koskemattomuuden kattava valvonta. Sen mahdollistaa kyky tilannekuvaan nopeaan rakentamiseen koskien sekä pintaliikennettä että vedenalaista lii-

kennettä. Toiminta on teknispainotteista. Pataljoonan vastuualueeseen kuuluu myös Hanko. Pataljoonan tehtäviin kuuluvat myös raskaat merikuljetukset.

Eräänä tärkeänä tehtävänä on valtakunnallisen öljyntorjuntavalmiuden ylläpito neljän tunnin lähtövalmiudella. Pataljoona on äskettäin saanut käyttöönsä monitoimialus ”Louhen” öljyntorjuntatehtäviin. Käytettävissä on kaikkiaan kolme suurta öljyntorjuntalusta. Suomenlahden öljyriskit ovat lisääntyneet Venäjän öljykuljetusten määrän kasvuttua. Koivistolla sijaitsee eräs heidän tärkeimmistä öljysatamistaan.

Pataljoona kouluttaa vuosittain n. 350 varusmiestä, joukossa myös naisia. Komentaja Sami Iso-Lauri mainitsi käyt-



Hangon Rannikkopatteriston Perinneyhdistyksen puheenjohtaja Veikko-Olavi Eronen toivottaa vuosikokoukseen osallistujat tervetulleiksi. Kokous valitsi hänet jatkamaan puheenjohtajan tehtävissään.

2011



Vuosikokousyleisöä ravintola Roxxissa. Tulevana kesänä suunnitellaan 14.5. jäsenretkeä Hästö-Busöön. Retken toteutuminen on riippuvainen sääolosuhteista.

dyssä keskustelussa, että naispuoliset varusmiehet ovat erityisen hyvin motivoituneita palvelukseen astuessaan. Kuluvana vuonna pataljoona järjestää myös maakuntajoukkojen kertausharjoitukset.

Russarön matkailutoiminta eli vierailut saarelle rajoittuvat tänä kesänä 14 vierailupäivään, jotka jakaantuvat siten, että toukokuussa on yksi päivä, ke-

säkuussa neljä, heinäkuussa neljä ja elokuussa viisi. Kaikki vierailut saarelle rajoitetaan näihin päiviin. Vierailulla tulee olla yhteys maanpuolustukseen.

Perinneyhdistyksen olemassaolo muistuttaa meitä kaikkia Hangon menneisyydestä, johon ulkoisen uhan torjunta on kuulunut erottamattomana osana. Ulkoinen uhka muodostuu Hangon strate-

gisesta sijainnista Suomenlahden suulla.

Perinneyhdistyksen jäseneksi liittymisestä ja yhdistyksen toiminnasta voi kysyä puheenjohtaja Veikko-Olavi Eroselta osoitteesta veikkoe@hotmail.com tai osoitteesta perinneyhdistys@hotmail.com.

Pertti Kaven, pertti.kaven@iki.fi



Rannikkojääkäripataljoonan Perinneyhdistys ry

Hallituksen nuorennusleikkaus!

Rannikkojääkäripataljoonan Perinneyhdistys ry:n 22. vuosikokous järjestettiin 16.4.2011 Upinniemen varuskunnassa. Paikalle oli saapunut runsaasti yhdistyksen jäseniä. Yhdistyksen painopisteenä toimintakaudella 2011 on uudistuminen.

Yhdistyksen uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Mika Kiuru, ja uuden puheenjohtajan myötä yhdistyksen hallitukseen tehtiin jälleen ”nuorennusleikkauksia”: varapj. Esa Aittokallio, sihteeri Marko Marsala, majaisäntä Aimo Laaksonen ja jäseninä Janne Kämärä, Risto Vuorenvirta ja Ilja Hakanpää.

Kokouksen jälkeen saimme kuulla esitelmiä varsin ajankohtaisista aiheista. Erityisasiantuntija Sanna Laaksonen Puolustusministeriöstä esitelmöi EU:n puolustusyhteistyöstä sekä komentaja Pasi Staff Merivoimien Esikunnasta Euroopan integroidusta meripolitiikasta ja sen hyödyistä Suomelle. EU:sta siirymme Pohjoismaiseen puolustusyhteis-



Vuosikokouksen sihteeri Tapani Flyktman (vas.) ja puheenjohtaja Leo Hakanpää.

työhön pääesikunnan majuri Rolf Heleniuksen johdolla sekä katsauksen tulevas-
ta puolustusvoimaudistuksesta, jonka
piti yhdistyksen puheenjohtajan tehtävät
jättänyt komentaja Ilja Hakanpää. Sokeri-
rina pohjalla yhdistyksen perustajajäsen

kapteeniluutnantti Ari Kurppa esitelmöi
Merivoimien Erikoistoimintaosastosta.

Tilaisuus päättyi maittavaan päivälliseen Upinniemen upseerikerholla.

Teksti: Ilja Hakanpää ja Esa Aittokallio

Kuvat: Esa Aittokallio



Ilja Hakanpää (vas.) luovutti puheenjohtajan työkalut Mika Kiurulle.



Komentaja Pasi Staff.

PERYn tapahtumia

Juhannus Ramsössä

Ramsön maja on perinteiseen tapaan yhdistyksen jäsenten korvauksettomassa käytössä to 23.6. klo 18.00 alkaen su 26.6. klo 18.00 asti. Tervetuloa viettämään keskikesän juhlaa Suomen kaudenimpeään saaristoon. Juhannusta majalle viettämään menijä tilaa normaalin menettelyn mukaisesti vierailulupansa varuskuntaan.

Vuosipäivän vietto

Rannikkojääkäripataljoonan perinneyhdistys kunnioittaa Teikarin taiselijoiden muistoa suorittamalla kun-

niansoituksen Teikarin kivelle Upinniemiessä tiistaina 5.7.2011 sekä Tammissaarella. Tarkempi kellonaika ilmoitetaan osallistujille ilmoittautumisen yhteydessä. Upinniemellä nautimme tilaisuuden jälkeen juhlahahvit sotilasokodissa ennen Tammissaareen lähtöä. Perinnetilaisuuteen halukkaat ilmoittautukaa 30.6.2011 mennessä Aimo Laakoselle (0400-813 603) tai aimo.laakosonen@kolumbus.fi.

Tervetuloa jäseneksi!

Rannikkojääkäripataljoonan Perinneyhdistys ry. toivottaa tervetulleek-



VAALI PERINTEITÄ! Jätä PlayStation, liity jäseneksi ja tule Rannikkojääkäripataljoonan synnyinseuduille Upinniemeen, Ramsön saarelle!

si yhdistykseen kaikki Rannikkojääkärijoukoissa palvelleet ja palvelevat.



Kokouskutsu

Rannikkojääkärikillan ylimääräiseen kokoukseen Dragsvikiin tiistaina 5.7. alkaen klo 9.30.

Käsiteltävänä aiheena kevätkokouksessa käsitelty killan sääntömuutosehdotus.

Kokoukseen osallistujat ovat tervetulleita seuraamaan VAARANNJP:n juhlapäivän viettoa, jotka aloitetaan tod. näk. klo 11 Teikarin kivellä.

Killan hallitus

Matka Ruotsiin 18.-20.8.2011

Pitkään suunniteltu matka Ruotsiin tutustumaan sekä Ruotsin rannikkojääkäreihin sekä sotilasiamiehen elämään toteutuu. Isäntinä toimivat 1.3.2011 Tukholmassa puolustusasiamiehenä aloittava kdri Anders Gardberg ja esikuntapäällikkö evl Jens Ribstrand.

Matka toteutetaan yhdessä Uudenmaan Prikaatin killan kanssa niin, että kummallekin killalle on varattu 25 paikkaa. Matkan osalta on suunniteltu niin, että torstai-aamuna 18.8. lennetään Arlandaan tai Brommaan, ja perjantaina paluu on lautalla niin, että saapuminen Helsinkiin on lauantai-aamuna 20.8. n. klo 9.30. Matkakustannukset tarkentuvat toukokuun alkuun, mutta ne liikkunevat 100-150 €:n välissä. Siihen vielä ruokailut ja yöpymiset päälle.

Torstaina tutustumme Amfibieregementet 1:en (AMF 1) ja sen toimintaan, syömmme päivällisen näillä näkymin linnassa ja illaksi siirrymme busseilla Tukholmaan. Perjantai-aamupäivä käytetään suurlähetystössä puolustusasiamiehen saloihin ja iltapäivä ennen lautan lähtöä on omaa aikaa Tukholmassa. Lautalla on ennen illallista rannikkojääkäriaiheinen esitelmä.

Ohjelma tarkentuu myöhemmin. Siitä laitetaan tietoa netti- ja Facebook-sivuille ja matkaohjelmasta lähetetään myös tarkempaa infoa ilmoittautuneille.

Jälki-ilmoittautumiset Antti Rautiaiselle 050-556 1825 tai antti@rautiainen.fi tai Patrick Hjält 040-5466 425 / pude@iki.fi.



Rannikkotykistön perinneyhdistys

Perinteiden vaalimiseen tarvitaan

Perinnetarinat luovutettiin Sotamuseolle



FM Laura Vuorisjärvi luovuttaa Isosaaren nykydokumentoinnin sotamuseon edustajalle FM Anssi Saarelle. (Ove Enqvist)

Perinneyhdistys on kahdessa vaiheessa kerännyt rannikkotykistöön liittyviä tarinoita. Lisäksi yhdistys on tehnyt yhdessä Helsingin Yliopiston kansatieteen opintosuunnan opettajien ja opiskelijoiden kanssa Isosaaren linnakkeella ns. nykydokumentoinnin, jossa opiskelijat haastattelemalla, valokuvaamalla ja havainnoimalla taltioivat Isosaaren lin-

nakkeen elämää kahden päivän aikana.

Keräysten ja dokumentoinnin tuloksena syntynyt materiaali luovutettiin tutkijoiden käyttöön Sotamuseolle 29. maaliskuuta 2011. Sotamuseon puolesta materiaalin otti vastaan FM Anssi Saari. Museota edusti tilaisuudessa myös tutkija Juha Joutsu. Sotamuseon edustajat katsoivat, että kyseessä

oli arvokas avaus tutkimustavalle, jonka merkitys tulevaisuudessa varmasti tulee kasvamaan, kun rahat ja tilat museoesineiden hankintaan ja esillepantoon vähenevät. Materiaalin luovutti perinneyhdistyksen puheenjohtaja, perinneyhdistyksen yliopistolle nykydokumentointia varten asettama projektitutkija FM Laura Vuorisjärvi ja Helsingin yliopiston dosentti Pia Olsson. Rannikkotykistön perinnetarinoiden keräys jatkuu vapaaehtoisvoimin.

Vapaaehtoisia haastattelijoita etsitään

Rannikkotykistön perinneyhdistys ry:n pieni ydinjoukko ei pysty ilman apua jatkamaan mm. perinnetarinoiden keräämistä. Erityisesti kaivattaisiin vapaaehtoisia haastattelijoita, jotka annettujen kysymysten avulla haastattelisivat ihmisiä eri puolilla rannikkoseutua ennen kuin se on liian myöhäistä.

Tällä hetkellä yhdistyksellä on pitkä lista mm. Kotkan suunnan linnakkeilla asuneista ihmisistä, joita pitäisi haastatella. Myös muilta alueilta löytyy haastateltaviksi sopivia henkilöitä. Niitä henkilöitä, jotka voisivat matkakulujen korvausta vatsaan auttaa haastatteluissa, pyydetään ottamaan yhteyttä puheenjohtajaan.

Rannikkotykistön elämää esittäviä valokuvia tarvitaan

Perinneyhdistyksen ja RUY:n aloitteesta on syntymässä kirja ”Ihmisten ja tykkien saaret, elämää rannikkoty-

Isosaaren linnakkeen historiikki

Anu Vuorinen on saanut valmiiksi pitkäaikaisen urakkansa – Isosaaren linnakkeen historiikin. Isosaari – pääkaupungin etuvartio on A4-kokoinen, neliväri-sivuja on 472 ja valokuvia yli 800. Ennakkohinta on 38 euroa, julkistamisen jälkeen 48 euroa. Kirja julkaistaan kesäkuussa, ja tilauksen voi lähettää sähköpostilla isosaarikirja@gmail.com. Tilauksen voi tehdä myös osoitteeseen AV-Taitto Anu Vuorinen, Kauriinrinne 13 A 2, 01480 Vantaa. Ilmoita miten monta kirjaa haluat, yhteystietosi ja miten haluat kirjan (nouto esim. Santahamina tai postitse).

Lisää tietoja kirjasta löytyy osoitteesta www.av-taitto.net/isosaarikirja. Kirja esitellään tarkemmin lehden seuraavassa numerossa.

Ove Enqvist



kaikkia!

kistön linnakesaarilla”. Tähän teokseen yhdistys pyytää lukijoilta lainaksi rannikkokystikistön elämään liittyviä valokuvia, jotka skannaamisen jälkeen palautetaan omistajilleen.

Vuosikokous

Perinneyhdistyksen vuosikokous pidettiin 4.4. Turussa. Kokoukseen osallistui 10 jäsentä. Tilaisuus alkoi yhdistyksen tarjoamalla lounaalla. Sen jälkeen seurasi tutustuminen Merivoimien esikuntaan ja sen historiaan, jonka jälkeen pidettiin varsinainen vuosikokous. Ove Enqvist jatkaa puheenjohtajana. Uusia hallituksen jäseniä ovat Sakari Kinnarinen ja Tatu Vartiainen. Kokouksen jälkeen nautittiin kokouskahvit ravintola Daphnessa, jonka jälkeen tutustuttiin SHIÄÄ:n (Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi) arkistoon ja merihistoriallisiin kokoelmiin amanuensi Thomas Wilman asiantuvalla opastuksella.



Anssi Saari, Laura Vuorisjärvi, Pia Olsson ja Ove Enqvist dokumentointi- ja keräysmateriaalin luovutustilaisuudessa. (Ove Enqvist)

Perinnelaattojen esityksiä kaivataan

Perinneyhdistys on usean vuoden ajan koordinoinut hanketta, jossa alueille, joilla rannikkokystikistö on toiminut mutta toiminta on loppunut, on kiinnitetty laattoja kertomaan rannikkokystikistön toiminnasta alueella. Rannikkokystikstösäätiö rahoittaa laatat Perinneyhdis-

tyksen esityksestä. Laatta-esitykset tekevät paikalliset toimijat kuten erilaiset killat ja paikalliset perinneyhdistykset. Yhdistys pyytää sen takia laattaesityksiä erityisesti alueilta, joilla laattoja on vielä vähän tai ei ollenkaan.

Lopuksi

Rannikkokystikistön Perinneyhdistyksellä ei liene koskaan ollut suurempaa sosiaalista tilausta tai väkeviä haasteita kuin juuri näinä aikoina! Jäseneksi pääsee maksamalla vuotuisen tuki- eli jäsenmaksunne 10,00 euroa yhdistyksen tilille 157230-379024. Muistakaa myös aina kirjoittaa nimi- ja yhteystietonne, sähköpostiosoite mukaan lukien, pankkisiirtolomakkeen tiedoksi-osaan. Luvassa on kuitenkin vain mielekästä maanpuolustus- ja perinnetyötä, muttei leipää ja sirkushuveja.

Rannikkokystikistön Perinneyhdistys ry:n puheenjohtaja
Ove Enqvist
enqvist(at)oktanet.fi , 040 5524136



Amanuensi Thomas Wilman esittelemässä vanhaa navigointilaitetta vuosikokousväelle. (Ove Enqvist)

Turun Laivastokilta

Ruuti paloi Upinniemessä



Sinisen Reservin sotilaalliseen koulutukseen sisältyvä Ampumakilpailu 1 järjestettiin aurinkoisena lauantaina huhtikuun 9. päivänä 2011. Kilpailussa ammuttiin pistoolilla 15 + 15 laukausta ja perinnekiväärillä 30 laukausta. Ampumakilpailuihin oli kokoonnutunut yli 20 ampujaa. Tämä tarkoitti, että pistooli- ja kivääriammunta piti suorittaa kahdessa erässä. Turun Laivastokillan joukkueessa ampuivat Raimo Novari, Hannu Risteli ja Jouni Aho.

Aurinkoinen sää loi miellyttävät puitteet aamupäivän pistooliammun-

nalle. Takaviistosta hankia sulattanut aurinko valaisi taulut loistavasti ja 'kympin tappajilla' oli mitä parhaimmat ampumaolosuhteet. Ei voinut säätä moittia, jos tulos ei itseään miellyttänyt.

Pistooliammunnan jälkeen ampujat nauttivat mahtavan lounaan puolustusvoimien Ruokahuollon Palvelukeskuksen Upinniemen muonituskeskuksessa.

Iltapäivän alussa siirryttiin 300 metrin kivääriradalle. Aurinko oli kiertänyt ampumasuunnassa etuviistoon va-

sempaan ja paistoi suoraan ampumakatokseen häikäisten perinnekiväärillä tähtäileviä ampujia ja jättäen samalla taulut varjoon. Nyt oli ensimmäisessä erässä ampuvien otettava kaikki niksit käyttöön ja muistella samalla, että mitenkä se vastavalo tähtäykseen vaikuttaakaan. Eikä siinä kaikki, vastavalon lisäksi amuntaan toi lisäväriä takavasemmalta puhaltanut navakka puuskainen tuuli. Olosuhteet toivat näin perinnekivääriammuntaan mielenkiintoisen koulutuksellisen näkökulman kun haittaavien tekijöiden minimointiin it-



se kunkin piti perehtyä. No, eiväthän ne nyt kokeneille ampujille mitään ylivoimaisia olleet, mutta oman lisävärinsä ammuntaan kuitenkin toivat.

Ensimmäisen erän kivääriammuntaan kului kuitenkin sen verran aikaa, että joukkueemme erän alkaessa oli tuuli tuonut tullessaan pilviä. Auringko olikin toisen erän ammunnan aikana enemmän pilvessä kuin näkyvillä. Tämä helpotti ammuntaa huomattavasti, kun tähtäämisessä ei enää tarvinnut auringon takia siristellä.

Ammuntojen jälkeen kokoontuttiin Sotilaskotiin munkkikahville ja palkintojen jakoon. Viralliset kilpailujen tulokset löytyvät nettiosoitteesta: http://www.reservilaisliitto.fi/liitto/piirit_ja_yhdistykset/sivustot/etusivu/ammunta/kilpailut

Seuravassa kiltamme joukkueen sijoitukset:



Pistooliammunta:

1. Jouni Aho
2. Hannu Risteli
5. Raimo Novari

Pistooliammuntajoukkue:

1. Turun Laivastokilta

Perinnekivääri:

3. Raimo Novari
5. Jouni Aho
22. Hannu Risteli

Perinnekiväärijoukkue:

3. Turun Laivastokilta

Pistooli + perinnekivääri, yhteistulos:

1. Raimo Novari

Palkintojen jaon jälkeen joukkueet aloittivat paluumarsit kotiin ja ajatuksissa siinsi jo syksyn ammunnat Raasissa.

Jouni Aho



Turun Rannikkotyökistökilta



Kokousväkeä syventyneenä Erkki Marttilan esitelmään.

Vuosikokous 12.2.2011

Vuosikokous pidettiin Heikkilän Sotilaskodissa vajaan kolmenkymmenen jäsenen voimin. Ennen kokouksen alkua kuultiin komentaja evp Erkki Marttilan esitelmä Laatokan meripuolustuksesta. Esitelmän jälkeen oli vuorossa kokouskahvit ja vuosikokous.

Killan puheenjohtajaksi valittiin uutena Arto Heinonen. Hallituksen jäsenenä jatkavat uudelleen valitut erovuorossa olleet Mikael Kaskelo, Heikki Kanervamäki ja Jukka Kulo. Arto

Heinosen jättämälle hallituspaikalle valittiin uutena jäsenenä Sakari Kinnarinen. Muina jäseninä jatkavat Simo Hangelin, Veijo Sillanpää, Matti Puhakka sekä Heikki Pohjanvirta.

Toimintaa vuonna 2011

Seuraa killan ilmoituksia Turun Sanomien keskiviikkoisen ts. -liitteen Killat – palstalla sekä www.menovinkit.ts.fi:ssä, muista myös www.kiltapiiri.fi ja www.mpkl.fi

Elokuu	Killan matkat Hankoon 1.8. ja Götan kanavalle 26.-29.8.
Syyskuu	Yritysvierailu
Lokakuu	Killan matka
Marraskuu	Killan Syysjuhla
Joulukuu	6.12. Itsenäisyyspäivän tilaisuudet Turussa, Tallinnan ostosmatka, 24.12. Jouluaaton kunniiavartiot
Tammikuu	2012 MPKL ry:n TURPO-seminaari



Hyvät kiltaveljet ja -sisaret, tervehdin teitä nyt ensimmäisen kerran killan puheenjohtajana ja teen sen nöyrällä mielellä, sillä edeltäjäni ovat jättäneet perinnöksi melkoisen suuret saappaat, joita olen ryhtynyt sovittamaan. Tätä lukiessanne on kesä toivottavasti jo tarjoamassa parastaan.

Toimintamme on vakiintunut vuosikymmenten aikana osin helposti ennakoitavaksi. Hyvä niin, perinteitä tulee olla ja niitä pitää kunnioida. Toivon kuitenkin, että pystymme tällä ja tulevilla toimikausilla toteuttamaan monien jäsentemme toivomia tutustumismatkoja linnakkeille, joihin pääsy on huomattavasti helpottunut sotilaallisen toiminnan vähenemisen myötä. Myös yhteistyötä muiden kiltojen kanssa



olisi mielestäni syytä lisätä. Meille luonnollinen yhteistyökumppani olisi Turun Laivastokilta. Aika näyttää, onnistummeko pyrkimyksissämme.

Aktiivista osallistumista killan tapahtumiin toivoen ja hyvää kesää toivottaen,

Arto Heinonen

Hankoon lähdetään Turusta n. klo 8, tutustumiskohteina on ainakin Hangon Vapaakauppasatama, kiertojelu Hangossa ja lounas Itäsatamassa. Paluumatkalla tutustuminen Laplohjan rintamamuseoon. Ohjelma tarkentuu myöhemmin. Paluu Turkuun n. klo 18 mennessä. Ilmoittautumiset viim 15.7. mennessä.

Götan-kanavan matka 26.-29.8. klo 21-07.35 tutustuen tähän Ruotsin kautta aikain merkittävimpään arvokennelmaan. Kanavalla matkataan lä-

pi sulkujen sekä syvien metsien ja aurinkoisten niittyjen halki. Tule näkemään ja kokemaan Vanhaa Linköpingiä, luostari-kaupunki Vadstena ja Motalaa. Ilmoittautumiset viim 8.8. mennessä.

Matkoille toivotetaan osallistujiksi oman killan jäseniä perheineen ja ystävineen sekä muiden kiltojen jäseniä.

Lisätietoja ja ilmoittautumiset Veijo Sillanpälle 022481442, 0405324640 tai Hangon matkan osalta Sakari Kinnarinen 0451261957 tai

sakari.kinnarinen@koti.fimnet.fi.

Katso Turun Sanomien keskiviikkoista TS.-liitteen Killat-palsta, www.menovinkit.ts.fi, www.kiltapiiri.fi ja www.mpkl.fi

Kilta toivottaa Rannikon Puolustajan lukijakunnalle aurinkoista ja merellistä kesää sekä muistuttaa jäseniään osallistumaan toimintasuunnitelman aktiviteetteihin!

Tiedottaja Mikael Kaskelo

Tarkkaa tietoa vesialueiden syvyyksistä, ja vedenalaisista rakenteista



Vedenalaiset pohjanmuodot voidaan monikeilata ja mallintaa nykyään hyvin tarkasti. Mittaushavainnoista lasketusta pohjamallista voidaan helposti tunnistaa luonnon muovaamat kohteet kuten syvänteet, harjanteet, virtausuomat ja kivetyt sekä myös ihmisen vuosittaisen toiminnan tuloksena syntyneet rakenteet. Mittausaineistoista laskettu pohjamalli tarjoaa kokonaan uuden ulottuvuuden

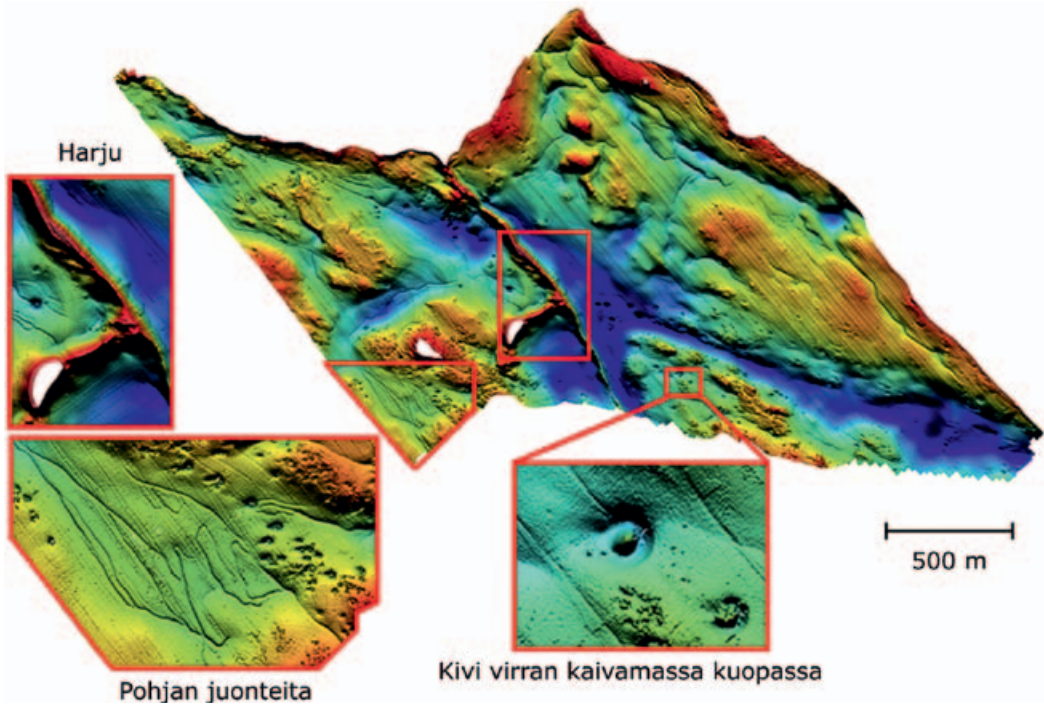
vedenalaisen maailman tarkasteluun.

Tarkkojen pohjamallien tuottaminen mahdollistuu, kun laskentaan on käytettävissä riittävän tiheästi mitattu täysin peittävä syvyysaineisto. Monikeilaimella voidaan tuottaa hyvin tiheää havaintoaineistoa. Syvyyshavaintojen tiheys voi olla esimerkiksi 50 - 100 pistettä neliometriä kohden. Tiheän havaintoaineiston perusteella voidaan sitten laskea ja tuottaa yksityiskohtainen

kolmiulotteinen pohjamalli. Sitä voidaan hyödyntää esimerkiksi ruoppausmassojen laskennassa, väylälinjausten suunnittelussa ja merirakentamisessa. Erityisen hyvin se soveltuu kaapeli- ja putkilinjojen kartoitukseen ja erilaisen vedenalaisten kohteiden etsintään.

Monikeilaimen mittausleveys pohjassa on riippuvainen kartoitettavan alueen veden syvyydestä. Mittauslinjan leveyden pohjassa voidaan arvioida olevan

pohjan muodoista



havaintopaikan vedensyvyyden noin nelinkertaisena. Syvyyshavain-toja pystytään tallentamaan jopa 25 000 havaintoa sekunnissa. Mittaustietoa kertyy siis valtavia määriä, jonka takia aineistojen jälkikäsitellyssä tietoa yleistetään ja harvennetaan kuitenkin siten, että se ei aiheuta merkittävää muutosta pohjamallin tarkkuuteen. Ennen monikeilainten aikaa perinteisessä merenmittauksessa käytettiin mittausten linjavälinä 40 metriä ja syvyyshavain-toja tallennettiin ajolinjan suunnassa muutaman metrin välein. Ero nykytekniikkaan ja havaintojen kattavuuteen ja tarkkuuteen on näin ollen valtava.

Kolmiulotteista tietoa pinnan alta ja päältä

Kun pohjamalli yhdistetään vedenpäälliseen laserkeilausaineistoon, saadaan halutusta kohteesta tai alueesta jatkuva yhtenäinen digitaalinen malli. Mallia voidaan hyödyntää erinomaisesti esimerkiksi satama-infran rakentamis- tai saneeraus-hankkeissa. Laajoja kokonaisuuksia voidaan kartoittaa ja mallintaa nopeasti ilman sukellustutkimuksia ja perinteisiä vedenpäällisiä kartoitusmittauksia.

Pohjamalleja käytettäessä on syytä aina muistaa suomalaisen lainsäädännön asettamat rajoitteet merenpohjan tutkimiselle. Aluevalvontalakiin perustuen merenpohjan topografisten

muotojen järjestelmällinen tutkiminen ja kartoittaminen on aina luvanvarais-ta toimintaa.

Vesialueiden vastuullinen monitaitaja

Meritaito Oy perustettiin vuoden 2010 alussa yhtiöittämällä Merenkulkulaitoksen tuotannollinen toiminta ja liittämällä siihen väyläalusliiketoiminta Varustamoliikelaitoksesta. Yhtiö jatkaa edeltäjänsä työtä ja toimii alansa suunnannäyttäjänä ja aktiivisena kehittäjänä myös ympäristöteknologisissa ratkaisuissa. Meritaito Oy tarjoaa korkealaatuisten merenmittauspalveluiden lisäksi laatu- ja palvelu- koko merellisen infran elinkaareen. ■



Yhteinen julkaisumme

Rannikkouseeriyhdistys

Puheenjohtaja Henrik Nysten
GSM 0400 887 849
e-mail: henrik.nysten@welho.com

Rannikkotykiöstösäätiö

Valtuuskunnan puheenjohtaja
Keijo Tapiovaara, GSM 0400 412 600
Hallituksen puheenjohtaja
Veijo Taipalus MERISK
Asiamies Anssi Munkki
Pääesikunta, PL 919, 00131 Helsinki
GSM: 050 5528585
email: anssimunkki@gmail.com

Merivoimat

Tiedottaja Minna Suominen
Merivoimien Esikunta, PL 58, 20811 Turku
e-mail: minna.suominen@mil.fi

Meripuuseeriyhdistys

Puheenjohtaja Markus Aarnio
Brontie 2 As 10, 02400 Kirkkonummi
Puh 0299 320 100
e-mail: markus.aarnio@mil.fi

Rannikkotykiöstön Opistouseerit

Puheenjohtaja Tatu Vartiainen
Ojahaantie 11 B 25, 01600 VANTAA
Puh 02 998 00, GSM 0400-959370
e-mail: tatu.vartiainen@mil.fi

Rannikkosotilaskotiyhdistys

Puheenjohtaja Anne Kärki
Uudenmaankatu 62 B 36, 05830 Hyvinkää
GSM 041-4679290
email: anne.m.karki@luukku.com

RT-kerho johtorengas

Puheenjohtaja Toni Aalto
puh. 040 311 3348
e-mail: toni.aalto@iki.fi

Sininen Reservi ry

Puheenjohtaja Jarmo Holm
e-mail: jarmo.holm@hotmail.fi

Sinisen Reservin Säätiö

Asiamies Pekka Takki
Nuuksiontie 44 B, 02820 Espoo
GSM 040 554 5443
e-mail: pekka.takki@srs.fi

Rannikkojääkärikilta

Puheenjohtaja Antti Rautiainen
Solbackantie 22, 02880 VEIKKOLA
Gsm: 050 556 1825
email: antti@rautiainen.fi

Rannikkojääkäripataljoonan perinneyhdistys

Puheenjohtaja Mika Kiuru
Vanha Valtatie 185 as.12
04500 Kellokoski
e-mail: mika.kiuru@finnair.fi

Rannikon Puolustajain kilta

Puheenjohtaja Esa Terviö
Kotilotie 6, 48310 Kotka
GSM 0440 837 846
e-mail: esa.tervio@luukku.com

Kymenlaakson Rannikonpuolustajain kilta

Puheenjohtaja Esa Terviö
Kotilotie 6, 48310 Kotka
GSM 0440 837 846
e-mail: esa.tervio@luukku.com

Selkämeren Rannikkokilta

Puheenjohtaja Tauno Setälä
Savenvalajanvahe 4 C 25, 26100 Rauma
GSM 040 510 5547
e-mail: tauno.setala@kolumbus.fi

Suomenlinnan rannikkotykiöstökilta

Puheenjohtaja Hans-Peter Rekola
Laurintie 6, 02180 Espoo
GSM 0400 426 951
e-mail: hasse.rekola@elisanaet.fi

Turun Rannikkotykiöstökilta

Puheenjohtaja Heikki Arasto
Santtionranta 5, 23960 Santti
GSM 041 472 0602
e-mail heikki@arasto.fi

Rannikkotykiöstön perinneyhdistys

Puheenjohtaja Ove Enqist
Hevoshantie 9 D 6, 01200 Vantaa
GSM 040 552 4136
e-mail: enqvist@oktanet.fi

Turun Rannikkotykiöstörykmentin Perinneyhdistys ry

Puheenjohtaja Tom Lund
SMMEPA, PL 5, 20241 Turku
Puh 02 998 00
e-mail: tom.lund@mil.fi
www.turrrt.net

Hangon Rannikkopatteriston perinneyhdistys

Puheenjohtaja Veikko-Olavi Eronen
Narvikinkatu 20, 10900 Hanko
GSM 040 824 8679, Puh 019 248 1163
e-mail: veikkoe@hotmail.com

Laivaston kilta

Puheenjohtaja Olavi Niskanen
Hovilankatu 1 B 6, 20660 LITTOINEN
GSM 050 465 9309
e-mail: olavi.niskanen@gmail.com

Kymen Laivastokilta

Puheenjohtaja Tapio Riikonen
Vesikatu 10, 49400 Hamina
GSM 050 540 5417
e-mail: tapio.riikonen@haminetti.net

Helsingin Laivastokilta

Puheenjohtaja Lars Eklund
Anianpellontie 10 B 17, 00700 Helsinki
GSM 050 552 2756
e-mail: larseklund@kolumbus.fi

Turun Laivastokilta

Puheenjohtaja Reino Varinowski
Talinkorventie 3 B 37, 20320 Turku
GSM 044 282 2145
e-mail: reino.varinowski@turunlaivastokilta.net

Pohjanlahden Laivastokilta

Puheenjohtaja Teuvo Roden
Pietarsaarenkatu 2 A 3, 65350 Vaasa
GSM 0500 665 413
teuvo.roden@netikka.fi

Helsingin Reservimeriupseerit

Puheenjohtaja Sami Linnermo
Paljekuja 2, 03300 Otalampi
GSM 050 512 3364
sami.linnermo@lvi-linnermo.com

Helsingin Miinanraivaajakilta

Puheenjohtaja Erik Erwes
Linnankoskenkatu 11 A 10, 00250 Helsinki
GSM 0400 503 099
e-mail: erwes@erwes.com

Laivaston Sukeltajakilta

Puheenjohtaja Keijo Karimäki
Keulatie 39 B, 00980 Helsinki
GSM 0500207815
e-mail: keijokar@saunalahti.fi

Turun Reservimeriupseerit

Puheenjohtaja Heikki Laiho
Linnankatu 11 a 3, 20100 Turku
GSM 0400 520 620
e-mail: heikki.laiho@turunreservimeriupseerit.fi

Tapahtumakalenteri 2011

5.7.	Rannikkojääkäripataljoonan perinneyhdistys kunnioittaa Teikarin taistelijoiden muistoa suorittamalla kunnianosoituksen Teikarin kivelle Upinniemessä sekä Tammisaarella. (s. 113)	9.7.	Merivoimien vuosipäivän iltajuhla Turussa (s. 107)
5.7.	Rannikkojääkärikillan ylimääräinen kokous Dragsvikissa (s. 113)	1.8.	Turun Rannikkotyöstökillan matka Hankoon (s. 118)
		18.-20.8.	Rannikkojääkärikillan ja Uudenmaan Prikaatin killan Matka Ruotsiin (s. 113)
		26.-29.8.	Turun Rannikkotyöstökillan matka Götan kanavalle (s. 118)

Helsingin Miinanraivaajakillan kokous joka kuukauden toinen tiistai klo 13.00 ravintola White Ladyssa.

www.rannikonpuolustaja.fi

Rannikon Puolustajan teemat 2011

3/2011	Merellinen suorituskyky
4/2011	Merisotataktiikka ja -tekniikka



SUORITUSKYKYÄ TAISTELUNJOHTOJÄRJESTELMIIN



www.saabgroup.com



SAAB

Puolustusvoimien strateginen kumppani Millog Oy vastaa maavoimien ajoneuvo- ja panssarikaluston, ase- ja elektroniikkajärjestelmien ja -laitteiden asennuksista, modifikaatioista ja kunnossapidosta sekä osallistuu maavoimien materiaalihankkeisiin.

Millog

www.millog.fi

Millog Oy
Hatanpään valtatie 30
33100 TAMPERE
Puh. 020 469 7000