

TURVANA TYYNESSÄ JA TYRSKYISSÄ

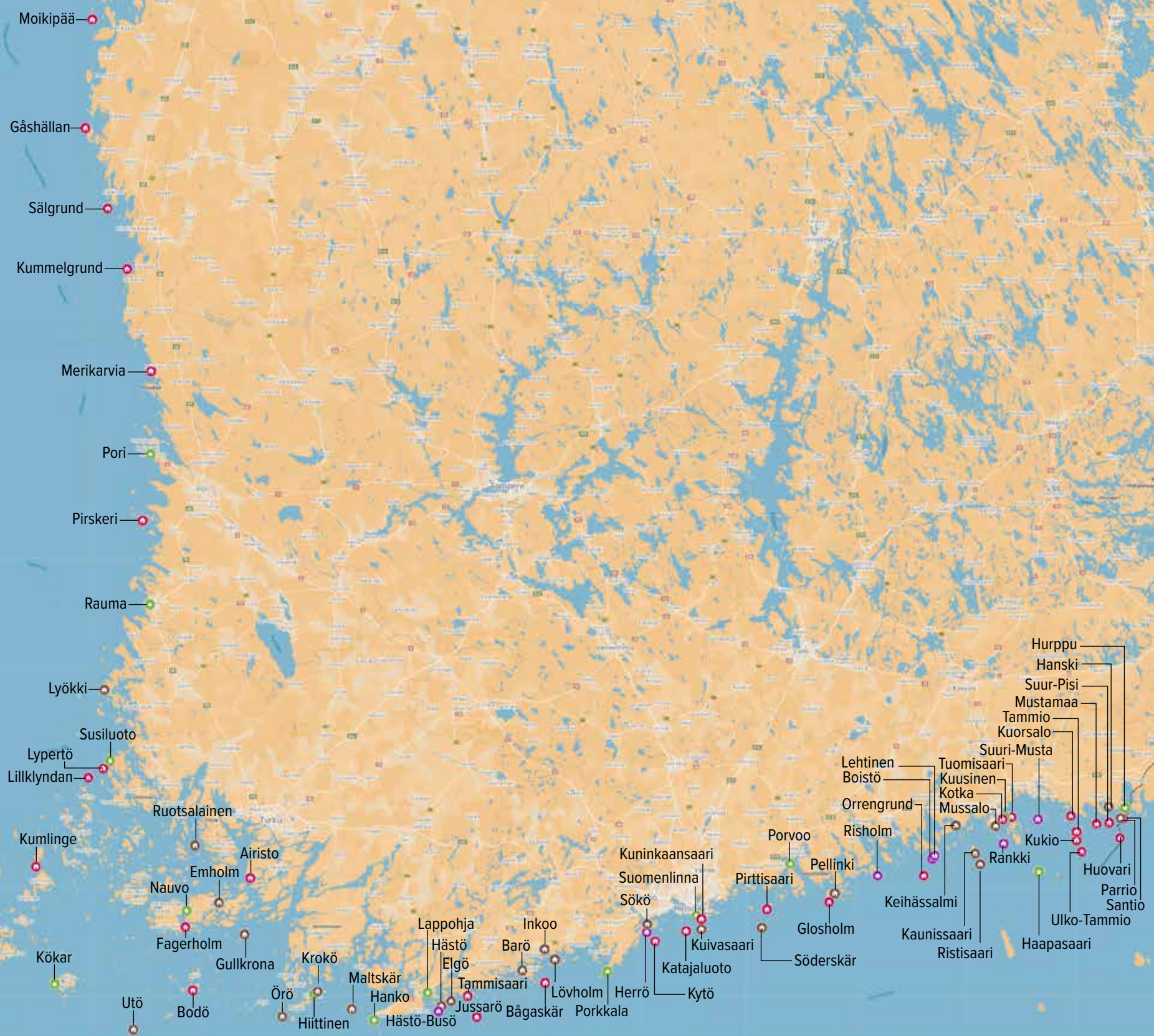
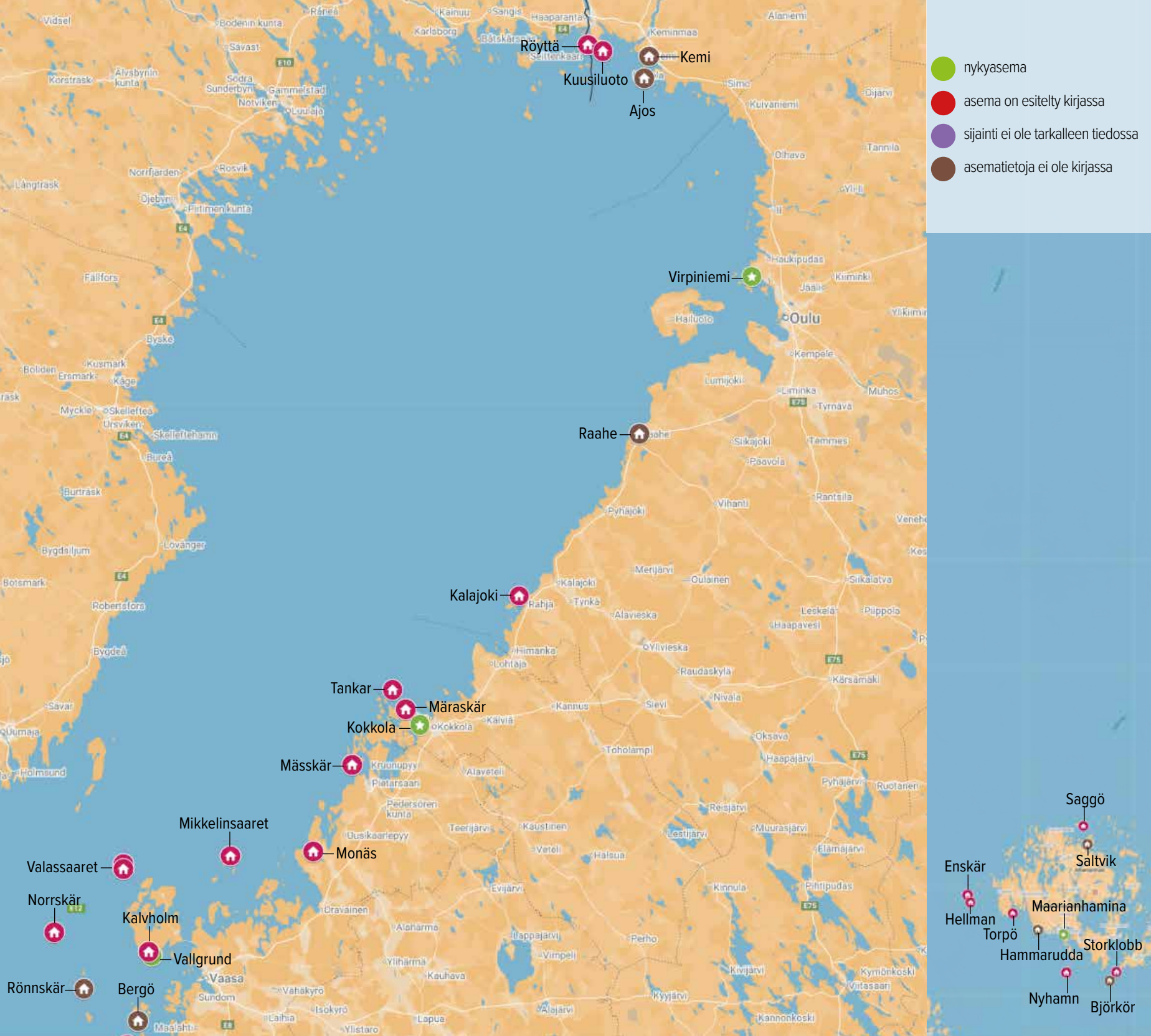
MERIVARTIOASEMIA JA -ALUKSIA

1930



2025

JOHANNA PAKOLA



TURVANA TYYNESSÄ JA TYRSKYISSÄ

MERIVARTIOASEMIA JA -ALUKSIA

TURVANA TYYNESSÄ JA TYRSKYISSÄ

MERIVARTIOASEMIA JA -ALUKSIA

Johanna Pakola

© Rajavartiolaitos ja Johanna Pakola
Käsikirjoitus ja kuvatoimitus Johanna Pakola
Graafinen suunnittelu ja taitto Neogen Design Oy Jussi Leppänen
Käännökset Rajavartiolaitos Elin Hägglund
Kansikuva: Merivartija tähystää Hurpun merivartioasemalla vuonna 1945. MUSEOVIRASTO Takakannen kuva: Merivartiolaitoksen laituri Katajanokalla. KIMMO SAMULIN KOKOELMA
ISBN painettu: 978-952-324-998-1 ISBN verkkojulkaisu: 978-952-324-994-3
Painopaikka PunaMusta 2025

© Gränsbevakningsväsendet och Johanna Pakola
Manuskript och bildredaktion Johanna Pakola
Grafisk formgivning och ombrytning Neogen Design Oy Jussi Leppänen
Översättning Gränsbevakningsväsendet Elin Hägglund
Pärmbild: En sjöbevakare håller utkik vid Hurppu sjöbevakningsstation 1945. MUSEIVERKET Baksidesbild: Sjöbevakningsväsendets kaj på Skatudden. KIMMO SAMULIS SAMLING
ISBN tryckt 978-952-324-998-1 ISBN nätpublikation 978-952-324-994-3
Tryckeri PunaMusta 2025

SISÄLLYS

Rajavartiolaitoksen tervehdys	6
Rajan perinneyhdistyksen tervehdys	8
Esipuhe	10

I Katsaus merivartiinnin vuosikymmeniin	20
Merivartiolaitoksen perustaminen	22
Tullilaitokselta perityt miehet, asemat ja alukset	24
Asemaverkosto	26
Kelluva kalusto	28
Pirtua, pirtua!	30
Merivartiolaitos sodissa	34
Elämää sotien jälkeen	37
Toimenkuva laajenee	38
Uusi vuosituhat – Uudet muuttuvat haasteet	40

II Merivartijoiden saaret	43
Asemaverkosto rajan taakse jääneellä alueella	44
Suomenlahden asemat Helsingin itäpuolella	72
Suomenlahden asemat Helsingistä Hankoon	112
Saaristomeren, Ahvenanmaan ja Selkämeren asemat	140
Pohjanlahden merivartioasemat	176
Talviasemia	210

III Merivartijoiden laivat	213
Vartiolaivat ja vartiomoottoriveneet	214

Merivartioston merkkipaaluja	274
Organisaatio 1930-2025	277
Esikunnat ja merivartiokoulu	278
Summary	282
Lähdeluettelo	286

INNEHÅLL

Gränsbevakningsväsendets hälsning	7
Traditionsföreningens hälsning	9
Förord	12

I Översikt av sjöbevakningens årtionden	20
Sjöbevakningsväsendet inrättas	22
Personal, stationer och fartyg från tullverket	25
Stationsnätverket	27
Flytande materiel	29
Sprit, sprit!	32
Sjöbevakningsväsendet under krigen	35
Livet efter krigen	37
Arbetsuppgifterna blir mångsidigare	39
Ett nytt millennium – Nya, annorlunda utmaningar	40

II Sjöbevakarnas öar	43
Stationsnätverket på andra sidan den nya gränsen	44
Finska vikens sjöbevakningsstationer öster om Helsingfors	72
Finska vikens stationer från Helsingfors till Hangö	113
Skärgårdshavets, Ålands och Bottenhavets stationer	140
Bottniska vikens sjöbevakningsstationer	176
Vinterstationer	211

III Sjöbevakarnas fartyg	213
Bevakningsfartygen och bevakningsmotorbåtarna	217

Sjöbevakningens milstolpar	275
Organisation 1930–2025	277
Staberna och sjöbevakningsskolan	280
Summary	282
Källförteckning	287



Arvoisa lukija,

Merivartioidinnin historia rannikoillamme kurottaa juurensa jo vuosisatojen taakse. Ensimmäiset merivartijat kirjattiin kruunun palkkarulliin kuningatar Kristiinan aikana vuonna 1638. Tuolloiselta virkanimikkeeltään rantaratsastajien (strandridare) päällimmäisenä tehtävänä oli ratsain, jalan ja soutaen ja pian jo purjeinkin partioimalla torjua salakuljetusta merialueilla.

Valta ja rakenteet ovat ajan saatossa vaihtuneet, mutta aina on jotain edeltävästä järjestelmästä siirtynyt seuraavalle. Autonominen Suomi peri alueellaan olevat meritullikamarit ja merivartiotoiminta jatkui totutuissa uomissaan. Muutospaineet merivartiotoiminnan tarkemmaksi organisoimiseksi ja tehostamiseksi kasvoivat vasta reilun sadan vuoden kuluttua, kun Suomessa säädettiin kieltolaki. Sen tultua voimaan alkoi pirtun salakuljetus siinä mitassa, että lakia valvova virkakunta oli kykenemätön tehokkaasti vastaamaan haasteeseen. Lisäksi samaan aikaan ymmärrys meren elintärkeästä merkityksestä Suomen taloudelle ja turvallisuudelle oli kasvanut. Merialueen vartiointiin tarvittiin uusi tehokas ja toimivaltainen lainvalvontaviranomainen, joka voisi osallistua myös maanpuolustukseen. Ratkaisuksi sisäasiainministeriön alaisuuteen perustettiin 1.6.1930 sotilaallisesti järjestynyt uusi virasto, Merivartiolaitos. Tämän jälkeen myös suomalainen merivartioasemien ja tukikohtien verkosto vakiintui.

Hyvä lukija, käsissäsi oleva teos luo katsauksen Merivartiolaitoksen perustamisen jälkeistä aikaa koskevaan merivartioidinnin historiaan. Teos painottuu niihin konkreettisiin paikkoihin, joissa ja joista käsin on merivartiointia Suomessa harjoitettu. Tuomalla esiin historiaa paikkojen kautta, sidomme vuosikymmenten ja -satojen suuren kertomuksen maantieteellisiin puitteisiin, jotka yhä ovat ympärillämme, ja joissa voimme vierailla. Paikka ilman tietoa sen historiasta ei meitä samalla tavalla puhuttele kuin historiansa kautta eläväksi tuleva.

Toivotan lukijoille tämän teoksen myötä antoisaa kokemusta merivartioidinnin historian parissa. Ehkäpä joku kirjassa esitellyistä merivartioidinnin menneistä tukikohdista valikoituu vastaisuudessa käyntikohteeksenne. Esitän tietokirjailija Johanna Pakolalle ja myös muille tämän kirjan toteuttamiseen osallistuneille parhaat kiitokset heidän tärkeästä panoksestaan Suomen merivartiointiin liittyvien paikkojen historian tallentamisessa ja näiden tietojen tuomisesta yleisempään tietoisuuteen tämän kirjan muodossa.

Rajavartiolaitoksen päällikkö
Vara-amiraali Markku Hassinen

Ärade läsare,

Sjöbevakningens historia längs våra kuster sträcker sina rötter flera århundraden tillbaka. De första sjöbevakarna skrevs in i kronans lönerullor på drottning Kristinas tid år 1638. Dessa personer, som då hade tjänstebeteckningen strandridare, hade som sin främsta uppgift att patrullera till häst, tills fots, med roddbåt och snart även med segelbåt för att bekämpa smuggling i havsområdet.

Makten och strukturerna har förändrats under årens lopp, men alltid har något från det föregående systemet gått vidare till nästa. Det autonoma Finland tog över sjötullkamrarna som fanns i landet och sjöbevakningsverksamheten fortsatte i sina gamla fåror. Förändringstrycket att noggrannare organisera och effektivisera sjöbevakningsverksamheten växte först efter drygt hundra år när förbudslagen infördes i Finland. När den trädde i kraft inleddes en så omfattande spritsmuggling, att de brottsbekämpande myndigheterna inte hade förmåga att effektivt ta sig an problemet. Samtidigt fanns det även en ökad förståelse för havets livsviktiga betydelse för Finlands ekonomi och säkerhet. För bevakningen av havsområdet behövdes en ny effektiv och behörig brottsbekämpande myndighet som också kunde delta i det militära försvaret. Som en lösning på problemet inrättades den 1 juni 1930 ett nytt, militärt organiserat ämbetsverk underställt Inrikesministeriet: Sjöbevakningsväsendet. Efter detta etablerades också nätverket av sjöbevakningsstationer och baser i Finland.

Bästa läsare, verket du håller i din hand ger en översikt över sjöbevakningens historia sedan inrättandet av Sjöbevakningsväsendet. Boken fokuserar på de konkreta platser där sjöbevakning har utövats i Finland. När vi lyfter fram historien genom dessa platser ger vi årtiondenas och århundradenas storslagna berättelse geografiska ramar som fortfarande finns omkring oss och som vi kan besöka. En plats vars historia vi inte känner till tilltalar oss inte på samma sätt som en som får liv genom sin historia.

Jag önskar läsarna en givande upplevelse av sjöbevakningens historia genom denna bok. Kanske väljer ni någon gång att besöka någon av de forna baserna för sjöbevakningen som presenteras i boken. Jag vill rikta ett stort tack till författaren Johanna Pakola och till de andra som deltagit i arbetet med denna bok för deras viktiga bidrag till att bevaka historien om platser med anknytning till sjöbevakningen i Finland och till en större allmän kännedom om den i form av denna bok.

Chefen för Gränsbevakningsväsendet
viceamiral Markku Hassinen



Hyvät kirjan lukijat,

Raja- ja Merivartiojoukkojen Perinneyhdistys ry (Rajan Perinneyhdistys) vaalii sodanajan raja- ja merivartiojoukkojen perinteiden ohella rauhan ajan raja- ja merivartiotoiminnan perinteitä. Yhdistykseemme kuuluu 16 jäsenyhdistystä – rekisteröityjä yhdistyksiä, kiltoja ja kerhoja eri puolilta Suomea – ”maalta, mereltä ja ilmasta”.

Rajavartiolaitos on tukeutunut vuosikymmenten saatossa lukuisiin kiinteistöihin valtakunnan rajoilla, rannikolla ja saaristossa. Suurimmasta osasta kiinteistöjä on luovuttu rajatilanteen ja toiminnan muutosten myötä. Raja- ja merivartiotoiminnan perinteisiin liittyen yhdistyksemme kerää tietoja näistä tukeutumisaikoista: raja- ja merivartioasemista, partiomajoista ja -tukikohdista, huoltokeskuksista ja -tukikohdista, johto- ja komentopaikoista sekä esikunnista. Tavoitteena on luoda kattava kooste Suomen alueella olevista entisistä ja nykyisistä raja- ja merivartiokiinteistöistä. Tietoja kerätään raja- ja merivartiokiltojen aktiivisten jäsenten toimesta. Rajavartiolaitoksen hallintoyksiköt tukevat tätä työtä.

Rajan Perinneyhdistys julkaisee keräystyön tulokset kotisivuillaan raja- ja merivartiostojen aluejaon mukaisesti. Kattavien kiinteistötietojen kerääminen ja julkaiseminen vapaaehtoistyönä kestää useita vuosia. Tietoja kiinteistöistä julkaistaan sitä mukaa, kun ne on tarkistettu ja saatettu julkaisukuntoon. Tällä hetkellä tiedot on koottu varsin kattavasti Pohjois-Karjalasta sekä osin Kainuusta ja Kaakkois-Suomesta.

Nyt julkaistavassa kirjassa on kattava esitys merivartiostojen toimipaikoista. Rajan Perinneyhdistys voi hyödyntää näitä tietoja omassa hankkeessaan. Kirjan kirjoittaja Johanna Pakola on tehnyt perusteellista työtä koottessaan eri lähteistä tiedot kaikista merivartiostojen tukeutumispisteistä ja rakentaessaan niistä hienon lukuelämyksen aiheesta kiinnostuneille. Kirjan mainio kuvitus tukee lukuelämystä. Lämmin kiitos Johannalle ja muille kirjan tekoon osallistuneille!

Rajan Perinneyhdistyksen puheenjohtaja
Eversti evp Tero Kaakinen

Bästa läsare,

Förutom att vårda de krigstida gräns- och sjöbevakningstruppernas traditioner, vårda Gräns- och Sjöbevakningstruppernas Traditionsförening rf även traditionerna för den fredstida gräns- och sjöbevakningsverksamheten. Till vår förening hör 16 medlemsföreningar – registrerade föreningar, gillen och klubbar runtom i Finland – ”på land, till havs och i luften”.

Gränsbevakningsväsendet har under årtiondenas lopp använt otaliga fastigheter som bas – vid rikets gränser, längs kusten och i skärgården. Största delen av fastigheterna har tagits ur bruk i och med förändringarna i gränsläget och verksamheten. Med tanke på gräns- och sjöbevakningsverksamhetens traditioner samlar vår förening in information om dessa platser: gräns- och sjöbevakningsstationer, patrullstugor och patrullbaser, underhållscentraler och underhållsbaser, lednings- och kommandoplatser samt staber. Målet är att skapa en heltäckande sammanställning av tidigare och nuvarande gräns- och sjöbevakningsfastigheter i Finland. Informationen samlas in av aktiva medlemmar i gräns- och sjöbevakningsgillena. Gränsbevakningsväsendets förvaltningsenheter stöder detta arbete.

Traditionsföreningen publicerar resultatet av samlingsarbetet på sin webbplats enligt områdesindelningen för gräns- och sjöbevakningssektionerna. Att samla in och publicera heltäckande information om fastigheterna i form av frivilligverksamhet tar flera år. Information om fastigheterna publiceras vartefter den har granskats och gjorts färdig för publicering. I dagens läge har rätt så heltäckande information sammanställts om Norra Karelen samt delvis om Kajanaland och Sydöstra Finland.

Denna bok som nu publiceras innehåller en heltäckande skildring av sjöbevakningssektionernas verksamhetsställen. Traditionsföreningen kan dra nytta av denna information i sitt eget projekt. Författaren till boken, Johanna Pakola, har gjort ett grundligt arbete med att från olika källor sammanställa information om sjöbevakningens alla stödjepunkter, och av denna sedan skapa en fin läsoplevelse för den som intresserar sig för ämnet. Bokens utmärkta illustrationer stöder läsoplevelsen. Ett varmt tack till Johanna och andra som varit delaktiga i skapandet av boken!

Ordförande för Gräns- och Sjöbevakningstruppernas Traditionsförening rf
Överste i a. Tero Kaakinen



Merivartiosto-sanaan liittyy usein monia mielikuvia. Keskeisin niistä lienee merellä kulkeva merivartioalus. Toinen on merivartioasema kauniilla kalloisella rannalla, jossa paistaa aina aurinko. Muita mielikuvia lienevät ainakin meripelastustehtävät, vesiliikenteen valvonta ja laitoksen perustamiseenkin vaikuttanut salakuljetus. Tämä kirja keskittyy näistä mielikuvista kahteen ensimmäiseen – asemiin ja aluksiin. Pirtu loistaa poissaolollaan tässä kirjassa. Samoin keskeisimmästä asiasta, merivartijoista, ei tällä erää kirjoiteta, heistä (ja pirtusta) on kirjoitettu ja tullaan kirjoittamaan monissa yhteyksissä.

Merivartiointi täytti vuonna 2020 kunniakkaat yhdeksänkymmentä vuotta. Toteutin tuolloin merivartioston historiasta näyttelyn, joka ei kuitenkaan juhlapäivänä 1.6. päätynyt esille, hyvistä suunnitelmistamme huolimatta. Syynä oli maaliskuussa 2020 maailman valloittanut Covid19-pandemia, joka sekä aiheutti merivartiostolle täysin uudenlaisia valvontavelvoitteita että sulki monen muun laitoksen ohella kulttuurilaitokset – myös Merikeskus Forum Marinum, jossa näyttely oli tarkoitus pitää. Vesi Aurajoessa jatkoi pandemiasta huolimatta virtaamistaan, mutta lähes kaikki muu oli pysähdyksissä. Niinpä päädyimme pohtimaan voisiko näyttelyn sisältöä tuoda esille myös toisella tavalla: painettuna kirjana. Näin sai alkunsa tämä kirja. Samoin näyttelykin pääsi esille Merikeskus Forum Marinumissa, joskin vuotta aiottua myöhemmin. Historia ei mene vanhaksi, joten yksi vuosi ei pitkässä iässä haittaa. Päinvastoin se tuo lisää kokemusta.

Kirjassa pyritään luomaan katsaus asemaverkostoon ja keskeisimpään isompaan aluskalustoon. Alkuosassa esillä ovat merivartioston 90-vuotisnäyttelyn tekstit, joiden kautta avautuu lyhyt katsaus laitoksen perustamiseen sekä keskeisiin tapahtumiin ja murros- ja muutokausiin. Näiden jälkeen vuoron saavat merivartioasemat ja vartiolaivat sekä vartiomoottoriveneet, esikuntia ja merivartiokoulua unohtamatta. Kirjan loppuosassa on englanninkielinen yhteenveto.

Kirja ei ole laaja ja kattava historiateos. Se ei ollut lähtökohtanamme, vaan tavoitteena oli laatia kuvallinen kirja, joka avaa lukijalle hieman tietoa siitä, kuinka laaja ja muuttuva merivartioasemien kenttä on ollut. Ja millaisella kalustolla alkuvuosikymmenet kekseliästä ja vilkasta sekä ajoittain onnettomuuksiin joutuvaa kansaamme pyrittiin turvaamaan ja valvomaan.

Asemien ja alusten tietoja löytyy useista lähteistä. Tämä on sekä hyvä että huono asia, sillä monesti tiedot ovat keskenään enemmän tai vähemmän ristiriitaisia. Seuraavilla sivuilla avaan hieman lähteiden löytämistä ja tiedon paikkansapitävyyden punnintaa. Niinpä tässäkin kirjassa ei voida vannon, että tieto on se ainut ja oikea, mutta olen pyrkinyt keskittymään arkistojen ja muiden alkuperäislähteiden tietoihin silloin kun ne ovat löydettävissä. Tällä olen toivoakseni välttänyt pahimmat sudenkuopat, joihin tietoja kerätessäni olisi saattanut humpsauttaa.

Kirja ei ole milloinkaan yhden ihmisen toteuttama. Taustalla on aina laajempi joukko osajia ja asiantuntijoita. Haluan kiittää erityisesti Rajavartiolaitoksen komentajakapteeni Juha-Pekka Laitalaa. Ilman J-P:tä olisin ollut todella monta kertaa pulassa ja monien asemien tiedot olisivat jääneet löytymättä. Komentaja Ilja Iljin on toiminut ohjausryhmän puheenjohtajana ja johtanut joukkoja sivulta toiselle. Kiitos Iljalle ja koko ohjausryhmälle sekä Rajan perinneyhdistykselle ja killoille tuesta, kysymyksistä ja oikoluvusta. Kiitos myös museoille: Merivartiomuseo, Forum Marinum ja Tullimuseo. Heittäytyttyäni vailla itsesuojeluvaistoa jälleen kerran myös laivojen ihmeelliseen maailmaan sain paljon tietoja, neuvoja sekä kuvia muun muassa Pekka Takojalta, Rami Wirrankoskelta, Olli-Pekka Haukialalta, Hannu Vartiaiselta, Juha Joutsilta ja monelta muulta. Kiitos myös taittajalle Jussi Leppäselle ja kääntäjälle Elin Hägglundille. Kiitos kommodori Marko Tuomiselle, varsin pienellä yllytyksellä vuosia sitten sait koukutettua minut merivartioasemien osin kartoittamattomaan maailmaan: paluuta pois siitä ei ole. Haluan kiittää myös hankkeen taloudellisia tukijoita Maanpuolustuksen kannatussäätiötä ja Rajamme Vartijain säätiötä taloudellisesta tuesta käsikirjoituksen laatimisen mahdollistamiseksi. Oman kiitoksensa ansaitsee Rajavartiolaitos käsikirjoituksen saattamisesta kansien väliin.

Harvaluodossa kesäkuussa 2025

Johanna Pakola

Ordet sjöbevakning väcker ofta många olika associationer. Den mest centrala torde vara ett sjöbevakningsfartyg som färdas på havet. En annan är en sjöbevakningsstation på en vacker klippig strand, där solen alltid skiner. Andra associationer som dyker upp i tankarna är förmodligen åtminstone sjöräddningsuppdrag, övervakning av sjötrafik, och smuggling, som också var en bidragande orsak till att väsendet en gång inrättades. Denna bok fokuserar på de två första associationerna – stationerna och fartygen. Spriten lyser med sin frånvaro i den här boken. Likaså har det allra mest centrala, sjöbevakarna själva, utelämnats denna gång. Om dem (och om spriten) har det skrivits, och kommer att skrivas, i många andra sammanhang.

År 2020 uppnådde sjöbevakningen den ärevördiga åldern av nittio år. Då arbetade jag med en utställning om sjöbevakningssektionens historia som, trots vår goda planering, inte kunde öppna på jubileumsdagen den 1 juni. Anledningen var Covid-19-pandemin som svepte över världen i mars samma år. Pandemin förde inte bara med sig helt nya övervakningsskyldigheter för sjöbevakningssektionen, den stängde också både kulturinstitutioner och många andra institutioner – inklusive det maritima centret Forum Marinum, där utställningen skulle hållas. Vattnet i Aura å fortsatte trots pandemin att flöda, men nästan allt annat stannade upp. Därmed började vi fundera på om man kunde visa fram utställningens innehåll också i ett annat format: som en tryckt bok. Så fick denna bok sin början. Även utställningen öppnades till slut på Forum Marinum, om än ett år senare än planerat. Historia föråldras inte, så ett år gör inget i det långa loppet. Tvärtom ger det mer erfarenhet.

Avsikten med boken är att skapa en översikt över stationsnätverket och den mest centrala fartygsmaterielen i större storleksklass. Den första delen består av texter från sjöbevakningens 90-årsjubileumsutställning, vilka ger en kort översikt över inrättandet av organisationen samt de viktigaste händelserna och brytnings- och övergångsskedena. Därefter står sjöbevakningsstationerna och bevakningsfartygen samt bevakningsmotorbåtarna på tur – staberna och sjöbevakningsskolan inte att förglömma. I slutet av boken finns ett sammandrag på engelska.

Boken är inte ett omfattande och heltäckande historiskt verk. Det var inte heller vår ursprungliga avsikt, utan målet var att skapa en illustrerad bok som ger läsaren en viss inblick i hur omfattande och föränderligt sjöbevakningsstationernas område har varit. Och vilken typ av materiel som under de första årtiondena användes för att skydda och övervaka det uppfinningsrika och livliga, och stundtals olycksbenägna, finska folket.

Information om stationerna och farkosterna finns i ett flertal olika källor. Detta är både bra och dåligt, eftersom informationen ofta är mer eller mindre inbördes motstridig. På följande sidor förklarar jag något mer ingående om hur jag funnit källor och övervägt sanningshalten i informationen. Således går det inte heller i den här boken att svära på att uppgifterna är de enda rätta, men jag har försökt fokusera på dokument ur olika arkiv och andra originalkällor, när sådana har stått att finnas. På så sätt har jag förhoppningsvis kunnat undvika de värsta fallgroparna som jag hade kunnat hamna i när jag samlade in information.

Det är aldrig bara en person som ligger bakom en bok. I bakgrunden finns det alltid en större grupp experter och sakkunniga. Jag vill särskilt tack

kommendörkapten Juha-Pekka Laitala vid Gränsbevakningsväsendet. Utan J-P hade jag hamnat i klistret riktigt många gånger, och uppgifter om många stationer hade förblivit oupptäckta. Kommendör Ilja Iljin har fungerat som ordförande för styrgruppen och lett trupperna framåt sida för sida. Tack till Ilja och hela styrgruppen samt till Gräns- och Sjöbevakningstruppernas Traditionsförening och gillena för ert stöd och era frågor och för korrekturläsningen. Tack även till museerna: Sjöbevakningsmuseet, Forum Marinum och Tullmuseet. När jag återigen kastade mig in i fartygens underbara värld utan någon vidare självbevarelsedrift, fick jag massor av information, råd och bilder från bland andra Pekka Takoja, Rami Wirrankoski, Olli-Pekka Haukiala, Hannu Vartiainen, Juha Joutsu och många andra. Tack även till ombrytaren Jussi Leppänen och översättaren Elin Hägglund. Tack till kommendör Marko Tuominen, med mycket lite övertalning lyckades du för flera år sedan få mig att fastna för sjöbevakningsstationernas delvis icke kartlagda värld: nu finns det ingen återvändo. Jag vill också tacka Understödsstiftelsen för landsförsvaret och stiftelsen Rajamme Vartijain säätiö som understött projektet finansiellt. Ert ekonomiska stöd har bidragit till att göra detta manuskript möjligt. Gränsbevakningsväsendet förtjänar ett alldeles eget tack för att ha sett till att manuskriptet fått pärmar.

Harvarö, juni 2025
Johanna Pakola

Merivartioiden historiaa tutkittaessa todetaan usein, että Merivartiolaituksen arkisto on tuhoutunut. Asia ei ole aivan näin mustavalkoinen. Laituksen oma arkisto on perimätiedon mukaan tuhoutunut osin tulipalossa ja tulipalon seurauksena sammutusvedestä, mutta esimerkiksi vuositasolla laaja määrä raportteja löytyy Sisäasiainministeriön arkistosta, jonne ne aikanaan on lähetetty. Samoin kaikki se muu materiaali, mikä on lähetetty hallinnonalan ministeriöön, on yhä tallella. Hieman hankalasti toki löydettävissä, mutta hyvällä arkistotuntemuksella, sinnikkyydellä ja pienellä määrällä onnea Merivartiolaituksen tietoja löytyy yhä runsain määrin. Oma aarreaittansa on Merivartiomuseo, jossa on kasvava määrä kullanarvoisia tietoja asemien historiasta.

Merivartiolaituksen sotavuosien 1939-1944 toiminta on pääosin rajattu tämän kirjan ulkopuolelle, mutta joidenkin asemien kohdalla liikutaan hetki myös sotavuosissa. 12.10.1939 annettu asetus liitti Merivartiolaituksen Merivoimiin ja sotien ollessa loppuillaan Merivartiolaitos liitettiin 22.12.1944 annetulla lailla Rajavartiolaitokseen. Tämä aikakausi Merivartiolaituksen historiassa olisi oman kirjansa arvoinen. Tällöin suuri osa merivartioasemista muuttui Merivoimien merivalvonta-asemiksi. Sekä merivartioasemista että merivalvonta-asemista käytettiin usein lyhennettä mv-asema. Tämä on omiaan sekoittamaan asemaverkoston sodan aikaista jäljittämistä. Esimerkiksi Laatokan rannalla sijainneesta Saunasaaren merivartioasemasta on olemassa kuvia vuodelta 1942. Todellisuudessa kyseessä on Saunasaaren merivalvonta-asema jota miehitti rannikkotykistön sotilaat, sillä merivartio-asema tuhoutui talvisodan ensi päivinä. Silti kirjallisuudessa on kuvia, joissa mainitaan vuoden 1942 kuvan esittävän Saunasaaren merivartioasemaa, mutta kyseessä on eri rakennus ja Merivoimien alainen merivalvonta-asema.

Asemia esitellään tässä kirjassa alueittain idästä länteen edeten. Olen pyrkinyt esittelemään ne ikään kuin saaristossa pujottelevan helminauhan; ketjuun tulee pieniä mutkia sokkeloisessa saaristossa liikuttaessa, eli paikoin saatetaan ottaa askel taaksepäin. Asemaverkosto on jaettu viiteen osaan luettavuuden helpottamiseksi. Oman alueensa muodostaa luovutettu alue, Suomenlahti on jaettu kahtia, Saaristomeren & Selkämeren yhteydessä on myös Ahvenanmaan asemat ja Selkämerestä ylöspäin alueena on Pohjanlahti.

Asemista on esitetty niiden toiminta-aika vuositasolla niin tarkkaan kuin se on rajallisen arkistoaineiston myötä ollut mahdollista löytää. Läpikävin muutama vuosi sitten kolme muuttolaatikkolista merivartiokäskyjä, ja vuositiedot Merivartiolaituksen ajalta perustuvat suurimmaksi osaksi niiden tarjoamiin tietoihin. Jokunen 1930-luvulla perustettu asema sijoitettiin myöhemmin muualle ja on hieman tulkinnanvaraista, lasketaanko aseman historia jatkuvaksi. Tässä hyvänä esimerkkinä toimii Katajaluoto. Katajaluodon asema perustettiin vuonna 1932 ja vuonna 1956 se siirtyi Kuninkaansaaren asema lakkautettiin ja samana vuonna avattiin asema Suomenlinnassa. Hallinnollisesti tarkasteltuna kyseessä oli aseman lakkautus ja uuden aseman perustaminen, loogisesti ajateltuna siirtyminen Katajaluodolta Kuninkaansaaren kautta Suomenlinnaan oli ennemminkin aseman siirto. Kirja katsoo asemia enemmän fyysisesti toimivina yksikköinä kuin hallinnollisina toimijoina. Tämän myötä paikoin saatetaan olla maininta aseman lopettamisesta, vaikka asema jatkoikin toimintaansa uudessa paikassa uudella nimellä.

Päiväkäskyt kertovat milloin jokin asema on aloittanut ja milloin päättänyt kautensa sekä ajankohtia, milloin merivartiolaitos on vastaanottanut jonkin aseman tullilaitokselta. Aloitukset ja lopetukset kertovat kausittain vuositasolla tapahtuvia lopetuksia, joita tapahtui muun muassa purjehtimiskauden päätyttyä meren jäätymiseen. Tällöin miehistö usein siirtyi toisaalle perustetulle talviasemalle. Asemien lopullisia perustamisia tai lakkauttamisia merivartiokäskyissä sen sijaan ei useinkaan käsitellä – moni asema vain ilmestyy luetteloihin tai katoaa niistä. Joinakin vuosina joistakin asemista ei ole mitään mainintoja. Tämä voi merkitä myös sitä, että asema toimi koko vuoden keskeytyksettä. Monista asemista ainoat merkinnät löytyivätkin tällöin henkilöstön siirtojen ja lomien kautta, aina ei edes niistäkään. Toisinaan, hyvästä etsimisestä huolimatta, jotkin asemat jäivät kokonaan kadoksiin vuosien ajaksi.

Asemaverkoston täydellinen kartoittaminen on melko haastavaa. Merivartiolaitoksesta ja merivartioiden paljon kirjoittanut Kai Säteri totesi merivartioiden 50-vuotismerkkivuonna *Merivartiolaituksen kiintoasemien*

*(nykyisten merivartioasemien) historian seuraaminen on hyvin työlästä ja pitkästyttävää, sillä kiintoasemia perustettiin ja lakkautettiin painopisteiden muuttuessa tuon tuostakin*¹. Säteri on oikeassa siinä, että asemia sikisi nopeaan tahtiin ja yhtä nopeasti niitä myös lakkautettiin tai siirrettiin paikasta toiseen. Sen sijaan minusta juurikin tämä mutkikkuus ja hankala selvittely on hieno haaste ja kaikkea muuta kuin pitkästyttävää. Olen pyrkinyt etsimään kaikista lähteistä tietoja mitä, missä ja milloin. Merivartioasemista on laadittu useita taulukoita ja kirjoituksia, joissa kuvataan asemien toiminta-aikoja. Näissä kompastutaan usein muutamaan keskeiseen ongelmaan: kattavaa lähdeaineistoa ei ole löydettävissä ja väärin asiakirjatulkintojen myötä asema saatetaan merkitä lopetetuksi, vaikka vain sen toiminta talven ajaksi loppuu. Etenkin 1930-luvulla Merivartiolaituksen aikaan kiinteät asemat lopetettiin – meren jäädyttyä ja tehtyä liikkumisen mahdottomaksi – toimintansa talven ajaksi ja miehistö siirtyi talviasemille. Asiakirjoissa tämä aseman talvisulku on kirjattu ”asema lopetti toimintansa”. Lauseen voi tulkita monella tavalla, mutta useimmiten se on tulkittu oikein. Joskus taasen on oletettu, että asema lopetettiin kokonaan, vaikka se jäi vain odottelemaan jäiden lähtöä miehistön toimiessa sen aikaa talviasemalla. Tiedän jo nyt, että tässäkin kirjassa on virheitä. Siksi olen pyrkinyt merkitsemään mahdollisimman paljon lähdeviitteitä tekstin lomaan.

Termistön osalta merivartioasemista käytetään tässä kirjassa pääasiasa nimeä merivartioasema. Perustamishetkellä kesäkuussa 1930 asemat olivat alkuun nimellä vartio ja melko pian, jo heinäkuussa, vartioasemia (VA). Joulukuussa 1931 annettiin ohjeistus käyttää asemista nimiä kiinteä asema (KA) ja talviasema (TA)². Kirja käsittelee kiinteitä asemia, joiden nimeksi vaikiintui sittemmin merivartioasema. Kiinteä asema oli nimensä mukaisesti kiinteä: se toimi vuodesta toiseen samalla paikalla. Talviasemia taasen, nimensä mukaisesti, toimi vain talviaikaan. Niitä oli toiminnassa jo Merivartiolaituksen ensimmäisenä toimintavuotena. Talviasemat olivat enemmän tilapäisluonteisia ja toimivat purjehduskausien välisen ajan eli ajan, jolloin meri oli jäässä. Osa talviasemista toimi purjehduskautensa päättäneissä aluksissa, osa saaristossa sijaitseissa – ajoittain jopa yksityisten omistamisessa – rakennuksissa, ja jokunen ilmeisesti varsinaisen aseman yhteydessä.

Kullakin asemalla oli oma lyhenteensä, esimerkiksi Kuivasaaren vartioaseman lyhenne oli KVA. Samaan aikaan toimintansa aloittaneen Kökarin vartioaseman lyhenne oli, erotuksena KVA:sta, KöVA. Lyhenteissä pyrittiin kolmen kirjaimen käyttöön, mutta samalla alkukirjaimella alkavia asemia oli lukuisia ja näissä tapauksissa käyttöön otettiin aseman nimen toinen kirjain (kuten Kökarissa) ja tarvittaessa useampiakin. Lisäkirjaimet kirjoitettiin pienellä. Pidemmän lyhenteen omaavana asemana toimi muun muassa Kaunissaaren vartioasema KaunKA. Lyhenteet KA ja VA vuorottelivat päiväkäskyissä pitkään.

Tammikuussa 1945 toiminnassa olleiden merivartioasemien lyhenteet³:
Förkortningarna för de finska namnen på sjöbevakningsstationerna som var verksamma i januari 1945⁴:

Suomenlahden merivartiosto	Finska vikens sjöbevakningssektion
<i>Hurppu</i>	<i>HuKA</i>
<i>Hanski</i>	<i>HaKA</i>
<i>Kukio</i>	<i>KuKA</i>
<i>Tuomisaari</i>	<i>TuKA</i>
<i>Orrengrund</i>	<i>OKA</i>
<i>Haapasaari</i>	<i>HaaKA</i>
<i>Vätskär</i>	<i>VäKA</i>
<i>Glosholm</i>	<i>GloKA</i>
<i>Pirttisaari</i>	<i>PiKA</i>
<i>Katajaluoto</i>	<i>KaKA</i>
<i>Herrö</i>	<i>HeKA</i>
<i>Penttala</i>	<i>PeKA</i>
<i>Lövholm</i>	<i>LöKA</i>
<i>Bågaskär</i>	<i>BågKA</i>
Saaristomerén merivartiosto	Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
<i>Jussarö</i>	<i>JuKA</i>
<i>Hanko</i>	<i>HanKA</i>
<i>Fagerholm</i>	<i>FaKA</i>
<i>Bodö</i>	<i>BoKA</i>
<i>Merikarvia</i>	<i>MerKA</i>
Ahvenanmaan merivartiosto	Ålands sjöbevakningssektion
<i>Storklubben</i>	<i>StoKA</i>
<i>Kökar</i>	<i>KöKA</i>
<i>Torpö</i>	<i>ToKA</i>
<i>Lillklynda</i>	<i>LiKA</i>
Pohjanlahden merivartiosto	Bottniska vikens sjöbevakningssektion
<i>Ajos</i>	<i>AKA</i>
<i>Kalajoki</i>	<i>KaKa</i>
<i>Tankar</i>	<i>TaKA</i>
<i>Messkär</i>	<i>MeKA</i>
<i>Monäs</i>	<i>MoKA</i>
<i>Norrskär</i>	<i>NoKA</i>
<i>Rönnskär</i>	<i>RöKA</i>
<i>Gåshällan</i>	<i>GåKA</i>
<i>Sälgrund</i>	<i>SäKA</i>
<i>Kummelgrund</i>	<i>KumKA</i>

Organisaatioiden kirjoitusasujen kohdalla päädyimme ohjausryhmän kanssa siihen, että organisaatiot ovat kirjassa isolla alkukirjaimella. Merivartiolaitos on kirjassa Merivartiolaitos, samoin Rajavartiolaitos on eri aika-kausien kirjoitusasusta riippumatta aina Rajavartiolaitos. Organisaatioiden kirjoitusasu on vaihdellut eri vuosikymmeninä, joten teimme tässä eräänlaisen kompromissin. Merivartiolaitos vastaanotti Tullihallituksesta lähes kai-ken, millä toiminta alussa saatiin käynnistettyä: miehet, asemat ja alukset sekä paljon muuta. Tullihallituksesta (1812-2012) käytetään kirjassa sekä sen omaa nimeä että kansankielisempää Tulli-nimeä.

Merivartiolaitoksesta ei voi kirjoittaa ilman, ettei mukaan oteta myös laivoja. Niinpä asemien ohella kirjassa on katsaus myös kokoluokkansa suu-rimpiin aluksiin, joita Merivartiolaitos joko peri Tullilta tai tilasi itselleen. Aluk-set on esitely rakennusvuosittain edeten. Tässä vaiheessa todettakoon, että mitään ei voi olettaa. Sorruin jälleen kerran olettamaan, että laivojen historia on hyvin löydettävissä. Hienona ajatuksenani oli kirjoittaa lyhyesti kaikkien alusten vaiheet myös sen jälkeen, kun Rajavartiolaitos on niistä luopunut. Olettamukseni oli melko lailla väärä: Rajavartiolaitoksen alusten vaiheita niistä luopumisen jälkeen ei ole juurikaan tutkittu tai kirjattu minnekään. Niinpä osa aluksista on yhä vail-la tietoja niiden viimeisistä vaiheista. Jonkin verran tietoja oli löydettävissä, parhaina lähteinä olivat laivaharrastajat.

Kirjassa käytettyjä lyhenteitä	
Finska förkortningar som använts i boken	
<i>AV</i>	<i>Apuvene (hjälpbåt)</i>
<i>HV</i>	<i>Hidas vene (långsam båt)</i>
<i>KA</i>	<i>Kiinteä asema (fast station)</i>
<i>LA</i>	<i>Liikkuva asema (rörlig station)</i>
<i>MP</i>	<i>Moottoripurjevene (motorseglare)</i>
<i>MVK</i>	<i>Merivartiokäsky (sjöbevakningsorder)</i>
<i>NV</i>	<i>Nopea vene (snabb båt)</i>
<i>TA</i>	<i>Talviasema (vinterstation)</i>
<i>TL</i>	<i>Tukilaiva (stödfartyg)</i>
<i>VA</i>	<i>Vartioasema (bevakningsstation)</i>
<i>VH</i>	<i>Vartiohöyry (bevakningsångbåt)</i>
<i>VL</i>	<i>Vartiolaiva (bevakningsfartyg)</i>
<i>VMV</i>	<i>Vartiomoottorivene (bevakningsmotorbåt)</i>

Användningen av källor och indelningen av innehållet

När man forskar i sjöbevakningens historia, konstaterar man ofta att Sjö-bevakningsväsendets arkiv har förstörts. Riktigt så svartvit är saken ändå inte. Traditionen berättar att väsendets eget arkiv förstördes delvis i en brand och, som en följd av branden, av släckvattnet, men exempelvis finns det på årsnivå en stor mängd rapporter i Inrikesministeriets arkiv, dit de en gång skickades. Likaså finns allt annat material som skickats till förvaltnings-områdets ministerium ännu bevarat. Visserligen är det lite svårt att hitta, men med god arkivkännedom, ihärdighet och lite tur finns det ännu kvar rikligt med information om Sjöbevakningsväsendet. Sjöbevakningsmuseet är i sin tur en alldeles speciell skattkammare, där det finns en ständigt väx-ande mängd information om stationerna som är guld värd.

Sjöbevakningsväsendets verksamhet under krigsåren 1939–1944 har i huvudsak utelämnats ur denna bok, men när det gäller vissa stationer rör vi oss också under krigsåren ett tag. En förordning från 12.10.1939 införlivade Sjöbevakningsväsendet med Marinen, och när krigen led mot sitt slut införlivades Sjöbevakningsväsendet med Gränsbevakningsväsendet genom en lag av 22 december 1944. Denna period i Sjöbevakningsväsendets historia förtjänar en helt egen bok. Då ändrades en stor del av sjöbevakningsstationer-na till sjöövervakningsstationer inom Marinen. Man använde ofta den finska förkortningen mv-asema om både sjöbevakningsstationer och sjöövervak-ningsstationer. Detta rör till saker och ting när man försöker spåra det krigsti-da stationsnätverket. Till exempel finns det bilder från år 1942 av Saunasaari sjöbevakningsstation som låg vid Ladogas strand. I själva verket är det fråga om Saunasaari sjöövervakningsstation som bemannades av kustartilleriets soldater – sjöbevakningsstationen förstördes under vinterkrigets första da-gar. Trots det finns det bilder i litteraturen som sägs vara bilder av Saunasaari sjöbevakningsstation år 1942. Det är dock fråga om en helt annan byggnad, och den var en sjöövervakningsstation underställd Marinen.

Stationerna i boken presenteras områdesvis, från öst till väst. Jag har försökt presentera dem som ett sorts pärlband som slingrar sig fram genom skärgården. Det blir vissa krökar i kedjan när man rör sig genom skärgår-dens irrgångar, så ibland kan det hända att vi tar ett steg bakåt. Nätverket av stationer har delats in i fem delar för att underlätta för läsaren. De avträdde

landområdena utgör ett eget område, Finska viken har delats i två delar, i anslutning till Skärgårdshavet och Bottenhavet presenteras även Ålands stationer, och från Bottenhavet uppåt kommer Bottniska vikens område.

Stationernas verksamma år har presenterats på årsnivå så noggrant som det har varit möjligt utifrån det begränsade arkivmaterialet. För några år sedan gick jag igenom tre flyttkartonger med sjöbevakningsorder, och uppgifterna om verksamheten olika år under Sjöbevakningsväsendets tid är till stor del baserad på dem. Någon enstaka station som inrättats på 1930-ta-let placerades senare på annan ort, och det är något av en tolkningsfråga huruvida stationens historia kan räknas som oavbruten. Ett bra exempel på detta är Stora Enskär. Stora Enskärs station inrättades 1932 och år 1956 flyttades den till Kungsholmen. År 1980 lades Kungsholmens station ner och samma år öppnades en ny station i Sveaborg. Sett ur en administrativ synvinkel handlade det om nedläggning av en station och inrättning av en ny; logiskt sett var flytten från Stora Enskär via Kungsholmen till Sveaborg snarare en flytt av en och samma station. Boken ser på stationerna snarare som fysiskt verksamma enheter, än som administrativa aktörer. Därmed kan det ställvis vara tal om att en station har lagts ner, trots att den egentligen fortsatte sin verksamhet på en ny plats och med ett nytt namn.

Dagorderna innehåller uppgifter om när en viss station har inlett sin verksamhet och när verksamheten lagts ner, samt tidpunkter då Sjöbevak-ningsväsendet tagit emot någon viss station från Tullverket. Noteringarna om inrättning och nedläggning av stationer gäller nedläggningar som ge-nomfördes årligen enligt säsongen, bland annat vid seglationssäsongens slut då isarna lade sig på havet. I dessa fall överfördes manskapet ofta till en vinterstation som inrättats på en annan plats. Däremot behandlas var-aktig inrättning eller nedläggning av stationer oftast inte i sjöbevaknings-orderna – många stationer dyker bara helt plötsligt upp eller försvinner ur förteckningarna. Vissa år omnämns en del av stationerna inte alls. Detta kan också betyda att stationen var verksam hela året utan avbrott. I många fall nämndes en station endast i samband med personalöverföringar och semestrar, och inte alltid ens då. Stundtals, trots ihärdigt sökande, förblev vissa stationer försvunna under flera års tid.

En heltäckande kartläggning av stationsnätverket är tämligen svår att få till stånd. I samband med sjöbevakningens 50-årsjubileum konstaterade Kai Säteri, som skrivit mycket om Sjöbevakningsväsendet och sjöbevakning, att *det är mycket mödosamt och långrandigt att följa Sjöbevakningsväsendets fasta stationers (dagens sjöbevakningsstationers) historia, eftersom fasta stationer inrättades och lades ner allt eftersom prioriteringarna i verksamheten ändrades*⁵. Säteri har rätt i att stationer dök upp i snabb takt, och lika snabbt lades de ner eller flyttades från en plats till en annan. Däremot är just denna besvärlighet och komplexitet för mig en spännande utmaning, och allt annat än långrandigt. Jag har försökt leta efter svar på frågorna vad, var och när i alla källor. Det finns ett flertal tabeller och texter som redogör för sjöbevakningsstationernas verksamma år. I dessa snubblar man ofta över ett par centrala problem: något heltäckande källmaterial står inte att finna, och på grund av feltolkningar av olika dokument kan en station ha noterats vara nedlagd, trots att verksamheten endast upphört under vintern. Särskilt på 1930-talet under Sjöbevakningsväsendets tid upphörde verksamheten på de fasta stationerna under vintern – när isen lade sig på havet och gjorde det omöjligt att förflytta sig – och manskapet överfördes till vinterstationer. I dokumenten noteras denna vinterstängning med orden ”stationens verksamhet upphörde”. Meningen kan tolkas på flera sätt, men oftast har den tolkats korrekt. Tidvis har man däremot antagit att stationen lades ner helt, trots att den bara lämnades tom i väntan på islossningen, medan manskapet under tiden arbetade på en vinterstation. Jag kan redan nu säga att det finns felaktigheter också i denna bok. Därför har jag haft som mål att ha med så många källhänvisningar som möjligt i texten.

När det gäller termer används i huvudsak benämningen sjöbevakningsstation för sjöbevakningsstationerna. När väsendet inrättades i juni 1930 kallades stationerna till en början vakter, och rätt så snart, redan i juli, bevakningsstationer (finsk förkortning VA). I december 1931 kom anvisningar om att använda benämningen fast station (KA) och vinterstation (TA)⁶. Boken behandlar fasta stationer som senare fick den vedertagna benämningen sjöbevakningsstation. De fasta stationerna var enligt namnet fasta: de var verksamma på samma plats från år till år. Vinterstationerna i sin tur var, som namnet säger, verksamma endast på vintern. Det fanns vinterstationer redan under Sjöbevakningsväsendets första verksamhetsår. Vinterstationerna var mer temporära till sin natur och var verksamma under tiden mellan seglationssäsongerna, alltså när havet var istäckt. En del av vinterstationerna var verksamma ombord på fartyg vars seglationssäsong var slut för året, andra låg i skärgården i byggnader som ibland till och med var i privat ägo, och någon enstaka troligen i anslutning till en ordinarie station.

Varje station hade sin egen förkortning, exempelvis var förkortningen för stationen på Torra Mjölö KVA (från finskans Kuivasaaren vartioasema, övers.anm.). Kökars station, som inlett sin verksamhet vid samma tid, fick i sin tur förkortningen KöVA, för att skilja den från KVA. I huvudsak användes förkortningar på tre bokstäver, men det fanns ett flertal stationer med samma initialer, och i dessa fall användes även den andra bokstaven i stationens namn (som i Kökars fall), och vid behov fler bokstäver. Tilläggsbokstäverna skrevs med gemener. En station som hade en längre förkortning var exempelvis Fagerö bevakningsstation, KaunKA. Förkortningarna KA och VA användes länge växelvis i dagorderna.

När det gäller organisationerna beslutades det i samråd med styrgruppen att organisationernas namn inleds med versal. Sjöbevakningsväsendet är i boken Sjöbevakningsväsendet, likaså är Gränsbevakningsväsendet alltid Gränsbevakningsväsendet, oberoende av hur namnet stavats under olika tidsperioder. Stavningen av organisationernas namn har varierat under årtiondena, och således gjordes i detta fall ett slags kompromiss. Nästan allt som användes för att få igång Sjöbevakningsväsendets verksamhet i början mottog man från Tullstyrelsen: manskap, stationer, farkoster och mycket annat. I boken används både benämningen Tullstyrelsen (1812–2012) om organisationen, samt det mer folkspråkliga namnet Tullen.

Man kan inte skriva om Sjöbevakningsväsendet, utan att också ta upp fartyg. Därför innehåller boken också, vid sidan om stationerna, en översikt över de största fartygen i sin fartygsklass som Sjöbevakningsväsendet antingen ärvde av Tullen eller själv beställde. Fartygen presenteras i kronologisk ordning enligt tillverkningsår. Låt oss i det här skedet konstatera, att man inte kan anta någonting. Jag lät mig än en gång förledas att anta att fartygens historia skulle vara lätt att hitta. Jag hade en fantastisk idé om att kort redogöra för vad som hände med alla fartyg också efter att Gränsbevakningsväsendet tagit dem ur drift. Mitt antagande visade sig vara ganska felaktigt: Gränsbevakningsväsendets fartygs historia efter att de tagits ur drift har knappats forskats i eller nedtecknats någonstans. Således saknas det i vissa fall fortfarande information om fartygets sista skeden. Viss information fanns ändå att tillgå, och de bästa källorna var fartygsentusiaster.

Viitteet

1

Rajamme Vartijat 6/1980

2

MVK 29/31

3

Suomenlahden merivartioston päiväkäsky 1/45, Liite 1: Nimilyhennykset kiinteille vartioasemille

4

Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 1/45, bilaga 1: Förkortningar för namnen på fasta bevakningsstationer

5

Rajamme Vartijat 6/1980

6

MVK [sjöbevakningsorder] 29/31

I
KATSAUS MERIVARTIOINNIN VUOSIKYMMENIIN
ÖVERSIKT AV SJÖBEVAKNINGENS ÅRTIONDEN

MERIVARTIOLAITOKSEN PERUSTAMINEN

Merivartiolaitoksen perustamisen syyksi mielletään usein kieltolain aikainen salakuljetus sekä sen poiskitkeminen. Tämä on osatotuus, mutta taustalla oli myös muita tekijöitä. Vielä 1920-luvulla Suomen merirajojen valvonnasta vastasi Tulli pyrkien samalla valvomaan ja estämään salakuljetusta. Kieltolaki piti virkamiehet kiireisinä. Tulli kokikin kieltolain olevan laki, jota ei ollut tarkoitus valvoa tai ainakaan siihen ei ollut annettu riittäviä resursseja. Tulli vetosi myös siihen, että heidän tehtävään olivat hallinnolliset tulliselvittelyt sekä tullin- ja veronkanto, ei operatiivinen rajojen vartiointi.

1920-luvun lopulla alettiin pohtia uuden valvontaviranomaisen perustamista. Perusteluina oli muun muassa valvonnan siirtäminen Sisäasiainministeriön poliisiosaston alaisuuteen, sillä etenkin pirtun salakuljetus aiheutti lukuisia poliisitehtävien kaltaisia tilanteita ja kuulusteluja, joita tullin ei kokenut omaksi keskeisimmäksi työkentäkseen. Taustalla oli vahvasti myös maanpuolustuksellinen näkökulma: Merivartiolaitos mahdollistaisi tehokamman rannikopuolustuksen, sillä laivaston aluskanta oli määrärahojen vähyyden vuoksi riittämätön ja rannikopuolustuksemme nojasi Venäjän vallan aikaiseen linnoitusjärjestelmään. Samoin yksi tulevalle organisaatiolle luonnosteltu tehtävä, Ahvenanmaan merialueiden valvonta, oli painoarvoltaan merkittävä: siviiliviranomaiseksi luokiteltava uusi viranomainen saisi liikkua demilitarisoidun maakunnan vesillä – toisin kuin sotilasviranomaiset.

Merivartiolaitoksen perustaminen ei ollut eduskunnassa itsestäänselvyys. Läpimenoa edesauttoi riittävän löyhästi kirjoitettu asetetus, josta muun muassa maanpuolustuksellinen näkökulma oli jätetty tarkoituksella pois. Perustamiselle löytyi runsaasti vastustajia, mutta lopulta asian kolmas käsittely toi tilanteeseen selvyyden ja laki Merivartiolaitoksesta hyväksyttiin 4.4.1930. Merivartiolaitos aloitti toimintansa 1.6.1930.

*Merivartiolaitoksen logo vuodelta 1930
Sjöbevakningsväsendets logotyp från 1930
The Finnish Coast Guard logo from 1930*



SJÖBEVAKNINGSVÄSENDET INRÄTTAS

Orsaken till att Sjöbevakningsväsendet inrättades anses ofta vara smuglingen under förbudslagstiden och arbetet för att sätta stopp för smuglingen. Detta är en del av sanningen, men det fanns också andra orsaker. Tullen ansvarade ännu på 1920-talet för övervakningen av Finlands havsgränser och strävade samtidigt efter att övervaka och förhindra smuggling. Förbudslagen höll tjänstemännen sysselsatta. I Tullens ögon var förbudslagen en lag som inte var avsedd att övervakas, eller i varje fall hade man inte fått tillräckliga resurser för det. Tullen hänvisade också till att deras uppgift inte var operativ gränsövervakning utan administrativa tullklareringar samt tull- och skatteuppbörd.

I slutet av 1920-talet inleddes diskussioner om att inrätta en ny tillsynsmyndighet. Motiveringarna var bland annat att övervakningen borde överföras till Inrikesministeriets polisavdelning, eftersom i synnerhet spritsmuglingen ofta orsakade situationer och förhör som var jämförbara med polisuppdrag och som Tullen inte upplevde som sitt arbetsfält. Ett viktigt argument gällde också försvaret: Sjöbevakningsväsendet skulle effektivisera kustförsvaret, eftersom flottan på grund av bristen på anslag inte hade tillräckligt med fartyg och vårt kustförsvaret vilade på ett fortifikationssystem från den ryska tiden. Likaså var en av uppgifterna som planerades för den framtida organisationen av stor vikt: övervakningen av Ålands havsområden. Den nya myndigheten skulle klassificeras som en civil myndighet som till skillnad från de militära myndigheterna hade tillstånd att röra sig i det demilitariserade landskapets vatten.

Riksdagen ansåg det emellertid inte självklart att ett sjöbevakningsväsende skulle inrättas. Förslaget godkändes tack vare en tillräckligt löst avfattad förordning, där bland annat försvarsaspekten avsiktligt hade utelämnats. Det fanns gott om motståndare till den nya myndigheten, men den tredje handläggningen av ärendet var avgörande och lagen om Sjöbevakningsväsendet godkändes den 4 april 1930. Sjöbevakningsväsendet inledde sin verksamhet den 1 juni 1930.



Kiinteiden ja talviasemien ohella käytössä oli myös liikkuvia asemia, joista käytettiin lyhennettä LA. Kuvassa LA 2 sekä aluksen miehistöä. FORUM MARINUM/ UNO OJASEN KOKOELMA

Vid sidan om fasta stationer och vinterstationer användes också flyttbara stationer som förkortades med bokstäverna LA. På bild LA 2 och fartygsbesättningen. FORUM MARINUM/ UNO OJANENS SAMLING

In addition to fixed stations and winter stations, there were also mobile stations, which were referred to as LAs (liikkuvat asemat). Pictured here is LA 2 and the vessel's crew. FORUM MARINUM / THE COLLECTION OF UNO OJANEN



Nordvakten-niminen alus oli yksi Merivartiolaitoksen vanhimpia aluksia. Se oli rakennettu jo vuonna 1878, mutta palveli aina vuoteen 1959 asti. Tullin luovuttaessa aluksen Merivartiolaitokselle se sai nimen VL Merikotka. MERIVARTIOMUSEO

Fartyget Nordvakten var ett av Sjöbevakningsväsendets äldsta fartyg. Det byggdes redan 1878, men användes ända till 1959. När Tullen överlämnade fartyget till Sjöbevakningsväsendet döptes fartyget om till VL Merikotka. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

A vessel by the name of Nordvakten was one of the Coast Guard's oldest ships. It had been built way back in 1878, but was in operation all the way up until 1959. When Customs handed over the vessel to the Coast Guard, it was renamed VL Merikotka. THE COAST GUARD MUSEUM

TULLILAITOKSELTA PERITYT MIEHET, ASEMAT JA ALUKSET

Tullin henkilökunnasta noin 320 siirtyi Merivartiolaitoksen palvelukseen. Heidän lisäksi palkattiin tilapäistyövoimaa ja perustettiin 65 uutta virkaa. Vaihtuvuus oli alussa suurta. Ensimmäisen vuoden aikana eroilmoituksensa jätti yli sata henkilöä, heistä puolet oli aiemmin Tullin palveluksessa ollutta henkilöstöä. Osasyynä eroihin oli henkilöstön korkea ikä. Myös irtisanomisia tapahtui, syynä oli usein henkilön sopimattomuus Merivartiolaitoksen tehtäviin.

Vastaperustetun organisaation käyttöön tulevat kiinteät asemat olivat pääosin entisiä tullin tiloja, asemia ja muita tukikohtia. Alkuvaiheessa toiminnassa oli yksitoista kiinteää asemaa, mutta hyvin nopeasti määrä kasvoi useisiin kymmeneen asemiin.

Merivartiolaitos vastaanotti tullilta asemien ohella myös laivoja ja veneitä. Ensimmäisenä purjehduskautena käytössä oli muun muassa viisitoista vartiolaivaksi muutettua höyrylaivaa, 25 moottorialusta, kolmetoista nopeaa ja kolme hidasta moottorivenettä, yhdeksän apumoottorilla varustettua purjevenettä sekä 56 salakuljettajilta takavarikoitua venettä. Lisäksi kalustoa saatiin lainaamalla Rannikkolaivastolta neljä vanhaa miinanraivaajaa ja kolmesta tullin takavarikoimasta pirtulaivasta tehtiin liikkuvia asemia. Merenkulkuhallitukselta saatiin lainaksi yksi höyrylaiva. Aluskanta oli varsin sekalaista ja soveltui parhaiten käytettäväksi hyvällä säällä. Tämän seurauksena kalustoa täydennettiin hankkimalla vielä kaksi talvitoimintaan kykenevää höyryhinaajaa.

PERSONAL, STATIONER OCH FARTYG FRÅN TULLVERKET

Av Tullens anställda övergick cirka 320 i Sjöbevakningsväsendets tjänst. Utöver dessa anställdes tillfällig arbetskraft och 65 nya tjänster inrättades. Omsättningen var stor i början. Under det första året anhöll över hundra personer om avsked. Hälften av dessa hade tidigare varit anställda hos Tullen. En av orsakerna till uppsägningarna var de anställdas höga ålder. En del anställda avskedades också. Orsaken var då ofta att personen var olämplig för Sjöbevakningsväsendets uppgifter.

Den nybildade organisationens fasta stationer var i huvudsak lokaler, stationer och andra baser som tidigare använts av Tullen. I början fanns det 11 fasta stationer, men antalet ökade snabbt till flera tiotal.

Förutom stationsbyggnader tog Sjöbevakningsväsendet också emot fartyg och båtar av Tullen. Under den första seglationssäsongen användes bland annat 15 bevakningsfartyg som var före detta ångfartyg, 25 motorfartyg, 13 snabba och tre långsamma motorbåtar, nio segelbåtar med hjälpmotor samt 56 beslagtagna före detta smugglarbåtar. Sjöbevakningsväsendet fick dessutom materiel genom att låna fyra gamla minröjare av Kustflottan och tre spritfartyg som Tullen beslagtagit omvandlades till rörliga stationer. Sjöfartsstyrelsen lånade ut en ångbåt. Fartygen var av mycket varierande slag och lämpade sig bäst för bra väder. Därför kompletterades de med två ångdrivna bogserbåtar som kunde användas vintertid.

Hangon vanha merivartioasema.
FORUM MARINUM/UNO OJASEN KOKOELMA

Den gamla sjöbevakningsstationen i Hangö.
FORUM MARINUM/UNO OJANENS SAMLING

The old Hanko Coast Guard Station.
FORUM MARINUM / THE COLLECTION OF UNO OJANEN



ASEMAVERKOSTO

Kesäkuussa 1930 toimintansa aloitti yksitoista kiinteää vartioasemaa: Haapasaari, Söderskär, Porkkala, Utö, Örö, Kökar, Hellman, Kuivasaari, Suursaari, Tytärsaari ja Lavansaari. Purjehduskauden päättyessä moni kiinteä asema sulkeutui ja talveksi perustettiin erillisiä talviasemia. Paikoin ne toimivat kiinteän aseman tiloissa, mutta monesti myös vaikkapa yksityisessä omistuksessa olevassa kesämökissä tai muussa vastaavassa tilassa.

Asemaverkosto laajeni melko nopeasti supistuen vasta sotavuosina. Sotien jälkeen alueluovutusten seurauksena kiinteiden asemien määrä väheni merkittävästi. 1950-luvulla asemaverkoston uudistuminen oli monen tekijän summa: vanhat asemat olivat paikoin luokattoman huonokuntoisia ja uuden aseman perustaminen, kenties samalla entistä optimaalisemmalle paikalle,

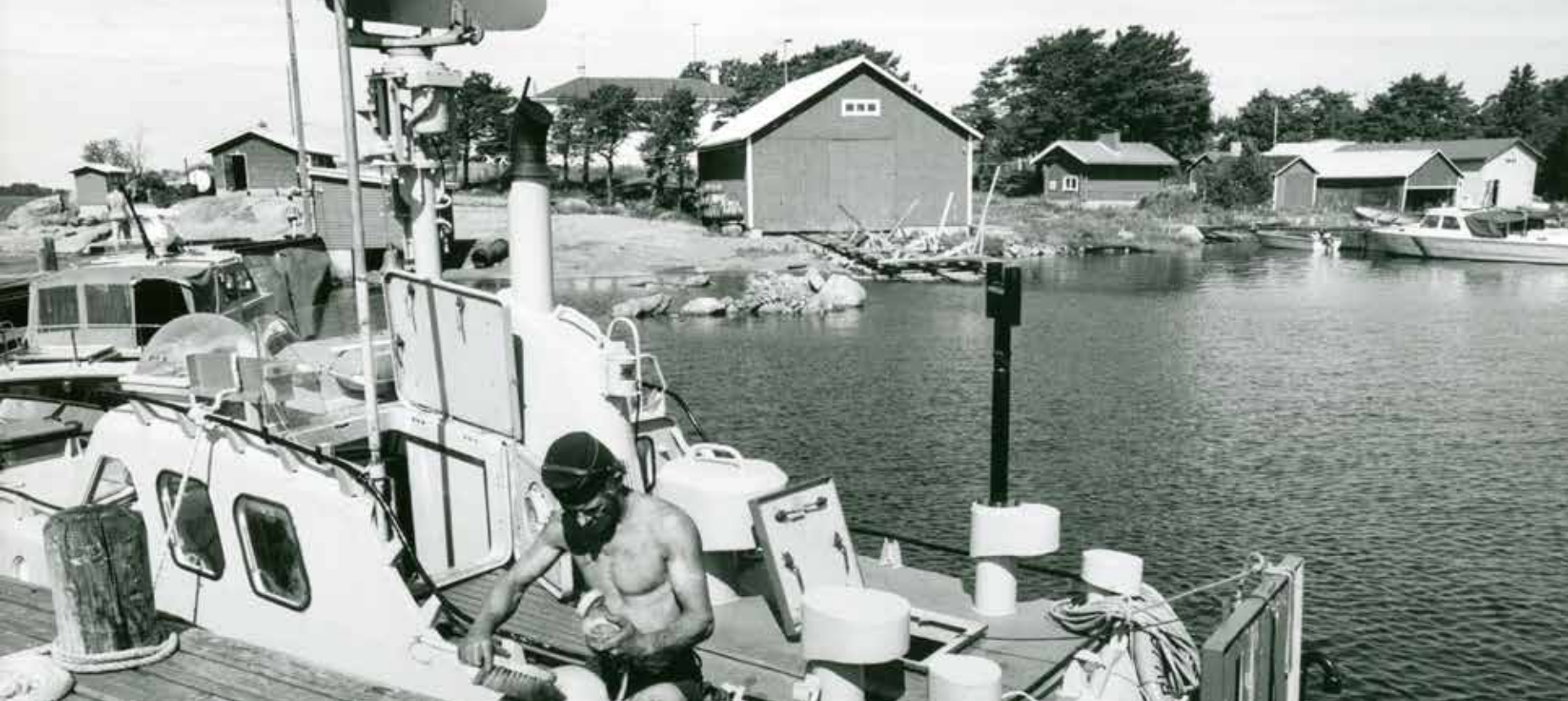
koettiin paremmaksi ratkaisuksi. Porkkalan vuokra-aikana uusi valtakunnanraja muutti osaltaan asemaverkostoa. Uusien asemien perustamisessa painoi suuresti myös puolueettomuusvartioinnin näkökulmat. Kasvava huviveneily 1960-luvulla loi paineita sijoittaa asemia seuduille, joissa tarvittiin aktiivista partiointia. Vastaavasti jo 1950-luvulla käynnistynyt aluskaluston uudistaminen ja valvonnan painopisteen siirtyminen merelle sekä valvonnan teknistyminen käynnistivät asemaverkoston supistamisen.

Kaikkiaan rannikollamme, Viipurinlahti ja Laatokka mukaan lukien, on toiminut noin 130 kiinteää merivartioasemaa. Tänä päivänä merivartioasemia on toiminnassa 18. Talviasemien aikakausi päättyi melko pian sotien jälkeen ja viidentoista toimintavuoden aikana talviasemia oli yhteensä noin sata.

Porkkalan merivartioasema 1990-luvun alkupuolella. MERIVARTIOMUSEO

Porkala sjöbevakningsstation i början av 1990-talet. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Porkkala Coast Guard Station in the early 1990s. THE COAST GUARD MUSEUM



Haapasaaren merivartioaseman rantaa ja rautavillen huolto, asemarakennus häämöttää venevajan takana. MERIVARTIOMUSEO

Underhåll av rautaville vid Aspö sjöbevakningsstations strand, stationsbyggnaden skymtar bakom båthuset. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Maintenance of the so called rautaville at the shore of the Haapasaari Coast Guard Station. A glimpse of the station building can be seen behind the boathouse. THE COAST GUARD MUSEUM

STATIONSNÄTVERKET

juni 1930 inledde elva fasta bevakningsstationer sin verksamhet: Aspö, Söderskär, Porkala, Utö, Örö, Kökar, Hellman, Torra Mjölö, Hogland, Tyterskär och Lövskär. I slutet av seglationssäsongen stängde många av de fasta stationerna och separata vinterstationer togs i bruk. De var ställvis verksamma i de fasta stationernas lokaler, men ofta även till exempel i en privatägd sommarstuga eller någon annan motsvarande byggnad.

Nätverket av stationer utvidgades ganska snabbt och minskade först under krigsåren. Efter krigen minskade antalet fasta stationer betydligt till följd av landavträdelserna. På 1950-talet förnyades stationsnätverket av flera orsaker: de gamla stationerna var ställvis i mycket dåligt skick och det upplevdes vara en bättre lösning att inrätta en ny station, kanske samtidigt på en ännu lämpligare plats. Under tiden då Porkalaområdet var utarrenderat förändrades

stationsnätverket också på grund av den nya riksgränsen. När nya stationer inrättades var även synpunkterna som gällde neutralitetsbevakningen mycket viktiga. Den allt populärare fritidsbåtstrafiken på 1960-talet skapade ett tryck att placera stationer i områden där det behövdes aktiv patrullering. På motsvarande sätt började stationsnätverket minska med anledning av att fartygen börjat moderniseras redan på 1950-talet, tyngdpunkten i övervakningen flyttats till havet och övervakningen blivit allt mer teknisk.

Sammanlagt har cirka 130 fasta sjöbevakningsstationer varit verksamma längs vår kust, Viborgska viken och Ladoga inberäknade. Numera finns det 18 verksamma sjöbevakningsstationer. Vinterstationernas tidevarv upphörde rätt så snart efter krigen och under de femton verksamhetsåren uppgick deras antal till sammanlagt omkring hundra.



Vartiomoottoriveneet palvelivat merivartiostoa aina 1950-luvulle asti. Kuvassa Turun Veneveistämöllä valmistettuja VMV-aluksia vuonna 1935. KYMENLAAKSON MUSEO

Bevakningsmotorbåtarna användes av sjöbevakningssektionen ända fram till 1950-talet. Bild från 1935 på VMV-båtar tillverkade vid Åbo Båtvarf. KYMMENEDALENS MUSEUM

Patrol motorboats were used by the Coast Guard until the 1950s. Photo from 1935 of VMV vessels built at the boatyard Turun Veneveistämö. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

KELLUVA KALUSTO

Merivartiolaitoksen alkuvuosina organisaatio oli uusi, mutta alukset vanhoja. läkkäimmät aluksista olivat peräisin 1800-luvulta. Melko pian käyttöön saatiin myös uutta kalustoa. Ehkäpä parhaiten tunnetaan VMV-lyhenteen omaavat vartiomoottoriveneet, lempinimeltään vemmat. Näistä ensimmäiset vastaanotettiin jo vuonna 1930 ja yhteensä uusia vemmoja hankittiin 16. VMV-luokkaa suunniteltaessa yhtenä näkökulmana oli alusten mahdollinen hyödyntäminen sotilaallisessa maanpuolustuksessa. Muut Merivartiolaitoksen hankkimat alukset suunniteltiin ensisijaisesti merivartiointiin. Vaikka kalusto oli suhteellisen vanhaa, oli se paremmassa kunnossa kuin laivaston oma aluskanta. Sotavuosina noin 30 % laivaston aluksista oli Merivartiolaitoksen kalustoa.

FLYTANDE MATERIEL

Under Sjöbevakningsväsendets första år var organisationen ny men fartygen gamla. De äldsta var byggda på 1800-talet. Ganska snart togs emellertid nya i bruk. Bäst kända är kanske bevakningsmotorbåtarna som har förkortningen VMV (därav smeknamnet ”vemmat” på finska). De första togs i bruk redan 1930 och sammanlagt skaffades 16 nya båtar av denna typ. En aspekt vid planeringen av VMV-klassen var att motorbåtarna eventuellt skulle kunna användas i det militära försvaret. Övriga fartyg och båtar som Sjöbevakningsväsendet skaffade var i första hand avsedda för sjöbevakning. Trots att materielen var relativt gammal var den i bättre skick än flottans egna fartyg. Under krigsåren tillhörde cirka 30 procent av flottans fartyg Sjöbevakningsväsendets materiel.

Merivartiolaitoksen alkuvuosikymmenenä aluskalusto oli suurelta osin iäkästä. Vanhimmat alukset olivat peräisin 1800-luvulta. Vuonna 1907 rakennettu Aura palveli vuoteen 1970 asti. MERIVARTIOMUSEO

Under Sjöbevakningsväsendets första årtionde var fartygen till stor del åldrade. De äldsta fartygen var byggda på 1800-talet. Aura, som byggdes 1907, var i tjänst fram till 1970. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

During the Finnish Coast Guard's first decade, the fleet was largely rather old. The oldest ships were built during the 19th century. The Aura, built in 1907, served until 1970. THE COAST GUARD MUSEUM



PIRTUA, PIRTUA!

Kieltolain astuttua voimaan vuonna 1919 eivät suomalaiset jääneet kuivin suin: lain seurauksena käynnistyi laajamittainen salakuljetus, joka ammattimaistui monin paikoin. Myös saaristolaiset hoitivat osan pirtukaupasta, tarjosihan se hyvää - joskin laitonta - tuloa.

Ulkomaiset pirtulaivat ankkuroituivat lasteineen aluevesirajan ulkopuolelle, salakuljettajat soljahtivat yön pimeinä tunteina pienillä nopeilla aluksillaan näiden kylkeen, maksoivat lastin ja kuljettivat hankintansa useimmiten ensin väliaikaisvarastoon ulkosaaristoon. Sieltä lasti jatkoi myöhemmin matkaansa janoisille ostajille. Salakuljettajien näkökulmasta hankalinta oli toimia salaa, sillä toimintaa valvoi ensin Tulli, sittemmin Merivartiolaitos. Valvontaa harjoittavien merivartijoiden haasteena taasen oli saada nopeakulkuisia salakuljettajien veneitä kiinni, sillä Merivartiolaitoksen aluskalusto oli suurelta osin etenkin alkuvuosina hyvinkin vanhaa ja hidaskulkuista.

Kieltolaki päättyi 5.4.1932 klo 10. Tämä ei kuitenkaan merkinnyt alkoholin salakuljetuksen täysimittaista päättymistä, joskin jonkinlaisia salakuljetetun alkoholimäärän notkahduksia tilanne aikaansai. Alkossa hinnat olivat korkeita ja salakuljetettua alkoholia sai edullisemmin, joten moni palasi vanhan harrastuksensa pariin. Salakuljetus oli kannattavaa – mikäli siitä ei jäänyt kiinni.

Merivartiolaitoksen perustamista aikanaan vastustaneet tahot nostivat kieltolain päättymisen myötä Eduskunnassa esille ajatuksen laitoksen lakkauttamisesta. Lakkauttaminen ei toteutunut ja päinvastoin kieltolain päättymisen mahdollisti Merivartiolaitoksen kehittämisen – salakuljetuksen valvonnan väheneminen antoi resursseja muuhun työhön. Vähitellen salakuljetus alkoi laantua ja taivaalle kertyi toisenlaisia uhkakuvia: Suomi oli joutumassa sotaan.

Merivartijat ovat hinanneet löytämänsä pirtutorpedon maihin.
FORUM MARINUM/UNO OJASEN KOKOELMA

Sjöbevakarna har dragit i land en sprittorped som de hittat.
FORUM MARINUM/UNO OJANENS SAMLING

Coast Guards with a moonshine torpedo they had discovered and towed to land. FORUM MARINUM / THE COLLECTION OF UNO OJANEN



SPRIT, SPRIT!

Finländarna slutade inte dricka trots att förbudslagen trädde i kraft 1919: lagen ledde till en omfattande smuggling som sköttes professionellt på många håll. Även skärgårdsborna deltog i sprithandeln. Den var ju en välkommen – om än olaglig – inkomstkälla.

Utländska spritfartyg ankrade med sin last utanför territorialvattengränsen, smugglarna körde upp till fartygen med sina små snabba båtar i nattens mörker och betalade lasten. Spriten transporterade de vanligen först till ett tillfälligt lager i den yttre skärgården. Därifrån transporterades den senare vidare till törstiga köpare. Det svåraste för smugglarna var att agera obemärkt, eftersom verksamheten först övervakades av Tullen och senare av Sjöbevakningsväsendet. En utmaning för sjöbevakarna som skötte övervakningen var att få fast smugglarnas snabba båtar, då Sjöbevakningsväsendets båtar till stor del var mycket gamla och långsamma särskilt under de första åren.

Förbudslagen avskaffades den 5 april 1932 kl. 10. Detta innebar dock inte att alkoholsmugglingen upphörde helt, även om mängden smugglad alkohol minskade något. Alkos priser var höga och smugglad alkohol var billigare. Därför återupptog många sin gamla hobby. Det var lönsamt att smuggla – så länge man inte åkte fast.

I och med att förbudslagen avskaffades föreslog de som tidigare hade motsatt sig inrättandet av Sjöbevakningsväsendet i riksdagen att myndigheten skulle läggas ned. Så blev det dock inte, utan tvärtom kunde Sjöbevakningsväsendet utvecklas efter att förbudslagen hade avskaffats: då övervakningen av smuggling minskade frigjordes resurser för annat arbete. Så småningom började smugglingen avta och andra orosmoln dök upp på himlen: Finland var på väg mot krig.

Varastolaivat päivystivät ulkomerellä, ja salakuljettajat kuljettivat lasteja sisäsaariston varastopaikkoihin. Kuvassa Unkarin lipun alla purjehtinut Relis.
MERIVARTIOMUSEO

Spritfartygen väntade på öppna havet och smugglarna transporterade lasten till lager i den inre skärgården. Bilden visar Relis som seglade under ungersk flagg.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Warehouse ships remained on call out in the open sea, and the smugglers transported the cargo from there to storage locations in the inner archipelago.
Photo of the Relis, which sailed under the Hungarian flag. THE COAST GUARD MUSEUM





MERIVARTIOLAITOS SODISSA

Loppusyksyn 1939 aikana merikelpoisimmat ja nopeimmat Merivartiolaituksen alukset luovutettiin Merivoimille ja sijoitettiin ennen talvisodan syttymistä muun muassa Varmistuslaivueeseen, Saattolaivueeseen, Moottoritorpedovenelaivueeseen ja Sukellusvenehävittäjälaivueeseen. Alukset olivat kaivattua vahvistusta laivastolle, jolta puuttui lähes kokonaan kevyet laivastovoimat. Samassa yhteydessä alukset aseistettiin sotatoimien edellyttämään valmiuteen.

Alusten luovutuksen myötä myös useimpien alusten päälliköt, perämiehet ja konemestarit siirtyivät alustensa mukana. Miehistöt koottiin sekä laivojen omista miehistöistä että reserviläisistä. Talvi- ja jatkosodassa merivartijoita toimi Merivoimien alaisuudessa useissa eri tehtävissä. Moni toimi meripoliisina ja tehtävänkuva vaihteli maantieteellisesti tarkasteltuna suuresti. Merivartijoiden saariston tuntemus antoi merivoimille kaivattua paikallisoaamista ja merivartijoita sijoitettiin myös erikoisosastoihin.

”Pirtusotaa” suitsimaan perustettu laitos näytti sotavuosina vahvuutensa, osaamisensa ja tarpeellisuutensa monin tavoin, mutta sodasta ei selvitty tappioitta. Talvisodan aikana kaatui kuusi merivartiomiestä, heistä neljä sai surmansa jouduttuaan merellä matkalla Lavansaaresta Someriin vihollisen hyökkäyksen kohteeksi. Jatkosodan aikana kaatui 27 merivartiomiestä. Sotien aikaiset alustappiot olivat talvisodassa 11 apuvenettä ja jatkosodassa VL *Merkurius*, VL *Uisko*, viisi VMV-venettä sekä 19 apuvenettä.

Sotavuosina kauppalaivoja turvasi osin Merivartiolaituksen aluksista koottu Saattajalaivue. Kuva Ahvenanmereltä juhannuksena 1942. SA-KUVA

Under krigsåren skyddades handelsfartygen delvis av eskortflottiljen som bildats av Sjöbevakningsväsendets fartyg. Bild från Ålands hav midsommaren 1942. FÖRSVARSMAKTENS BILD

During the war years, protection of commercial ships was provided in part by the Escort Flotilla, which was assembled from Coast Guard vessels. Photo of the Sea of Åland at Midsummer 1942. SA IMAGE

SJÖBEVAKNINGSVÄSENDET UNDER KRIGEN

Under senhösten 1939 överläts Sjöbevakningsväsendets sjödugligaste och snabbaste fartyg till Marinen. Innan vinterkriget bröt ut placerades fartygen bland annat i säkringsflottiljen, eskortflottiljen, motortorpedbåtsflottiljen och ubåtsjagarflottiljen. Fartygen utgjorde en välkommen förstärkning för flottan som nästan helt saknade lätt materiel. Samtidigt utrustades fartygen med sådana vapen som behövdes för krigsoperationer.

När fartygen överläts flyttade även de flesta befälhavare, styrmän och maskinmästare med sina fartyg. Besättningarna bildades både av fartygens egna besättningar och av reservister. Under vinter- och fortsättningskriget tjänstgjorde sjöbevakare i många olika uppgifter inom Marinen. Många var sjöpoliser och arbetsbeskrivningen varierade kraftigt beroende på det geografiska området. Sjöbevakarnas kännedom om skärgården gav marinen den lokalkännedom de behövde och sjöbevakare placerades också i specialavdelningar.

Myndigheten som grundats för att få ett slut på ”brännvinskriget” visade under krigsåren sin styrka, sitt kunnande och sin betydelse på många sätt, men kriget krävde ändå förluster. Under vinterkriget stupade sex sjöbevakningsmän. Fyra av dessa dödades när de anfölls av fienden under en sjöresa från Lövskär till Someri. Under fortsättningskriget stupade 27 sjöbevakningsmän. Fartygsförlusterna under vinterkriget var 11 hjälpbåtar och under fortsättningskriget VL *Merkurius*, VL *Uisko*, fem VMV-båtar och 19 hjälpbåtar.



VMV-alukset olivat sotavuosina naamiomaalattuina. SA-KUVA

VMV-båtarna var målade med kamouflagefärg under krigsåren. FÖRSVARSMAKTENS BILD

VMV vessels were painted with camouflage during the war years. SA IMAGE



Porkkalan vuokra-aika työllisti merivartijoita. Vuodelta 1952 peräisin olevassa kuvassa VMV 11 tekee juuri lähtöä Pentalanlahden tukeutumisaikaltaan partiomatkalle.
MERIVARTIOMUSEO

Perioden då Porkala var utarrenderad förde med sig mycket arbete för sjöbevakarna. På bilden från 1952 är VMV 11 på väg ut på en patrullresa från basen i Pentalanlahti. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The leasing of Porkkala to the Soviet Union provided plenty of work for the coast guards. In this photo, which dates from 1952, VMV 11 is just departing on its patrol route starting from the basing location at Pentalanlahti Bay.
THE COAST GUARD MUSEUM

ELÄMÄÄ SOTIEN JÄLKEEN

Välirauhanehtojen mukaiset alueluovutukset muuttivat suuresti merivartijoiden maantieteellistä toimintakenttää. Valvottavat alueet Petsamossa, Laatokalla ja Viipurinlahdella sekä ulkosaarilla jäivät rajan taakse. Vastaavasti Porkkalan alueen luovuttaminen Neuvostoliitolle toi uuden valvottavan merirajan.

1940-luvun lopulla suuri osa merivartijoiden aluksista ja osa miehistöstä oli kiinni miinanraivaustyössä. Kiinteät asemat ja olot niillä olivat monin paikoin surkeita. Vähitellen alusten palautuminen merivartijoiden käyttöön ja asemien kunnostaminen sekä miehistöolojen vakiintuminen loivat tasapainoa kuohuneeseen murroskauteen. Porkkalan palautus vuonna 1956 vapautti kapasiteettia muuhun merivalvontaan.

Siinä missä 1940-luvun lopulla uudelleen virinnyt salakuljetus alkoi 1960-luvun lopulla itsestään vähentyä, ilmeni uusi haaste: alueloukkaukset. Tämä työllisti puolueettomuusvalvontaa suorittavia merivartijoita. Alueloukkauksia tapahtui sekä kalastusalusten toimesta merellä että lentokoneiden suorittamina rajaloukkauksina maamme ilmatilassa. 1960- ja 1970-lukujen alueloukkauksien tekijöihin liittyi 1980-luvulla myös sukellusveneet.

1960-luvulta alkanut huviveneiden määrän kasvu loi omat vaatimuksensa merivartijoiden työhön, ja huviveneiden aiheuttamat tehtävät ovatkin nykyään arkipäivää merivartioinnissa.

1970-luvulla tapahtunut työaikalain voimaantuminen muutti merivartijoiden elämää. Heillä alkoi olla työpäivien aikana myös vapaa-aikaa ja asemilla pyrittiinkin luomaan edellytyksiä erilaisille vapaa-ajan harrastuksille.



LIVET EFTER KRIGEN

Landavträdelserna enligt vapenstilleståndsvillkoren förändrade i hög grad sjöbevakarnas geografiska verksamhetsfält. Områdena som hade övervakats i Petsamo, Ladoga och Viborgska viken samt på de yttre öarna var inte längre på den finska sidan av gränsen. På motsvarande sätt medförde avträdelserna av Porkkalaområdet till Sovjetunionen en ny sjögräns att övervaka.

I slutet av 1940-talet var en stor del av sjöbevakarnas fartyg och en del av besättningen sysselsatta med minsvepning. De fasta stationerna och förhållandena vid dessa var på många ställen bedrövliga. När fartygen småningom återlämnades till sjöbevakarna, stationerna reparerades och besättningarnas förhållanden stabiliserades skapades en balans i den stormiga brytningsperioden. När Porkkala återlämnades 1956 frigjordes kapacitet för annan sjöövervakning.

Smugglingen som vaknat till liv på nytt i slutet av 1940-talet började avta av sig själv i slutet av 1960-talet, men samtidigt yppade sig en ny utmaning: territoriella kränkningar. Detta fick sjöbevakarna som utförde neutralitetsövervakning känna av. Territoriella kränkningar gjordes både med fiskefartyg på havet och som gränskränkningar med flygplan i vårt lands luftrum. Efter 1960- och 1970-talen gjordes territoriella kränkningar även med ubåtar på 1980-talet.

Då antalet fritidsbåtar började öka på 1960-talet ställdes särskilda krav på sjöbevakarnas arbete. Numera är uppdrag som orsakas av fritidsbåtar vardagsmat i sjöbevakningsarbetet.

Sjöbevakarnas liv förändrades på 1970-talet i och med att arbetstidslagen trädde i kraft. Då började det även ingå fritid under arbetsdagarna och på stationerna försökte man därför skapa förutsättningar för olika fritidsintressen.

Kalastusta harrastettiin sekä asemalla ollessa että myös merellä.
MERIVARTIOMUSEO

Fiske var en populär sysselsättning både vid stationen och på havet.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Fishing was carried out both at the station and at sea.
THE COAST GUARD MUSEUM



1960-luku loi pohjaa myös ympäristöonnettomuuksien valvonnalle. Tuolloin viranomaisvastuu merten saastumisen ehkäisystä oli Merenkululaitoksella. Resurssien puutteen takia sitä jyvitetiin myös Rajavartiolaitykselle. Tämä näkyi alkuun lähinnä vuosiraporteissa, mutta sekin oli jo enemmän kuin aiempina vuosina. Vuonna 1968 alettiin käynnistellä valvontakäytäntöjä ja monen muutoksen ja lainsäädännöllisen toimenpiteen sekä myös useiden öljyonnettomuuksien myötä tultaessa vuoteen 2019 ympäristöonnettomuuksien torjunnan vastuu on Rajavartiolaityksellä.

1980-luvun alussa kullekin merivartiostolle perustettiin omat Meripelastuksen johtokeskukset, MRCC, ja niiden alaisuuteen merivartioalueiden johtopaikoille Meripelastuksen lohkokeskukset, MRSC. Niiden tehtävänä oli koota meritilannekuvaa ja siten tukea johtamista. Johtokeskusten perustamisen myötä merivartiostojen rooli vahvistui ja vuonna 1982 annettu

laki meripelastuksesta sinetöi merivartioston roolin merellä tapahtuvan viranomais toiminnan johdossa ja koordinoinnissa. Estonia-onnettomuuden jälkeen järjestelmä muutettiin nykyiseen muotoonsa eli kahteen Meripelastuksen johtokeskukseen, MRCC-Turkuun ja MRSC-Helsinkiin. Myös Vaasassa toimi jonkin aikaa MRSC-Vaasa, kunnes se yhdistettiin Turkuun¹.

Uuden toiminnan rinnalle tuli myös alasajoja. 1990-luvun alussa lakkautettiin yhdeksän merivartioasemaa ja jokunen asema muutettiin partiotukikohdaksi. Asemien lakkauttamisessa huomioitiin mahdolliset pakolaisaallot Suomenlahdella, ja leikkaukset kohdentuivatkin ensisijaisesti muille merialueille. Samoihin aikoihin merivartiosto ryhtyi vastaamaan alueellisesti passintarkastuksesta.

Suomen liittyminen EU:hun tarkoitti Suomenlahden muuttumista EU:n ulkorajaksi. Rajavalvonta Suomen ja Viron välillä toimi katalysaattorina, joka aikaansai maiden välisen merivalvonnan yhteistoiminnan käynnistymisen.

På 1960-talet skapades också grunden för övervakningen av miljöolyckor. Sjöfartsverket hade då myndighetsansvaret för att förebygga förorening av haven. På grund av resursbrist tilldelades också Gränsbevakningsväsendet en del av ansvaret. I början syntes detta närmast i årsrapporterna, vilket ändå var mer än under tidigare år. År 1968 började tillsynspraxis tillämpas och efter många ändringar och lagstiftningsmässiga åtgärder samt flera oljeolyckor är det Gränsbevakningsväsendet som ansvarar för bekämpningen av miljöolyckor sedan 2019.

I början av 1980-talet inrättades en sjöräddningens ledningscentral, MRCC, för varje sjöbevakningssektion och under dessa inrättades sjöräddningsundercentraler, MRSC, vid ledningsplatserna för sjöbevakningsområdena. Deras uppgift var att sammanställa en maritim lägesbild och på så sätt stödja ledningen. I och med att ledningscentralerna inrättades stärktes sjöbevakningssektionernas roll och lagen om sjöräddningstjänst från 1982 bekräftade sjöbevakningssektionens roll som ledare och samordnare av myndighets verksamheten till havs. Efter Estoniaolyckan ändrades systemet till sin nuvarande form, det vill säga två sjöräddningens ledningscentraler, MRCC Åbo och MRSC Helsingfors. Också i Vasa fanns under en tid MRSC Vasa, tills den slogs samman med Åbo².

Vid sidan av den nya verksamheten förekom också nedläggningar. I början av 1990-talet lades nio sjöbevakningsstationer ned och några stationer gjordes om till patrullbaser. Vid nedläggningen av stationer beaktades eventuella flyktingströmmar på Finska viken och nedskärningarna gällde därför i första hand andra havsområden. Vid samma tidpunkt övertog sjöbevakningssektionen ansvaret för den regionala passkontrollen.

Finlands inträde i EU innebar att Finska viken blev EU:s yttre gräns. Gränsövervakningen mellan Finland och Estland fungerade som en katalysator som bidrog till att samarbetet mellan ländernas sjöövervakning inleddes.

Merivartiosto avustaa useita viranomaisia ja tutkijoita, kuvassa hyljetutkija Suomenlahden jääkentillä. MERIVARTIOMUSEO

Sjöbevakningssektionen bistår flera myndigheter och forskare, på bilden en sälforskare på Finska vikens is. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Coast Guard assists a number of different authorities and researchers. Pictured here is a seal researcher on the ice covering the Gulf of Finland. THE COAST GUARD MUSEUM



UUSI VUOSITUHAT – UUDET MUUTTUVAT HAASTEET

2000-luku on lisännyt merivartioston kansainvälistymistä. Merivartijoita ja aluksia on osallistunut kansainvälisiin tehtäviin ja ulkomailla arvostetaan suomalaista asiantuntijuutta.

PTR-yhteistyön nimellä tunnettu poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyö tarkoittaa kolmen viranomaisen laaja-alaista ja kansainvälisesti tarkasteltuna ainutlaatuista yhteistyötä. Tässä siltana menneisyyteen on Merivartiolaitoksen alkuvuodet: tehtäväkenttä sekä osa miehistä, kalustosta ja asemista perittiin tullilta. PTR-yhteistyöllä on pitkät perinteet, ja nykyään se pitää sisällään myös rikostiedustelun. Rajavartiolaitos – merivartiosto mukaan lukien – omaa valtuudet suorittaa esitutkintaa muun muassa ihmis-kauppaa, valtionrajarikoksia, luonnonsuojelurikoksia ja useita muita rikoksia epäiltäessä.

Vuonna 1930 perustetun Merivartiolaitoksen yhtenä syntytekijänä oli pirtun salakuljetus. Yhdeksänkymmenen vuoden aikana moni asia on muuttunut, mutta kuivin suin suomalaiset eivät yhäkään ole. Muuttunut Eurooppa mahdollistaa laajamittaisen alkoholin tuonnin tietyin ehdoin luvallisesti, mutta merivartijoiden työ merten vartijoina jatkuu.



ETT NYTT MILLENNIUM – NYA, ANNORLUNDA UTMANINGAR

På 2000-talet har sjöbevakningssektionen internationaliserats allt mer. Sjöbevakare och fartyg har deltagit i internationella uppdrag och finländsk expertis uppskattas utomlands.

Samarbetet mellan polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet, som kallas PTG-samarbete, innebär ett omfattande och ur internationell synvinkel unikt samarbete mellan tre myndigheter. Sjöbevakningsväsendets första år utgör en bro till det förflutna: arbetsuppgifterna och en del av personalen, materielen och stationerna hade tidigare hört till Tullen. PTG-samarbetet går långt tillbaka i tiden och omfattar numera även inhämtning av kriminalunderrättelser. Gränsbevakningsväsendet – sjöbevakningssektionen inberäknad – har befogenheter att göra förundersökning bland annat vid misstanke om människohandel, riksgränsbrott, naturskyddsbrott och flera andra brott.

En faktor som bidrog till att Sjöbevakningsväsendet grundades 1930 var spritsmugglingen. Under nittio år har mycket förändrats, men finländarna är fortfarande inte utan alkohol. Europa har förändrats och införsel av alkohol i stor skala tillåts numera på vissa villkor, men sjöbevakarnas arbete som havets väktare fortsätter likväl.

Viitteet

- 1 Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala 10.4.2025
- 2 Skriftligt meddelande från Juha-Pekka Laitala 10.4.2025

PTR-yhteistyötä Näämön tulliasemalla. RAJAVARTIOLAITOS

PTG-samarbete vid Näämö tullstation. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

PCB cooperation at Näämö Customs Station. THE FINNISH BORDER GUARD



Uusien tehtävien myötä käynnistyi myös meripelastushelikopteritoiminta ja vuonna 1981 perustettiin Turun Vartiolentue. Lentue oli suoraan Rajavartiolaitoksen alainen yksikkö. MIKAEL REHN

I och med de nya uppgifterna inleddes också sjöräddningshelikopterverksamheten och 1981 grundades Åbo Bevakningsflyggrupp. Flyggruppen var en enhet som lydde direkt under Gränsbevakningsväsendet. MIKAEL REHN

The new tasks also led to the launch of sea rescue helicopter operations, and in 1981 the Turku Air Patrol Flight was established. This unit was under the direct command of the Border Guard. MIKAEL REHN

MERIVARTIJOIDEN SAARET
SJÖBEVAKARNAS ÖAR



Valassaarten merivartioaseman miehistöä
majakkahenkilökunnan talon edustalla.
BO-JOHAN SID.

Manskap från Valsörarnas sjöbevakningsstation
utanför fyrpersonalens hus. BO-JOHAN SID

Crew members from the coast guard station
on Valassaaret in front of the house of the
lighthouse staff. BO-JOHAN SID

ASEMAVERKOSTO RAJAN TAAKSE JÄÄNEELLÄ ALUEELLA

Menetetyt Karjalan alueella sijaitti 1930-luvun kuluessa kaikkiaan noin viitisentoista asemaa. Asemaverkosto kattoi niin Laatokan, Viipurinlahden kuin Kannaksen rannikon sekä ulkosaaret. Merialueidemme itäisin asema aloitti toimintansa vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston kokoonpanoon kuulunut Inon vartioasema liitettiin Merivartiolaitokseen. Maantieteellisesti tarkasteltuna maamme itäisin asema löytyi järven rannalta, Laatokalta Pöllästä.

Laatokka on virallisesti järvi, mutta puhutussa kielessä meri – ja meri se oli myös Merivartiolaitoksen termistössä. Laatokalla valtakunnan rajana oli Tarton rauhansopimuksen myötä veteen piirretty viiva – puolet kuului Suomelle ja puolet Neuvostoliitolle. Rajan kummallakaan puolella ei ollut vapaata vettä. Merirajan pituus oli lähemmäs sata kilometriä ja sen valvonnasta vastasi alkuun vain yksi suurempi vartioalue, *MP 107*. Yhden aluksen varaan laskettu vartiointi herätti yleisesikunnassa huolta, ja asian monivaiheisen käsittelyn seurauksena Laatokalle perustettiin vuonna 1935 kaksi uutta kiinteää asemaa: Laatokan koillisosaan Pöllän asema ja länsipuolelle Saunasaaren asema. Kumpikin asema oli aiemmin toiminut tullivartioasemana. Asemarakennusten omistuksen siirron ohella myös henkilöstö siirtyi Merivartiolaitoksen palvelukseen. Kaksi asemaa oli hyvä alku laajan Laatokan valvontaan, mutta Merivartiolaitos pyrki useiden vuosien ajan saamaan Laatokalle kolmatta, eräänlaista keskusvartioasemaa. Lopulta sellainen saatiinkin, kun Valamon Keittiösaarelle perustettiin asema lokakuussa 1938. Valamon asema helpotti vartiointia, joka oli hankaloitunut kun *MP 107* poistettiin käytöstä vuonna 1936 huonokuntoisuutensa takia.

Merivartijoita liikkui myös Äänisellä, mutta vain sotavuosina Merivartiolaitoksen ollessa alistettuna Puolustusvoimille. Varsinaisia Merivartiolaitoksen merivartioasemia Äänisellä ei ollut.

Ulkosaarten ensimmäiset asemat 1.6.1930 alkaen sijaitsivat Tytärsaarella, Lavansaarella ja Suursaarella. Heinäkuussa 1930 asema löytyi myös Seiskarista ja vuonna 1931 asemia perustettiin useisiin eri kohteisiin. Lisäksi hajanaisia mainintoja rajan taakse jääneellä alueella toimineista merivartioasemista löytyy muun muassa Heinäsaaresta.

Merivartiolaitos alistettiin Merivoimien komentajan alaisuuteen 12.10.1939 ja tämän myötä Itäisen Suomenlahden asemat kuuluivat jatkossa merivoimien joukko-osastojen, alkuun Kotkan Lohkon alaisuuteen. Pariisin rauhansopimus vuonna 1947 sinetöi alueluovutusten seurauksena noin viidentoista merivarti aseman – tai lähinnä niiden raunioiden – kohtalon. Ne menetettiin lopullisesti.

STATIONSNÄTVERKET PÅ ANDRA SIDAN DEN NYA GRÄNSEN

nom de förlorade landområdena i Karelen fanns det sammanlagt cirka femton stationer under 1930-talet. Stationsnätverket täckte både Ladogas, Viborgska vikens och Karelska näsets stränder samt utöarna. Den östligaste stationen inom våra havsområden inledde sin verksamhet 1932, då Ino bevakningsstation, som tidigare varit en del av Karelska näsets gränsbevakningssektion, införlivades med Sjöbevakningsväsendet. Geografiskt sett fanns den östligaste stationen i vårt land i Pöllä vid stranden av Ladoga.

Ladoga är officiellt en sjö, men i talspråk kallade man den för ett hav – och ett hav var den även i Sjöbevakningsväsendets terminologi. Riksgränsen vid Ladoga var en linje som dragits i vattnet i och med fredsfördraget i Tartu – hälften av sjön tillhörde Finland och hälften Sovjetunionen. Det fanns inget neutralt vatten på någondera sida av gränsen. Sjögränsen var närmare hundra kilometer lång, och till en början ansvarade ett enda större bevakningsfartyg, *MP 107*, för övervakningen av den. Att bevakningen vilade på ett enda fartyg orsakade oro vid generalstaben, och efter att ärendet behandlats i flera faser inrättades 1935 två nya fasta stationer vid Ladoga: Pöllä station i den nordöstra delen av Ladoga och Saunasaari station på västra sidan av sjön. Båda stationerna hade tidigare fungerat som tullbevakningsstation. När stationsbyggnaderna bytte ägare, övergick även personalen i Sjöbevakningsväsendets tjänst. Två stationer var en bra början för övervakningen av den vidsträckta Ladogasjön, men Sjöbevakningsväsendet arbetade under ett flertal år för att få till stånd en tredje station vid

Ladoga, som skulle vara något av en centralbevakningsstation. Till slut fick man en sådan, när en station inrättades på ön Keittiösaari i Valamo i oktober 1938. Stationen i Valamo underlättade bevakningen, som hade försvårats när *MP 107* togs ur drift 1936 på grund av fartygets dåliga skick.

Sjöbevakarna rörde sig också på Onegasjön, men endast under krigsåren, då Sjöbevakningsväsendet var underställt Försvarsmakten. Några egentliga sjöbevakningsstationer hade inte Sjöbevakningsväsendet vid Onegasjön.

De första stationerna på utöarna inrättades 1.6.1930 på Tyterskär, Lövskär och Hogland. Från juli 1930 fanns det också en station på Seitskär,

och 1931 inrättades stationer på flera olika platser. När det gäller sjöbevakningsstationer som var verksamma i området som blev kvar på andra sidan den nya gränsen, finns det även enstaka omnämnanden om bland annat Heinäsaari.

Sjöbevakningsväsendet underställdes kommandören för Marinen 12.10.1939, och därmed var stationerna i östra Finska viken i fortsättningen underställda marinens truppförband, inledningsvis Kotka försvarsavsnitt. Fredsfördraget i Paris 1947 beseglade som en följd av landavträdelserna ödet för cirka femton sjöbevakningsstationer – eller snarare ruinerna av dem. De förlorades för gott.

Inon sodanaikaisesta merivartioasemasta ehjänä säilyi vain wc. SA-KUVA

Endast toaletten på den krigstida sjöbevakningsstationen i Ino klarade sig intakt. FÖRSVARSMAKTENS BILD

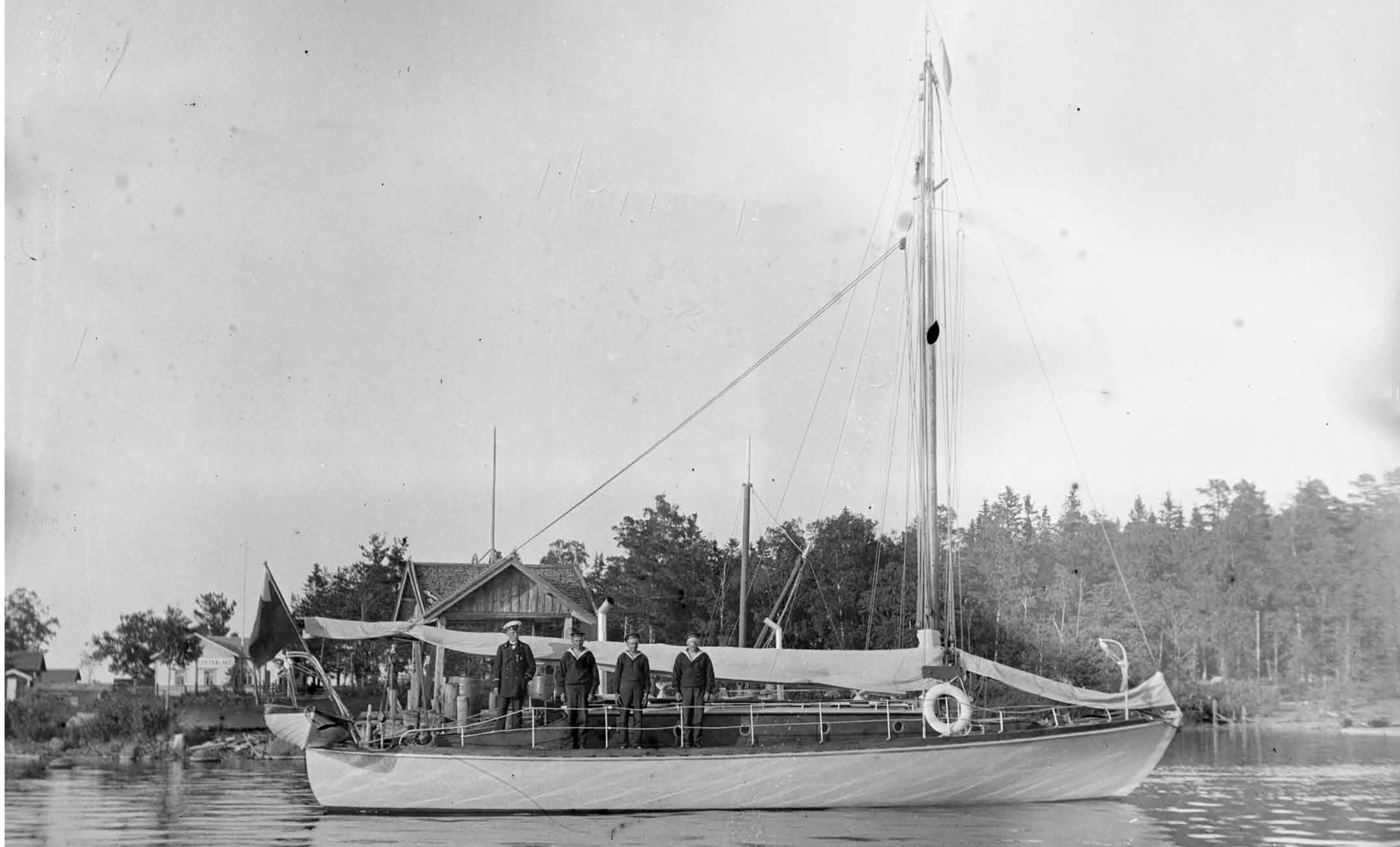
Only the toilet of the wartime coast guard station in Ino remained intact. SA-IMAGE



Koko laajan Laatokan merivartiointi käynnistyi jo ennen kiinteiden asemien perustamista alkuun MP 107-moottoripurren voimin. MP-107 siirtyi Tullilaitokselta Merivartiolaitokselle vuonna 1930. Aiemmin alus oli toiminut Sortanlahden tullivartion vartioaluksena ja vuonna 1923 alus sijoitettiin joksikin aikaa Käkisalmen tullivartion käyttöön¹. Alus toimi tällöin myös tullitoimistona. Vuonna 1928 aluksen raportoitiin kuuluneen Sortavalan tullikamarille². MP 107 oli rakennettu vuonna 1911 ja pituutta sillä oli 16,5 metriä. Koneteho oli 15 hv ja nopeus noin kuusi solmua³. Alus toimi tukikohtana merivartijoille, mutta oli jo vanha ja epäkäytännöllinen⁴. Se poistettiin käytöstä vuonna 1936. KANSALLISARKISTO

Sjöbevakningen av hela den vidsträckta Ladoga inleddes redan innan inrättandet av fasta stationer, till en början med hjälp av motorseglaren MP 107. MP 107 övergick från Tullverket till Sjöbevakningsväsendet 1930. Tidigare hade fartyget använts som bevakningsfartyg av tullbevakningen i Sortanlahti, och år 1923 placerades fartyget för en tid vid tullbevakningen i Kexholm⁵. Fartyget fungerade då också som tullkontor. År 1928 rapporterades det att fartyget tillhörde Sordavala tullkammare⁶. MP 107 var byggt 1911 och var 16,5 meter långt. Dess motorstyrka var 15 hästkrafter och dess hastighet cirka sex knop⁷. Fartyget fungerade som bas för sjöbevakarna, men var redan då gammalt och opraktiskt⁸. Det togs ur drift 1936. RIKSARKIVET

Coastal guarding of the vast Lake Ladoga began even before the establishment of fixed stations, initially with the efforts of the motor-sailing boat MP 107. The Finnish Coast Guard received the MP 107 from Finnish Customs in 1930. Previously, the vessel had served as a patrol vessel for the Sortanlahti Customs Guard, and in 1923 the vessel was assigned for some time to the Käkisalmi Customs Guard⁹. The vessel also served as a customs office at that time. In 1928, the ship was reported to have belonged to the Sortavala Customs House¹⁰. MP 107 had been built in 1911 and was 16,5 metres long. Its engine power was 15 hp and its speed about six knots¹¹. The vessel served as a base for the coast guards, but was already then old and impractical¹². It was decommissioned in 1936. THE FINNISH NATIONAL ARCHIVES





Laatokan itäpuolella asemapaikaksi tuli Lunkulansaaren Pöllän tulliasema, joka luovutettiin Merivartiolaitokselle maa-alueineen, rakennuksineen ja irtaimistoineen 9.8.1935. Pöllän tullivartio oli perustettu vuonna 1859 Pöllän tilan maille¹³. Aseman siirtyminen Tullilta Merivartiolaitokselle merkitsi Pöllän tulliviskaalin tittelin muuttamista erikoismestariksi¹⁴. Pienenä yksityiskohtana tulliaseman luovutusso-
pimuksessa¹⁵ todettiin, että tullivartion vanha tullivene olisi Merivartiolaitokselle sopimaton ja se siirrettäisiin Laatokan luoteiskolkassa sijaitsevan Sortavalan tullikamarin satamaveneeksi. Talvisodan syttymisen myötä Salmin pitäjä joutui välittömien vihollisuuksien kohteeksi. Siviilien evakuointien ja vetäytymisen myötä kyllä sytytettiin lähtiessä tuleen. Sama kohtalo oli Pöllän asemalla. Asemalta 4.12.1939 vetäytynyt henkilökunta sytytti lähties-
sään rakennuksen tuleen.¹⁶



Rannikotykistön miehet siirtävät 87 K/95-tykkiä Pöllän merivartioaseman varastoon vuonna 1935. LAATOKAN PERINNEARKISTO

Män från kustartilleriet flyttar en kanon av modellen 87 K/95 till Pöllä sjöbevakningsstations förråd 1935. TRADITIONSARKIVET LAATOKAN PERINNEARKISTO

Coastal artillery men move 87 K/95 cannons to the Pöllä Coast Guard Station's storage facilities in 1935. LAATOKAN PERINNEARKISTO/TRADITION ARCHIVES OF LADOGA

Pöllä tullstation på ön Lunkulansaari blev sjöbevakningsstation på östra sidan av Ladoga. Stationen med mark, byggnader och lösöre överlämnades till Sjöbevakningsväsendet 9.8.1935. Pöllä tullbevakning hade inrättats 1859 på mark som tillhörde Pöllä hemman¹⁷. När Sjöbevakningsväsendet övertog stationen från Tullen innebar det att titeln för Pöllä tullfiskal ändrades till specialmästare¹⁸. Som en liten detalj i avtalet om överlåtelse¹⁹ av tullstationen konstaterade man att tullbevakningens gamla tullbåt inte var lämplig för Sjöbevakningsväsendet, och att den skulle flyttas till Sordavala tullkammare vid Ladogas nordvästra hörn för att tjänstgöra som hamnbåt. När vinterkriget bröt ut blev Salmis socken föremål för omedelbara fientligheter. När civilbefolkningen evakuerades och man retirerade, sattes byar i brand. Samma öde drabbade Pöllä station. Personalen tände eld på stationsbyggnaden när de lämnade den 4.12.1939.²⁰



Laatokan itäpuolella sijainnut Pöllän merivartioasema perustettiin vuonna 1935 Lunkulansaarella sijaitsevan tullivartioaseman tiloihin. MUSEOVIRASTO/KARJALAN LIITON KOKOELMA

Pöllä sjöbevakningsstation som låg på östra sidan av Ladoga inrättades 1935 i den gamla tullbevakningsstationens lokaler på ön Lunkulansaari. MUSEIVERKET/KARELSKA FÖRBUNDETS SAMLING

The Pöllä Coast Guard Station, located on the eastern side of Lake Ladoga, was established in 1935 in the premises of the customs guard station on the island of Lunkulansaari. FINNISH HERITAGE AGENCY/ THE COLLECTION OF KARJALAN LIITTO



Laatokan länsirannalla aseman paikaksi määräytyi Metsäpirtin Saaroisissa sijaitseva Saunasaaren tullivartio niin ikään maineen, rakennuksineen ja kalustoluetteloiden mukaisine irtaimistoineen. Saunasaaren tullivartio oli perustettu Pöllän tavoin vuonna 1859²¹ ja asema luovutettiin Merivartiolaitokselle 11.8.1935.²² Saunasaaren tullivartijasta tuli aseman muutoksen yhteydessä merivartiokersantti²³.

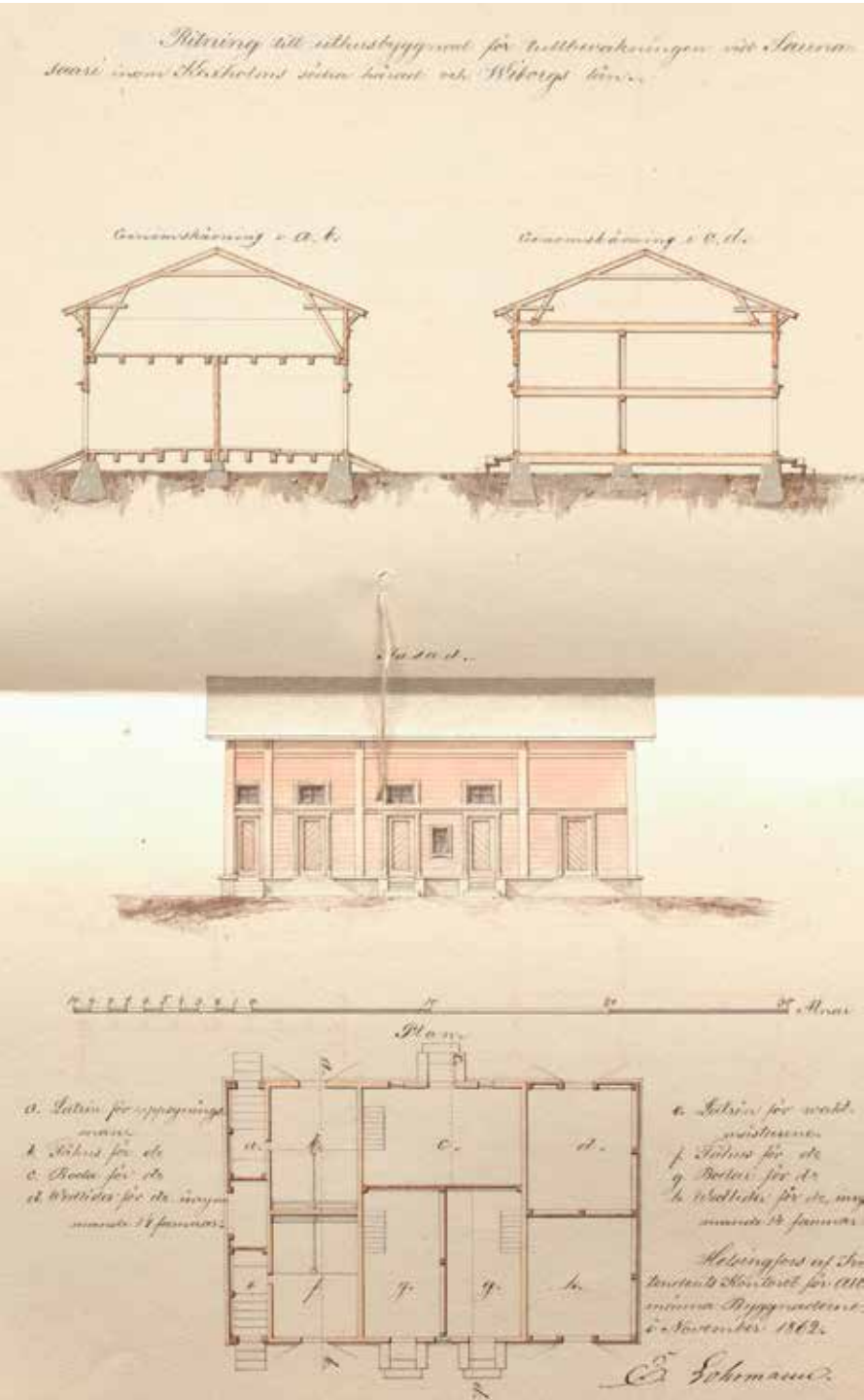
Asema – kuten jo tulliasemakin aikoinaan – oli nimeltään Saunasaari, mutta paikka, jolla se sijaitsi, oli Saunaniemi²⁴. Avaralla rannalla sijaitsevalta asemalta oli loistava näköala Laatokalle ja tämä oli suureksi eduksi aseman väelle. Merivartijoiden pääasiallinen liikkumisväline oli vene, mutta esimerkiksi Saunasaaren aseman käytössä oli myös moottoripyörä²⁵, jolla suoritettiin ajoittain myös sairaskuljetuksia²⁶. Aseman yleisenä kulkuneuvona veneiden ohella oli Ford-merkkinen kuorma-auto.²⁷

Talvisodan sytyessä vihollinen kohdisti hyökkäyksiä heti sodan ensi hetkinä Saunasaareen, sijaitsihan se Neuvostoliiton rajan välittömässä läheisyydessä. Jo aamuseitsemältä raportoitii Saaroisten kylän olevan tulossa²⁸. Ensimmäisiä Venäjän puolelta kantautuneita tykinlaukauksia Saunasaaressa oli kuultu jo 28.11. suunnassa 150-170°²⁹. Puhelinyhteydet Saunaniemeen olivat katkenneet kello 05.00. Asemalla olleet sotilaat valvoivat seuraavan yön ja aamukuudelta vartiosta tullut sotilas näki Hatakanmäen loimuavan³⁰. Asemalla olleet lotat kuljetettiin Taipaleelle ja aamuseitsemältä Metsäpirttiin kohdistui vihollisen tykistötuli. Sotilasjoukko oli edellisenä iltana miettinyt ylimääräisten varusteiden kohtaloa: niitä ei voisi jättää viholliselle eikä toisaalta kuljettaa mukanaan. Niinpä he päättivät heittää ne aseman kaivoon³¹. Seuraavana aamuna ennen asemalta poistumista miehet miettivät mitä asemalle tehdään. Arvi Ahtiainen, Metsäpirtissä syntynyt mies, totesi yksityisten ihmisten talojen olevan tulossa, joten voi valtionkin rakennuksen tuikata tuleen³². Ennen asemarakennuksen sytyttämistä rakennus kuitenkin ennätti tuhoutua vihollisen tykkitulessa.

På Ladogas västra strand bestämdes att en station skulle inrättas vid Saunasaari tullbevakning i Saaroinen i Metsäpirtti. Med följde likaledes mark, byggnader och lösöre enligt materielförteckningarna. Saunasaari tullbevakning inrättades, liksom den i Pöllä, 1859³³ och stationen överläts till Sjöbevakningsväsendet 11.8.1935.³⁴ Saunasaari tullvakt blev i och med överlåtelsen av stationen sjöbevakningssergeant³⁵.

Stationen kallades – liksom tullstationen en gång – Saunasaari, men platsen där den låg hette Saunaniemi³⁶. Stationen låg vid en vidsträckt strand och hade en fantastisk utsikt över Ladoga, vilket var till stor fördel för personalen på stationen. Sjöbevakarnas huvudsakliga transportmedel var båt, men exempelvis vid Saunasaari station hade man även en motorcykel³⁷ som tidvis också användes för sjuktransporter³⁸. Vid sidan av båtarna använde sig personalen vid stationen i allmänhet av en lastbil av märket Ford.³⁹

När vinterkriget bröt ut utförde fienden attacker mot Saunasaari genast under krigets första stunder – stationen låg ju i omedelbar närhet av den sovjetiska gränsen. Redan klockan sju på morgonen rapporterades det att byn Saaroinen stod i brand⁴⁰. De första kanonskotten från rysk sida hade hörts i Saunasaari redan 28.11 i riktningen 150–170°⁴¹. Telefonförbindelserna till Saunaniemi bröts klockan 05.00. Soldaterna på stationen vakade därpå följande natt, och klockan sex på morgonen såg en soldat som varit på vakt Hatakanmäki brinna⁴². Lottorna som befunnit sig på stationen transporterades till Taipale, och klockan sju på morgonen utsattes Metsäpirtti för fiendens kanoneld. Föregående kväll hade soldaterna funderat på vad man skulle göra med den extra utrustningen. Den kunde inte lämnas kvar åt fienden, men man kunde heller inte ta den med sig. Således beslutade man att slänga den i stationens brunn⁴³. Följande dag innan man lämnade stationen funderade männen på vad man skulle göra med stationen. Arvi Ahtiainen, en man som var född i Metsäpirtti, konstaterade att om privatpersoners hus stod i brand, kunde man lika väl tända eld också på en statligt ägd byggnad⁴⁴. Innan man hann tända eld på stationsbyggnaden förstördes den emellertid av fiendens kanoneld.



Saunasaaren merivartioasemarakennus oli vanha Tullilaitoksen asuinrakennus. Asemarakennuksesta ei ole talalla piirustuksia tai valokuvia, sen sijaan tulliaseman varastorakennuksen piirustukset ovat löydettävissä. Rakennuspiirustus on vuodelta 1862. Useissa yhteyksissä on Saunasaaren merivartioaseman kuva vuodelta 1944, mutta kyseessä on puolustusvoimien merivartioasema, Merivartiolaitoksen asema tuhoutui talvisodan alkupäivinä. KANSALLISARKISTO

Saunasaari sjöbevakningsstationsbyggnad hade fungerat som bostadshus för Tullverket. Det finns inte kvar några ritningar eller bilder av stationsbyggnaden, däremot finns det ritningar till tullstationens förrådsbyggnad. Byggnadsritningen är från 1862. I flera sammanhang figurerar en bild av Saunasaari sjöbevakningsstation från 1944, men det är Försvarsmaktens sjöbevakningsstation. Sjöbevakningsväsendets station förstördes under vinterkrigets första dagar. RIKSARKIVET

The Saunasaari Coast Guard Station building was a former residential building for the Finnish Customs. There are no surviving drawings or photographs of the station building. Drawings of the customs station's storage building can, however, be found. The drawing of the building is from 1862. A picture of a coast guard station on Saunasaari taken in 1944 is featured in several contexts, but this is in fact a coast guard station owned by the Finnish Defence Forces. The Finnish Coast Guard's station was destroyed in the early days of the Winter War. THE NATIONAL ARCHIVES

Saunasaaren merivartioasema sijaitsi Metsäpirtissä Saaroisten Saunaniemen rannalla. Osasuurennos kartasta: Topografikartat, Metsäpirtti, Maanmittaushallituksen kivipaino Helsinki 1936. KANSALLISARKISTO

Saunasaari sjöbevakningsstation låg i Metsäpirtti, i Saaroinen vid Saunaniemi strand. Delförstoring av karta: Topografikartor, Metsäpirtti, Lantmäteristyrelsens stentryckeri Helsingfors 1936. RIKSARKIVET

The Saunasaari Coast Guard Station was located in Metsäpirtti, on the shore of Saunaniemi in Saaroinen. Partial magnification of the map: Topographic maps, Metsäpirtti, Maanmittaushallituksen kivipaino Helsinki 1936. THE NATIONAL ARCHIVES





Merivartiolaitoksen esikunta teki esityksiä uudesta asemasta Valamoon. Se korvaisi vuonna 1936 poistetun MP 107-aluksen, joka oli partioinut lähinnä kelluvana asemana. Apumootorilla varustettu purjealus *MP 107* oli tullilaitoksen alus, joka luovutettiin 1930 Merivartiolaitokselle⁴⁵. Uuden aseman paikaksi esitettiin Valamon kaakkoisosassa sijaitsevaa Keittiösaarta, jossa luostarilta vuokrattaisiin yksi huone⁴⁶. Naapurisaarella sijaitsi Rautaveräjän patteri. Asemasta maksettaisiin vuokraa 300 markkaa kuukaudessa.

Lopullinen vuokrasopimus lienee tehty laajemmasta kokonaisuudesta, kuten seuraavasta sittemmin hyväksytystä erittelystä voi päätellä. Määräraha-anomuksessa anottiin varoja asemarakennusten korjauksiin (42 000 mk), huonekaluliike Vuorelalta hankittaviin huonekaluihin (2535 mk), kokin palkkaan, polttopuihin, vuode- ja liinavaatteiden pesuun, valaistukseen sekä puhtaanapitoon.⁴⁷ Syyskuussa Merivartiolaitoksen päällikkö kirjelmöi Sisäasiainministeriölle anoen aseman kalustamiseen hieman lisää varoja, joilla asemalle hankittaisiin viisi sotilassänkyä, yksi kuvastin, kymmenen verhotankoa, 50 metriä akkunaverhoa, kymmenen paperista akkunaverhoa, 20 metriä räsymattoja, neljä lamppua sekä yksi seinäkello. Hän toteaa anomuksen lopussa toivovansa määrärahojen myöntöä ensitilassa, sillä asema aloittaisi toimintansa lokakuun alussa.⁴⁸ Aseman toiminta käynnistyi kuitenkin vasta lokakuun lopulla, sillä käyttöön otettavien rakennusten kunnostus valmistui 20.10.1938 ja tulokatselmus suoritettiin 28.10⁴⁹. Asema aloitti toimintansa välittömästi tämän jälkeen. Seuraavana vuonna toteutettiin vielä asemarakennuksen ulkolaudoituksen teko, töistä vastasi Rannikkotyöstörykmentti 3:n kasarmirakennusmestari. Valamon asemana toimineen rakennuksen kohtalosta ei ole täyttä varmuutta. Sitä ei tuhottu kuten Pöllälle ja Saunasaarelle kävi, mutta ilmakuvat vuonna 2025 kertovat Keittiösaarella olevan pystyssä enää puita.

Staben för Sjöbevakningsväsendet lade fram flera förslag om en ny station i Valamo. Den var tänkt att ersätta fartyget MP 107 som tagits ur drift 1936, och som i det närmaste hade patrullerat som en flytande station. *MP 107* var ett segelfartyg försett med hjälpmotor som hade varit Tullverkets fartyg innan det överläts till Sjöbevakningsväsendet 1930⁵⁰. Platsen som föreslogs för den nya stationen var ön Keittiösaari som låg i den sydöstra delen av Valamo. Där skulle man hyra ett rum av klostret⁵¹. På grannön låg Rautaveräjä batteri. Hyran för stationen skulle vara 300 mark i månaden.

Det slutliga hyresavtalet torde gälla en större helhet, att döma av följande, sedermera godkända, specifikation. I anslagsansökan ansökte man om medel för reparation av stationsbyggnaderna (42 000 mk), möbler från möbelaffären Huonekaluliike Vuorela (2 535 mk), lönen för en kock, ved, tvätt av sängkläder och linne, belysning samt renhållning.⁵² I september ställde chefen för Sjöbevakningsväsendet en skrivelse till Inrikesministeriet och ansökte om lite mer medel för möblering av stationen, då man behövde skaffa fem militärsängar, en spegel, tio gardinstänger, 50 meter gardiner, tio pappersgardiner, 20 meter trasmattor, fyra lampor samt en väggklocka. I slutet av ansökan önskar han att anslaget beviljas så fort som möjligt, eftersom stationens verksamhet var tänkt att inledas i början av oktober.⁵³ Verksamheten på stationen inleddes ändå först i slutet av oktober, eftersom renoveringen av byggnaderna blev klar 20.10.1938 och tillträdessyn förrättades 28.10⁵⁴. Stationen inleddes sin verksamhet omedelbart efter detta. Följande år brädslogs också stationsbyggnaden, ansvarig för arbetet var kasernbyggmästaren vid tredje Kustartilleriregementet. Man vet inte helt säkert vilket öde som drabbade byggnaden som fungerat som Valamo station. Den förstördes inte som Pöllä och Saunasaari, men flygbilder från 2025 visar att det idag bara är träd som står kvar på Keittiösaari.

Keittiösaari sijaitsee Valamon kaakkoisosassa.
METSÄNTUTKIMUSLAITOKSEN KULONTORJUNTAKARTASTO 1935, KANSALLISARKISTO

Ön Keittiösaari ligger i den sydöstra delen av Valamo.
SKOGSFORSKNINGSINSTITUTETS SKOGSBRANDSKARTOR 1935, RIKSARKIVET

Keittiösaari Island is located in the south-eastern part of Valamo.
METSÄNTUTKIMUSLAITOKSEN KULONTORJUNTAKARTASTO [FINNISH FOREST RESEARCH INSTITUTE'S FOREST FIRE ATLAS] 1935, THE NATIONAL ARCHIVES



Valamon asema perustettiin Keittiösaarelle. Kesäkuussa 1925 otetussa kuvassa etualalla Rautaveräjän patteri, jonka taustalla näkyy pieni Keittiösaari. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

Valamo station inrättades på ön Keittiösaari. I förgrunden på bilden från juni 1925 syns Rautaveräjä batteri, och i bakgrunden den lilla ön Keittiösaari. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The Valamo station was established on Keittiösaari Island. In the photo taken in June 1925, the Rautaveräjä artillery battery is seen in the foreground, with the small island of Keittiösaari visible in the background. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



Rajavartiolaitokselle Inossa kuuluneet rakennukset siirtyivät kesäkuun 1932 alussa Merivartiolaitokselle ja merialueemme sai uuden itäisimmän aseman, Inon kiinteän aseman⁵⁵. Sijaintinsa johdosta Inossa, kuten jokusella muullakin itärajan tuntumassa olleella asemalla, toiminta oli paljolti rajavalvontaa, pirtukauppaa käytiin laajemmassa määrin muilla alueilla. Inon aseman tehtävänä oli vastata Kannaksen merirajan vartioinnista⁵⁶.

Rajavalvontaa oli molempiin suuntiin. Esimerkiksi syyskuussa 1932 Inossa pidätettiin Neuvostoliittoon pyrkineitä loikkareita ja heidät luovutettiin poliisille. Samaisena päivänä tulijoita oli myös Neuvostoliiton suunnalta: merivartijat ottivat mereltä talteen kolme kohti Suomea ajelehtinutta tukkinnippua.⁵⁷

Rajan tuntumassa sijaitsevalla Inon asemalla talvikalastuksen ja sen myötä rajaliikenteen valvonta työllistivät paljon.⁵⁸ Valvonnan mahdollistaminen tarkoitti Inossa henkilökunnan määrän kaksinkertaistamista talvisin. Kesällä 1939 Inon kiinteä asema liitettiin jälleen osaksi Kannaksen rajavartioa.

De byggnader i Ino som hade tillhört Gränsbevakningsväsendet övergick till Sjöbevakningsväsendet i början av juni 1932, och Ino fasta station blev vårt havsområdes nya östligaste station⁵⁹. På grund av det geografiska läget bestod verksamheten i Ino, liksom vid vissa andra stationer nära östgränsen, till stora delar av gränsövervakning – sprithandel försiggick i större grad i andra områden. Ino stations uppgift var att ansvara för bevakningen av sjögränsen vid Karelska näset⁶⁰.

Övervakningen av gränsen var ömsesidig. Till exempel, i september 1932 i Ino anhölls överlöpare som försökte ta sig till Sovjetunionen. De överlämnades sedan till polisen. Samma dag hade man inkommande trafik också från den sovjetiska sidan: sjöbevakarna tog tillvara tre virkesbuntar som kom drivande på havet på väg mot Finland.⁶¹

Vid Ino station, som låg alldeles nära gränsen, hade man mycket arbete på grund av övervakningen av vinterfiske, och av gränstrafiken som uppstod i fiskets kölvatten.⁶² För att kunna genomföra övervakningen fördubblade man personalen i Ino under vintern. Sommaren 1939 blev den fasta stationen i Ino åter en del av Karelska näsets gränsbevakningssektion

Inon merivartioaseman käytössä on todennäköisesti ollut tämä pitkä kasarmirakennus, jonka mainitaan olleen Rajavartiolaitoksen upseerien asuinrakennus. MUSEOVIRASTO, KANSATIEEEN KOKOELMA

Denna långa kasernbyggnad har sannolikt använts av Ino sjöbevakningsstation. Byggnaden omnämns även som bostad för officerare vid Gränsbevakningsväsendet. MUSEIVERKET, ETNOLOGISKA SAMLINGARNA

This long barrack building, which is said to have been the residence of officers of the Finnish Border Guard, was probably used by the Ino Coast Guard Station. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ETHNOGRAPHIC COLLECTION



KOIVISTON KAUPPALAN JA MAALAISKUNNAN MERIVARTIOASEMIA KOIVISTO, VENÄJÄ



Vanha tulliasema Kotterlahden alueella jäi Tullille tarpeettomaksi ja se lienee tarjonnut Merivartiolaitokselle uuden aseman tilat.

Koiviston lähivesillä asemia oli myös Koiviston maalaiskunnan alueella. Koiviston edustalla Koivusaaren Saarenpään kylässä sijainnut asema toimi yksityiseltä vuokratussa huoneistossa ainakin vuosina 1934-1935. Tiurinsaarelta löytyy mainintoja asemasta vuonna 1931 sekä 1934-1935 ja Vatnuorissa on toiminut merivartioasema ainakin vuosina 1931-1932. Koiviston kauppalaan perustetun aseman myötä näiden asemien toiminta ilmeisesti päätettiin lopettaa.



STATIONERNA I BJÖRKÖ KÖPING OCH LANDSKOMMUN BJÖRKÖ (PRIMORSK), RYSSLAND

Enligt källor har det funnits en sjöbevakningsstation i Björkö åtminstone åren 1936–1939. Det är inte helt säkert var stationen var belägen, men troligen låg den i Kotterlahtiområdet i närheten av Björkö köping. År 1935 byggdes en ny tvåvåningsbyggnad med 17 rum för Tullen mitt i Björkö hamn⁶⁴. Den gamla tullstationen i Kotterlahtiområdet blev överflödigt för Tullen, och torde ha erbjudit Sjöbevakningsväsendet lokaler för en ny station.

Det fanns också andra stationer i vattnen nära Björkö, inom Björkö landskommuns område. I byn Saarenpää på ön Björkö, belägen utanför Björkö köping på andra sidan Björkösfund, fanns en station inhyrd i en privatägd lägenhet åtminstone 1934–1935. Det finns noteringar om en station på ön Tiurinsaari 1931 och 1934–1935, och i byn Vatnuori har det funnits en verksam sjöbevakningsstation åtminstone 1931–1932. När stationen i Björkö köping inrättades har man uppenbarligen beslutat att lägga ner verksamheten vid dessa stationer.

Koiviston tullikamarin vanha rakennus jäi tyhjilleen uuden aseman valmistuttua vuonna 1935. Kirjallista vahvistusta Koivistolle perustetun Merivartiolaitoksen aseman sijainnista ei ole löytynyt, mutta todennäköisesti merivartijat saivat tullikamarin käyttöönsä. TULLIMUSEO

Björkö tullkammares gamla stationshus stod tomt efter att den nya stationen färdigställdes 1935. Någon skriftlig bekräftelse på exakt var i Björkö Sjöbevakningsväsendets station låg har inte kunnat hittas, men sannolikt fick sjöbevakarna ta över tullkammararen. TULLMUSEET

The old building of the Koivisto Customs House was left empty after the new station was completed in 1935. No written confirmation has been found of the location of the coast guard station established in Koivisto, but it is likely that the old Customs House was taken over by the coast guards. CUSTOMS MUSEUM



Koiviston satama oli yhdessä läheisen Makslahden sataman kanssa 1930-luvun alkupuolella Suomen kuudenneksi vilkkain satama. Kuva satamasta sotaharjoituksen aikana elokuussa 1928. Myöhemmin puutapulien luokse kohosi kaksikerroksinen tullitalo. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

I början av 1930-talet var Björkö hamn tillsammans med den närliggande hamnen i Makslahti Finlands sjätte livligaste hamn. Bild av hamnen under en krigsövning i augusti 1928. Senare restes ett tullhus i två våningar vid vedstaplarna. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The port of Koivisto, together with the nearby port in Makslahti, was the sixth busiest port in Finland in the early 1930s. The port photographed during a military exercise in August 1928. Later, a two-story customs house was built next to the stacks of wood. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



Teikarsaarella, josta käytetään usein nimeä Teikari, sijaitsi asema vuosina 1934-1940. Asemasta on löydettävissä hyvin tietoja Pentti Niemelän kirjoittamassa artikkelissa teokses- sa Teikarsaari⁶⁵. Teikarsaaren merivartioase- malta valvottiin läheisten lastauspaikkojen toimintaa sekä Viipuriin ja Uuraaseen suun- taavaa laivaliikennettä. Myös Saimaan kana- van laivaliikennettä valvottiin Teikarsaaren asemalta, sillä se oli Viipurinlahdella sisin asema. Lähimmät naapuriasemat sijaitsivat Koivistolla ja Pitkäpaadessa.

Teikarsaaren asemalla työskenteli keskimäärin viisi miestä. Heistä kaksi oli merivartioaliupseereita ja kolme merivartijoita. Perheettömät, muualta tulleet merivartijat asuivat asemarakennuksessa, perheellisille oli vuokrattuna asuntoja kylältä. Kotisaarellaan työskennelleet merivartijat asuivat omissa kodeissaan.

Asema sijaitsi saaren itärannalla vuokratiloissa. Asemalla työskenteli myös emäntä, joka useimmiten oli saaren omaa väkeä. Vuoteen 1937 asti asemalla oli käytössään kaksi venettä, AV 48 ja AV 21. Ensimmäinen talvikel- painen alus saatiin vuonna 1937, kun aseman käyttöön tuli AV 110. Teikarin asema evakuoitiin 15.12.1939 ja miehistö veneineen siirtyi Kotkaan.

Kesällä 1941 merivartioyksiköistä koottu Osasto Jääsalo piti Teikarsaar- ta tukikohtanaan. Vuosina 1942-1943 Uuraassa toimi Teikarsaaren aseman seuraaja, Teikarsaareen asemaa ei enää perustettu.

Jo ennen kiinteän aseman perustamista Teikarsaarella oli toiminut 18.12.1933 alkaen talviasema.



På ön Teikarsaari, som ofta kallas Teikari, fanns en station under åren 1934-1940. Det finns gott om information om stationen i en artikel av Pentti Niemelä i verket Teikarsaari⁶⁶. Teikarsaari sjöbevakningsstation över- vakade verksamheten vid närliggande lastplatser och fartygstrafiken till Vi- borg och Trångsund. Även fartygstrafiken i Saima kanal övervakades av Teikarsaari station, eftersom den var den innersta stationen i Viborgska viken. De närmaste grannstationerna fanns i Björkö och Pitkäpaasi.

På Teikarsaari station arbetade i medeltal fem man. Av dem var två sjö- bevakningsunderofficerare och tre sjöbevakare. De av sjöbevakarna som inte hade familj och kom från andra orter bodde i stationsbyggnaden, med- an de som hade familj bodde i hyresbostäder i byn. De sjöbevakare som arbetade på sin hemö bodde i sina egna hem.

Stationen låg på öns östra strand i hyrda lokaler. På stationen arbetade också en husmor som oftast hörde till öns befolkning. Fram till 1937 hade stationen två båtar, AV 48 och AV 21. Sitt första vinterdugliga fartyg, AV 110, fick stationen år 1937. Stationen på Teikari evakuerades 15.12.1939 och per- sonalen med båtar flyttades till Kotka.

Sommaren 1941 användes Teikarsaari som bas av truppförbandet Os. Jääsalo som hade bildats av sjöbevakningsenheter. Åren 1942-1943 var ef- terföljaren till Teikarsaari station verksam i Trångsund, och någon ny station inrättades aldrig på Teikarsaari.

Redan innan den fasta stationen inrättades hade det sedan 18.12.1933 funnits en vinterstation på Teikarsaari.

Teikarsaaren asema toimi vuokralla Johannes Päkin talossa vuodesta 1935. Tätä aiemmin asemalle oli vuokrattu tilat läheisestä Anton Päkin talosta. SATU NIEMEN KOKOELMA

Teikarsaari station var från 1935 inhyrd i ett hus som ägdes av Johannes Päkki. Före det hade stationen hyrt lokaler i ett närliggande hus ägt av Anton Päkki. SATU NIEMIS SAMLING

From 1935, the Teikarsaari station operated in leased premises in a building owned by Johannes Päkki. Before this, premises had been rented for the station in a nearby house owned by Anton Päkki.

THE COLLECTION OF SATU NIEMI



Teikarsaaren asemalle saatiin syksyllä 1937 uusi vene, AV 110. Lauri Teikari ja Toivo Pukki "rautavillen" kannella toukokuussa 1938.

SATU NIEMEN KOKOELMA

Hösten 1937 fick Teikarsaari station en ny båt, AV 110. Lauri Teikari och Toivo Pukki på däck till "rautaville" i maj 1938.

SATU NIEMIS SAMLING

In the autumn of 1937, the Teikarsaari station got a new boat, AV 110. Lauri Teikari and Toivo Pukki on the deck of the so called "rautaville" in May 1938.

THE COLLECTION OF SATU NIEMI



Pitkäpaadella toimi kiinteä merivartioasema ensimmäisen kerran vuonna 1931, mutta se jäi alkuun ilmeisesti lyhytikäiseksi. Vuonna 1931 merivartijat käyttivät majotuspaiikkana muassa Pitkäpaaden vanhan tullivartioaseman tiloja. Rakennuksesta oli tehty Tullimiesten liiton kesäsiirtola, mutta esimerkiksi kesällä 1931 kesäsiirtolan ainoat majoittajat olivat merivartijoita.⁶⁷ Marraskuussa 1933 tullitalo myytiin huutokaupalla ja siirrettiin Virolahdelle, jossa se toimi kirkonkylän palokunnan käytössä⁶⁸. Rakennusta on muutettu alkuperäisestä suuresti ja vanhaa tulliasemaa, sittemmin merivartioasemaa siinä on lähinnä hirret. Nykyään rakennus palvelee Virolahdella juhlatilana Palokunnantalon nimellä.

Merivartiokäsäky 4/1935 kertoo luotsivanhin Niemen luovuttaneen ja merivartioalikersantti A. Arvilommin vastaanottaneen Kokkoluodon luotsiaseman 29.3.1935⁶⁹. Aseman toiminta käynnistyi Kai Säterin *Itäviitta* 30-numerossa olleen artikkelin mukaan Pitkäpaaden Kokkoluodolle perustetulla asemalla 17.7.1935. Samoin Säteri toteaa, että asema aloitti toimintansa samana vuonna jo ennen virallista perustamistaan 20.5. alkaen.⁷⁰

Ennen talvisotaa Pitkäpaaden asemalla oli neljä merivartijaa⁷¹. Aseman ensimmäisenä päällikkönä oli luutnantti Esa Terä, mutta hän joutui eroamaan salakuljettajia ja osin saarelaisiakin kohtaan osoittamansa liian tiukan kurin takia. Hänen jälkeensä aseman päälliköksi nimitettiin aliluutnantti M. G. Eriksson. Aseman toiminta päättyi lopullisesti Moskovan rauhaan ja alueluovutukseen.

Pitkäpaasi hade för första gången en fast sjöbevakningsstation år 1931, men den blev till en början uppenbarligen kortlivad. År 1931 använde sjöbevakarna bland annat lokaler i gamla Pitkäpaasi tullbevakningsstation som övernattningsplats. Byggnaden hade gjorts till sommarkoloni för Finska tullmannaförbundet, men exempelvis sommaren 1931 var det endast sjöbevakare som övernattade i sommarkolonin.⁷² I november 1933 såldes tullhuset på auktion och flyttades till Vederlax, där det användes av kyrkbyns brandkår⁷³. Det har gjorts omfattande ändringar på originalbyggnaden, och av den gamla tullstationen och sedermera sjöbevakningsstationen återstår i det närmaste bara timmerstockarna. Numera används byggnaden som festlokal i Vederlax under namnet Palokunnantalo (sv. Brandkårshuset).

Enligt sjöbevakningsorder 4/1935 överlämnades Kokkoluoto lotsstation av lotsäldste Niemi och mottogs av sjöbevakningsundersergeant A. Arvilommi 29.3.1935⁷⁴. Enligt en artikel av Kai Säteri i tidningen *Itäviitta* nummer 30 inleddes verksamheten 17.7.1935 vid stationen som inrättades på Kokkoluoto, Pitkäpaasi. Säteri konstaterar likaså att stationen inledde sin verksamhet samma år redan 20.5, innan den officiellt inrättades.⁷⁵

Före vinterkriget fanns det fyra sjöbevakare på Pitkäpaasi station⁷⁶. Stationens första chef var löjtnant Esa Terä, men han blev tvungen att avgå på grund av sin alltför stränga disciplin gentemot smugglarna, och delvis även mot öborna. Efter honom utnämndes underlöjtnant M. G. Eriksson till stationschef. Stationens verksamhet upphörde för gott i och med Moskvafreden och landavträdelserna.

Pitkäpaaden luotsiasema Kokkoluodon saarella kuvattuna vuonna 1929. Taustalla näkyy Pitkäpaaden kylää. Asema toimi Kokkoluodolla vuodesta 1935 eteenpäin. ILMAVOIMAMUSEO

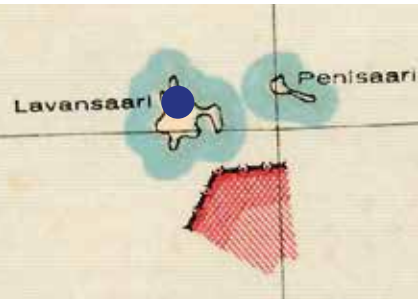
Pitkäpaasi lotsstation på ön Kokkoluoto år 1929. I bakgrunden syns byn Pitkäpaasi. Stationen var verksam på Kokkoluoto från år 1935. FLYGVAPENMUSEUM

The Pitkäpaasi pilot station on Kokkoluoto Island photographed in 1929. The village of Pitkäpaasi can be seen in the background. The station operated on the island of Kokkoluoto from 1935 onwards. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



LAVANSAARI 1930-1939

LAVANSAARI, VENÄJÄ



Lavasaareen perustettiin merivartiostasema 1.6.1930. Lavansaaren asema sijaitsi Pohjankylässä lähellä kirkkoa ja nuorisoseuran taloa. Asema toimi alkuun myös Seiskarin aseman eräänlaisena pääpaikkana, sillä Seiskarin asema, joka niinkään aloitti toimintansa 1.6.1930, ei alkuun saanut omaa asematunnusta. Lavansaari ja Seiskari mainitaan Merivartiokäsäy 1:ssä kumpikin vartiona, mutta kiinteiden vartiostasemien luettelossa löytyy alkuun vain Lavansaaren maininta. Merivartiokäsäy 2/30 puolestaan toteaa Lavansaaren ja Seiskarin asemilla olevan yhteisen päällikön, joka toimii Lavansaareissa. Ensimmäisen kerran Seiskarin merivartiostasemasta käytetään omaa lyhennettä SeKA merivartiokäsäyksessä 1/32.

Lavansaari evakuoitiin 10.10.1939, jolloin saarelle jäi vain merivartiostaseman viisihenkinen miehistö ja nimismies⁷⁷. Pienenä yllätyksenä seuraavana aamuna saarelta löytyi paikallinen suutari, joka oli nukkunut evakuointiaikana ja jäänyt vahingossa saarelle. Hänet passitettiin mantereelle veneellä, jolla haettiin saarelaisten tavaroita. Merivartiolaitoksen alukset osallistuvat muun muassa kunnan materiaalin evakuointiin. Esimerkiksi Lavansaareissa sijainneen ulkosaarten yhteisen sairaalan kalusto siirrettiin turvaan VL *Vestalla*.

Lavansaaren aseman päällikkönä toimi merivartiopursimies Lauri Ajo, miehistönä olivat merivartijat Lauri Kouki, Urho Kokko ja juuri asemalle komennuksen saanut Vilho Paasi. Paasi oli käynyt saarella jo paria viikkoa aiemmin palvellessaan VL *Vestalla*. Emäntänä asemalla oli lavansaarelainen Hilma Mannonen, joka oli työskennellyt asemalla vuodesta 1937 eteenpäin. Lisäksi saarella oli pieni määrä siviileitä.

Talvisodan ensimmäisenä päivänä merivartijat ja heidän mukanaan yksi siviili lähtivät AV 114-veneellä kohti Kotkaa. Vihollinen kuitenkin katkaisi miehen matkan tulittamalla venettä. Mereen jäivät neljä asemalla palvellutta merivartijaa sekä merivartijoiden mukaan lähtenyt Matti Tolsa. Merivartiostaseman emäntä Hilma Mannonen oli jäänyt saarelle, jossa hänet ja muita saarelaisia vangittiin. Hilma Mannonen pääsi palaamaan Suomeen keuhkokuumeen 1940.

LÖVSKÄR 1930-1939

LÖVSKÄR, RYSSLAND

En sjoöbevakningsstation inrättades på Lövskär 1.6.1930. Lövskärs station låg i byn Pohjankylä nära kyrkan och ungdomsföreningshuset. Till en början fungerade Lövskärs station även som en sorts huvudplats för Seitskärs station, eftersom Seitskär, som också inledde sin verksamhet 1.6.1930, till en början inte fick någon egen stationsbeteckning. Lövskär och Seitskär nämns båda som posteringar i den första sjoöbevakningsordern, men i förteckningen över fasta bevakningsstationer nämns till en början endast Lövskär. I den andra sjoöbevakningsordern 2/30 konstateras det att Lövskär och Seitskär hade en gemensam stationschef som tjänstgjorde på Lövskär. Den egna förkortningen SeKA används om Seitskärs sjoöbevakningsstation för första gången i sjoöbevakningsorder 1/32.

Lövskär evakuerades 10.10.1939. Kvar på ön blev endast sjoöbevakningsstationens manskap på fem personer och länsmannen⁷⁸. Följande morgon fick man en liten överraskning när man upptäckte en lokal skomakare som blivit kvar på ön av misstag, eftersom han legat och sovit när ön evakuerades. Han skickades till fastlandet med den båt som användes för att hämta öbornas tillhörigheter. Sjoöbevakningsväsendets fartyg deltog bland annat i evakueringen av kommunens material. Exempelvis fördes utrustning från utöarnas gemensamma sjukhus på Lövskär i säkerhet med bevakningsfartyget VL *Vesta*.

Chefen för Lövskärs station var sjoöbevakningsbåtsman Lauri Ajo, och det övriga manskapet bestod av sjoöbevakarna Lauri Kouki och Urho Kokko samt Vilho Paasi som precis hade kommenderats till stationen. Paasi hade besökt ön redan ett par veckor tidigare när han tjänstgjorde på VL *Vesta*. Stationens husmor var Lövskärsbon Hilma Mannonen som hade arbetat på stationen sedan 1937. Dessutom fanns det en liten grupp civilpersoner på ön.

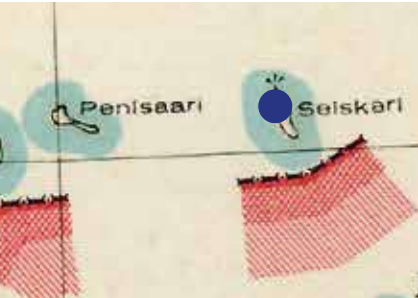
På vinterkrigets första dag gav sig sjoöbevakarna och en civilperson av med båten AV 114 mot Kotka. Fienden avbröt dock männens färd genom att beskjuta båten. Kvar i havet blev de fyra sjoöbevakarna som tjänstgjort på stationen samt Matti Tolsa som färdats tillsammans med dem. Sjoöbevakningsstationens husmor Hilma Mannonen hade blivit kvar på ön, där hon tillfångatogs tillsammans med andra öbor. Hilma Mannonen fick återvända till Finland våren 1940.



Merivartiostasema sijaitsi Lavansaaren pohjoiskylässä. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

Sjoöbevakningsstationen låg i den norra byn på Lövskär. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The coast guard station was located in the northern village of the island of Lavansaari. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



Seiskariin perustettiin vartioasema Merivartiolaitoksen perustamisen yhteydessä 1.6.1930. Alkuun asema toimi Lavansaaren aseman päällikön alaisuudessa. Asema sijaitsi Välikylän ja Lounatkylän rajalla.

Asemalla oli käytössä alkuun AV 55-vene. Sisäasiainministeriö tilasi maaliskuussa 1938 Ruona Oy:ltä rautaisen moottorive-

neen, joka valmistui marraskuussa 1938. Alus sai tunnuksen AV 122 ja se luovutettiin Seiskarin merivartioasemalle.⁷⁹

Seiskari evakuoitiin 11.10.1939, saarelle jäivät vain neljä merivartijaa ja aseman emäntä, majakkahenkilökunta sekä poliisi⁸⁰. Neuvostojoukot valtasivat saaren heti talvisodan ensimmäisenä päivänä ja ottivat muun muassa merivartioaseman väen vangeiksi. Heidän matkansa kulki Inkerinmaan, Oranienbaumin ja Kronstadtin kautta takaisin Seiskariin. Oranienbaumin vankilassa ollut emäntä, jota ei ollut siirretty Kronstadtin, saatiin neuvoteltua niin ikään takaisin Seiskariin. Seiskarissa heidät sijoitettiin entiselle merivartioasemalle, josta oli tullut saaren komendantin toimisto. Helmikuussa miehistö siirrettiin Terijoelle ja Suomeen he pääsivät palaamaan toukokuun lopulla. Talvisodan aikainen vankeusaika ei ollut ensimmäinen, joka kohdistui Seiskarin merivartioston miehiin. Vuonna 1938 ollessaan AV 55-veneellä avustamassa Merenkululaitoksen Airistoa aluevesirajan merkitsemisessä joutui sekä Airiston että AV 55:n miehistöt neuvostoliittolaisten vangeiksi. Merivartijoista pidätetyiksi joutuivat veneessä olleet alikersantit V. Raki ja A. Avelin. Vangitseminen kesti yli kuukauden.

En bevakningsstation inrättades på Seitskär i samband med att Sjöbevakningsväsendet inrättades 1.6.1930. Till en början var stationen underställd chefen för Lövskärs station. Stationen låg på gränsen mellan byarna Välikylä och Lounatkylä.

Till en början använde sig stationens personal av båten AV 55. I mars 1938 beställde Inrikesministeriet en motorbåt i järn av Ruona Oy som färdigställdes i november 1938. Den fick beteckningen AV 122 och överläts till Seitskärs sjöbevakningsstation.⁸¹

Seitskär evakuerades 11.10.1939 och kvar på ön blev endast fyra sjöbevakare och stationens husmor, fyrapersonalen och polisen⁸². Sovjetiska trupper erövrade ön genast under vinterkrigets första dag och tog bland annat personalen på sjöbevakningsstationen till fånga. Deras färd gick via Ingermanland, Oranienbaum och Kronstadt tillbaka till Seitskär. Husmodern som suttit i fängelse i Oranienbaum, och som inte hade förflyttats till Kronstadt, fick efter förhandlingar komma tillbaka till Seitskär också hon. På Seitskär placerades de i den före detta sjöbevakningsstationen som hade gjorts till kontor för öns kommandant. I februari flyttades manskapet till Terijoki och i slutet av maj fick de återvända till Finland. Fångenskapen under vinterkriget var inte första gången män från Seitskärs sjöbevakningsstation hölls fångna. År 1938, när de var ute med båten AV 55 för att hjälpa Sjöfartssverkets Airisto med att märka ut territorialvattengränsen, blev både Airistos och AV 55:s besättningar tillfångatagna av sovjeterna. Av sjöbevakarna greps undersergeanterna V. Raki och A. Avelin som var med ombord på båten. Fångenskapen varade över en månad.



Seiskarin merivartioasema toimi kuvassa etualalla näkyvässä vaaleassa talossa. MUSEOVIRASTO, HISTORIAN KOKOELMA

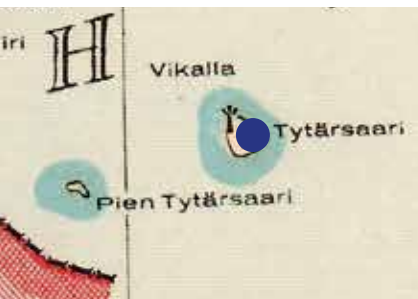
Seitskärs sjöbevakningsstation låg i det ljusa huset som syns i förgrunden. MUSEIVERKET, HISTORISKA SAMLINGARNA

The Seiskari Coast Guard Station was located in the light-coloured house in the foreground of the picture.

FINNISH HERITAGE AGENCY, THE HISTORICAL COLLECTION

TYTÄRSAARI 1930-1940

TYTÄRSAARI, VENÄJÄ



Tytärsaaren merivartioasema toimi vuokratiloissa Bernhard Holsteinin omistamassa talossa, joissa aiemmin oli toiminut tulliasema. Merivartioaseman miehistövahvuus oli noin kuusi miestä. Aseman ensimmäinen päällikkö oli alikersantti Vihtor Raki, toisena päällikkönä alikersantti Aaro Niemelä ja viimeisenä päällikkönä alikersantti Olli Laanti. Tytärsaarelaiset merivartijat asuivat omissa kodeissaan. Muualta töihin tulleet asuivat asemalla ja mikäli merivartijalla oli perhettä, vuokrasivat he asunnon kylältä.⁸⁷

1930-luvulla tytärsaarelaisia värvättiin töihin Merivartiolaitokseen ja vajaa kymmenen miestä siirtyikin valtion palvelukseen. Heidät sijoitettiin Haapasaaren ja Tammion asemille. Muutaman vuoden kuluttua miehet palasivat takaisin kotisaarelle, sillä eivät olleet viihtyneet työssään. Ansaitsemallaan palkalla he saivat rakennettua itselleen talot ja koulutettua lapsiaan⁸⁸.

Ulkosaarten evakuointi tyhjensi Tytärsaaren asukkaista ja merivartijat avustivat evakuointiaikana muun muassa hinaamalla tavaroita hakevan proomun rantaan. Viimeiset asukkaat poistuivat Tytärsaaresta 30.11.1939⁸⁹. Neuvostoliitto miehitti Tytärsaaren 4.12.1939.

Tytärsaarelaisen poliisin Bernhard Holsteinin omistama talo, joka purettiin vuonna 1935 ja tilalle rakennettiin uusi kookkaampi talo. Talossa toimi sekä merivartioasema että poliisi. KYMENLAAKSON MUSEO

Tyterskärbon och polisen Bernhard Holsteins hus som revs 1935. I dess ställe byggdes ett nytt, större hus. I huset fanns både sjöbevakningsstationen och polisen. KYMMENEDALENS MUSEUM

A house owned by Tytärsaari police officer Bernhard Holstein, which was demolished in 1935. A new, larger house was built in its place. The building housed both a coast guard station and the police. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

TYTERSKÄR 1930-1940

TYTERSKÄR, RYSSLAND

Tyterskär sjöbevakningsstation var inhyrd i lokaler i ett hus som ägdes av Bernhard Holstein, där det tidigare hade funnits en tullstation. Manskäpet på sjöbevakningsstationen bestod av cirka sex man. Stationens första chef var undersergeant Vihtor Raki, den andra var undersergeant Aaro Niemelä, och den sista chefen var undersergeant Olli Laanti. De sjöbevakare som kom från Tyterskär bodde i sina egna hem. De som kom från andra orter bodde på stationen, och om sjöbevakaren hade familj hyrde de en bostad i byn.⁹⁰

På 1930-talet rekryterade man Tyterskärbor till Sjöbevakningsväsendet, och knappa tio män övergick i statlig tjänst. De stationerades vid stationerna på Aspö och Tammio. Några år senare återvände männen till sin hemö, eftersom de hade vantrivts i sitt arbete. Med lönen de förtjänat kunde de bygga sig egna hus och sätta sina barn i skola⁹¹.

Evakueringen av utöarna tömde Tyterskär på öbor, och sjöbevakarna assisterade vid evakueringen bland annat genom att bogsera pråmen som hämtade ägodelar till land. De sista invånarna lämnade Tyterskär 30.11.1939⁹². Sovjetunionen ockuperade Tyterskär 4.12.1939.



Holsteinin uusi talo erottuu kuvassa vasemmalla muita rakennuksia korkeampana. KYMENLAAKSON MUSEO

Holsteins nya hus framträder högre än övriga byggnader till vänster på bilden. KYMMENEDALENS MUSEUM

Holstein's new house stands out on the left in the picture, rising above the other buildings. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

Ulkosaarilla, samoin kuin monilla muillakin alueilla, merivartijoina toimi usein paikkakunnan omat miehet. Kuvassa oikealla Lauri Kiiski, joka työskenteli Tytärsaarella merivartijana. Vuonna 1939 saarella oli kirjoilla kolme merivartijaa: Olli Laanti (syntynyt Suursaarella), Sulo Putus (syntynyt Koivistolla) ja tytärsaarelainen Lauri Kiiski. Lisäksi saarella oli kirjoilla entinen merivartija Kalle Kiiski. MARJATTA NORDBERGIN KOTIARKISTO

På utöarna, liksom i många andra områden, var sjöbevakarna ofta lokala män. Till höger på bilden är Lauri Kiiski som arbetade som sjöbevakare på Tyterskär. År 1939 var tre sjöbevakare skrivna på ön: Olli Laanti (född på Hogland), Sulo Putus (född i Björkö) och Lauri Kiiski från Tyterskär. Dessutom var även före detta sjöbevakare Kalle Kiiski skriven på ön. MARJATTA NORDBERGS HEMARKIV

On the outer islands, as in many other areas, the coastguards were often local men. Pictured on the right is Lauri Kiiski, who worked as a coast guard on Tytärsaari. In 1939, there were three coastguards registered as residents on the island: Olli Laanti (born on Gogland), Sulo Putus (born in Koivisto) and Lauri Kiiski from Tytärsaari. In addition, former coast guard Kalle Kiiski was also registered on the island. THE HOME ARCHIVE OF MARJATTA NORDBERG



SUURSAARI 1930-1939



Suursaari tunnetaan paitsi Suomenlahden helmenä ja matkailijoiden suosimana kohteena, myös aktiivisena pirtun salakuljetuspaikkana. Merivartioasema sijaitsi saaren kahdesta kylästä suuremmassa, Suurkylässä Eskonkujan ja Lukkarinkujan välillä sijainneessa Loviisa Eskon talossa.

Matkaa saaren toiseen kylään, Kiiskinkylään, kertyi yli puolenkymmentä kilometriä. Niinpä saaren oma pirtun salakauppa, josta myös turistit joskus kävivät ostamassa juotavaa, keskittyi enemmän Kiiskinkylään. Kuten eräs lehtiotsikkokin asiaa Suursaari-artikkelissaan sivusi: Missä ei salakuljetusta, siellä merivartijat⁸³. Saaren sisäisessä liikkumisessa aseman käytössä oli Harley Davidson-moottoripyörä⁸⁴.

Merivartioasema toimi talossa numero 83.
SUURSAAREN TALOT 1939

Sjöbevakningsstationen var verksam i hus nummer 83.
HUS PÅ HOGLAND 1939

The coast guard station operated in house number 83.
HOUSES OF GOGLAND 1939

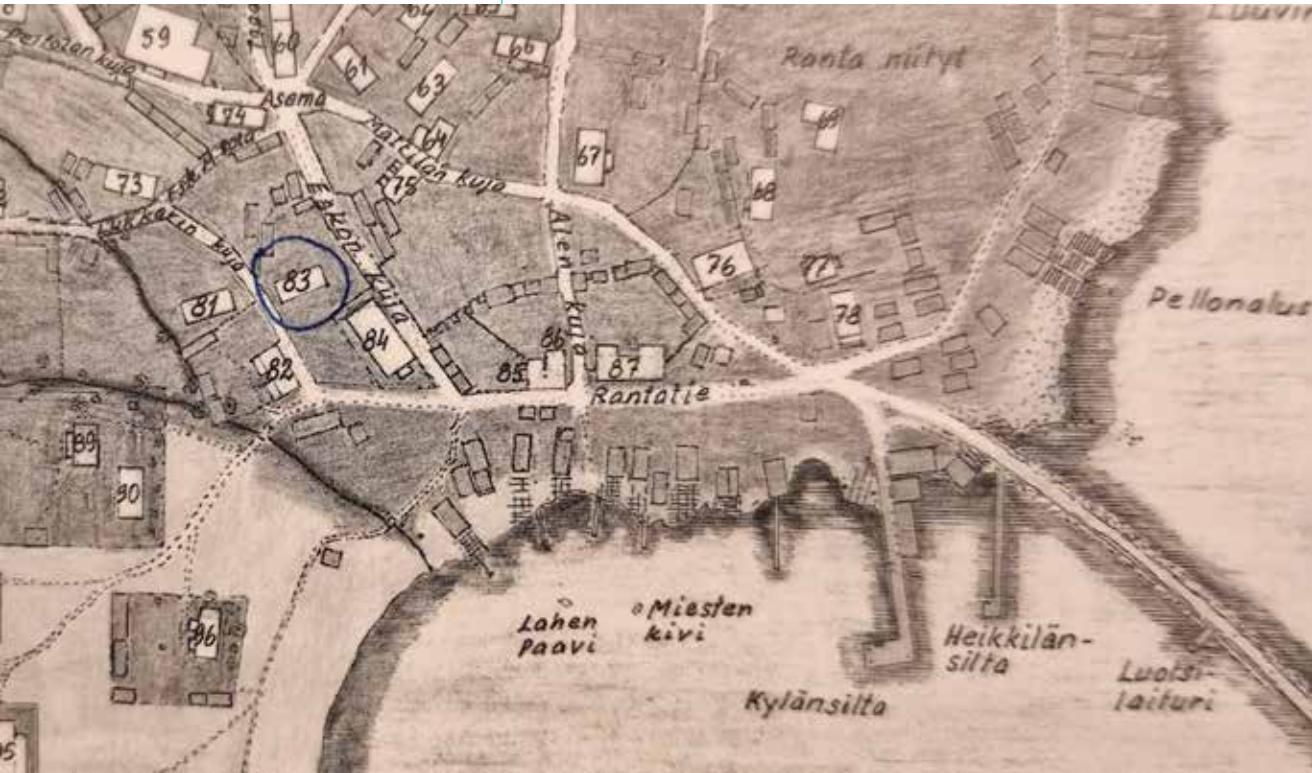
SUURSAARI, VENÄJÄ

HOGLAND 1930-1939

HOGLAND, RYSSLAND

Ön Hogland är känd som Finska vikens pärla och ett populärt resmål bland turister, men även som en plats för aktiv spritsmuggling. Sjöbevakningsstationen låg i den större av öns två byar, Suurkylä, i Lovisa Eskos hus som var beläget mellan gatorna Eskonkuja och Lukkarinkuja.

Avståndet till öns andra by, Kiiskinkylä, var över fem kilometer. Således koncentrerades öns egen illegala handel med sprit, där även turisterna ibland köpte drycker, i större grad till Kiiskinkylä. Som en tidningsrubrik uttryckte saken i en artikel om Hogland: Där det inte finns smuggling, finns det sjöbevakare⁸⁵. För att färdas runt på ön använde stationens personal sig av en motorcykel av märket Harley Davidson⁸⁶.



Suursaaren Suurkylän idylliä vuona 1939, asema merkitty korostetusti ilmakekuvaan.
SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

Idylliska byn Suurkylä på Hogland 1939, stationen är utmärkt på flygbilden.
FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The idyllic village of Suurkylä on Gogland in 1939, the station highlighted in the aerial photograph. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



Viitteet

- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. Grano Oy, Helsinki 2017, s. 261
- ↑ Luettelo Tullilaitoksen vartioaluksista niiden kotipaikoista ja vartiopiireistä joulukuun 31 p:nä 1928, irtto-nainen liite via Janne Nokki/Tullimuseo
- ↑ Auvinen Visa, Leijonalippu Merellä, EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Pori 1983, s. 161
- ↑ Laatokka, 4.6.1938, sivu 2
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. [Tullen i Karelen. Smuggling och tullövervakning på Karelska näset]. Grano Oy, Helsingfors 2017, s. 261
- ↑ Förteckning över Tullverkets bevakningsfartyg, deras hemort och bevakningsdistrikt, 31 december 1928, separat bilaga via Janne Nokki/Tullmuseet
- ↑ Auvinen Visa, Leijonalippu Merellä [Lejonflaggan till havs], EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Björne-borg 1983, s. 161
- ↑ Laatokka, 4.6.1938, s. 2
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. [Customs in Karelia. Smuggling and Customs Control on the Karelian Peninsula]. Grano Oy, Helsinki 2017, p. 261
- ↑ Record of Finnish Customs patrol vessels along with their ports of registry and guard districts as of Decem-ber 31, 1928, separate appendix via Janne Nokki/Customs Museum
- ↑ Auvinen Visa, Leijonalippu Merellä [The Lion Flag at Sea], EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Pori 1983, p. 161
- ↑ Laatokka, 4.6.1938, p. 2
- ↑ Suometar 6.5.1859
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. Grano Oy, Helsinki 2017, s. 283
- ↑ Merivartiokäsky 9/35, 26.8.1935. sivu 6
- ↑ Merivartiolaitoksen asema ja toiminta syksystä 1939 vuoden 1944 loppuun, Eckstein Timo, Sota-korkeakoulun diplomityö 1989, s. 52, suora linkki: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=1538078341
- ↑ Suometar 6.5.1859
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. [Tullen i Karelen. Smuggling och tullövervakning på Karelska näset]. Grano Oy, Helsingfors 2017, s. 283
- ↑ Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 9/35, 26.8.1935. sida 6
- ↑ Merivartiolaitoksen asema ja toiminta syksystä 1939 vuoden 1944 loppuun [Sjöbevakningsväsendets ställning och verksamhet hösten 1939 till slutet av 1944], Eckstein Timo, diplomarbete vid Krigshögskolan 1989, s. 52, direktlänk: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=1538078341
- ↑ Suometar 6.5.1859
- ↑ Merivartiokäsky 9/35, 26.8.1935. sivu 6
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. Grano Oy, Helsinki 2017, s. 283
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Pentti Ahtiainen-Johanna Pakola
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463 Kirjeasiat, määräraha-anomus 876/724, 26.2.1938
- ↑ KA, T-21780/21, toimintakertomukset ja kuukausiraportit 1933-1939, Merivartiolaitoksen toimintakertomus 1936
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463 Kirjeasiat, ilmoitus MVL:n moottoriajoneuvojen käyttö- ja ylläpi-tokustannuksista 1937, 203/203, 15.1.1938
- ↑ KA, SPK 1829 Kannaksen lohko, 30.11.1939, tiedosto 8

- ↑ KA, SPK 1829 Kannaksen lohko, 28.11.1939, tiedosto 7
- ↑ Ahtiainen Pentti artikkelissaan isänsä Arvi Ahtiaisen muistelmista: Talvisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroi-nen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Ahtiainen Pentti artikkelissaan isänsä Arvi Ahtiaisen muistelmista: Talvisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroi-nen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Ahtiainen Pentti artikkelissaan isänsä Arvi Ahtiaisen muistelmista: Talvisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroi-nen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Suometar 6.5.1859
- ↑ Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 9/35, 26.8.1935. sida 6
- ↑ Nokki, Janne. Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella. [Tullen i Karelen. Smuggling och tullövervakning på Karelska näset]. Grano Oy, Helsingfors 2017, s. 283
- ↑ Skriftligt meddelande Pentti Ahtiainen–Johanna Pakola
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463 Kirjeasiat, määräraha-anomus [anslagsansökan] 876/724, 26.2.1938
- ↑ Riksarkivet, T-21780/21, toimintakertomukset ja kuukausiraportit 1933-1939, Merivartiolaitoksen toiminta-kertomus 1936 [Sjöbevakningsväsendets verksamhetsberättelse 1936]
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463 Kirjeasiat, ilmoitus MVL:n moottoriajoneuvojen käyttö- ja ylläpitokustannuksista 1937 [anmälan om kostnader för användning och underhåll av SBV:s motorfordon 1937], 203/203, 15.1.1938
- ↑ Riksarkivet, SPK 1829 Kannaksen lohko, 30.11.1939, fil 8
- ↑ Riksarkivet, SPK 1829 Kannaksen lohko, 28.11.1939, fil 7
- ↑ Ahtiainen Pentti i en artikel om fadern Arvi Ahtiainens memoarer: Talvisota ja kotiseudun menettäminen, webbplatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroinen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Ahtiainen Pentti i en artikel om fadern Arvi Ahtiainens memoarer: Talvisota ja kotiseudun menettäminen [Vinterkriget och förlusten av hembygden], webbplatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivus-to-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroinen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Ahtiainen Pentti i en artikel om fadern Arvi Ahtiainens memoarer: Talvisota ja kotiseudun menettäminen, webbplatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkelit ja kirjallisuus -> Kotikyläni Saaroinen -> Talvisota ja kotiseudun menettäminen
- ↑ Auvinen Visa, Leijonalippu Merellä, EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Pori 1983, s. 161
- ↑ Säteri, Kai teoksessa Rajavartiolaitos 1919-1969, Rajamme vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, Mikkeli 1969, s. 165
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:464 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 2446/1747 27.6.1938 koskien Valamon KA:n perustamista ja määrärahaa
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:464 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen päällikön kirje 3245/3097 Sisäasiainministeriön päällikölle 12.9.1938 koskien Valamon KA:n kalustoa
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:465 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen päällikön kirje 3954/1947 Sisäasiainministeriölle 1.11.1938 koskien Valamon KA:aa
- ↑ Auvinen Visa, Leijonalippu Merellä [Lejonflaggan till havs], EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Björne-borg 1983, s. 161
- ↑ Säteri, Kai i verket Rajavartiolaitos 1919-1969, Rajamme vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, S:t Michel 1969, s. 165

- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:464 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 2446/1747 27.6.1938 koskien Valamon KA:n perustamista ja määrärahaa [Skrivelse från staben för Sjöbevakningsvä-sendet 27.6.1938 om inrättande av Valamo fasta station samt anslag]
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:464 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen päällikön kirje 3245/3097 Sisäasiainministeriön päällikölle 12.9.1938 koskien Valamon KA:n kalustoa [Skrivelse från chefen för Sjöbe-vakningsväsendet till chefen för Inrikesministeriet 12.9.1938 om inventarier för Valamo fasta station]
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:465 Kirjeasiakirjat, Merivartiolaitoksen päällikön kirje 3954/1947 Sisäasiainministeriölle 1.11.1938 koskien Valamon KA:aa [Skrivelse från chefen för Sjöbevakningsväsendet till Inrikesministeriet 1.11.1938 om Valamo fasta station]
- ↑ Merivartiokäsky 9/37, § 11
- ↑ Vapaus-lehti 19.5.1938. s.3
- ↑ Keski-Vuoksi 17.9.1932, s. 4
- ↑ Vapaus-lehti 19.5.1938, s. 3
- ↑ Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 9/37, § 11
- ↑ Vapaus-lehti 19.5.1938, s. 3
- ↑ Keski-Vuoksi 17.9.1932, s. 4
- ↑ Vapaus 19.5.1938, s. 3
- ↑ Tulli 80 vuotta sitten: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1338196583030139&i-d=289437981239343&set=a.290517251131416, Karjala-lehden pitäjälliitteet 1970 ->Luovutettukarjala.fi -> Pitäjä pitäjältä -> Koivisto
- ↑ Tullen för 80 år sedan: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1338196583030139&i-d=289437981239343&set=a.290517251131416, tidningen Karjalas sockenbilagor 1970 ->Luovutettukarjala.fi -> Pitäjä pitäjältä -> Koivisto
- ↑ Teikarsaari, toim. Eija Niemelä, Teikarsaaren Usva, Helsinki 2013, s.249-250
- ↑ Teikarsaari, red. Eija Niemelä, Teikarsaaren Usva, Helsingfors 2013, s.249-250
- ↑ Tullimies n:o 2, 10.3.1932, sivu 10
- ↑ Itäviitta 11
- ↑ MVK 4/1935
- ↑ Säteri, Kai. Artikkel i lehdessä Itäviitta 30
- ↑ https://www.pitkapaasi.org/
- ↑ Tullimies nr 2, 10.3.1932, s. 10
- ↑ Itäviitta 11
- ↑ MVK [sjöbevakningsorder] 4/1935
- ↑ Säteri, Kai. Artikel i tidningen Itäviitta 30
- ↑ https://www.pitkapaasi.org/
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940. KR-kirjat, Viljandi 2016.
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seitskär 1939–1940]. KR-kirjat, Viljandi 2016.
- ↑ Merivartiokäsky 21/38, §7
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940. KR-kirjat, Viljandi 2016.
- ↑ Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 21/38, § 7
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seitskär 1939–1940]. KR-kirjat, Viljandi 2016.
- ↑ Helsingin Sanomat 10.9.1937, s.7.

- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463, kirjeasiakirjat 1938, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 26.2.1938 67/597 koskien määräraha-anomusta
- ↑ Helsingin Sanomat 10.9.1937, s.7.
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463, kirjeasiakirjat 1938, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 26.2.1938 67/597 koskien määräraha-anomusta [Staben för Sjöbevakningsväsendets brev om anslagsansö-kan]
- ↑ Aalberg, A.F. Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama kotiseutujulkaisu. Sanomalehti Oy, Kotka 1963
- ↑ Kari Syrjälän kirjoittama Eino Yrjösen haastattelu, julkaistu lehdessä Meienmaa, Tytärsaariseuran julkaisu 2023
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940. KR-kirjat, Viljandi 2016.
- ↑ Aalberg, A.F. Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama kotiseutujulkaisu [Tyterskär. Hem-bygdspublikation utgiven av föreningen Tytärsaaren kalastajanseura ry]. Sanomalehti Oy, Kotka 1963
- ↑ Intervju med Eino Yrjönen skriven av Kari Syrjälä, publicerad i tidskriften Meienmaa, Tytärsaariseuran julkaisu 2023
- ↑ Anttila, Raimo. Seiskarin sotavangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seitskär 1939–1940]. KR-kirjat, Viljandi 2016.

SUOMENLAHDEN ASEMAT HELSINGIN ITÄPUOLELLA

Nykyisen Suomenlahden merivartioston alueella Helsingin itäpuolella toimi 1930-luvulla huomattavasti useampia asemia kuin tänä päivänä, jopa ilman alueluovutuksia tarkasteltuna. Merivartiolaitoksen ensimmäisenä toimintavuotena asemat sijaitsivat muun muassa Haapasaarella, Pirttisaaressa, Söderskärissä ja Kuivasaarella. Vuosien saatossa asemien määrässä ilmeni pientä kasvua, tämä oli yleinen suuntaus kautta koko rannikon.

Virolahden ja Sipoon välillä sijaitsee jokunen pitkäikäinen asema. Löytyypä sieltä merivartioasemien ehdottomin alkuperäisedustajakin ja asemien nestori, Haapasaaren merivartioasema. Se on toiminut katkoitta koko elinkaarensa ajan Tullilta perityssä kiinteistössä ja jatkaa yhä tänäkin päivänä samojen seinien sisällä.

Seuraavilla sivuilla esiteltujen asemien ohella merivartioasemia on toiminut Suomenlahden itäisellä alueella myös monissa muissa kohteissa. Virolahden-Kotkan alueella on toiminut lyhytaikaisesti useita asemia. Näitä olivat muun muassa Virolahdella sijaitseva Parrio, joka toimi ainakin vuonna 1940¹ sekä samoin Virolahdella toiminut Hanski. Hanskin asema toimi 1944-1945² yksityiseltä vuokratussa 40 m² huoneessa³. Vuonna 1945 Hanskin asemaan liitettiin Hurpun asema ja vielä samana vuonna Hanskin ja siihen yhdistetty Hurpun asema siirrettiin Suur-Pisiin, jolloin aseman nimeksi tuli Suur-Pisin asema. Kotkassa Mussalon saarella on toiminut merivartioasema ainakin vuosina 1934⁴-1935⁵. Asema lopetti toimintansa 19.5.1935. Lisäksi lyhytaikaisia asemia oli myös Keihässalmessa, Ristisaarella, Kaunissaarella, Kokoluodolla, Krokholmassa/Lilla Krokholmassa, Pellingissä ja Söderskärissä.

FINSKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSTATIONER ÖSTER OM HELSINGFORS

nom det som idag är Finska vikens sjöbevakningssektions område öster om Helsingfors fanns det betydligt fler stationer på 1930-talet än idag, även om man inte tar landavträdelserna i beaktande. Under Sjöbevakningsväsendets första verksamhetsår fanns det stationer bland annat på Aspö, Pörtö, Söderskär och Torra Mjölö. Under årens lopp skedde en liten ökning av antalet stationer, vilket var en generell trend längs hela kusten.

Mellan Vederlax och Sibbo finns det några enstaka långlivade stationer. Där ligger också sjöbevakningsstationernas nestor och den obestridda företrädaren för de ursprungliga stationerna, Aspö sjöbevakningsstation. Den har varit verksam utan uppehåll under hela sitt levnadslopp i en fastighet som ärvdes av Tullen, och den fortsätter än idag under samma tak.

Förutom stationerna som presenteras på följande sidor har det funnits sjöbevakningsstationer också på många andra platser i östra Finska viken. I området Vederlax-Kotka har det funnits ett flertal kortvariga stationer. Exempel på sådana är Parrio i Vederlax, som var verksam åtminstone 1940⁶, och likaså Hanski i Vederlax. Hanski station var verksam 1944–1945⁷ i ett rum på 40 m² som man hyrde av en privatperson⁸. År 1945 slogs Hurppu station samman med Hanski station, och senare samma år flyttades Hanski station tillsammans med den införlivade Hurppu station till Suur-Pisi, varmed stationen fick namnet Suur-Pisi station. På ön Mussalö i Kotka fanns en sjöbevakningsstation åtminstone 1934⁹–1935¹⁰. Stationens verksamhet upphörde 19.5.1935. Dessutom har det funnits kortvariga stationer vid Spjutsundet, på Ristisaari, Fagerö, Kokoluoto, Krokholmen/Lilla Krokholmen, Pellinge och Söderskär.

Kotkan vanha merivartioasema Pookinmäellä. MERIVARTIOMUSEO

Gamla Kotka sjöbevakningsstation i Pookinmäki. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

*The old Kotka Coast Guard Station in Pookinmäki.
THE COAST GUARD MUSEUM*



HURPPU 1940-1945¹¹ 2008-

VIROLAHTI

HURPPU 1940-1945¹⁴ 2008-

VEDERLAX



Ensimmäiset maininnat Hurpussa sijainneesta merivartioasemasta löytyvät merivartiokäskyistä vuodelta 1940, jolloin siellä mainitaan olleen kiinteä asema (KA). On oletettavaa, että asema toimi tuolloin Hurpussa yhä sijaitsevassa vanhassa kak-sikerroksisessa talossa, vaikkakin alueesta tehtiin kaupat vasta hieman myöhemmin.

Hurpussa merivartioston käytössä oli neljä rakennusta: vartiorakennus, käymälä, varasto ja sauna¹².

Furuvik-niminen perintötila, joka käsitti kaksi kiinteistöä, myytiin Suomen valtiolle loppuvuodesta 1940 ja omistusoikeus alueeseen siirtyi 1.1.1941. Asema lopetti toimintansa 21.4.1945 aseman yhdistyessä Hanskin aseman kanssa. Asema siirrettiin Suur-Pisiin ja samalla asema sai uuden nimen, Suur-Pisin merivartioasema. Samalla Hurpun asema luovutettiin Kaak-kois-Suomen Rajavartiostolle¹³, kunnes se 1.1.2008 jälleen palautettiin osaksi Suomenlahden merivartiostoa. Hurpun merivartioasema on sotien jälkeen toiminut hetken myös yksityishenkilöltä vuokratussa tilassa.

En sjöbevakningsstation i Hurppu omnämns för första gången i sjöbevakningsorder från 1940, i vilka man nämner en fast station på platsen (finsk förkortning KA, kiinteä asema). Man får anta att stationen redan då låg i den gamla tvåvåningsbyggnaden som fortfarande finns kvar i Hurppu, trots att man köpte området först något senare. Sjöbevakningssektionen hade fyra byggnader till sitt förfogande i Hurppu: vaktbyggnaden, ett avträde, ett förråd och en bastu¹⁵.

En familjeegendom vid namn Furuvik, som omfattade två fastigheter, såldes till finska staten i slutet av 1940, och äganderätten till området övergick 1.1.1941. Stationens verksamhet upphörde 21.4.1945 när den slogs samman med Hanski station. Stationen flyttades till ön Suur-Pisi och döptes på samma gång om till Suur-Pisi sjöbevakningsstation. Samtidigt överläts Hurppu station till Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion¹⁶, tills den igen blev en del av Finska vikens sjöbevakningssektion 1.1.2008. Efter krigen har Hurppu sjöbevakningsstation också för ett litet tag varit verksam i lokaler som man hyrde av en privatperson.

Hurpussa sijaitseva vanha hirsirakennus on ollut Merivartiolaitoksen ja Rajavartiolaitoksen käytössä. MUSEOVIRASTO, KANSATIETEEN KOKOELMA

Den gamla timmerbyggnaden i Hurppu har använts av både Sjöbevakningsväsendet och Gränsbevakningsväsendet. MUSEIVERKET, ETNOLOGISKA SAMLINGARNA

The old log building in Hurppu has been used by the Finnish Coast Guard and the Finnish Border Guard.

FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ETHNOGRAPHIC COLLECTION



SANTIO 1959-1992¹⁷



Santioon valmistui korkea luotsiasema 1940-luvun lopulla. Joulukuun 5. päivä 1959 kello 00.01 luotsiaseman tiloissa aloitti toimintansa Santion merivartioasema, joka sai miehet ja kaluston Mustamaan lakkautetulta asemalta. Luotsiaseman ylimmässä kerroksessa toimi 18 metrin korkeudella sijaitseva tähtystysasema. Merivartioasema toimi luotsiasemarakennuksessa syksyyn 1969, jolloin saarelle valmistui uusi merivartioasema. Sen luovutustilaisuus oli 11.7.1969 ja asema vihittiin käyttöön 11.9.1969. Samana vuonna Santioon valmistui myös uusi laituri.

Seuraavana vuonna saarelle rakennettiin vielä 26 metriä korkea tähtystystorni ja vanha, tyhjilleen jäänyt luotsiasema myytiin huutokaupalla.

Aseman miehitys lakkautettiin vuonna 1992 ja vuonna 1996 asema poltettiin. Vanha luotsiasema oli jo aiemmin huutokaupan jälkeen purettu uuden omistajan toimesta pois.

Santion merivartioasema toimi ensimmäiset kymmenen vuotta vanhalla luotsiasemalla. KYMENLAAKSON MUSEO

Santio sjöbevakningsstation var verksam i den gamla lotsstationen under sina första tio år. KYMMENEDALENS MUSEUM

During its first decade, the Santio Coast Guard Station was located in an old pilot station. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

VIROLAHTI

SANTIO 1959-1992¹⁸

På ön Santio färdigställdes en hög lotsstation i slutet av 1940-talet. Den 5 december 1959 klockan 00.01 inledde Santio sjöbevakningsstation sin verksamhet i lotsstationens lokaler. Stationen fick sitt manskap och sin utrustning från den nedlagda stationen på ön Mustamaa. På lotsstationens översta våning fanns en observationsstation på 18 meters höjd. Sjöbevakningsstationen var inhytt i lotsstationsbyggnaden fram till hösten 1969, då en ny sjöbevakningsstation färdigställdes på ön. Den nya stationen överläts 11.7.1969 och invigdes 11.9.1969. Samma år byggdes även en ny kaj på Santio.

Följande år byggdes ytterligare ett 26 meter högt utkikstorn och den gamla lotsstationen, som nu stod tom, såldes på auktion.

Bemanningen av stationen upphörde 1992 och år 1996 brändes stationen. Den gamla lotsstationen hade redan tidigare rivits av den nya ägaren efter auktionen.



VEDERLAX



Santion uusi merivartioasema edusti aikakautensa (1960-luvun lopun/1970-luvun alun) asemarakentamista: aiempien monikerroksisten asemarakennusten sijaan kaikki toiminnot olivat yhdessä kerroksessa. KYMENLAAKSON MUSEO

Den nya sjöbevakningsstationen på Santio var ett exempel på sin tids (slutet av 1960-talet/början av 1970-talet) stationsbyggen: i stället för de tidigare stationsbyggnaderna i flera våningar, fanns alla funktioner nu på ett enda våningsplan. KYMMENEDALENS MUSEUM

The new coast guard station on the island of Santio was a good representation of the station buildings of its era (late 1960s/early 1970s): instead of the previous multi-storey station buildings, all functions were now on one single floor. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

HUOVARI 1967-



Varsinaista merivartioasemaa ei Huovarissa ole toiminut, mutta Huovariin perustettiin vartiomaja vuonna 1967¹⁹. Asema toimi alkuun saunassa, kunnes merivartijat saivat oman vartiokopin. Huovarissa päivystettiin kahden miehen vuoroissa neljä päivää kerrallaan, jonka jälkeen tilalle tuli uudet miehet²⁰. Sääolot ovat arvatenkin vaikuttaneet

Huovarissa työskennelleiden miesten vuoroihin, sillä pienellä kallioisella ulko-luodolla ei ole kunnollista kiinteää laituria. Kaikilla tuulilla miehistön vaihto ei ole onnistunut. Samoin tuulelta ei löydy suojaa kuin rakennusten seinustoilla. Saaren kasvillisuus ei sekään anna tuulensuojaa: kasvillisuus on lähinnä matalaa maanpeitekasvillisuutta. Vartiomaja on yhä Rajavartiolaitoksen hallinnassa, mutta sen aktiivinen partiokäyttö on päättynyt.

Huovarin merivartijat partioivat talvisin merellä. Kuvassa tarkastetaan kalastajien lupia vuonna 1969. MUSEOVIRASTO, KANSATIEEN KOKOELMA

Sjöbevakarna på Hovör patrullerade på havet om vintrarna. På bilden kontrolleras fiskares tillstånd 1969. MUSEIVERKET, ETNOLOGISKA SAMLINGARNA

The coast guards of Huovari patrolled the sea in winter. The picture shows coast guards checking fishermen's permits in 1969. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ETHNOGRAPHIC COLLECTION



VIROLAHTI

HOVÖR 1967-

Någon egentlig sjöbevakningsstation har det inte funnits på Hovör, men en vaktstuga inrättades på ön 1967²¹. Stationen låg till en början i en bastu, tills sjöbevakarna fick en egen vaktkoja. Man höll vakt på Hovör i tvåmannaskift fyra dagar åt gången, varefter vakten avlöstes av nya män²². Väderförhållandena har förmodligen påverkat arbetsskiftet för männen som arbetade på Hovör, eftersom det inte finns någon ordentlig fast kaj på det lilla, klippiga utskäret. Ibland har vinden gjort manskapsbyten omöjliga. Likaledes finns det inte heller något vindskydd annat än invid husväggarna. Växtligheten på ön erbjuder inte heller den något vindskydd: den består i det närmaste av låga, marktäckande växter. Vaktstugan är fortfarande i Gränsbevakningsväsendets besittning, men den används inte längre aktivt vid patrullering.

Karun kaunis Huovari on vanha kalastajien tukikohta ulkomerellä. Vuonna 1939 otetun kuvan maisema on muuttunut eniten merimerkin ja ison ladon osalta, saaren kalamajat ovat yhä pieniä puisia koppeja, joita myrskyt välillä vaurioittavat. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

Den karga och vackra ön Hovör är en gammal fiskeplats vid det öppna havet. Den största förändringen som skett i landskapet på fotot från 1939 är sjömärket och den stora ladan; öns fiskarkojor är fortsättningsvis små träkojor som då och då skadas av stormar. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The ruggedly beautiful Huovari is an old fishing island on the open sea. The landscape of the photo taken in 1939 has changed most in terms of the sea mark and the large barn; the fisherman's shelters on the island are still small wooden huts, occasionally damaged by storms.

FINNISH AIR FORCE MUSEUM

VEDERLAX





Suur-Pisiin, joka kulkee myös nimellä Suuri-Pisi, perustettiin merivartioasema vuonna 1945. Aseman perustamisen syynä oli uuden valtakunnanrajan valvominen. Valvontaa tarvittiin myös rajojen sisäpuolella, sillä paikallisten asukkaiden oli vaikea hyväksyä uusia rajoituksia ja säädöksiä²⁴. Alkuun asema toimi vain tähystysasemana miehistön majoituessa Hanskin asemalle, kunnes majoitusolot saatiin kuntoon²⁵. Asema sijoittui sitä varten kunnostettuihin puolustusvoimien sodan-aikaisiin parakkitiloihin saaren eteläosiin. Asema käynnistyi samanaikaisesti lakkautetun Hanskin aseman voimin, joka nimettiin paikan muuttumisen myötä Suur-Pisin asemaksi. Suur-Pisin asema toimi viitisen vuotta ja 1.1.1950 asema aloitti toimintansa uudessa paikassa, Mustamaassa. Samalla aseman nimeksi tuli Mustamaan merivartioasema.

På ön Suur-Pisi, som även går under namnet Suuri-Pisi, inrättades en sjö-bevakningsstation 1945. Orsaken till detta var att den nya riksgränsen skulle övervakas. Det behövdes övervakning också inom landets gränser, eftersom lokalbefolkningen hade svårt att acceptera de nya begränsningarna och bestämmelserna²⁷. Till en början fungerade stationen endast som observationsstation, och manskapet övernattade på Hanski station till dess att man fick ordning på boendeförhållandena²⁸. Stationen förlades på den södra delen av ön i försvarsmaktens krigstida baracker som renoverats för detta ändamål. Stationens verksamhet inleddes med styrkan från den vid samma tid nedlagda stationen i Hanski, som efter flytten fick namnet Suur-Pisi station. Suur-Pisi station var verksam i ungefär fem år, och 1.1.1950 flyttade stationen till en ny plats: ön Mustamaa. Samtidigt fick den det nya namnet Mustamaa sjöbevakningsstation.

Heinäkuun 2.-3. päivänä 1941 Mustamaan linnakkeen tornista otettu kuva kohti Pukkion saarta. Pukkion nouseva savu näkyy kuvan keskellä. Suur-Pisi, jonne merivartioasema sijoittui vuonna 1945, näkyy kuvassa oikealla. SA-KUVA

Bild tagen den 2–3 juli 1941 från tornet i Mustamaa fort i riktning mot ön Pukkio. I mitten på bilden syns rök som stiger från Pukkio. Suur-Pisi, där sjöbevakningsstationen inrättades 1945, syns till höger på bilden. FÖRSVARSMAKTENS BILD

Photo taken from the tower of the Mustamaa fort on 2–3 July 1941, looking towards Pukkio Island. Smoke rising from Pukkio can be seen in the centre of the picture. Suur-Pisi, where the coast guard station was located in 1945, can be seen on the right in the picture. SA-IMAGE





Virolahdella Mustamaan saarella toimi talvisodan aikana perustettu rannikko-linnake, jonka koulutustoiminta siirrettiin vuonna 1949 Kirkonmaan ja Rankin linnakkeille. Hiljentynyt linnakesaari sai uusia asukkaita merivartioaseman perustamisen myötä. Mustamaan merivartioasema aloitti toimintansa niin sanotussa Tammeliinin talossa 1.1.1950³⁰. Asemakierto oli jatkoa edellisille muutoksille: Hurppu siirtyi Hanskiin ja Hanski siirtyi Suur-Pisiin, josta siirto tapahtui Mustamaahan. Samalla aseman nimistömuutos noudatti perinteistä kaavaa: uusi asema nimettiin Mustamaan asemaksi. Merivartijoiden käytössä oli kaksi asuinrakennusta sekä huoltotiloja. Tilat sijaitsivat saaren sisäosissa ja tämä teki vartiointista hankalaa. Puolustuslaitoksen supistaessa toimintojaan asema siirtyi 8.7.1953 pohjoiskärjessä oleviin tiloihin³¹.

Mustamaassa oli vuonna 1950 kirjoilla neljä merivartijaa perheineen: kahdeksan aikuista ja neljä lasta³².

Mustamaan asema toimi kahdeksan vuotta, kunnes 5.12.1958 asema lakkautettiin ja samana päivänä klo 00.01 aloitti toimintansa Santion merivartioasema³³. Aseman lakkautukseen vaikutti Santion merkitys Huovarin kalastusalueen valvonnassa. Henkilöstöpula pakotti priorisoimaan asemia ja Mustamaan kohtaloksi tuli tämän myötä aseman lakkauttaminen³⁴. Muutto merkitsi kaluston ja henkilökunnan siirtymistä uudelle asemalle. Kokonaan Mustamaa ei kuitenkaan tyhjentynyt - merivartija Väinö Kiviharju perheineen muutti muuttokirjojen mukaan pois Mustamaasta vuonna 1960³⁵.

På ön Mustamaa i Vederlax fanns ett kustfort som anlagts under vinterkriget. Utbildningsverksamheten vid fortet flyttades till fortet på Kyrkogårdsö och Rankö år 1949. Den gamla fortön som blivit tyst och stilla fick nya invånare när en sjöbevakningsstation inrättades på ön. Mustamaa sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet i det så kallade Tammeliinska huset 1.1.1950³⁷. Stationsrotationen var en följd av de tidigare förändringarna: Hurppu flyttades till Hanski och Hanski flyttades till Suur-Pisi, som i sin tur flyttades till Mustamaa. Samtidigt följde namnändringen även här den tidigare modellen: den nya stationen fick namnet Mustamaa station. Sjöbevakarna hade två bostadshus och serviceutrymmen till sitt förfogande. Byggnaderna låg i de inre delarna av ön, vilket försvårade bevakningsarbetet. När försvarsväsendet gjorde nedskärningar i sina funktioner flyttades stationen till lokaler på öns nordspets 8.7.1953³⁸.

Fyra sjöbevakare med familj var skrivna på Mustamaa 1950: åtta vuxna och fyra barn³⁹.

Mustamaa station var verksam i åtta år, tills den lades ner 5.12.1958. Samma dag klockan 00.01 inleddes verksamheten vid Santio sjöbevakningsstation⁴⁰. Nedläggningen av stationen påverkades av Santios betydelse för övervakningen av Hovörs fiskeområde. Bristen på personal gjorde att man var tvungen att prioritera mellan stationerna, vilket ledde till att Mustamaa stations öde blev nedläggning⁴¹. Flytten innebar att utrustning och personal övergick till den nya stationen. Mustamaa blev ändå inte helt tomt på folk – sjöbevakare Väinö Kiviharju med familj flyttade enligt flyttböckerna bort från Mustamaa år 1960⁴².



MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM



ULKO-TAMMIO 1940-1946⁴³

HAMINA



Ulko-Tammion merivartioasema aloitti toimintansa mahdollisesti jo 1939, mutta ensimmäiset maininnat asemasta löytyvät vuoden 1940 merivartiokäskyistä. Asema toimi vuoteen 1946 asti, jolloin päivämäärällä 27.6. aseman käytössä olleet rakennukset luovutettiin VI Raivaajaosastolle. Ajalla 1.4.1945-27.6.1946 asemalle oli sijoitettuna Kukion merivartioaseman miehistö⁴⁴. Samalla päivämäärälä

lä Ulko-Tammion asema siirrettiin Kukioon⁴⁵.

Täysin vaille merivartijoita ei Ulko-Tammion saari silti jäänyt, sillä vuonna 1967 sinne rakennettiin merivartioston partiomaja⁴⁶. Niin ikään 1960-luvun lopulla saarelle rakennettiin tähystystorni.

ULKO-TAMMIO 1940-1946⁴⁷

FREDRIKSHAMN

Ulko-Tammio sjöbevakningsstation kan ha inlett sin verksamhet redan 1939, men den omnämns för första gången i sjöbevakningsorder från 1940. Stationen var verksam fram till 1946, då byggnaderna som stationen använt överläts till VI Minröjningsavdelningen den 27 juni. Under perioden 1.4.1945-27.6.1946 var manskapet från Kukio sjöbevakningsstation stationerade på stationen⁴⁸. Samma datum flyttades Ulko-Tammio station till Kukio⁴⁹.

Helt utan sjöbevakare blev ön Ulko-Tammio ändå inte, för år 1967 byggde sjöbevakningssektionen en patrullstuga där⁵⁰. I slutet av 1960-talet byggdes det även ett utkikstorn på ön.

Ulko-Tammion Länsilahtea käytettiin sotavuosina ahkerasti alusten tukeutumisaikana. Jatkosodan aikana otetussa kuvassa etualalla vartiomoottorivene 17 ja keskellä vartiomoottorivene 9. SA-KUVA

Viken Länsilahti på ön Ulko-Tammio användes flitigt som bas för fartyg under krigstiden. På bilden tagen under fortsättningskriget syns bevakningsmotorbåt 17 i förgrunden och bevakningsmotorbåt 9 i mitten. FÖRSVARSMAKTENS BILD

The Länsilahti bay on the island of Ulko-Tammio was frequently used as a base for vessels during the war years. In the photo taken during the Continuation War, patrol motorboat 17 is visible in the foreground and patrol motorboat 9 in the centre. SA-IMAGE



Kukion asema toimi hetken vuoden 1945 alussa kunnes 1.4.1945 se siirrettiin Ulko-Tammioon. Asema aloitti toimintansa uudelleen 27.6. 1946, jolloin Ulko-Tammion asema lopetti toimintansa ja sen toiminnot siirrettiin takaisin Kukioon.⁵² Merivartijat majoittuivat saarella olleeseen asuinrakennukseen⁵³. Näiden lisäksi heinäkuussa 1947 asema sai Haminan Rannikkolinnakkeistolta käyttöönsä varastosuojan, lautakopin, tallin, pahvikopin ja lautavajan⁵⁴. Myös saaren sauna luovutettiin merivartijoiden käyttöön. Joulukuun 19. päivänä 1950 Kukion merivartioasema siirtyi Lehtisen saareen⁵⁵.

Kukio station var verksam ett kort tag 1945, till dess att den flyttades till Ulko-Tammio 1.4.1945. Stationen återupptog verksamheten 27.6.1946, då verksamheten vid Ulko-Tammio station upphörde och funktionerna på stationen flyttades tillbaka till Kukio.⁵⁷ Sjöbevakarna inkvarterades i ett bostadshus som fanns på ön⁵⁸. Förutom detta fick stationen år 1947 till sitt förfogande ett förrådsskjul, ett stall, en koja i trä och en i papp samt ett träskjul av truppförbandet Haminan Rannikkolinnakkeisto⁵⁹. Också öns bastu överläts till sjöbevakarna. Den 19 december 1950 flyttades Kukio sjöbevakningsstation till Lövön⁶⁰.

Kukiossa merivartijoiden käytössä olleesta ruokala-asuinrakennuksesta muistuttaa enää kivijalka. Kuvattu 25.7. 2023. JOHANNA PAKOLA

Det enda som återstår av byggnaden som sjöbevakarna använde som matsal och bostad på Kukio är stenfoten. Bild tagen 25.7.2023. JOHANNA PAKOLA

The stone foundation is all that remains today of the building on Kukio Island used by the coast guards as a canteen and residential building. Photo taken on 25 July 2023. JOHANNA PAKOLA





TAMMIO 1931-1945⁶¹

HAMINA

Tammiossa toimi merivartioasema vuodesta 1931 alkaen, asema toimi myös sotavuosina. On epäselvää, oliko toiminnassa välillä katkoja. Mahdollisesti asema lakkautettiin 1930-luvun puolessa välissä ja käynnistettiin uudelleen sodan alettua. Tätä oletusta tukee se, että aseman mainitaan toimineen Allan Lautalan talossa. Sotavuosina asema toimi niin kutsutussa Lyylin talossa, eli talon omisti rouva Lyydia ”Lyyli” Suomalainen. Lyyli toimi samalla merivartioaseman emäntänä. Aseman – todennäköisesti sota-aikana toimineen aseman – ensimmäisenä ja viimeisenä päällikkönä toimi Juuso Kääriä⁶².



TAMMIO 1931-1945⁶³

FREDRIKSHAMN

Det fanns en sjöbevakningsstation på ön Tammio från 1931, stationen var verksam också under krigsåren. Det är oklart huruvida det tidvis förekom avbrott i verksamheten. Möjligen lades stationen ner i mitten av 1930-talet och inrättades igen när det blev krig. Detta antagande stöds av en källa som nämner att stationen legat i ett hus som ägdes av Allan Lautala. Under krigsåren var stationen verksam i Lyylis hus, som det kallades eftersom fru Lydia ”Lyyli” Suomalainen ägde huset. Lyyli arbetade samtidigt som husmor på stationen. Den första och sista stationschefen på stationen – troligen den station som var verksam under krigstiden – var Juuso Kääriä⁶⁴.

Lyylin talo, jossa Tammion merivartioasema toimi, kuvattuna 25.7. 2023. Talo on yksityisomistuksessa. JOHANNA PAKOLA

Lyylis hus, där Tammio sjöbevakningsstation låg, fotograferat 25.7.2023. Huset är i privat ägo. JOHANNA PAKOLA

The house of Lyyli, in which the Tammio Coast Guard Station was located, photographed on 25 July 2023. The house is privately owned. JOHANNA PAKOLA



Kuorsalossa merivartioasema aloitti toimintansa vuonna 1934⁶⁶, merivartiokäskyissä ensimmäinen maininta asemasta löytyy vuodelta 1936. Asemarakennus toimi vuonna 1900 rakennetussa Arvilommin suvun talossa. Talon toisessa huoneessa asui talon omistaja rouvansa kanssa ja toisessa huoneessa, joka toimi myös merivartioasemana, asui aseman päällikkö Toivo Hanttu puolisonsa kanssa⁶⁷. Tupa oli perheen ja merivartioaseman päällikön yhteiskäytössä⁶⁸. Merivartijat asuivat Aleksander Arvilommin talossa vähän matkan päässä asemana toimineesta talosta⁶⁹. Merivartioasemalle – ja samalla Kuorsaloon – saatiin puhelin vuonna 1934⁷⁰.

Sjöbevakningsstationen på Kuorsalö inledde sin verksamhet 1934⁷², den omnämns för första gången i sjöbevakningsorder från 1936. Stationsbyggnaden låg i ett hus byggt 1900 som ägdes av släkten Arvilommi. I husets ena rum bodde husägaren med sin fru och i det andra, som också fungerade som sjöbevakningsstation, bodde stationschefen Toivo Hanttu med sin maka⁷³. Storstugan användes gemensamt av familjen och stationschefen⁷⁴. Sjöbevakarna bodde i Aleksander Arvilommis hus som låg en bit från det hus som fungerade som station⁷⁵. Sjöbevakningsstationen – och samtidigt hela ön Kuorsalö – fick en telefon år 1934⁷⁶.

Kuorsalon merivartioasema toimi kuvassa oikealla näkyvässä keltaisessa talossa. Kuvattu 25.7.2023. JOHANNA PAKOLA

Kuorsalö sjöbevakningsstation låg i det gula huset till höger på bilden. Bild tagen 25.7.2025. JOHANNA PAKOLA

The Kuorsalo Coast Guard Station operated in the yellow house on the right in the picture. Picture taken on 25 July 2023. JOHANNA PAKOLA





Haapasaaren merivartioasema on yksi niistä merivartioasemista, jotka perustettiin Merivartiolaitoksen aloittaessa toimintansa. Haapasaaresta voidaankin ylepydellä todeta, että asema on maamme merivartioasemien Nestori: Haapasaaren merivartioasema on toiminut saman katon alla 1.6.1930 alkaen.

Asemarakennukselle löytyi tilat Tullilaitoksen Haapasaareissa toimineen tulliaseman tiloista⁷⁷. Merivartiolaitoksen perustamisvaiheessa oli yleistä, että sekä rakennukset, veneet ja laivat sekä miehistö saatiin Tullilaitokselta. Vuonna 1863 valmistunut tulliasema ei kaikilta osin aina ole vastannut aikakausiensa asumismukavuuksia. Rakennuksessa suoritettiin laaja peruskorjaus vuonna 1959, samalla rakennuksen pohjaratkaisua muutettiin vastaamaan paremmin aikakauden tarpeita. Tällöin asema sai lisää merivartiointia hyödyttäviä tiloja, samoin emännälle saatiin oma huone⁷⁸. Asema sai myös uuden saunan, se valmistui vuonna 1956⁷⁹. 1960-luvun alussa aseman käyttöön rakennettiin uusi talousrakennus, venevaja, telakka ja laitur⁸⁰. 1970-luvun lopulla Haapasaareen toivottiin merivartijoiden taholta uutta asemarakennusta⁸¹. Museovirasto kuitenkin kielsi vanhan asemarakennuksen purkamisen ja niinpä uudisrakennuksen sijaan tehtiin laaja peruskorjaus, jossa rakennus sai vanhan ulkoasunsa ja sen oheen rakennettiin huoltorakennus⁸². Miia-Leena Tiili haastatteli 2000-luvun alussa Haapasaareissa työskennelleitä merivartijoita ja haastattelussa he muistelivat lämmöllä hetkeä, jolloin asemalle saatiin mainitun remontin yhteydessä wc:t, juokseva vesi ja kunnolliset majoitustilat⁸³.

Lähemmäs satavuotias merivartioasema on muokkaantunut osaksi saarelaisyhteisöä. Paikallisia asukkaita on autettu esimerkiksi kulkemisessa keilirikkoaikana. Aina näin ei asemien kohdalla ole ollut, useimmiten syynä on ollut niiden sijainti melko asumattomilla saarilla sekä lyhyt toiminta-aika. Haapasaaren merivartioasema on tehnyt yhteistyötä myös saarella sijainneen rannikkotyöstön kanssa muun muassa saamalla meri- ja ilmahavaintoja saaren Puokissa olevalta merivalvonta-asemalta⁸⁴.

Aspö sjöbevakningsstation är en av de stationer som inrättades i samband med att Sjöbevakningsväsendet inledde sin verksamhet. Man kan även med stolthet konstatera att Aspö station är nestor bland sjöbevakningsstationerna i vårt land: Aspö sjöbevakningsstation har varit verksam under samma tak sedan 1.6.1930.

Stationen fick ta över lokaler i Tullverkets tullstation som tidigare funnits på Aspö⁸⁵. Vid tiden då Sjöbevakningsväsendet inrättades var det vanligt att såväl byggnader som båtar, fartyg och manskap övertogs från Tullverket. Tullstationen som färdigställdes 1863 har inte alltid till alla delar uppfyllt de olika tidsperiodernas krav på boendebekvämligheter. Byggnaden genomgick en grundlig renovering 1959 och samtidigt ändrades byggnadens planlösning för att bättre motsvara dåtidens behov. Då fick stationen fler rum som behövdes i sjöbevakningsverksamheten och husmodern fick ett eget rum⁸⁶. Stationen fick också en ny bastu som färdigställdes 1956⁸⁷. I början av 1960-talet byggdes en ny ekonomibyggnad, båthus, docka och kaj vid stationen⁸⁸. I slutet av 1970-talet framställde sjöbevakarna önskemål om att få en ny stationsbyggnad till Aspö⁸⁹. Museiverket förbjöd dock rivningen av den gamla stationsbyggnaden, och således genomfördes en omfattande totalrenovering av stationen, i stället för ett nybygge. Byggnaden behöll sitt gamla yttre och vid sidan om den byggdes en servicebyggnad⁹⁰. I början av 2000-talet intervjuade Miia-Leena Tiili sjöbevakare som arbetat på Aspö, och de mindes med värme stunden då man i samband med renoveringen fick tillgång till toaletter, rinnande vatten och ordentliga inkvarteringsutrymmen⁹¹.

Den närmare hundra år gamla sjöbevakningsstationen har med tiden blivit en del av ösamhället. Man har exempelvis hjälpt lokalinvånarna med transport när isen varken bär eller brister. Så har det inte varit när det gäller alla stationer, och oftast har orsaken varit att stationerna legat på tämligen obebodda öar samt att de varit verksamma endast en kort tid. Aspö sjöbevakningsstation har också samarbetat med öns kustartilleri, bland annat har stationen fått sjö- och luftobservationer från sjöövervakningsstationen som finns i öns observationstorn Puokki⁹².



MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM



Rankissa ja Tuomisaarella sijainnut merivartioasema lakkautettiin lopullisesti vuonna 1948 ja sen toiminnot henkilökuntineen siirrettiin ”kuivalle maalle” Kotkan Pookinmäelle. Parhaiten Pookinmäen historiaan pääsee perehtymään luutnantti Lauri Warjuksen 2018 tekemästä Kotkan merivartioasema Pookinmäellä-historiikista. Kysei-

nen historiikki on myöskin tämän tekstin keskeisin lähde.

Tilat asemalle saatiin aiemmin radioasemana toimineesta rakennuksesta. Radioasemarakennuksen ohella merivartioston käytössä oli vuonna 1912 valmistunut piharakennus. 1950-luvulla vanha radioasemarakennus purettiin ja sen tilalle rakennettiin uusi tilava asemarakennus, johon sijoitettiin myös perheasuntoja sekä varastotiloja. Asema otettiin käyttöön vuonna 1958 ja seuraavana vuonna rantaan valmistui aseman käyttöön rantavaja. Alkuvuosisina asema tukeutui vanhaan laituriin, kunnes vuonna 1979 rantaan valmistui uusi laituri.

Vilkkaassa merikaupungissa sijaitsevalla asemalla riitti työkenttää. Tästä tunnustuksena asema nimettiin vuoden 1982 merivartioasemaksi.

Merivartioiden toimintaedellytyksiä parantavat kunnostustyöt jatkuivat. Vuonna 1986 rantaan valmistui helikopterikenttä ja seuraavana vuonna laituralueelle valmistui muun muassa uusi venevaja. Vuonna 1992 käynnistyi aseman peruskorjaus ja aseman toiminnot siirrettiin täksi ajaksi piharakennukseen. Majoitustilat hankittiin vuokramarkkinoilta Puistolán alueelta. Peruskorjauksen yhteydessä asemarakennus sai yhden lisäkerroksen, jonne sijoitettiin aseman päivystystilat. Seuraavana vuonna merivartioasemalle siirtyi lisää merellisiä toimijoita luotsiasemauudistuksen myötä: merivartioasemalle perustettiin uusi Kotkan luotsiasema, joka yhdisti aiemmat Loviisan, Kotkan ja Haminan luotsiasemat. Vuonna 2000 päivystyskerrokseen valmistui Kotkan VTS-asema. Vuonna 2006 VTS-asema siirrettiin Kotkasta Helsinkiin. Seuraavana vuonna aseman tiloihin perustettiin merellinen tutkintaryhmä, joka oli erikoistunut merelliseen rikostutkintaan. Tutkintaryhmä toimi Pookinmäellä vuoteen 2017 asti, jolloin se siirrettiin Helsinki-Vantaalle.

Merivartijoiden seitsemänkymmenen vuoden aikakausi Pookinmäellä tuli päätökseensä vuonna 2018 aseman siirtyessä Pookinmäeltä Kuusiseen. Aseman tilat luovutettiin vielä samana vuonna Senaatille. Muutto Kuusiseen oli aikakauden suuntauksen mukainen, eli tilojen käyttö pyrittiin optimoimaan ja turhista tiloista pyrittiin luopumaan. Kuusisessa aiemmat rannikkotyöstön käytössä olleet tilat tarjosivat remontin jälkeen toimivat ja kokoluokaltaan sopivat tilat asematoiminnalle. Samalla loppui merivartijoiden porrastreeni – Kuusisessa laiturit ovat suoraan aseman edessä, eivät enää korkean mäen alapuolella.

KOTKA 1948-2018⁹⁴

KOTKA

Sjöbevakningsstationen som funnits på Rankö och Tuomisaari lades slutligen ner 1948 och dess verksamhet och personal flyttades till ”torra land” i Pookinmäki i Kotka. Den som vill sätta sig in i Pookinmäkis historia gör bäst i att läsa löjtnant Lauri Warjus historik Kotkan merivartioasema Pookinmäellä (sv. Kotka sjöbevakningsstation i Pookinmäki, övers.anm.) från 2018. Historiken är också den viktigaste källan till denna text.

Stationen fick ta över lokaler i en byggnad som tidigare fungerat som radiostation. Förutom radiostationsbyggnaden hade sjöbevakarna en gårdsbyggnad från 1912 till sitt förfogande. Den gamla radiostationsbyggnaden revs på 1950-talet och i dess ställe byggdes en ny, rymlig stationsbyggnad som också innefattade familjebostäder och förrådsutrymmen. Stationen invigdes 1958 och därpå följande år färdigställdes en sjöbod vid stationens strand. De första åren använde man sig av den gamla kajen, tills en ny byggdes 1979.

Eftersom stationen låg i en livlig havsstad, hade den ett mycket omfattande arbetsfält. Som erkänsla för detta utsågs stationen till årets sjöbevakningsstation 1982.

Reparationsarbetena för att förbättra sjöbevakarnas arbetsförutsättningar fortsatte. År 1986 färdigställdes en helikopterplatta vid stranden och därpå följande år fick man bland annat ett nytt båthus. År 1992 inleddes en grundlig renovering av stationen, och verksamheten flyttades under tiden

till gårdsbyggnaden. Personalen inkvarterades i hyresbostäder i Puistolaområdet. I samband med renoveringen fick stationsbyggnaden en ytterligare våning, där stationens lokaler för jourtjänstgöring placerades. Följande år fick sjöbevakningsstationen ta emot fler maritima aktörer i och med lotsstationsreformen: vid sjöbevakningsstationen inrättades den nya Kotka lotsstation, när de tidigare lotsstationerna i Lovisa, Kotka och Fredrikshamn slogs samman. År 2000 färdigställdes Kotka VTS-station i jourvåningen. VTS-stationen flyttades från Kotka till Helsingfors 2006. I stationens lokaler grundades därpå följande år en utredningsgrupp som specialiserade sig på maritim brottsutredning. Utredningsgruppen var verksam i Pookinmäki fram till 2017, då den förflyttades till Helsingfors-Vanda.

Sjöbevakarnas sjuttioåriga era i Pookinmäki tog slut 2018 när stationen flyttade från Pookinmäki till ön Kuusinen. Stationens lokaler överläts samma år till Senatsfastigheter. Flytten till Kuusinen var i linje med tidens melodi – målet var att optimera användningen av lokalerna och göra sig av med onödiga sådana. Byggnaderna på Kuusinen, som tidigare använts av kustartilleriet, erbjöd efter renovering välfungerande och till storleken lämpliga lokaler för stationsverksamheten. Samtidigt upphörde sjöbevakarnas trappträning – på Kuusinen låg kajerna rakt framför stationen, och inte längre nedanför en hög backe.

MUSEOVIRASTO, RAKENNUSHISTORIAN KUVAKOKOELMA

MUSEIVERKET, BYGGNADSHISTORISKA BILDSAMLINGARNA

FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ARCHITECTURAL HISTORY COLLECTION





Kotkan edustalla olevaan Tuomisaareen perustettiin merivartioasema vuonna 1941. Se toimi yksityishenkilöltä vuokratussa rakennuksessa⁹⁶. Asema siirrettiin 1.4.1945⁹⁷ Rankin saarelle, josta se 22.11.1945 siirtyi takaisin Tuomisaareen⁹⁸. Lyhyen Rankki-ajan asema toimi nimellä Rankin merivartioasema. Rankissa ongelmia tuottivat

huonot majoitusolot, sillä Rankin linnakkeen toiminta vaati lähes kaikkien tilojen käytön. Asema lopetti toimintansa lopullisesti vasta 1948, vaikkakin sen henkilökunta siirtyi vuosiksi 1946-1948 Kotkaan Radioasema 6:n yhteyteen ja vuonna 1948 Kotkan Pookinmäelle uudelle vastaperustetulle asemalle^{99 100}.

På ön Tuomisaari utanför Kotka inrättades en sjöbevakningsstation 1941. Den låg i en byggnad som man hyrde av en privatperson¹⁰². Stationen flyttades till ön Rankö 1.4.1945¹⁰³, varifrån den senare flyttades tillbaka till Tuomisaari 22.11.1945¹⁰⁴. Under sin korta tid på Rankö gick stationen under namnet Rankö sjöbevakningsstation. På Rankö hade man problem med dåliga boendeförhållanden, eftersom nästan alla lokaler gick åt till verksamheten på Rankö fort. Stationens verksamhet upphörde slutgiltigt först 1948, trots att dess personal förflyttades till Radiostation 6 i Kotka under åren 1946-1948, och år 1948 till den nyligen inrättade stationen i Pookinmäki i Kotka^{105 106}.



Rankissa asema sai tilat saarella sijaitsevalta rannikkolinnakkeelta, täsmällistä tietoa asemarakennuksesta ei ole löytynyt. Kuvassa aamuvoimistelua harjoittavat Rankin linnakkeen tykkimiehet, merivartijoiden innokkuudesta osallistua voimisteluun ei ole tietoja. RANNIKKOUPESEERIYHDISTYS

Rankö station inrymdes i kustfortet som låg på ön, men ingen exakt information om stationsbyggnaden har kunnat hittas. På bilden utövar kanoniärerna på Rankö fort morgongymnastik, det finns inga uppgifter om hur ivriga sjöbevakarna var att delta i gymnastiken. RANNIKKOUPESEERIYHDISTYS

On the island of Rankki, the station received premises in the coastal fort located on the island, although no precise information about the station building has been found. In the picture, the artillerymen of the fort are doing morning exercises. There is no information about the enthusiasm of the coast guards to participate in the gymnastics. RANNIKKOUPESEERIYHDISTYS

LEHTINEN 1945-1948, 1951-1960

LOVIISA

LÖVÖN 1945-1948, 1951-1960

LOVISA



Lehtisen saaren merivartioasema aloitti toimintansa 12.9.1945¹⁰⁷ ja asema lakkautettiin 6.9.1948¹⁰⁸. Vuonna 1950 Suomenlahden Merivartiosto ryhtyi kunnostamaan Lehtisen rakennuksia ja 19.12.1950 Kukion merivartioasema siirrettiin Lehtisen saarelle. Aseman käytössä oli kahden varastorakennuksen ohella saaren aliupseerirakennus, joka läpikävi laajan kunnostuksen. Asema sai tutun nimen Lehtisen merivartioasema. 1950-luvun alussa saarella ollut sikala siirrettiin sopivampaan paikkaan ja siitä rakennettiin merivartijoiden käyttöön sauna. Kymmenen toimintavuoden jälkeen 21.6.1960 Lehtisen merivartioasema siirrettiin Boistön saarelle ja nimeksi muuttui Boistön merivartioasema^{109 110}.

Sjöbevakningsstationen på Lövön inledde sin verksamhet 12.9.1945¹¹¹ och lades ner 6.9.1948¹¹². År 1950 påbörjade Finska vikens sjöbevakningssektion arbetet med att reparera byggnaderna på Lövön, och 19.12.1950 flyttades Kukio sjöbevakningsstation till Lövön. Förutom två förrådsbyggnader hade stationen även öns underofficersbyggnad till sitt förfogande, vilken genomgick en omfattande renovering. Stationen fick det gamla bekanta namnet Lövöns sjöbevakningsstation. I början av 1950-talet flyttades ett svinhus som funnits på ön till en mer lämplig plats och byggdes om till en bastu för sjöbevakarna. Efter tio verksamhetsår flyttades Lövöns sjöbevakningsstation till ön Boistö 21.6.1960 och döptes om till Boistö sjöbevakningsstation^{113 114}.



MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM



Merenkulkuhallitus luovutti Boistön saaren Rajavartiolaitokselle rakennuksiin 20.5.1959. Saarella oli muun muassa luotsivartiotupa, kaksi vajaa ja pieni laitur. Merivartijoille rakennettiin uudisrakennus, jonka harjannostajaiset pidettiin 25.9.1959¹¹⁶. Asuinrakennukseen tuli kaikkiaan noin kymmenen majoitushuonetta sekä sauna ja muita tiloja. Asema sai myös uuden laiturin ja telakan.¹¹⁷ Boistön merivartioasema aloitti toimintansa 21.6.1960, samana päivänä kun Lehtisen merivartioaseman toiminta päättyi¹¹⁸. Boistön aseman toiminta päättyi 15.8.1996¹¹⁹.



MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM

Sjöfartsstyrelsen överlät ön Boistö inklusive byggnader till Gränsbevakningsväsendet 20.5.1959. På ön fanns bland annat en lotsvaktstuga, två bodar och en liten brygga. En ny byggnad uppfördes för sjöbevakarna, och taklagsfesten firades 25.9.1959¹²¹. I bostadshuset fanns totalt cirka tio rum för övernattning samt bastu och övriga utrymmen. Stationen fick också en ny kaj och en docka.¹²² Boistö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 21.6.1960, samma dag som verksamheten på Lövöns sjöbevakningsstation upphörde¹²³. Verksamheten på Boistö station upphörde 15.8.1996¹²⁴.



MERIVARTIOMUSEO

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM



Orrengrundissa toimi merivartioasema ensimmäisen kerran vuonna 1945¹²⁵. Toiminta jäi lyhytaikaiseksi ja merivartioasema yhdistettiin Lehtisen merivartioasemaan samalla kun Lehtisen asema aloitti toimintansa 12.9.1945.¹²⁶

Orrengrund sai merivartijat jälleen vuonna 1996, jolloin saarelle perustettiin uudelleen merivartioasema. Samalla asema korvasi lakkautetun Boistön aseman¹²⁷. Asema sijoittui luotsien kanssa samaan rakennukseen. Saari olikin melkoinen virkamiessaari: siellä toimi samaan aikaan sekä luotsit, rannikkotykistö että merivartijat. Rannikkotykistö automatisoi merivalvonta-aseman vuonna 2003 ja Orrengrundin merivartioasema lopetti – jo toisen kerran historiassa – toimintansa 1.1.2010¹²⁸. Aseman toiminnot yhdistettiin Kotkan merivartioasemaan. Asemien siirrot ja lakkautukset ovat useimmiten herättäneet laajempaa keskustelua, eikä Orrengrundin alasajo ollut poikkeus. Asiasta tehtiin eduskunnalle kirjallinen kysymys¹²⁹ mutta lakkautuspäätöstä se ei muuttanut. Merivartijoiden käytössä olleet tilat palautuivat luotsien ja kuljettajien käyttöön.

På Orrengrund fanns en sjöbevakningsstation för första gången 1945¹³⁰. Verksamheten blev kortvarig och Orrengunds station slogs samman med Lövöns sjöbevakningsstation samtidigt som den stationen inledde sin verksamhet 12.9.1945.¹³¹

Orrengrund fick tillbaka sina sjöbevakare 1996, då man åter inrättade en sjöbevakningsstation på ön. Samtidigt ersatte stationen den nedlagda Boistö station¹³². Stationen förlades i samma byggnad som lotsarna. Ön var sannerligen något av en tjänstemannaö: både lotsar, kustartilleriet och sjöbevakare var samtidigt verksamma på ön. Kustartilleriet automatiserade sjöövervakningsstationen 2003 och verksamheten på Orrengrund sjöbevakningsstation upphörde – för andra gången i historien – 1.1.2010¹³³. Verksamheten på stationen slogs samman med Kotka sjöbevakningsstation. Flytt och nedläggning av stationer har i allmänhet väckt omfattande debatt, och nedläggningen av Orrengrund var inget undantag. Ett skriftligt spörsmål lämnades till riksdagen om saken¹³⁴, men det ändrade inte beslutet om nedläggning. Lokalerna som sjöbevakarna använt återlämnades till lotsarna och båtförarna.

Merivartioasema löysi tilat luotsiasemalta. Asema taustalla, etualalla vanha luotsiasema. MUSEOVIRASTO, SUOMEN MERIMUSEON KOKOELMA

Sjöbevakningsstationen fick lokaler i lotsstationen. Stationen i bakgrunden, i förgrunden den gamla lotsstationen. MUSEIVERKET, FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUMS SAMLING

Premises for the coast guard station were found in the pilot station. The station is in the background, in the foreground the old pilot station.

FINNISH HERITAGE AGENCY, THE COLLECTION OF THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND





Våtskärin merivartioasema toimi Risholm-nimisellä saarella. Ensimmäinen maininta asemasta löytyy lokakuun 1930 merivartiokäskystä. Asema sai 19.2.1937 tilat Merenkulkuhallitukselta saarella sijaitsevista luotsirakennuksesta, aiemmasta aseman sijaintipaikasta ei ole löytynyt tietoja. Alkuun asemarakennuksessa oli myös

luotsien päivystystilat. Myöhemmin aseman käyttöön saatiin varastotiloja sekä sauna. Asemalla lieene ollut merivartioasemien keskuudessa melko harvinainen merivetoinen käymälä, joka sijaitsi rannalla korkealla kalliolla ja alapuolella oli meri. Käymälää ei tarvinnut tyhjentää milloinkaan, siitä piti huolen luonto. Sijainnilla oli myös huonot puolensa, eräs myrsky siirsi käymälää useita metrejä.¹³⁵

Risholman asema oli eräiden arvioiden mukaan Pirttisaaren ohella eniten salakuljetusta torjunut asema¹³⁶.

Våtskärin aseman nimi muutettiin 1.9.1952 Risholmaksi¹³⁷. Aseman ongelmana oli koko sen toiminta-ajan ollut huono satama, jonka vuoksi veneitä jouduttiin säilyttämään viereisen saaren eteläpuolella. Veneille jouduttiin välillä siirtymään soutuveneiden avulla ja myrskysäällä päivystyshuoneen ikkunalla poltettiin kalastusloistoa, jotta mereltä saapuvat merivartijat löytävät asemalle. Tämän ja rakennusten huonon kunnon takia aseman toiminta päättyi 16.11.1959, miehistö ja kalusto sijoitettiin muille asemille¹³⁸. Merivartioaseman rakennus luovutettiin Suomenlinnan Rannikkotyöstörykmentille 27.5.1960¹³⁹.

Aseman käytössä ollut laituri ja satama eivät vastanneet niille asetettuja tarpeita, tämä oli yksi syy aseman lakkauttamiselle. MERIVARTIOMUSEO

Kajen och hamnen vid stationen uppfyllde inte de krav som ställdes på dem, vilket var en av orsakerna till att stationen lades ner. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The pier and harbour of the station fell short of the requirements, which was one of the reasons why the station was closed. THE COAST GUARD MUSEUM

Våtskärs sjöbevakningsstation låg på en ö vid namn Risholm. Stationen omnämns för första gången i en sjöbevakningsorder från oktober 1930. Stationen fick 19.2.1937 lokaler av Sjöfartsstyrelsen i en lotsbyggnad som fanns på ön. Någon information om var stationen låg innan dess har inte kunnat hittas. Till en början fanns också lotsarnas jourrum i stationsbyggnaden. Senare fick stationen även förrådsutrymmen och en bastu till sitt förfogande. Stationen lär ha haft ett bland sjöbevakningsstationerna ganska sällsynt havsdrivet avträde som låg på stranden på en hög klippa med havet nedanför. Avträdet behövde aldrig tömmas, det skötte naturen om. Placeringen hade också sina nackdelar – en storm flyttade en gång avträdet flera meter.¹⁴⁰

Stationen på Risholm är enligt vissa uppskattningar den station som vid sidan av Pörtö bekämpade mest smuggling¹⁴¹.

Våtskärs station bytte namn till Risholm 1.9.1952¹⁴². Den dåliga hamnen vid stationen utgjorde ett problem under hela stationens verksamma tid, och på grund av den var man tvungen att förvara båtar på södra sidan av en intelligande ö. Ibland var man tvungen att ta sig till båtarna med hjälp av roddbåtar, och i stormigt väder tändes en fiskefyr vid jourrummets fönster, så att sjöbevakarna som kom tillbaka från havet skulle hitta till stationen. På grund av detta, och byggnadernas dåliga skick, upphörde verksamheten på stationen 16.11.1959, och manskapet och utrustningen överfördes till andra stationer¹⁴³. Stationsbyggnaden överläts till Sveaborgs kustartilleriregemente 27.5.1960¹⁴⁴.





Glosholmassa toimi merivartioasema jo sotavuosina, mainintoja löytyy muun muassa tammikuulta 1944. Asema sai tilat Puolustuslaitoksen omistamasta puisesta rakennuksesta. Rakennus oli melko huonokuntoinen: katto vuosi ja ainut lämmitys oli uuni, minkäänlaisia mukavuuksia ei löytynyt. Valaistus hoitui öljyllä ja sen ohella käytössä

oli pieni aggregaatti. Kunnostuksiin ei kuitenkaan ryhdytty, sillä odoteltiin paremman rakennuksen saamista. Merivartijoilla oli käyttöoikeus myös saunaan, mutta sen todettiin olevan kaikkein kehnoimpia mitä yleensä saattaa olla. Vasta vuonna 1962 merivartijat pääsivät parempiin tiloihin Puolustuslaitoksen rakennettua nykyaikaisen, mukavuuksilla varustetun aseman. Asemalla suoritettiin 24.6.1950 alkaen jatkuvaa meri- ja ilmavalvontaa. Glosholm on hyvä esimerkki rannikkotyöstön ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta, sillä valvontatehtävää hoitamaan saatiin Puolustuslaitoksen luvalla asevelvollinen.¹⁴⁵ Aseman toiminta päättyi 4.4.2016 ja henkilöstö siirtyi vastavalmistuneelle uudelle asemalle Porvoon Tolkkisiin Emäsalon sillan pohjoispäähän. Asema on Rajavartiolaitoksen ensimmäinen kelluva merivartioasema.



Det fanns en sjöbevakningsstation på Glosholm redan under krigsåren, den omnämns i källor bland annat från januari 1944. Stationen fick lokaler i en träbyggnad som ägdes av försvarsväsendet. Byggnaden var i rätt så dåligt skick: taket läckte och den enda värmekällan var en kamin, det fanns inga bekvämligheter. Belysningen ombesörjdes med olja och vid sidan av detta fanns det ett litet aggregat. Trots detta påbörjades inga renoveringar, eftersom man väntade på att få tillgång till en bättre byggnad. Sjöbevakarna hade också rätt att använda bastun, men den konstrades vara den mest erbarmliga man kan tänka sig. Först 1962 fick sjöbevakarna tillgång till bättre lokaler, när försvarsväsendet byggde en modern station med alla bekvämligheter. Från 24.6.1950 utfördes ständig sjö- och luftövervakning på stationen. Glosholm är ett bra exempel på samarbetet mellan kustartilleriet och Gränsbevakningsväsendet, då man med tillstånd av försvarsväsendet fick en värnpliktig som utförde övervakningsuppdraget.¹⁴⁶ Stationens verksamhet upphörde 4.4.2016 och personalen förflyttades till den nybyggda stationen i Tolkis i Borgå, vid norra ändan av Emsalö bro. Stationen är Gränsbevakningsväsendets första flytande sjöbevakningsstation.

Glosholman vanha merivartioasema toimi puolustusvoimien vanhassa parakissa. MERIVARTIOMUSEO

Glosholms gamla sjöbevakningsstation låg i en av försvarsmaktens gamla baracker. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The old coast guard station on Glosholm Island operated in old barracks owned by the Finnish Defence Forces. THE COAST GUARD MUSEUM



Uusi merivartioasema laiturialueineen kuvattuna 1990-luvun alkupuolella. MERIVARTIOMUSEO

Den nya sjöbevakningsstationen och dess kajområde i början av 1990-talet. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The new coast guard station and its pier photographed in the early 1990s. THE COAST GUARD MUSEUM



Pirttisaaren vartio aloitti toimintansa 1.6.1930 Merivartiolaitoksen perustamispäivänä. Tilat asemalle saatiin Tullilta vuonna 1841 valmistuneesta rakennuksesta. Tullirakennuksen ohella asema sai käyttöönsä asuinrakennuksen ja varaston.

1950-luvulla asemalle saatiin uusi sauna ja veneparakki sekä vanha tähystystorni

kunnostettiin. 1960-luvun alussa asema sai käyttöönsä uuden laiturin, joka oli käytännössä täydellisen uudisrakentamisen läpikäynyt vanha arkkulaituri. Samalla vuosikymmenellä asema sai myös uuden esikunta- ja asemarakennuksen. Niiden vastaanottotarkastukset suoritettiin vuonna 1965¹⁴⁷.

Pirttisaari oli ja on siviilien asuttama kesänviettosaari, mutta siellä oli myös rannikkotykistön linnake sekä Merisotakoulun harjoitusalue. Merivartioaseman henkilöstö rakensi saarelle omaan käyttöön ampumaradan. Puolustusvoimien toiminnot olivatkin yksi syy, miksi Pirttisaarta käytettiin eräänlaisena koulutussaarena.¹⁴⁸ Pirttisaaren asema lakkautettiin vuonna 2011.



Pirttisaaren merivartioasema toimi pitkään vanhassa tullirakennuksessa.
MERIVARTIOMUSEO

Pörtö sjöbevakningsstation låg länge i den gamla tullbyggnaden.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Pirttisaari Coast Guard Station operated in an old customs building for a long time. THE COAST GUARD MUSEUM

Pörtö vakt inledde sin verksamhet dagen då Sjöbevakningsväsendets inrättades 1.6.1930. Stationslokalerna fick man av Tullen i en byggnad som stått färdig 1841. Förutom tullbyggnaden fick man även ett bostadshus och ett förråd till sitt förfogande.

På 1950-talet fick stationen en ny bastu och en båtbarack, och det gamla utkikstornet renoverades. I början av 1960-talet fick stationen en ny brygga: en gammal kistbrygga som i praktiken genomgått en fullständig ombyggnation. Samma årtionde fick stationen även en ny stabs- och stationsbyggnad. Överlåtelsegranskningen av dessa genomfördes 1965¹⁴⁹.

Pörtö var och är ett sommarställe för civilbefolkningen, men där finns också ett kustartillerifort samt ett av Sjökrigsskolans övningsområden. Personalen vid sjöbevakningsstationen byggde en skjutbana för eget bruk på ön. Försvarsmaktens verksamhet var en av anledningarna till att Pörtö användes som en slags utbildningsö.¹⁵⁰ Pörtö station lades ner 2011.



Uusi asemarakennus valmistui 1960-luvulla.
MERIVARTIOMUSEO

Den nya stationsbyggnaden stod färdig på 1960-talet. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The new station building was completed in the 1960s. THE COAST GUARD MUSEUM

Viitteet

- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, Merivartiokäsäky 8/40, sivu 4
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, MVK 6/34:n liite, sekä MVK 5/35, sivu 8
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, sjöbevakningsorder 8/40, s. 4
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, bilaga till sjöbevakningsorder 6/34 samt sjöbevakningsorder 5/35, s. 8
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ KA, T-19563, (4) Kasarmialueiden luettelojäljennykset ja kartat 1944-1944, luettelo Hurpun vartion käytössä olleista rakennuksista 30.9.1944, luettelo laadittu Valvontakomissiolle
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Riksarkivet, T-19563, (4) Kasarmialueiden luettelojäljennykset ja kartat 1944-1944, luettelo Hurpun vartion käytössä olleista rakennuksista 30.9.1944 [Förteckning över byggnader vid Hurppu bevakningsstation 30.9.1944], förteckningen utarbetad för Kont-rollkommissionen
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 16/67, 11 §, s.5
- ↑ Haastattelu Matti Korjus
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 16/67, 11 §, s. 5
- ↑ Intervju med Matti Korjus

- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk1/50, 11 §
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Lommi Alpo, Pohjakunnan kyläkirja I, Klamilan seutu ry, 2003.
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 12/58, 23 §
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Lommi Alpo, Pohjakunnan kyläkirja I, Klamilan seutu ry, 2003.
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 1/50, 11 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Lommi Alpo, Pohjakunnan kyläkirja I [Pohjakunta byabok I], Klamilan seutu ry, 2003.
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 12/58, 23 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Lommi Alpo, Pohjakunnan kyläkirja I [Pohjakunta byabok I], Klamilan seutu ry, 2003.
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 5/46,11 §
- ↑ Suomenlahden Merivartioston pk 9/67, 10 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 5/46, 11 §
- ↑ Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 9/67, 10 §
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä

- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 6/46,14§
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 6/47,30§
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 1/51, 2§
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 6/46, 14 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 6/47, 30 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 1/51, 2 §
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1976, sivut 12–13, 22
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1976, s.12–13, 22
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ Silenti Tuomo, Saarelaiselämää Kuorsalossa, s. 113-114
- ↑ Haastattelu Pentti Suomalainen
- ↑ Haastattelu Pentti Suomalainen
- ↑ Haastattelu Pentti Suomalainen
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Tuomo Silenti
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Silenti Tuomo, Saarelaiselämää Kuorsalossa [Livet som Kuorsalö-bo], s. 113-114
- ↑ Intervju med Pentti Suomalainen
- ↑ Intervju med Pentti Suomalainen
- ↑ Intervju med Pentti Suomalainen
- ↑ Skriftlig redogörelse från Tuomo Silenti
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.

- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. [Sjöbevaknin-gssektionen i lokalsamhället på Aspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv.] Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutki-muksen laitos 2003.
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. [Sjöbevaknin-gssektionen i lokalsamhället på Aspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv.] Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutki-muksen laitos 2003.
- ↑ Tiili, Miia-Leena. Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. [Sjöbevaknin-gssektionen i lokalsamhället på Aspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv.] Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutki-muksen laitos 2003.
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Warjus, Lauri, Kotkan merivartioasema Pookinmäellä, 2018, Suomenlahden merivartiosto
- ↑ Warjus, Lauri, Kotkan merivartioasema Pookinmäellä [Kotka sjöbevakningsstation i Pookinmäki] , 2018, Finska vikens sjöbe-vakningssektion
- ↑ MVM, Merivartiolaitoksen merivartiokäskyt, aseman nimi löytyy kyseisinä vuosina käskyistä
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto

- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 2/45, 12 §
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston pk 9/45,9 §
- ↑ Warjus, Lauri, Kotkan merivartioasema Pookinmäellä, 2018, Suomenlahden merivartiosto
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från ifrågavarande år
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 2/45, 12 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 9/45, 9 §
- ↑ Warjus, Lauri, Kotkan merivartioasema Pookinmäellä [Kotka sjöbevakningsstation i Pookinmäki] , 2018, Finska vikens sjöbe-vakningssektion
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Suomenlahden merivartiosto, päiväkäsky 9/48, §12
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartiosto, päiväkäsky 10/60, §11
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 9/48, 12 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 10/60, 11 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Ikosen laatima taulukko 2007
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 8/59, §8
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 10/60. § 11
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 8/59, 8 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 10/60, 11 §
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ SLMV päiväkäsky 1/45

- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Ikosen laatima taulukko 2007
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala
- ↑ Kirjallinen kysymys 1063/2008 vp, Pirkko Ruohonen-Lerner
- ↑ SBFV dagorder 1/45
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- ↑ Skriftlig redogörelse från Juha-Pekka Laitala
- ↑ Skriftligt spörmål 1063/2008 rd, Pirkko Ruohonen-Lerner
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 8/52, 1§
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 10/59, 6§
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 8/52, 1 §
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 10/59, 6 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 5/65, § 6 ja 8/65, § 11
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 5/65, 6 § och 8/65, 11 §
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv

Helsingin ja Hangon välillä on ollut lukuisia asemia, joista osa on toiminut pidempään, osa lyhyitä ajanjaksoja. Kyseisellä merialueella sijaitsee myös Rajavartiolaitoksen uusin merivartioasema ja tukikohta: Lappohja. Myös Porkkalan ja Hangon asemien toimintahistoria alkaa 1930-luvun alkuvuosilta, mutta näiden kahden aseman historiaan mahtuu katkoksia alueiden oltua Neuvostoliiton vuokra-alueina. Oman erikoisuutensa tällä merialueella muodostivatkin talvisodan jälkeinen Hangon vuokra-aika sekä jatkosodan jälkeinen Porkkalan vuokra-aika.

Hangon merivartioasema jäi vuokra-alueen uusien asukkaiden käyttöön palautuen suomalaisille joulukuussa 1941. Hangon vuokra-alueen itäiselle merirajalle perustettiin vuokra-alueen valvomiseksi kolme asemaa: Krokhholm, Elgö ja Hästö¹. 1.11.1940 perustettu Hästön asema sai miehistön ja kaluston Hangon merivartioasemalta². Hangon vuokra-alueen läntiselle merirajalle perustettiin kaikkiaan neljä merivartioasemaa: Maltskär, Öby, Björkvik ja Grundsund.³

Porkkalan vuokra-aika 1945–1956 toi Suomen merialueelle jälleen uuden valtioiden välisen rajan ja vuokra-alueen rajavalvonta sitoi suuren määrän henkilöstöä. Porkkalan vuokra-aika muutti voimakkaasti merivalvonnan painopistealueita. Alueen valvontaa suoritettiin muun muassa Kytön ja Bågaskärin merivartioasemilta. Sanomalehdissä luki useasti uutisia, joissa todettiin purjeveneen kadonneen ja sen epäiltiin joutuneen Porkkalaan. Moni huviveneilijä halusi kokeilla ”Porkkalan ympäripurjehdusta” aiheuttaen lukusia hälytyksiä merivartijoille. Useimmat Porkkalan alueelle päätyneet palautettiin jokusen viikon kuluttua Suomen puolelle. Kotimaahan palautuksen jälkeen heillä oli edessään oikeudenkäynnit seuraamuksineen. VL Merikotka kuljetti heinäkuussa 1949 lehdistön edustajia Porkkalan raja-alueelle. Vuokra-alueen rajan esittelyn ohella lehdistölle kerrottiin merivartijoiden työskentelystä, jonka luonnehdittiin sisältävän ”yksitoikkoisuuden lisäksi kiihkarointia tunnista tuntiin, takaa-ajoa moottoriveneellä, ohjeiden antamista huvipurjehtijoille ja veneen karattua luodolle jääneiden viikonlopunviettäjien pelastamista”.⁴ Merivartiointin näkökulmasta Porkkalan vuokra-aika merkitsi ennen muuta työntäyteisiä vuosia. Valvontaa suoritettiin läpi vuorokauden ja kurittomien, kokeilunhaluisten ja toisinaan tietämättömien veneilijöiden

vahtimisessa riitti työtä. Kesällä 1950 valvonta helpottui aavistuksen, kun merirajalle saatiin viitoitus ja reitti merkityksi merikortteihin. Viidenkymmenen vuoden mittaiseksi suunniteltu vuokra-aika päättyi jo vuonna 1956 ja sekä meri- että maarajojen vartioinnista ja valvonnasta voitiin luopua. Samalla asemaverkoston voitiin supistaa.

Espoossa toimi hetken useita asemia. Staffansin asema, jolle tilat löytyi yksityiseltä taholta vuokratusta talosta, siirrettiin 23.1.1945 Stor-Herrön saarelle ja Erillinen Rajavartiosto vastaanotti Staffansin asemarakennuksen. Penttalan merivartioasema toimi Staffansin tavoin yksityiseltä vuokratussa talossa ja myös se luovutettiin Erilliselle Rajavartiostolle muutamaa kuukautta myöhemmin, 21.4.1945.⁵

Seuraavassa esiteltujen asemien ohella Helsingin ja Hangon välillä ovat toimineet myös muun muassa seuraavat merivartioasemat: Kuivasaari, Bagö, Barö, Sökö, Lövhholm sekä Vettlaks.

Mellan Helsingfors och Hangö har det funnits ett stort antal stationer, av vilka en del har varit verksamma längre perioder, andra kortare. I detta havsområde ligger och Gränsbevakningsväsendets nyaste sjöbevakningsstation och bas: Lappvik. Också Porkala och Hangö stationers verksamhetshistoria inleddes under början av 1930-talet, men i dessa två stationers historia finns det avbrott, i och med att områdena varit utarrenderade till Ryssland. Just det att Hangö var utarrenderat efter vinterkriget och Porkala efter fortsättningskriget utgör en speciell omständighet när det gäller detta havsområde.

Hangö sjöbevakningsstation började användas av de nya invånarna i det utarrenderade området och återlämnades till finländarna i december 1941. Vid territorialvattengränsen öster om det utarrenderade Hangöområdet inrättades tre stationer för att övervaka arrendeområdet: Krokhholm, Älgö och Hästö⁶. Hästö station, som inrättades 1.11.1940, fick manskap och utrustning från Hangö sjöbevakningsstation⁷. Vid det utarrenderade Hangöområdets västra territorialvattengräns inrättades allt som allt fyra sjöbevakningsstationer: Maltskär, Öby, Björkvik och Grundsund.⁸

Under tiden då Porkalaområdet utarrenderades 1945–1956 fick Finlands havsområden återigen en ny riksgräns, och gränsövervakningen av området tog upp en stor andel av personalresurserna. Denna tid medförde kraftiga förändringar i vilka områden som prioriterades i sjöövervakningen. Området övervakades bland annat av Kytö och Bågaskärs sjöbevakningsstationer. I tidningarna publicerades ofta nyheter om att en segelbåt försvunnit och att man misstänkte att den hamnat i Porkala. Många fritidsbåtförare ville försöka göra en seglats ”Porkala runt”, vilket orsakade ett stort antal larm för sjöbevakarna. De flesta av dem som hamnade i Porkalaområdet återfördes till Finland efter någon vecka. Efter hemkomsten till Finland hade personerna rättegångar och påföljderna av dem framför sig. I juli 1949 förde VL Merikotka representanter för pressen till Porkala gränsområde. Förutom en förevisning av gränsen till det utarrenderade området, fick pressen även höra om sjöbevakarnas arbete, vilket enligt skildringen innefattade ”förutom monotoni, också att hålla utkik timme efter timme, jaga båtförare med motorbåt, ge instruktioner till fritidsseglare och rädda helgfirare som

blivit strandsatta på en ö efter att deras båt slitit sig”.⁹ Ur sjöbevakningens synvinkel innebar utarrenderingen av Porkala framför allt arbetsfyllda år. Övervakning bedrevs dygnet runt, och vaktandet av ostyriga, äventyrslystna och tidvis ovetande båtförare orsakade mycket arbete. Sommaren 1950 lättade övervakningssituationen något, när man fick märken vid sjögränsen och rutten märktes ut på sjökorten. Arrendeperioden som var tänkt att vara i femtio år tog slut redan 1956, och bevakningen och övervakningen av både sjögränserna och landgränserna kunde upphöra. Samtidigt kunde man reducera stationsnätverket.

I Esbo fanns det under en tid ett flertal verksamma stationer. Staffans station, vars lokaler låg i ett hus som hyrdes ut av en privatperson, flyttades 23.1.1945 till Stor-Herrö, och Erillinen Rajavartiosto (ung. Avdelta Gränsbevakningssektionen) övertog stationsbyggnaden på Staffans. Penttala sjöbevakningsstation var, liksom Staffans, verksam i ett hus uthyrt av en privatperson, och överläts även den till Avdelta Gränsbevakningssektionen några månader senare, 21.4.1945.¹⁰

Förutom de stationer som presenteras nedan har också bland annat följande stationer funnits mellan Helsingfors och Hangö: Torra Mjölö, Baggö, Barö, Sökö, Lövhholm och Vettlaks.

Viitteet

- ¹ Säteri, Kai, Merivartiolaitos teoksessa Rajavartiolaitos 1919-1969, Rajamme Vartijat ry, Mikkeli 1969
- ² MVK 12/40 §15
- ³ MVM, Saaristomeren merivartioston aineisto
- ⁴ Helsingin Sanomat 31.7.1949
- ⁵ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ⁶ Säteri, Kai, Merivartiolaitos [Sjöbevakningsväsendet] i verket Rajavartiolaitos 1919-1969 [Gränsbevakningssväsendet 1919–1969], Rajamme Vartijat ry, S:t Michel 1969
- ⁷ MVK [sjöbevakningsorder] 12/40, 15 §
- ⁸ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ⁹ Helsingin Sanomat 31.7.1949
- ¹⁰ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv

KUNINKAANSAARI 1957-1980

HELSINKI



Kuningassaaren, vuodesta 1960 nimellä Kuninkaansaaren¹, merivartioasema aloitti toimintansa 1.1.1957 Katajaluodon aseman lopetettua toimintansa edellisenä päivänä. Asema sijoittui saaren pohjoisrannalle, jonne oli rakennettu asemaa varten seitsemän huoneen ja kahden keittiön suuruinen talo sekä rakennus aseman päällikölle ja vartiopäällikölle. Uudiskohteissa oli keskuslämmitys ja merivartijoiden käytössä tuohon aikaan eräänlainen ylellisyys – sähkösauna. Saarelle tehtiin myös kaivo, mutta siitä saatu vesi oli suolaista, niinpä käyttövesi oli kuljetettava mantereelta. Asema toimi 1.4.1980 asti, jolloin Suomenlinnan merivartioasema aloitti toimintansa².

KUNGSHOLMEN 1957-1980

HELSINGFORS

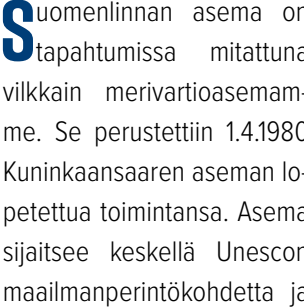
Kungsholmens sjöbevakningsstation³ inledde sin verksamhet 1.1.1957, i och med att verksamheten på Stora Enskärs station upphört dagen innan. Stationen låg vid öns norra strand, där man särskilt för stationen hade byggt ett hus med sju rum och två kök samt en separat byggnad för stationschefen och vaktchefen. Nybyggena var försedda med centralvärme, och sjöbevakarna hade även något som på den tiden var något av en lyx – en eluppvärmd bastu. Man borrhade även en brunn på ön, men vattnet i den var salt och bruksvattnet måste därför transporteras från fastlandet. Stationen var verksam fram till 1.4.1980, då Sveaborgs sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet⁴.

MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM





HELSINKI



tämä tuo mukanaan omia haasteita. Rakennukseen tehtävät muutokset alueen rajaaminen ulkopuolisten liikkumisen estämiseksi sekä moni muu asia edellyttää oman organisaation päätösten ohella myös Museoviraston hyväksynnän.

HELSINGFORS

Sveaborgs station är vår livligaste sjöbevakningsstation sett till antalet händelser. Den inrättades 1.4.1980, när verksamheten på Kungsholmens station lades ner. Stationen ligger mitt i ett av Unescos världsarv, vilket för med sig speciella utmaningar. Ändringar på stationsbyggnaden, begränsning av området för att förhindra utomståendes vistelse där, och många andra ärenden kräver, utöver den egna organisationens beslut, även Museiverkets godkännande.

MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM

KATAJALUOTO 1930-1956

HELSINKI



Ensimaininta Katajaluodon vartioasemasta löytyy syksyltä 1930⁵. Puolustuslaitos vuokrasi Katajaluodosta merivartioaseman käyttöön keittiön ja neljä huonetta. Katajaluodon ongelmana oli suojaton satama ja talvella aseman huolto oli hankalaa kelirikon ja laivaväylien takia. Myös salakuljetuksen valvonta koettiin hankalaksi, sillä Kata-

jaluoto oli melko kaukana satamasta ja salakuljettajat puolestaan operoivat enemmän satamissa. Katajaluodon etuna oli toisaalta sen suoma tähystysmahdollisuus avomerelle. Asema lakkautettiin 31.12.1956.⁶

STORA ENSKÄR 1930-1956

HELSINGFORS

En bevakningsstation på Stora Enskär omnämns för första gången hösten 1930⁷. Försvarsväsendet hyrde fyra rum och kök på Stora Enskär för sjöbevakningsstationens bruk. Ett problem med Stora Enskär var den oskyddade hamnen, och om vintrarna var underhållet av stationen besvärligt på grund av menföre och fartygsrännor. Övervakningen av smuggling upplevdes också som vanskelig, eftersom Stora Enskär låg tämligen långt ifrån hamnen, och smugglarna i sin tur opererade i högre grad just i hamnarna. Fördelen med Stora Enskär var å andra sidan de goda möjligheterna till spaning ut över det öppna havet. Stationen lades ner 31.12.1956.⁸

MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM



HERRÖ 1945-1947



Herrön asemarakennus luovutettiin Erilliselle Rajavartiopataljoonalle.⁹

ESPOO

HERRÖ 1945-1947

Herrö sjöbevakningsstation inrättades 23.1.1945 i en byggnad som hyrdes ut av en fiskare, genom att en station som funnits på Staffans flyttades till Herrö. I april flyttades även Penttala station till Herrö. Herrö station flyttades till Kytö 15.5.1947, eftersom det var svårt att övervaka det utarrenderade Porkkalaområdet från den inre skärgården. Samtidigt överläts stationsbyggnaden till Avdelta Gränsbevakningsbataljonen.¹⁰

Merivartioasema sai tilat kalastaja Pettersonin huvilasta. Todennäköisesti kyseessä oli kuvan rakennus, kuva otettu 1910-luvun alkupuolella.
KAMU ESPOON KAUPUNGINMUSEO

Sjöbevakningsstationen fick hyra rum i fiskaren Pettersons villa. Villan var sannolikt byggnaden på fotografiet, taget i början av 1910-talet.
KAMU ESBO STADSMUSEUM

Premises for the coast guard station were found in a house owned by a fisherman by the name of Petterson. This was most likely the building seen in the picture, taken in the early 1910s.
KAMU ESPOO CITY MUSEUM



Vartiomoottoriveneet 9 ja 6 Herrön rannassa vuonna 1949. KAMU ESPOON KAUPUNGINMUSEO

Bevakningsmotorbåtarna 9 och 6 vid stranden på Herrö 1949. KAMU ESBO STADSMUSEUM

Patrol motorboats 9 and 6 at the shore of Herrö Island in 1949. KAMU ESPOO CITY MUSEUM





Kytön asema sai miehistönsä Herrön asemalta. Asema perustettiin päivämäärällä 15.5.1947. Kytön linnakesaarella sijaitseva rannikkotykistön tulenjohtotorni tarjosi erityisen hyvän tarkkailupaikan Porkkalan vuokra-alueen meriliikenteeseen. Alkuun aseman käytössä oli kaksi majoitusparakkia sekä varastotiloja. Vuonna 1950 merivartiosto sai majoituskäyttöön linnakkeen hirsisen kasarmirakennuksen, johon tehtiin laaja kunnostus ennen sen käyttöönottoa. Aseman rooli Porkkalan vartioinnissa oli merkittävä. Satamassa oli hyväkuntoinen laituri, jota käyttivät monet vartiolaivat. Myös huviveneilijät turvautuivat saaren antamaan suojaan odotellessaan parempia säitä. Porkkalan palautuksen myötä Kytön asema lakkautettiin ja aseman miehistö siirrettiin Porkkalan alueelle perustetulle uudelle merivartioasemalle. Aseman toiminta päättyi 18.6.1957¹¹.¹²

Kytö station fick sitt manskap från Herrö station. Stationen inrättades 15.5.1947. Kustartilleriets eldledningstorn på fortön Kytö erbjöd en synnerligen bra plats för övervakning av sjötrafiken i det utarrenderade Porkalaområdet. Till en början hade stationen två övernattningsbaracker samt förrådsutrymmen till sitt förfogande. År 1950 fick sjöbevakningssektionen tillgång till en kasernbyggnad i timmer som hörde till fortet för inkvartering. Byggnaden genomgick en grundlig renovering innan den togs i bruk. Stationen spelade en betydande roll i övervakningen av Porkala. I hamnen fanns en kaj i gott skick som användes av många bevakningsfartyg. Också fritidsbåtar brukade ta sin tillflykt till ön i väntan på bättre väder. När Porkala återlämnades lades Kytö station ner och manskapet flyttades till en ny station som inrättades i Porkalaområdet. Verksamheten på stationen upphörde 18.6.1957¹³.¹⁴

Kytön merivartioasema sekä rannikkotykistön tulenjohto- ja mittaustorni.
MERIVARTIOMUSEO

Kytö sjöbevakningsstation och kustartilleriets eldlednings- och trianguleringstorn. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Kytö Coast Guard Station and the fire control and triangulation tower of the coastal artillery. THE COAST GUARD MUSEUM





Porkkalan merivartioasema vuonna 1982.
MERIVARTIOMUSEO

Porkala sjöbevakningsstation år 1982.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Porkkala Coast Guard Station in 1982.
THE COAST GUARD MUSEUM

PORKKALA 1930-

KIRKKONUMMI

PORKALA 1930-

KYRKSLÄTT



Porkkalaan perustettiin merivartioasema ensimmäisen kerran 1.6.1930¹⁵. Porkkalan aseman erikoisuutena lienee sen perustaminen useaan otteeseen. Jatkosodan päätyttyä Porkkalan alue, mukaan lukien merivartioaseman alue, jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliiton vuokra-alueeksi. Tämä tarkoitti myös

merivartioaseman lakkautusta. Alueen palauduttua vuonna 1956 takaisin Suomelle perustettiin Porkkalaan tilapäinen merivartioasema, jonka pääasiallinen tehtävä oli valvoa alueelle luvatta tulijoita. Moni halusi nähdä mitä heidän mailleen ja rakennuksilleen oli käynyt, mutta liikkumiseen olisi tullut olla lupa. Sitä ei alueelle tulijoilla aina kuitenkaan ollut. Tilat merivartioasemalle saatiin paikallisen kauppias Anderssonin entisestä liikerakennuksesta. Tilapäinen asema lopetti toimintansa 14.3.1956.¹⁶

Kesäkuussa 1956 Tullihallitus antoi luvan rakentaa entiselle tulliaseman tontille merivartioaseman. Lähes 300-neliöinen uusi asemarakennus valmistui vuonna 1957. Uuden aseman edustalla sijaitsi onneton huojuva laituri, jota luotsiveneetkään eivät aina uskaltaneet käyttää. Laituritalanne parani vuonna 1961, jolloin asemalle valmistui uusi, jopa vartiolaivojen kiinnittymisen mahdollistava laituri.¹⁷

Seuraava merivartioasema Porkkalaan valmistui vuonna 2005. Tällöin käyttöön saatiin noin tuhannen neliön suuruinen moderni rakennus, jonka tiloihin siirrettiin myös Raja- ja merivartiokoulun merellinen opetusyksikkö. Yksikkö siirtyi Porkkalasta Pansioon vuonna 2018 ja sieltä Nauvoon vuonna 2023. Monia vaiheita kokenut Porkkalan merivartioasema on jälleen uuden edessä. Merivartiokoulun tilat jäivät vaille käyttöä ja asemalla on noin 700 m² käyttämätöntä tilaa. Tavoitteena on säästösyistä luopua upeasta mutta liian suuresta rakennuksesta ja mahdollisesti Porvoon tavoin siirtyä kelluvalle asemalle.

En sjöbevakningsstation inrättades på Porkala för första gången 1.6.1930¹⁸. Det speciella med Porkala station torde vara att den har inrättats i flera omgångar. När fortsättningskriget slutade blev man tvungen att arrendera ut Porkalaområdet, inklusive sjöbevakningsstationens område, till Sovjetunionen. Detta innebar även att sjöbevakningsstationen lades ner. När området återlämnades till Finland 1956 inrättades en tillfällig station på Porkala, vars huvudsakliga uppgift var att övervaka området så att inga obehöriga vistades där. Många ville ta sig en titt på hur det hade gått med deras mark och byggnader, men man behövde ha tillstånd för att vistas i området. Något sådant hade dock inte alla som tog sig till området. Lokaler för sjöbevakningsstationen fick man i den lokala handlaren Anderssons före detta affärsbyggnad. Den tillfälliga stationens verksamhet upphörde 14.3.1956.¹⁹

I juni 1956 gav Tullstyrelsen tillstånd att bygga en sjöbevakningsstation på den före detta tullstationens tomt. Den nya stationsbyggnaden på närmare 300 kvadratmeter stod färdig 1957. Framför den nya stationen fanns en bedrövlig, sviktande brygga som inte ens lotsbåtarna alltid vågade använda. Situationen förbättrades 1961, då stationen fick en ny kaj där till och med bevakningsfartygen kunde lägga till.²⁰

Nästa sjöbevakningsstation på Porkala stod klar 2005. Då fick man en modern byggnad på cirka tusen kvadratmeter, i vilken även enheten för sjöbevakningsutbildning vid Gräns- och sjöbevakningsskolan flyttade in. Enheten flyttades från Porkala till Pansio 2018, och därifrån till Nagu 2023. Efter många vändningar står Porkala sjöbevakningsstation nu än en gång inför ett nytt skede. Sjöbevakningsskolans lokaler lämnades tomma, och det finns cirka 700 oanvända kvadratmeter i stationsbyggnaden. Av inbesparingsskäl är avsikten att flytta från den fina, men för stora byggnaden – möjligen till en flytande station på samma vis som i Borgå.



Ensimmäiset maininnat Bågaskärin asemasta löytyvät merivartiokäskyistä vuodelta 1931. Asema toimi 1.5.1937 asti, jolloin se siirrettiin Dansaarelle ja se nimettiin Inkoon kiinteäksi asemaksi²¹. Inkoon asemasta ei löydy kuin satunnaisia mainintoja aina vuoteen 1941 asti.

Sotien jälkeen Bågaskäriin perustettiin uusi asema. Merenkulkuhallitus luovutti Suomenlahden merivartiostolle parakkirakennuksen 11.1.1945. Parakin ohella perustettavalle asemalle saatiin tiloja luotsivartiopaikalta, jonne perustettiin aseman tähystyspaikka. Valvontaa tehtiin sekä yhdessä luotsien kanssa että vuorottelemalla. Alkuvuosina tähystettävää riittikin, sillä asema sijaitsi Porkkalan vuokra-alueen rajan tuntumassa. Asema oli monien huviveneilijöiden suosima tukeutumispaikka ja Bågaskärin merivartioaseman saunassa kuivateltiin usein veneilijöiden varusteita. Vuokra-alueen palauduttua Suomelle siirtyi luotsiasema Porkkalaan ja merivartijoille vapautui 1.3.1957 alkaen enemmän tiloja. Jo tätä ennen oli aseman rakennuskanta laajentunut uuden vartiorakennuksen valmistuessa vuonna 1954. Se oli samalla Suomenlahden Merivartioston ensimmäinen saaristoon rakennettu uusi rakennus. Rakennustöiden yhteydessä asemalle rakennettiin myös uusi laituri, joka helpotti vartiolaivojen kiinnittymisen ohella rakennustarvikkeiden vastaanottamista.²²

Merivartioasema hoiti saaren sääaseman toimintaa ja toimitti raportteja Ilmatieteen keskuslaitokselle.²³

Aseman ongelmana oli tähystysaseman sijainti luotsirakennuksessa, sillä se sitoi miehistöä muista tehtävistä. Merivartioasema uudistettiin vuonna 1970²⁴ ja uudelleen vuonna 1991, jolloin asemalle saatiin lopultakin myös aseman yhteydessä oleva tähystystorni²⁵. Bågaskärin asema lakkautettiin 1.5.2006.

Bågaskärs station omnämns för första gången i sjöbevakningsorder från 1931. Stationen var verksam till 1.5.1937, då den flyttades till Dansaari och fick heta Ingå fasta station²⁶. Fram till 1941 omnämns Ingå station endast sporadiskt.

Efter krigen inrättades en ny station på Bågaskär. Sjöfartsstyrelsen överlät en barackbyggnad till Finska vikens sjöbevakningssektion 11.1.1945. Förutom baracken fick den blivande stationen lokaler i ett lotsvaktställe, där man anlade stationens observationsplats. Övervakning bedrevs både tillsammans med lotsarna och växelvis. Under de första åren fanns det också mycket att observera, eftersom stationen låg alldeles nära gränsen till det utarrenderade Porkalaområdet. Stationen var en populär tillflykt bland många fritidsbåtförare, och i Bågaskärs sjöbevakningsstations bastu torkade man ofta båtfolkets utrustning. När det utarrenderade området återlämnats till Finland flyttades lotsstationen till Porkala, och från 1.3.1957 frigjordes mer utrymme för sjöbevakarna. Redan innan detta hade stationens byggnadsbestånd utökats med en ny vaktbyggnad 1954. Den var även Finska vikens sjöbevakningssektions första nybyggda byggnad i skärgården. I samband med byggnadsarbetet fick stationen också en ny kaj, vilket underlättade både förtöjning av bevakningsfartyg och lossning av byggmaterial.²⁷

Sjöbevakningsstationen hade hand om väderstationen på ön och lämnade in rapporter till Meteorologiska Centralinstitutet.²⁸

Ett problem med stationen var att observationsstationen låg borta i lotsbyggnaden, vilket upptog personalresurser från andra uppgifter. Sjöbevakningsstationen moderniserades 1970²⁹ och igen 1991, varvid man äntligen fick ett observationstorn också i anslutning till stationen³⁰. Bågaskärs station lades ner 1.5.2006.



Bågaskärissä merivartijoiden käytössä on ollut useampikin rakennus. Yksi näistä oli etualan saarella korkealla kalliolla sijaitseva, sittemmin purettu punainen luotsirakennus. Nykyään samalla paikalla on helikopterin laskeutumispaikka. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

På Bågaskär har sjöbevakarna använt flera olika byggnader. En av dessa var en röd lotsbyggnad högt uppe på klipporna på ön i förgrunden. Byggnaden har sedermera rivits, och i dag ligger en landningsplats för helikoptrar på samma plats. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

On Bågaskär Island, several buildings have been used by the coast guards. One of these was a red pilot building located up high on the rocks of the island in the foreground. The building was demolished later on, and today, there is a helicopter landing pad on the same spot. FINNISH AIR FORCE MUSEUM

Ensimmäinen maininta Jussarön merivartioasemasta löytyy merivartiokäskystä toukokuussa 1933³¹. Useissa artikkeleissa merivartiotoiminnan mainitaan alkaneen jo 1930, mutta toistaiseksi arkistoista ei ole löytynyt tämän tueksi vahvistusta. Jussarön majakasaarelle oli rakennettu vuonna 1890 majakanvartijoiden talo, joka luovutettiin Merivartiolaitokselle³². Vuonna 1940 asema siirrettiin Modernaganin saarelle, vuonna 1941 Skåldöhön, vuonna 1942 Tvärminneen ja vuonna 1945 jälleen takaisin Jussaröön³³. Asema toimi vuoden 1956 loppuun asti, jolloin sen toiminta lopetettiin henkilöstövajauksen takia³⁴. Jussarössä käynnisteltiin samoihin aikoihin malmikaivostoimintaa ja osa asuinhuoneista vuokrattiin kaivosyhtiölle. Merivartioasema aloitti toimintansa uudelleen 19.6.1957³⁵. Kaivostoiminnan myötä myös merivartioasema sai sähköt vuonna 1958. Samalla asemarakennus läpikävi mittavan kunnostuksen.

Jussarön vanha, talvisodan päätteeksi räjäytetty majakka toimi alkuun satunnaisena tähystyspaikkana kunnes vuodesta 1958 eteenpäin siellä ryhdyttiin suorittamaan säännöllistä ilma- ja meritähystystä.

Moni asemalla palvellut piti Jussarön merivartioasemaa karkoituspaiikkana, sillä saari oli kaukana mantereesta ja varsin hiljainen: juuri muuta elämää siellä ei ollut kuin merivartioasema.

Vuoksenniska OY:n kaivostoiminta olikin piristävä ruiske saaren hiljaise- loon. Saarelle saatiin yhteysalustoimintaa ja paljon työntekijöitä. Kaivos toi muassaan myös toisenlaista toimintaa: merivartijat joutuivat usein avustamaan yhtiön laivoja pois karilta sekä ohjaamaan näitä tutkallaan sumussa. Malmi- tehdas kohosi Koverharin satamaan ja siitä tuli aseman uusi tarkkailupiste.³⁶

Kaivostoiminta lakkautettiin 1960-luvun lopulla, mutta merivartijat oli- vat saaneet jo uusia ”naapureita” rannikkotykistöstä. Puolustuslaitos ra- kensi Jussaröön kasarmin 1960-luvun alussa ja asema muutti sinne vuon- na 1963³⁷. Kasarmirakennus peruskorjattiin vuonna 1987 ja saman vuoden syksyllä merivartijat saivat käyttöönsä myös uuden valvontatornin. Jussarön merivartioaseman toiminnot siirrettiin Tammisaareen perustetulle asemalle vuonna 2012.



Jussarö sjöbevakningsstation omnämns för första gången i en sjöbevakningsorder från maj 1933³⁸. En- ligt flera artiklar inleddes sjöbevakningsverksamheten redan 1930, men ännu har inget som bekräftar detta kunnat hittas i arkiven. År 1890 hade det byggts ett hus för fyrvaktarna på fyrön Jussarö, vilket överläts till Sjö- bevakningsväsendet³⁹. År 1940 flyttades stationen till ön Modernagan, 1941 till Skåldö, 1942 till Tvärminne och 1945 tillbaka till Jussarö igen⁴⁰. Stationen var verksam till slutet av 1956, då man lade ner verksamheten på grund av brist på personal⁴¹. Vi samma tid började man bryta malm på Jussarö och en del av boningsrummen hyrdes ut till gruvbolaget. Sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet igen 19.6.1957⁴². I och med gruvdriften fick även sjöbevakningsstationen elektricitet år 1958. Samtidigt genomgick stationsbyggnaden en omfattande renovering.

Den gamla fyren på Jussarö, som sprängdes i slutet av vinterkriget, fungerade inledningsvis som sporadisk observationsplats, tills regelbunden luft- och sjöövervakning inleddes där från och med 1958.

Många som tjänstgjorde på stationen ansåg Jussarö sjöbevaknings- station vara en förvisningsort, eftersom ön låg långt från fastlandet och var tämligen öde: där fanns knappast något liv utöver sjöbevakningsstationen. Vuoksenniska OY:s gruvverksamhet var därför en vitaminspruta för den slumrande tillvaron på ön. Man fick en förbindelsebåt och många arbetare kom till ön. Gruvan förde också med sig en annan slags verksamhet: sjöbe- vakarna fick ofta hjälpa företagets fartyg bort från grund och vägleda dem i dimman med hjälp av radar. En malmfabrik reste sig i Koverhar hamn och blev stationens nya observationsplats.⁴³

Gruvverksamheten lades ner i slutet av 1960-talet, men sjöbevakarna hade redan fått nya ”grannar” från kustartilleriet. Försvarsväsendet byggde en kasern på Jussarö i början av 1960-talet, och stationen flyttade in i den 1963⁴⁴. Kasernbyggnaden renoverades grundligt 1987 och på hösten samma år fick sjöbevakarna också ett nytt övervakningstorn till sitt förfogande. År 2012 flyttades verksamheten på Jussarö sjöbevakningsstation till en station som inrättats i Ekenäs.



Merivartioasema sai 1960-luvulla modernin asemarakennuksen. MERIVARTIOMUSEO

På 1960-talet fick sjöbevakningsstationen en modern stationsbyggnad. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

A modern station building was built for the coast guard station in the 1960s. THE COAST GUARD MUSEUM

Vuonna 1939 otetussa kuvassa majakan koillispuolella näkyy asuinrakennus, joka toimi alkuun merivartioasemana. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

På fotot från 1939, nordost om fyren, syns det bostadshus som ursprungligen fungerade som sjöbevakningsstation. FINLANDS FLYGVAPENMUSEUM

The photo taken in 1939 shows a residential building to the northeast of the lighthouse, which initially served as a coast guard station. FINNISH AIR FORCE MUSEUM



Jussarön aseman toiminnot siirrettiin 2012 Tammisaaresta vuokrattuihin yksityisen tahon rakentamiin tiloihin. Muuton taustalla oli yhtäältä osa pyrkimystä siirtää asematoiminnot ulkosaaristosta tieyhteyksien päähän mantereelle ja toisaalta Jussarön vanha asemarakennus oli tulossa elinkaarensa päähän. Tammisaaren aseman vuokra-ajan umpeutuessa aseman toiminnot siirrettiin Lappohjaan.⁴⁵

Verksamheten på Jussarö station flyttades 2012 till Ekenäs, till hyrda lokaler som byggts av en privat aktör. Flytten berodde dels på en vilja att flytta stationsverksamheten från den yttre skärgården till en plats med vägförbindelser på fastlandet, och dels på att den gamla stationsbyggnaden på Jussarö närmade sig slutet av sin livscykel. När hyrestiden för stationen i Ekenäs löpt ut, flyttades stationsverksamheten till Lappvik.⁴⁶

RAJAVARTIOLAITOS
GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET
THE FINNISH BORDER GUARD





Asema aloitti toimintansa 15.6.1953⁴⁸. Hästö-Busön merivartioasema toimi yksityiseltä vuokratusta huonokuntoisessa rakennuksessa. Alakerrassa oli huone ja keittiö, ullakolla emännän pieni kammari. Laiturina oli Merenkulkuhallituksen laituri. Asema oli käytössä vain ajoittain sen huonon kunnon takia. Pääosin se toimi avovesikauden, esimerkiksi vuonna 1953 se oli toiminnassa 15.6.1953-1.1.1954. Ajoittain asema miehitettiin Jussarön merivartioaseman miehillä.⁴⁹ Lopullisesti aseman toiminta päättyi 10.12.1958 ja sen miehistö ja kalusto sijoitettiin muille asemille.⁵⁰

Stationens verksamhet inleddes 15.6.1953⁵². Hästö-Busö sjöbevakningsstation låg i en byggnad i dåligt skick som hyrdes ut av en privatperson. I den nedre våningen fanns ett rum och kök, på vinden en liten kammare åt husmodern. Stationen använde sig av Sjöfartsstyrelsens kaj. Stationen användes endast tidvis på grund av dess dåliga skick. Huvudsakligen användes stationen under den isfria säsongen, exempelvis år 1953 var den verksam 15.6.1953–1.1.1954. Tidvis bemannades stationen med män från Jussarö sjöbevakningsstation.⁵³ Stationens verksamhet upphörde slutgiltigt 10.12.1958 och dess manskap och utrustning placerades vid andra stationer.⁵⁴

Hästö-Busön vaatimaton merivartioasemarakennus. MERIVARTIOMUSEO

Den anspråkslösa sjöbevakningsstationsbyggnaden på Hästö-Busö.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The modest coast guard station building on the island of Hästö-Busö.
THE COAST GUARD MUSEUM



LAPPOHJA 2023-

HANKO



Tammisaaren aseman toiminnot siirrettiin vuonna 2023 Lappohjaan perustetulle uudelle asemalle. Virallisesti asema avattiin 5.9.2023. Samalla vartiolaivoille saatiin yhteinen tukikohta, alukset siirrettiin uuteen satamaansa vuoden 2023 alusta.

Uusi tukikohta mahdollisti myös ympäristövahinkojen torjunnan varastokokonaisuuden saamisen yhteen keskitettyyn paikkaan.

LAPPVİK 2023-

HANGÖ

Är 2023 flyttades verksamheten vid Ekenäs station till en ny station som inrättats i Lappvik. Stationen invigdes officiellt 5.9.2023. Samtidigt fick bevakningsfartygen en gemensam bas, och fartygen flyttades till sin nya hamn i början av 2023.

I och med den nya basen kunde också förvaringen av utrustning för bekämpning av miljöskador koncentreras till ett och samma ställe.

Uuden aseman vihkiäisten yhteydessä suoritettiin merivartioaseman kyltin naulaus. RAJAVARTIOLAITOS

Den nya sjöbevakningsstationens skylt spikades upp i samband med invigningen av stationen. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

The sign of the coast guard station was nailed to the wall in connection with the opening of the new station. FINNISH BORDER GUARD



HANKO 1933-1940, 1941-



Hangon merivartioasema aloitti toimintansa 9.11.1933 ja 1.Erillisen Rannikkotykistöpatteriston rakennusmestari Andersén luovutti 11.11.Merivartiolaitokselle Hangon Tulliniemen tullirakennuksen kolme huonetta ja keittiön käsittävän huoneuston⁵⁵. Tullirakennus oli rakennettu vuonna 1854 ja se oli vastaanotettaessa huonokuntoinen. Asema

peruskorjattiin vuonna 1960.

Aseman yhteydessä oli myös 1854 rakennettu huonokuntoinen sauna, joka syttyi 19.2.1959 tuleen. Kai Säteri toteaa⁵⁶, *että ilmeisesti henkilökunnan riemuksi ajoi paikalle hälytetty paloauto ojaan, ja niin sai mv as uuden, hyvin sievän saunan 1959*.

Hangon asema on yhä toiminnassa, mutta sen elinkaarta on värittänyt muun muassa Hangon päätyminen osaksi Neuvostoliiton vuokra-alueita. Moskovan rauhansopimuksen myötä Hankoniemi jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliitolle ja merivartioasema tyhjentyi. Aseman henkilökunta ja kalusto siirrettiin Hästön merivartioasemalle⁵⁷ ja Hangon merivartioasema lakkautettiin 1.11.1940⁵⁸.

Vuokra-alueen palauduttua Suomelle aseman toiminta käynnistyi uudelleen. Vuonna 1947 merivartiostojen uudelleenorganisoinnissa Hangon merivartioasema siirtyi 1.7. Saaristomeren Merivartiostolta Suomenlahden Merivartiostolle⁵⁹.

HANKO

HANGÖ 1933-1940, 1941-

Hangö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 9.11.1933, och den 11 november samma år överlät byggmästare Andersén vid första Avdelta Kustartilleribatteriet en lägenhet på tre rum och kök i tullbyggnaden på Tulludden i Hangö till Sjöbevakningsväsendet⁶⁰. Tullbyggnaden var byggd 1854 och i dåligt skick vid mottagandet. Stationen renoverades grundligt 1960.

I anslutning till stationen fanns även en bastu i dåligt skick, även den från 1854. Bastun började brinna 19.2.1959. Kai Säteri konstaterar⁶¹: *brand-bilen som tillkallats körde, till personalens uppenbara förtjusning, i diket, och så fick stationen en ny, mycket fin bastu 1959*.

Hangö station är verksam än i dag, men dess levnadsbana har färgats bland annat av att Hangö blev en del av området som utarrenderades till Sovjetunionen. I och med Moskvafreden var Finland tvunget att avträda Hangö udd till Sovjetunionen, och sjöbevakningsstationen tömdes på folk. Stationens personal och utrustning flyttades till Hästö sjöbevakningsstation⁶² och Hangö sjöbevakningsstation lades ner 1.11.1940⁶³.

När området återlämnades till Finland, återupptogs verksamheten på stationen. I och med omorganiseringen av sjöbevakningssektionerna 1947 övergick Hangö sjöbevakningsstation från Skärgårdshavets sjöbevakningssektion till Finska vikens sjöbevakningssektion den 1 juli⁶⁴.

Hangon merivartioasema 1930-luvulla. FORUM MARINUM, UNO OJASEN KOKOELMA

Hangö sjöbevakningsstation på 1930-talet. FORUM MARINUM, UNO OJANENS SAMLING

Hanko Coast Guard Station in the 1930s.
FORUM MARINUM, THE COLLECTION OF UNO OJANEN

HANGÖ



MERIVARTIOMUSEO

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM





Hangon aseman miehiä veneessään aseman laiturissa. FORUM MARINUM, UNO OJASEN KOKOELMA

Män från Hangö station i sin båt vid stationens brygga. FORUM MARINUM, UNO OJANENS SAMLING

Men from the Hanko station in their boat at the station pier.

FORUM MARINUM, THE COLLECTION OF UNO OJANEN

Viitteet

- 1 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 10/60, §1
- 2 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- 3 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 10/60, 1 §
- 4 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- 5 MVK 6/30
- 6 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 7 MVK [sjöbevakningsorder] 6/30
- 8 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 9 KA T 21780, Merivartiorykmentin esikunta, kirjeenvaihto 1945-1947, Rajavartiostojen esikunnan käsky 12.5.1947 No 23 koskien Er.Rj.P:n ja Sl.Mvstons välijajan muuttaminen ja Herrön mv-aseman siirto Kytön saareen, SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 10 KA T 21780, Merivartiorykmentin esikunta, kirjeenvaihto 1945-1947, Rajavartiostojen esikunnan käsky 12.5.1947 No 23 koskien Er.Rj.P:n ja Sl.Mvstons välijajan muuttaminen ja Herrön mv-aseman siirto Kytön saareen [Order 12.5.1947 Nr 23 från staben för Gränsbevakningssektionerna om ändring av gränsen mellan Avd. Gr.bev.bat. och Finska vikens sb-sektion och flytt av Herrö sb-station till Kytö], utkast till historik över Finska vikens sb-sektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 11 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/57, § 20
- 12 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 13 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 6/57, 20 §
- 14 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 15 MVK 1/30
- 16 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 17 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 18 MVK [sjöbevakningsorder] 1/30
- 19 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 20 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 21 MVK 9/37, §11
- 22 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 23 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 24 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 17/70, §3 ja 25/701, §12
- 25 MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Iksen laatima taulukko 2007
- 26 MVK [sjöbevakningsorder] 9/37, 11 §
- 27 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 28 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 29 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 17/70, 3 § och 25/701, 12 §
- 30 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- 31 MVK 6/33
- 32 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 33 MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Iksen laatima taulukko 2007
- 34 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 1/57, §19
- 35 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/57, § 19
- 36 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 37 MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Iksen laatima taulukko 2007
- 38 MVK [sjöbevakningsorder] 6/33
- 39 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 40 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- 41 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 1/57, 19 §
- 42 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 6/57, 19 §
- 43 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 44 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- 45 Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala
- 46 Skriftlig redogörelse från Juha-Pekka Laitala
- 47 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 48 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/53 §8
- 49 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 50 MVM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 12/58, § 22
- 51 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 52 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 6/53, 8 §
- 53 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 54 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 12/58, 22 §
- 55 Merivartiokäsky 15/33
- 56 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 57 MVK 12/40 §15, Sisäasiainministeriön kirj. N:o 8493/31.10.40
- 58 MVK 12/40 §15, Sisäasiainministeriön kirj. N:o 8493/31.10.40
- 59 SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- 60 Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 15/33
- 61 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv
- 62 MVK [Sjöbevakningsorder] 12/40 § 15, Inrikesministeriets brev Nr 8493/31.10.40
- 63 MVK [Sjöbevakningsorder] 12/40 § 15, Inrikesministeriets brev Nr 8493/31.10.40
- 64 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv

SAARISTOMEREN, AHVENANMAAN JA SELKÄMEREN ASEMAT

Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiiriin kuulunut laaja saaristo sai 1.6.1930 ensimmäiset asemansa Utöhön, Öröhön, Kökariin ja Hellmanille. 1930-luvulla asemia perustettiin Ahvenanmaan saaristossa myös muun muassa Torpöhön ja Saggöhön. Saaristomerellä puolestaan asemaverkosto laajeni muun muassa Hamnholmeniin, Gullkronaan, Ruotsalaiseen ja Lillklydaniin. Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiirin toiminnallisena keskuksena toimi ensimmäisenä kesänä vartiolaiva Tiira. Purjehduskauden päätyttyä keskusasema siirtyi Degerbyn kylään ja vuodesta 1932 eteenpäin merivartioinnin pääpaikkana Ahvenanmaalla on toiminut Maarianhamina.

Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiirin alueella vanhimman yhä toimivan aseman titteliä kantaa vuonna 1930 perustettu Kōkarin asema. Aseman historia ei kuitenkaan ole jatkuva, sillä aseman toiminta päättyi melko pian perustamisensa jälkeen kunnes se perustettiin uudelleen. Alueen toiseksi vanhin asema – tulkinnasta riippuen – on Fagerholm, jonka toiminta siirrettiin vuonna 1994 Nauvon Pärnäisiin perustetulle uudelle asemalle.

Oma maantieteellinen poikkeuksensa on Brändön kunnassa Ahvenanmaan puolella sijainnut Lillklyndanin kiinteä asema. Vuonna 1937 Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiiri jaettiin kahtia ja muodostettiin erilliset Turun ja Ahvenanmaan piirit. Tällöin asemajako tehtiin maakuntarajan mukaisesti, mutta poikkeuksellisesti Brändön kunnan alueella sijainnut Lillklyndanin asema siirtyi osaksi Turun piiriä.

Esiteltävien asemien ohella merivartioasema tai partiomaja on sijainnut lyhyitä aikoja myös muun muassa Morgonlandetissa, Krokössä, Maltskärissä, Ernholmissa, Örössä, Gullkronassa, Vestervikissä, Grundsundissa, Kalvholmassa, Utössä, Björkörissä, Båtskärissä, Hammaruddassa, Ruotsalaisessa ja Lyökissä. Nykyisin tällä alueella toimivat myös vuonna 1997 toimintansa aloittanut Rauman merivartioasema sekä vuonna 1999 aloittanut Porin merivartioasema.

SKÄRGÅRDSHAVETS, ÅLANDS OCH BOTTENHAVETS STATIONER

Den vidsträckta skärgården som hörde till Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt fick sina första stationer 1.6.1930 på Utö, Örö, Kökar och Hellman. På 1930-talet inrättades stationer bland annat också på Torpön och Saggö i Ålands skärgård. I Skärgårdshavet utökades stationsnätet till att omfatta bland annat Hamnholmen, Gullkrona, Ruotsalais och Lillklyndan. Bevakningsfartyget Tiira fungerade som operativt centrum för Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt under den första sommaren. Efter att seglationssåsongen var över flyttades centralstationen till Degerby, och från och med 1932 har Mariehamn fungerat som huvudort för sjöbevakningen på Åland.

Titeln som den äldsta fortfarande verksamma stationen inom Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt innehas av Kökar station som inrättades 1930. Stationens historia är dock inte helt oavbruten, eftersom dess verksamhet upphörde tämligen snart efter att den inrättats, till dess att den återinrättades. Den näst äldsta stationen i området – beroende på tolkningen – är Fagerholm, vars verksamhet flyttades till en ny station som inrättades i Pärnäs i Nagu år 1994.

Den fasta stationen på Lillklyndan, belägen i Brändö kommun på Åland, är ett speciellt geografiskt undantag. År 1937 delades Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt i två delar, och separata distrikt bildades för Åbo och Åland. Stationsindelningen gjordes då enligt landskapsgränsen, men undantagsvis blev Lillklyndans station, som låg i Brändö kommun, en del av Åbo distrikt.

Utöver de stationer som presenteras här har även sjöbevakningsstationer eller patrullstugor funnits under kortare perioder bland annat på Morgonlandet, Krokö, Maltskär, Ernholm, Örö, Gullkrona, Västervik, Grundsund, Kalvholm, Utö, Björkör, Båtskär, Ruotsalais, Lökö och i Hammarudda. Idag är även Raumo sjöbevakningsstation, som inledde sin verksamhet 1997, och Björneborgs sjöbevakningsstation, som inledde sin verksamhet 1999, verksamma i detta område.



Ajoittamaton kuva Fagerholman rakennuksista. Ylhäällä Humina ja etualalla vanha asemarakennus, kumpikin on sittemmin purettu. FORUM MARINUM, UNO OJASEN KOKOELMA

Odaterad bild av byggnaderna på Fagerholm. Uppe på bilden syns Humina och i förgrunden den gamla stationsbyggnaden, båda revs sedermera. FORUM MARINUM, UNO OJANENS SAMLING

An undated photo of the buildings on Fagerholm Island. At the top, the building called Humina, and in the foreground the old station building, both have since been demolished. FORUM MARINUM, THE COLLECTION OF UNO OJANEN

HIITTINEN 1954-

KEMIÖNSAARI



Hiittisten merivartioasema aloitti toimintansa marraskuun 1954 alussa. Asemarakennuksena toimii jatkosodan aikana Puolustuslaitoksen tarpeisiin rakennettu rakennus, joka valmistuttuaan toimi sotavuosina esikuntana. Sotien jälkeen rakennus jäi pääosin vaille käyttöä. Lähinnä siellä oli satunnaisesti vuokralla valtion viranhaltijoi-

ta. Vuonna 1953 rakennus siirtyi Puolustuslaitokselta Rajavartiolaitokselle. Ennen merivartioaseman toiminnan aloittamista alueella tehtiin mittavia korjauksia: asema- ja asuinrakennus kunnostettiin ja alueelle rakennettiin muun muassa sauna, varasto, venevaja ja laituri.¹

HITIS 1954-

KIMITOÖN

Hitis sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet i början av november 1954. Som stationsbyggnad användes en byggnad som hade byggts för försvarsväsendets behov under fortsättningskriget, och som efter att den färdigställdes hade fungerat som stab under krigsåren. Efter krigen stod byggnaden till största delen tom. I det närmaste hyrde statliga tjänstemän in sig där sporadiskt. År 1953 överläts byggnaden från försvarsväsendet till Gränsbevakningsväsendet. Innan sjöbevakningsstationen togs i bruk gjordes omfattande reparationer i stationsområdet: stationsbyggnaden och bostadshuset renoverades och man byggde bland annat en bastu, ett förråd, ett båthus och en kaj.²

Hiittisten merivartioasema vuonna 1972. MERIVARTIOMUSEO

Hitis sjöbevakningsstation år 1972. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Hiittinen Coast Guard Station in 1972. THE COAST GUARD MUSEUM





BODÖ 1943-1992³

PARAINEN

BODÖ 1943-1992⁶

PARGAS



Bodön merivartioasema aloitti toimintansa sotavuosina 1943. Ensimmäisen puoli vuotta asema toimi Trunsössä Puolustuslaitoksen parakissa. Bodöhön asema muutti joulukuussa 1943 ja siellä asemarakennuksena toimi Lapista tuotu vanha saksalainen parakki. Parakin rakennustyöt jatkuivat asematoiminnan

käynnistymisen jälkeenkin, ja lopullisesti rakennus oli valmis seuraavana vuonna. Asemarakennus peruskorjattiin vuonna 1957 ja sen toiseen pätyyn rakennettiin perheasunto.

Vanhan aseman laituri rakentui aseman miehistön toimesta vuonna 1946. Ensimmäisenä työurakkana heillä oli kaataa puut ja veistää ne parruiksi. Laiturin yhteyteen rakennettiin venesuoja. Vuonna 1960 aseman käyttöön rakennettiin venetelakka. Se rakennettiin vanhaa asemaa vastapäätä olevalle rannalle, ehkäpä silmälläpitäen uutta tulevaa asemaa. Telakka helpotti veneiden ylösnostoa, aiemmin ne oli nostettu ylös Fagerholmassa.

Kevättalvella 1967 ryhdyttiin lahden toiselle puolelle rakentamaan uutta laituria, sillä tuolloin oli jo päätös uudesta asemarakennuksesta. Vuonna 1967 ostettiin tontti uudelle asemalle ja vanha asemarakennus luovutettiin rakennusmiesten käyttöön. Aseman miehistön majoitustilana toimi rakennusajan laiturissa oleva VMV 19. Uusi asemarakennus otettiin käyttöön 19.12.1967. Vanhan aseman lähelle jäi tähystystorni ja varastot. Tämä vaikeutti aseman miehistön toimintaa, sillä jatkuva paikasta toiseen siirtyminen vei paljon aikaa muulta työltä. Uusi varasto lähelle uudempaa asemaa saatiin vuonna 1973. Bodön merivartioasema lakkautettiin 1.9.1992 ja miehistö siirrettiin Fagerholman asemalle^{4, 5}

Bodö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet krigsåret 1943. Under det första halvåret låg stationen i en av försvarsväsendets baracker på Trunsö. Stationen flyttades till Bodö i december 1943, och där användes en gammal tysk barack som förts dit från Lappland som stationsbyggnad. Byggnadsarbetet med baracken fortsatte även efter att stationsverksamheten inletts, och byggnaden färdigställdes slutligen därpå följande år. Stationsbyggnaden renoverades grundligt 1957, och i den ena ändan byggdes en familjebostad.

Den gamla stationens brygga byggdes av manskapet på stationen 1946. Deras första arbetsuppgift var att fälla träd och göra bjälkar av dem. I anslutning till bryggan byggdes ett båthus. År 1960 fick stationen en båtdocka. Den byggdes på den motsatta stranden från stationen, kanske med tanke på en ny, framtida station. Dockan underlättade uppläggningen av båtarna, tidigare hade man tagit upp dem i Fagerholm.

På vårvintern 1967 började man bygga en ny kaj på andra sidan viken, för redan då hade man fattat beslut om en ny stationsbyggnad. År 1967 köptes en tomt för den nya stationen och den gamla stationsbyggnaden fick användas av byggnadsarbetarna. Stationens manskap var inhyst i VMV 19 som låg vid kajen medan den nya stationen byggdes. Den nya stationsbyggnaden invigdes 19.12.1967. Kvar nära den gamla stationen fanns fortfarande ett utkikstorn och förråd. Detta försvårade arbetet för manskapet, eftersom det tog mycket onödig tid att ständigt förflytta sig mellan de två platserna. Ett nytt förråd närmare den nyare stationen fick man 1973. Bodö sjöbevakningsstation lades ner 1.9.1992 och manskapet överfördes till Fagerholms station^{7, 8}



Nauvon eteläpuolella sijaitsevalle Fagerholman saarelle perustettiin merivartioasema vuonna 1931⁹ tullipäälyismies Janssonin luovuttaessa ja merivartioalikersantti Pitkäsen vastaanottaessa Fagerholman aseman Merivartiolaitokselle. Pitkäsestä tuli samalla aseman ensimmäinen päällikkö vuosiksi 1931-1932. Pitkäsen jäl-

keen aseman päällikkönä toimi hänen jälkeensä K. Ström, joka toimi aseman päällikkönä vielä 1940-luvun lopulla. Päällikön ohella asemalla työskenteli kahdeksan miestä ja emäntä. Osa merivartijoista asui saarella perheineen.

Fagerholman yhtenä erikoisuutena oli täydellinen korjauspaja, joka mahdollisti omien laivojen ja veneiden moottorien korjaukset. Sanomalehti Uusi Aura totesi artikkelissaan 1959 ”tämän omatoimisuuden avulla säästetään vuosittain kauniit summat valtion varoja¹⁰”. Korjauspajan ohella Fagerholmassa oli myös pieni telakka ja sahalaitys. Monipuolisen laitekannan seurauksena aseman henkilökunta antoi merivartioasemalle lempinimen Fagerholman Saha ja Mylly Oy¹¹.

Asemarakennuksena toimi vanha tullitalo. Miehistö majoittui vanhassa luotsitalossa, joka oli saanut lempinimen Humina. Lempinimen taustalla oli nurkissa ujeltava tuuli. Asuinrakennuksena toiminut Humina purettiin vuonna 1986¹².

Merivartijat saivat vuonna 1963 käyttöönsä uuden asemarakennuksen¹³. Vuonna 1983 asemaa ja samalla telakkaa laajennettiin ja saarelle rakennettiin venehalli. Asemarakennukseen valmistui remontin yhteydessä kolmikerroksinen torni ja päivystäjän tilat, sillä vanhasta tilasta ei ollut näkyvyyttä kaikkiiin ilmansuuntiin. Aseman vanhaan osaan rakennettiin tuolloin oleskelutiloja, takkahuone ja majoitushuoneita. Venehalli oli Turun merivartioalueen käytössä ja sinne mahtui kymmenkunta pienvenettä. Hallissa tehtiin pienvenekaluston huoltoja ja korjauksia ja se toimi myös kausisäilytystilana. Lisäksi hallissa oli venekuivaamo sekä varaosa- ja akkusäilytys.¹⁴ Aseman toiminta päättyi 31.12.1993 ja Nauvon Pärnäsiin rakennettu asema aloitti toimintansa 1.1.1994¹⁵.

En sjöbevakningsstation grundades på ön Fagerholm söder om Nagu år 1931¹⁶, när tullupplysningsman Jansson överlät Fagerholms station och sjöbevakningsundersergeant Pitkänen tog emot den för Sjöbevakningsväsendets räkning. Pitkänen blev samtidigt stationens första chef under åren 1931–1932. Efter Pitkänen fick K. Ström tjänsten som stationschef, vilken han innehade ännu under slutet av 1940-talet. Förutom chefen arbetade åtta man och en husmor på stationen. En del av sjöbevakarna bodde på ön med sina familjer.

En av Fagerholms specialiteter var en komplett reparationsverkstad som möjliggjorde reparationer av de egna fartygens och båtarnas motorer. Tidningen Uusi Aura konstaterade i en artikel 1959 att man ”genom detta egenhändiga arbete sparar en nätt summa statliga medel varje år¹⁷”. Förutom verkstaden fanns det också ett litet varv och ett sågverk på Fagerholm. Som en följd av det mångsidiga beståndet av maskiner på sjöbevakningsstationen, gav personalen den smeknamnet Fagerholman Saha ja Mylly Oy (ung. Fagerholms Såg och Kvarn Ab)¹⁸.

Ett gammalt tullhus fungerade som stationsbyggnad. Manskäpet övernattade i ett gammalt lotshus som hade fått det finska smeknamnet Humina (ung. Suset). Bakom smeknamnet låg vinden som ven i knutarna. Byggnaden Humina som använts som bostadshus revs 1986¹⁹.

Sjöbevakarna fick en ny stationsbyggnad till sitt förfogande 1963²⁰. År 1983 utvidgades stationen och varvet, och en båthall byggdes på ön. Ett torn i tre våningar samt lokaler för jourhavande byggdes i stationsbyggnaden i samband med renoveringen, eftersom man inte hade fri sikt i alla väderstreck från de gamla lokalerna. På samma gång byggdes sällskapsrum, ett rum med öppen spis samt inkvarteringsrum i den gamla delen av stationen. Båthallen användes av Åbo sjöbevakningsområde och i den rymdes ett tiotal småbåtar. I hallen genomfördes service och reparationer av småbåtarna och den fungerade också som säsongsförvaringsutrymme. Dessutom fanns där en torkanläggning för båtar samt förvaringsutrymme för reservdelar och batterier.²¹ Stationens verksamhet upphörde 31.12.1993 och stationen som byggdes i Pärnäs i Nagu inledde sin verksamhet 1.1.1994²².



Fagerholm rakennuksineen lokakuussa 1975. Uusi asemarakennus on kuvassa vasemmalla näkyvä matala vaalea rakennus. FORUM MARINUM

Fagerholm med byggnader i oktober 1975. Den nya stationsbyggnaden är den låga, ljusa byggnaden till vänster på bilden. FORUM MARINUM

Fagerholm Island and its buildings in 1975. The new station building is the low, light-coloured building on the left. FORUM MARINUM



Airiston ensimmäisenä merivartioasemana toimi laituriin kiinnitetty VL Tursas, josta tuli 1.1.1974 asuntolaiva ja heinäkuusta 1975 kiinteä merivartioasema. Kesällä 1979 Tursas sai nimekseen tukilaiva (TL) Tursas²³. Belgiassa vuonna 1938 valtameritroolariksi rakennetun aluksen merikelpoisuus ei ollut ollut paras mahdollinen: sen todettiin olevan kiikkerä ja siksi pilssissä ja ahterissa pidettiin ajoittain painolastina katukiviä vakauden parantamiseksi. Hyvänä puolena alus kulki jäissä – hitaasti mutta varmasti – silloinkin kun yhteyslaivat olivat jo jääneet jumiin.²⁴ Laiturissa Tursas sen sijaan pysyi vakaana.

Tursaksen kausi Airistolla päättyi vuonna 1985, kun Stormälön niemenkärjestä hankitulle tontille sijoitettiin uusi merivartioasema, jonka runkona oli Vartiolentueen vanha kaksikerroksinen parakki. Samalla käynnistyi – tai katsantokannasta riippuen jatkui – Airiston merivartioaseman toiminta, aloituspäivämääränä oli 1.6.1985. Virallisesti Tursas ei ollut merivartioasema, vaikka siitä kyseistä nimeä toisinaan käytettiin.²⁵

Myöhemmin alueelle rakennettiin betonilaituri, venevaja sekä vartioston edustustiloiksi hirsimökki ja savusauna²⁶. Airiston aseman toiminta loppui 1.9.1991²⁷ ja miehistö siirrettiin Fagerholman asemalle.²⁸

Erstans första sjöbevakningsstation var VL Tursas som låg förtöjd vid kaj. Fartyget blev husbåt 1.1.1974, och från juli 1975 en fast sjöbevakningsstation. Sommaren 1979 fick Tursas namnet stödfartyget (TL) Tursas²⁹. Fartyget var en oceantrålare byggd i Belgien 1938 och dess sjöduglighet var inte den bästa: fartyget visade sig vara rankt, och därför förvarades ibland gatstenar i slaget och aktern som barlast för att förbättra stabiliteten. Å andra sidan kunde fartyget gå i is – sakta men säkert – även när förbindelsefartygen redan hade frusit fast.³⁰ Vid kajen hölls Tursas däremot stadigt.

Tursas tid vid Erstan tog slut 1985, när en ny sjöbevakningsstation byggdes på en tomt som anskaffats på spetsen av en udde på Stormälö. Stommen till stationen bestod av en gammal barack i två våningar från Bevakningsflyggruppen. På samma gång inleddes – eller, beroende på synsätt, fortsatte – verksamheten på Erstans sjöbevakningsstation, startdatumet var 1.6.1985. Officiellt var Tursas ingen sjöbevakningsstation, trots att den benämningen då och då användes.³¹

Senare byggdes en betongkaj och ett båthus i området samt en timmerstuga och rökbastu som representationslokaler för bevakningssektionen³². Verksamheten på Erstans station upphörde 1.9.1991³³ och manskapet överfördes till Fagerholms station.³⁴



Vartiolaiva Tursas toimi Airiston laiturissa merivartioasemana. Kuva vuodelta 1976. MERIVARTIOMUSEO

Bevakningsfartyget Tursas fungerade som sjöbevakningsstation förtöjt vid kaj vid Erstan. Bild från 1976. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Coast guard vessel Tursas served as a coast guard station berthed at the Airisto pier. Photo taken in 1976. THE COAST GUARD MUSEUM



Ensimmäinen maininta Kökarissa sijainnees-ta asemasta löytyy ensimmäisestä merivar-tiokäskystä kesäkuulta 1930. Asema ilmeisesti lopetti toimintansa melko pian, sillä seuraava maininta löytyy vasta vuodelta 1938, jolloin to-detaan Kökarin saarelle perustetun aseman aloittaneen toimintansa 1.4.1938³⁵. Asemaa oli suunniteltu, kesän 1930 toiminnan jälkeen, pe-rustettavaksi jo aiemmin, mutta kökarilaiset eivät olleet halukkaita vuokraamaan sille tiloja ja toisaalta ei haluttu ryhtyä maa-alueiden pakkolunastukseen. Lopulta Kökarin pastori tarjosi Merivartiolaitokselle vuokralle huoneistoa Hamnöstä.

Merivartijoiden käytössä oli tammikuussa 1938 yksi huone sekä kirkkoherran kanssa jaettu kanslia. He saivat lisätilaa rakennuksen ullakolta ja huhtikuun alusta asema oli virallisesti kiinteä merivartioasema. Varsinainen merivartioasema val-mistui syksyllä 1939, mutta siihen muutti merivartijoiden sijaan rannikkotykistön sotilaat.³⁶ Merivartijat pääsivät muutamaan asemalle vasta kesällä 1940, jolloin se vapautui rannikkotykistön käytöstä.

Ahvenanmaan uudelleenlinnoittaminen

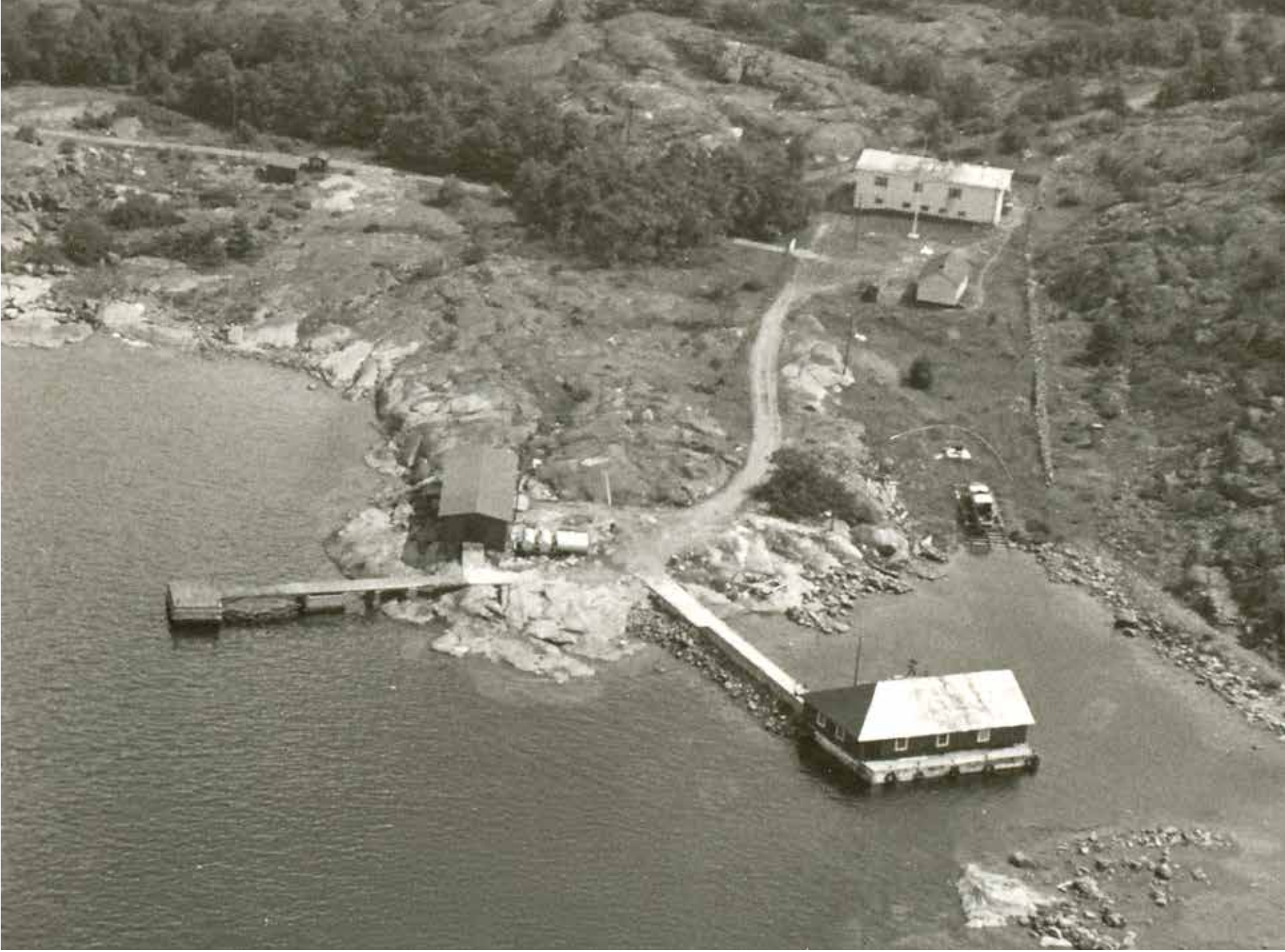
Sotien jälkeen monia merivartioasemia kunnostettiin ja niille rakennettiin uu-disrakennuksia. Kökarin saarelta alkoi vuonna 1948 kuulua kummia. Lehdis-tössä ilmenneiden huhujen mukaan Kökaria linnoitettiin uudelleen: saarella oli käynnistetty kivenlouhinta, siellä suoritettiin räjäytystöitä ja entisen linnak-keen tuntumaan oli kuljetettu erinäköistä rakennustarviketta ja jopa purettuja parakkeja. Kökarin merivartioaseman tuntumassa sijainnut linnake oli tuhottu Ahvenanmaan demilitarisoinnin yhteydessä, joten huhu aiheutti pontevia toimia. Sisäasiainministeriö käynnisti asiassa selvitykset. Aseman uuden venehuoneen rakennustyömaalle oli tuotu parakkien osia ja rakennustarvetta. Lisäksi paikal-linen maanomistaja oli luvan saatuaan räjäyttänyt tuhotun linnakkeen betonia irrottaakseen ja myydäkseen betonin joukossa olevia rautoja. Saarella sijainnut kivilouhos oli otettu uudelleen käyttöön, mutta kiveä ei ollut käytetty linnoitus-töihin vaan kiviaines oli myyty mantereelle. Huhut saatiin kumottua ja Kökarin asema sai uuden venehuoneen.³⁷

En station på Kökar omnämns för första gången i den första sjöbevak-ningsordern från juni 1930. Verksamheten på stationen upphörde up-penbarligen rätt så snabbt, eftersom den omnämns följande gång först år 1938, då man konstaterar att en station som inrättats på Kökar inlett sin verksamhet 1.4.1938³⁸. Enligt planerna skulle stationen ha inrättats redan tidigare, efter verksamheten sommaren 1930, men befolkningen på Kökar ville inte hyra ut lokaler åt stationen, och å andra sidan ville man inte heller tvångsinlösa mark för ändamålet. Till slut erbjöd pastorn på Kökar sig att hyra ut en lägenhet i Hamnö till Sjöbevakningsväsendet.

I januari 1938 hade sjöbevakarna ett rum samt ett kansli som delades med kyrkoherden till sitt föfogande. De fick extra utrymmen på byggnadens vind, och från början av april var stationen officiellt en fast sjöbevaknings-station. En egentlig sjöbevakningsstation färdigställdes hösten 1939, men i stället för sjöbevakare flyttade soldater från kustartilleriet in där.³⁹ Sjöbe-vakarna fick flytta till stationen först sommaren 1940, då kustartilleriet inte längre använde byggnaden.

Återbefästningen av Åland

Efter krigren renoverades många sjöbevakningsstationer och nya byggnader byg-gdes i anslutning till dem. År 1948 började det höras konstiga rykten från ön Kökar. Enligt ryktena som dykt upp i pressen höll man på att befästa Kökar igen: sten-brytning hade påbörjats på ön, där genomfördes sprängningar, och olika sorters byggmaterial och till och med rivna baracker skulle ha transporterats till det före detta fortet. Fortet, som legat i närheten av Kökars sjöbevakningsstation, hade förstörts i samband med demilitariseringen av Åland, och således ledde ryktena till kraftfulla åtgärder. Inrikesministeriet började utreda ärendet. Delar av baracker och byggmaterial hade transporterats till byggarbetsplatsen för stationens nya båthus. Dessutom hade en lokal markägare, med tillstånd, sprängt betong i det förstörda fortet, för att lossa och sälja järn som fanns bland betongen. Stenbrot-tet som fanns på ön hade tagits i bruk igen, men stenen hade inte använts för befästningsarbete, utan hade sålts till fastlandet. Ryktena kunde dementeras och Kökars station fick sitt nya båthus.⁴⁰



Ajoittamaton kuva Kökarin aseman alueesta. Etualalla runsaasti huomiota rakennusaikanaan herättänyt venevaja. FORUM MARINUM

Odaterad bild av Kökars stationsområde. I förgrunden syns båthuset som väckte mycket uppmärksamhet när det byggdes. FORUM MARINUM

Undated photo of the Kökar station premises. In the foreground is the boat house that attracted much attention during its construction. FORUM MARINUM



Vuonna 1942 asemalle rakennettiin sauna. Sen rakennusmateriaalina käytettiin saarella olleiden venäläisten rakentamien talojen perustuksista peräisin olleita tiiliä ja Lemlandissa sijainneen Herrön linnakkeen puutavaraa. Asemarakennus peruskorjattiin vuonna 1953 ja vuonna 1955 vanhan näkötornin tilalle rakennettiin uusi, jonka kohtaloksi koitui tulipalo marraskuussa 1982. Tutkatorni saarelle kohosi loppuvuodesta 1979.⁴⁵

Huonokuntoisen asemarakennuksen takia asema suljettiin tilapäisesti 17.12. 1979 ja vanhan aseman purkutyöt käynnistyivät seuraavana päivänä. Rakennustyön ajan miehistö ja veneet olivat muissa yksiköissä⁴⁶. Uuden asemarakennuksen valmistumisen myötä asema avattiin uudelleen 21.10.1980. Vuonna 1984 asemalle valmistui uusi satama sekä venevaja, venehalli ja verstaas.

Storklobbin asema lakkautettiin vuonna 2011.



Storklobbs stations officiella invigningsdag är 1.10.1940⁴⁷ och stationen inledde sin verksamhet 11.10.1940⁴⁸. Redan innan detta, 18.10.1939, inleddes verksamheten på Storklobbs bevakningsstation, som var en rörlig station ombord på bevakningsfartyget Kvarken⁴⁹. Enligt källor ska stationsbyggnaden då ha varit en barack på 18 m²⁵⁰.

År 1942 byggdes en bastu vid stationen. Som byggmaterial använde man tegel från husgrunden till hus som byggts på ön av ryssarna och virke från Herrö fort som legat i Lemland. Stationsbyggnaden renoverades grundligt 1953, och år 1955 byggdes ett nytt utsiktstorn i stället för det gamla. Det nya tornet förstördes sedermera i en brand i november 1982. Ett radartorn uppfördes på ön i slutet av 1979.⁵¹

På grund av stationsbyggnadens dåliga skick stängdes stationen tillfälligt 17.12.1979 och rivningen av den gamla stationen påbörjades följande dag. Under byggnadsarbetet placerades manskapet och båtarna vid andra enheter⁵². När den nya stationsbyggnaden stod färdig öppnades stationen igen 21.10.1980. År 1984 fick stationen en ny hamn och ett båthus, en båthall och en verkstad.

Storklobbs station lades ner 2011.

Aseman vanha laituri ja venevaja syksyllä 1982. Laiturissa VL Viima, RV 41 ja PV 21. RAJAVARTIOLAITOS

Stationens gamla kaj och båthus hösten 1982. Vid kajen ligger VL Viima, RV 41 och PV 21. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

The Storklobb station's old pier and boat house in the autumn of 1982. Moored by the pier are the vessels VL Viima, RV 41 and PV 21. THE FINNISH BORDER GUARD



Ilmakuva Storklobbin asemalta vuonna 1975. RAJAVARTIOLAITOS

Flygfoto av Storklobbs station 1975. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

Aerial view of the station on Storklobb in 1975. FINNISH BORDER GUARD



Maarianhaminan merivartioasema aloitti toimintansa 20.10.1947 ja asema sijoitui Maarianhaminan keskustaan osoitteen Södragatan 2⁵³. Asema muutti vuonna 1963 Lotsbergetille, jossa oli toiminut jo vuodesta 1932 alkaen Ahvenanmaan piirin kanslia sekä Lotsbergetille jo hieman ennen kansliaa muuttanut radioasema⁵⁴. Asema-

rakennus oli vanha, alkujaan Venäjän vallan aikana rakennettu Merenmitausretkikunnan talo. Asemarakennuksen ohella käytössä oli myös kaksi asuinrakennusta, joista toisessa sijaitsi myös keittiö ja ruokasali. Lisäksi oli jokunen huolto- ja varastorakennus.

Maarianhaminan aseman erikoisuutena on alusta alkaen ollut laiturin puute, sillä asema-alue sijaitsee korkealla kalliolla miltei matkustajasataman yläpuolella. Alkuun laituri paikka löytyi museoalus Pommernin ja pursiseura ASS:n laituri alueen välistä. Laituri alue oli kuitenkin altis etelätuulille ja tällöin venekalusto tuli siirtää kovien tuulien alta muualle. Nykyinen asemarakennus torneineen valmistui vuonna 1996 ja myös venelaituri on tänä päivänä suojaisemmassa paikassa, joskin yhä erillään asemasta. Maarianhaminan aseman nimi muuttui vuoden 2011 alusta Ahvenanmaan merivartioasemaksi⁵⁵.



Maarianhaminan merivartioaseman henkilökunnan asuinrakennus kaupungin keskustassa kuvattuna 1955. MERIVARTIOMUSEO

Personalens bostadshus vid Mariehamns sjöbevakningsstation i centrum av staden 1955. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Mariehamn Coast Guard Station staff housing building in the city centre, photographed in 1955. THE COAST GUARD MUSEUM

Mariehamns sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 20.10.1947 och stationen placerades på adressen Södragatan 2 i centrum av Mariehamn⁵⁶. År 1963 flyttades stationen till Lotsberget, där kansliet för Ålands distrikt hade funnits ända sedan 1932. Dessutom fanns där en radiostation som hade flyttat till Lotsberget något tidigare än kansliet⁵⁷. Stationsbyggnaden var Sjömätningsexpeditionens gamla hus som ursprungligen byggts under det ryska styret. Utöver stationsbyggnaden hade man även två bostadshus, i det ena fanns också kök och matsal. Utöver detta fanns det några service- och förrådsbyggnader.

Det speciella med Mariehamns station har ända sedan början varit avsaknaden av en kaj, eftersom stationsområdet ligger högt uppe på en klippa, så gott som rakt ovanför hamnen för passagerartrafik. Till en början fick man kajplats mellan museifartyget Pommern och ASS:s kajområde. Kajområdet är dock utsatt för sydlig vind, och vid sådana tillfällen var man tvungen att flytta båtarna någon annanstans i skydd för hård vind. Den nuvarande stationsbyggnaden inklusive tornet färdigställdes 1996, och även kajen ligger idag på en mer skyddad plats, även om den fortsättningsvis inte ligger i anslutning till stationen. I början av 2011 bytte Mariehamns station namn till Ålands sjöbevakningsstation⁵⁸.



Maarianhaminan vanha merivartioasema vuonna 1978. MERIVARTIOMUSEO

Mariehamns gamla sjöbevakningsstation 1978. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The old coast guard station in Mariehamn in 1978. THE COAST GUARD MUSEUM



Torpön vartio, myöhemmin vartioasema, aloitti toimintansa 1.6.1930 aiemmin tullivartiona toimineessa rakennuksessa⁵⁹. Aseman toiminta päättyi vuonna 1934⁶⁰, mutta rakennus itsessään jäi yhä Merivartiolaitokselle.

Merivartiolaitoksen esikunta esitti syyskuussa 1938 Sisäasiainministerille lä-

hettämässään kirjeessä Torpön asemarakennuksen palauttamista takaisin Tullihallitukselle, jolta asema oli aikanaan saatu käyttöön. Rakennukselle ei ollut enää käyttöä, sillä asematoiminta Torpössä oli päättynyt. Samassa yhteydessä todettiin, että myös Degerbyssä olevasta Sääski-koneelle rakennetusta lentokonevajasta voitaisiin luopua sen ollessa nykyään liian pieni käytössä oleville lentokoneille. Tullihallitus totesi, että sillä ei enää ole rakennuksille tarvetta, sillä merien valvonta ja kyseiset rakennukset oli 23.5.1930 päivätyllä asetuksella siirtynyt Merivartiolaitokselle.⁶¹ Asema toimi uudelleen sotavuosina 1941-1942 sekä 1944. Väliajan miehistö toimi Eckerössä sijainneella asemalla. Toukokuussa 1944 miehistö palasi Torpöhön ja aseman toiminta käynnistyi uudelleen. Asema lakkautettiin 11.11.1946 ja miehistö siirtyi Enskäriin perustetulle uudelle asemalle^{62 63}.

Vakten, senare bevakningsstationen, på Torpön inledde sin verksamhet 1.6.1930 i en byggnad som tidigare fungerat som tullvakt⁶⁴. Verksamheten på stationen upphörde 1934⁶⁵, men själva byggnaden blev kvar i Sjöbevakningsväsendets ägo.

Staben för Sjöbevakningsväsendet föreslog i ett brev till Inrikesministeriet i september 1938 att Torpöns stationsbyggnad skulle återlämnas till Tullstyrelsen, från vilken man en gång i tiden övertagit stationen. Man hade inte längre användning för byggnaden, eftersom stationsverksamheten på Torpön hade upphört. I samma veva konstaterade man också att man kunde göra sig av med det flygplansskjul som byggts för ett Sääski-plan i Degerby, eftersom det var för litet för flygplanen som numera användes. Tullstyrelsen konstaterade att den inte längre hade bruk för byggnaderna, eftersom sjöövervakningen och byggnaderna i fråga hade överförts till Sjöbevakningsväsendet i och med en förordning 23.5.1930.⁶⁶ Stationen var verksam igen under krigsåren 1941–1942 samt 1944. Under mellankrigstiden arbetade manskapet på stationen som låg i Eckerö. I maj 1944 återvände manskapet till Torpön och verksamheten på stationen drog igång igen. Stationen lades ner 11.11.1946 och manskapet överfördes till den nya stationen som inrättats på Enskär^{67 68}.



HELLMAN JA ENSKÄR 1930-1933⁶⁹, 1946-2010 ECKERÖ



Hellmanin saarelle, joka on maayhteydessä Enskärin saareen, perustettiin vartioasema 1.6.1930. Eräissä lähteissä puhutaan Signilskärin asemasta, nimi juontaa alueen saariston yleisnimestä. Asema toimi Hellmanilla sijaitsevassa Merenkulkuhallituksen Ahvenanmaan piirin rakennuksessa. Hellmanin asemasta ei löydy mainintoja

vuoden 1933 jälkeen.

Viereiselle niemelle Enskäriin perustettiin asema marraskuussa 1946⁷⁰. Asemarakennukseksi valjastettiin rannikkokystön sotavuosina saarelle rakentama parakki ja miehistö asemalle saatiin lakkautetulta Torpön asemalta. Parakki oli pieni ja alkuaikoina jalkineet tarttuivat kiinni sen vastatervattuihin lattioihin. Uusi asemarakennus valmistui vuonna 1951 ja sitä laajennettiin vuonna 1963, jolloin siinä oli toistakymmentä huonetta, keskuslämmitys ja WC⁷¹. Suuri edistysaskel oli myös puhelimen saaminen asemalle: Tanska lahjoitti käytetyn kaapelin ja se päätettiin sijoittaa Enskäriin⁷².

Enskäriin saatiin myös ensimmäinen merivartioasemille tarkoitettu vesikuuntelulaite. Useimmiten sieltä kuului hylkeiden ääniä, mutta 16.6.1982 kuuntelulaitteista havaittiin sukellusveneen ääni. Vartiolaiva Kuikka saapui paikalle nopeasti ja pudotti kuusi varoituspommiä. Äänihavainnot olivat ainoita havaintoja, itse sukellusvenettä ei nähty. Edellisenä vuonna Ruotsin saaristossa oli tehty varma sukellusvenehavainto neuvostoliittolainen sukellusveneen ajettua karille. 1980-luvun alkuvuosina sukellusvenehavaintoja tehtiin maamme merialueilla paljon, useimmiten ne osoittautuivat vääriksi.⁷³ Enskärin asema lakkautettiin vuonna 2010.

HELLMAN OCH ENSKÄR 1930-1933⁷⁴, 1946-2010 ECKERÖ

På ön Hellman, som har landförbindelse till ön Enskär, inrättades en bevakningsstation 1.6.1930. I vissa källor talar man om Signalskärs station, namnet kommer från det allmänna namnet på skärgården i området. Stationen var på Hellman i en byggnad som tillhörde Ålands distrikt inom Sjöfartsstyrelsen. Hellmans station omnämns inte längre efter 1933.

På den intilliggande udden på Enskär inrättades en station i november 1946⁷⁵. En barack som byggts av kustartilleriet under krigsåren fick bli stationsbyggnad, och manskapet till stationen fick man från den nedlagda stationen på Torpön. Baracken var liten och i början fastnade man med skorna i dess nytjärade golv. En ny stationsbyggnad stod färdig 1951 och den byggdes ut 1963, varmed den omfattade drygt tio rum, centralvärme och en WC⁷⁶. Ett stort framsteg var också när man fick telefon till stationen: Danmark donerade en begagnad kabel och man beslutade att placera den på Enskär⁷⁷.

Enskär fick även den första hydrofonen avsedd för sjöbevakningsstationerna. Oftast hörde man ljud från sälar i apparaten, men 16.6.1982 fångade man upp ljud från en ubåt. Bevakningsfartyget Kuikka var snabbt på plats och släppte sex varningsbomber. Ljudobservationerna var de enda observationerna, själva ubåten såg man inte till. Föregående år hade man gjort en bekräftad ubåtsobservation i den svenska skärgården, när en sovjetisk ubåt hade gått på grund. Under 1980-talets första år gjordes ett stort antal ubåtsobservationer i vårt lands havsområden, oftast visade de sig vara falska.⁷⁸ Enskärs station lades ner 2010.

Hellmanilla asemarakennuksena toimi asuinrakennus, jonka seinässä on loistokoju. KANSALLISARKISTO

Stationsbyggnaden på Hellman var ett bostadshus med en ledfyр vid husväggen. RIKSARKIVET

On the island of Hellman, the station building was a residential building with a sector light by the wall. THE NATIONAL ARCHIVES





SAGGÖ

1931-1934, 1946- 1971 SALTVIK



Ensimmäisen kerran Saggön saarella toimi merivartioasema vuonna 1931, eräiden lähteiden mukaan toiminta olisi alkanut jo 20.8.1930⁷⁹. Asema lakkautettiin vuonna 1934⁸⁰. Seuraava maininta löytyy 15.6.1946,

jolloin Saggön saarelle perustettiin uudelleen merivartioasema. Miehistö asemalle saatiin Brändössä sijaitsealta lakkautetulta Lillklyndanin asemalta. Saggössä asemarakennuksena toimi yksityiseltä taholta vuokratun kartanon toinen puoli. Lisäksi aseman käytössä oli pikkutupa, rantavaja ja laitur. Asema lakkautettiin 1.6.1971 ja miehistö siirtyi Hamnsundetiin uudelle Saltvikin asemalle. Saltvikin aseman toiminta päättyi 31.12.1992⁸¹.

SAGGÖ

1931-1934, 1946-1971 SALTVIK

Det fanns en sjöbevakningsstation på ön Saggö för första gången 1931, enligt vissa källor ska verksamheten ha inletts redan 20.8.1930⁸². Stationen lades ner 1934⁸³. Nästa gång omnämns stationen 15.6.1946, då man igen inrättade en sjöbevakningsstation på Saggö. Manskap till stationen fick man från den nedlagda Lillklyndans station som legat i Brändö. Stationsbyggnaden på Saggö var ena halvan av en herrgård som hyrdes ut av en privatperson. Dessutom hade stationen en lillstuga, en strandbod och en brygga till sitt förfogande. Stationen lades ner 1.6.1971 och manskapet överfördes till en ny station som inrättats i Hamnsundet i Saltvik. Verksamheten på Saltviks station upphörde 31.12.1992⁸⁴.

RAJAVARTIOLAITOS
GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET
THE FINNISH BORDER GUARD

KUMLINGE 1963-1995

KUMLINGE



Kumlingeeseen rakennettu merivartioasema aloitti toimintansa 1.12.1963⁸⁵. Aseman sijaintipaikasta olivat kilpailleet sekä Kumlinge että naapurinkunta Brändö. Lopulta asema perustettiin Bärön saarelle Kumlingeeseen. Asema sijaitsi harvaan asutussa saaristossa, mutta kuten Kyösti Kärkkäinen asian ilmaisee⁸⁶, kunnan ikäpyramidi seisoipäälaellaan. Esimerkiksi 1970-luvun alussa Kumlingen väestö oli vahvasti eläkeläisvoittoinen. Tämän myötä aseman tehtävistä iso osa oli sairaskuljetuksia. Useimmiten potilas kuljetettiin veneellä joko Långnäsiin tai Vuosnaisiin, joista matka jatkui ambulanssissa eteenpäin. Tilanteesta todettiinkin, että etenkin kelinäköaikana saaristossa ei saa olla kovin kipeä⁸⁷. Kumlingen asema lakkautettiin 1.3.1995⁸⁸.

KUMLINGE 1963-1995

KUMLINGE

Sjöbevakningsstationen som byggdes i Kumlinge inledde sin verksamhet 1.12.1963⁸⁹. Både Kumlinge och grannkommunen Brändö tävlade om i vilken kommun stationen skulle byggas. Till slut inrättades stationen på ön Bärö i Kumlinge. Stationen låg i en glest bebyggd skärgård, men som Kyösti Kärkkäinen uttrycker det⁹⁰, stod kommunens ålderspyramid på huvudet. Exempelvis i början av 1970-talet var befolkningen i Kumlinge starkt pensionsnärnsdominerad. Detta gjorde att en stor del av stationens uppdrag utgjordes av sjuktransporter. Oftast transporterades patienten med båt antingen till Långnäs eller Osnäs, varefter färden fortsatte med ambulans. Angående situationen konstaterade man att det, särskilt i menförestider, är bäst att inte vara så värst sjuk i skärgården⁹¹. Kumlinge station lades ner 1.3.1995⁹².

Kumlingen asema kuvattu maaliskuussa 1974. RAJAVARTIOLAITOS

Kumlinge station i mars 1974. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

The Kumlinge station photographed in March 1974. FINNISH BORDER GUARD





1945 Lillklyndanin asema siirtyi jälleen Ahvenanmaan merivartioston asemavahvuuteen⁹⁵. Asema toimi saarella sijainneessa luotsitalossa. Asema lakkautettiin 15.6.1946 ja sen miehistö siirtyi Saggön saarelle perustetulle merivartioasemalle⁹⁶.

På ön Lillklyndan som ligger i norra delen av Skiftet, inom landskapet Ålands område, har det funnits en sjöbevakningsstation under åren 1934–1946. Stationens verksamhet inleddes 14.5.1934⁹⁷. Som en liten särengenhets överfördes stationen till Åbo distrikt 1.1.1937, trots att den låg i landskapet Åland och inom Ålands distrikts område.⁹⁸ År 1945 blev Lillklyndans station igen en av Ålands sjöbevakningssektions stationer⁹⁹. Stationen låg i ett lotshus som fanns på ön. Stationen lades ner 15.6.1946 och manskapet överfördes till den sjöbevakningsstation som inrättats på Saggö¹⁰⁰.



Lillklyndanin luotsitalo on ollut vuosikymmeniä ilkivallan kohteena. Vielä se sinnikkäästi uhmaa aikaa ja ilkivallantekijöitä. ROBERT GRANLUND

Lotshuset på Lillklyndan har blivit föremål för vandalism under årtiondena. Ännu står det ihärdigt emot både tidens tand och vandaler. ROBERT GRANLUND

he pilot house on the island of Lillklyndan has been the target of vandalism for decades. Still, it persistently defies both the passing time and vandals. ROBERT GRANLUND

LYPERTÖ 1946-1952



Lypertön asema aloitti toimintansa talviasemana 8.3.1946 ja jatkoi tämän jälkeen toimintaansa kiinteänä merivartioasemana¹⁰¹. Lypertön alueella toimi rannikkotykistön linnake ja neuvottelut rakennusten käytöstä olivat siksi hieman kimurantteja: Merivoimat odotti puolustusrevisionin suunnitelmien valmistumista alueen mahdollisesta aktiivisemmasta käytöstä. Saaren laaja rakennuskanta mahdollisti lopulta sekä vartiolinnakkeen että merivartioaseman toiminnot, joskin vuokrasopimus kiinteistöistä tehtiin nopeasti irtisanottavaksi.

Aseman käyttöön luovutettiin jo vuonna 1946 Santarmin talona tunnettu rannassa oleva asuinrakennus. Joulukuussa 1948 tehtiin toistaiseksi voimassa oleva sopimus kasarmi-alueella sijaitsevista asuinrakennuksesta, ruokalasta, halkovajasta sekä kahdesta kellarista¹⁰². Aseman käytössä oli keskimoottorilla varustettu nopea vene sekä hitaampi avovene. Asema työllisti kuusi merivartijaa ja emännän. Lypertön aseman toiminta päättyi vuoden 1952 loppupuolella¹⁰³. Seuraavana vuonna Kustavin puolelle Susiluotoon perustettiin uusi asema.¹⁰⁴

LYPERTÖ 1946-1952

Lypertö station inledde sin verksamhet som vinterstation 8.3.1946 och fortsatte sedan som fast sjöbevakningsstation¹⁰⁵. I området kring Lypertö fanns ett av kustartilleriets fort, och förhandlingarna om användningen av byggnaderna var därför något kvistiga: Marinen väntade på att planer från försvarsrevisionen om en eventuell aktivare användning av området skulle bli färdiga. Öns stora byggnadsbestånd möjliggjorde till slut både vaktfortets och sjöbevakningsstationens verksamhet, om än hyresavtalet för fastigheterna gjordes så att det snabbt kunde sägas upp.

Stationen fick använda ett bostadshus vid stranden som redan 1946 var känt som Gendarmhuset (fi. Santarmin talo). I december 1948 slöts ett avtal som skulle gälla tills vidare om ett bostadshus, en matsal, en vedbod och två källare som fanns på kasernområdet¹⁰⁶. Stationen hade en snabb båt med inombordsmotor och en långsammare öppen båt till sitt förfogande. Stationen sysselsatte sex sjöbevakare och en husmor. Verksamheten på Lypertö station upphörde i slutet av 1952¹⁰⁷. Nästa år inrättades en ny station på Susiluoto i Gustavs.¹⁰⁸

Lypertön asema toimi Puolustusministeriöltä vuokratussa Venäjän vallan aikana rakennetussa nk. Santarmin talossa. JOHANNA PAKOLAN KOKOELMA

Lypertö station låg i det så kallade Gendarmhuset som man hyrde av Försvarsministeriet och som var byggt under det ryska styret. JOHANNA PAKOLAS SAMLING

Lypertö station operated in a building called the Gendarme Building, which was built during the Russian rule, and rented from the Finnish Ministry of Defence. THE COLLECTION OF JOHANNA PAKOLA

KUSTAVI

GUSTAVS





asti autotie johti vuonna 1974.¹⁰⁹

Usein todetaan, että Susiluodon merivartioasema aloitti toimintansa Lypertön aseman lakkauttamisen jälkeen, mutta oletettavasti tässä oli vuoden mittainen katkos, sillä Lypertö hiljeni merivartijoiden osalta vuoden 1952 lopussa. Tieto siitä, missä Lypertön merivartijat tuon yhden vuoden viettivät, on yhä arkistojen kätköissä.

Susiluoto sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 16.12.1953 på området som Gränsbevakningsväsendet köpt i februari samma år. Under de första åren byggdes ett bränsleförråd på området, ett dockområde röjdes, ett utkikstorn byggdes, en brunn borrades och stationsfastigheten renoverades grundligt. År 1969 fick man en vägförbindelse till stationen, och från år 1974 ledde bilvägen ända fram till gårdsplanen.¹¹⁰

Det sägs ofta att Susiluoto sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet efter att Lypertö station lades ner, men förmodligen blev det här ett års uppehåll, eftersom sjöbevakarnas verksamhet på Lypertö upphörde i slutet av 1952. Informationen om var sjöbevakarna från Lypertö tillbringade detta ena år ligger fortfarande gömt i arkiven.

MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM



PIRSKERI 1961-1997



Luvian saariston Ryöväskerin saarelle valmistui merivartioasema 1961. Aseman miehistö osallistui rakennustöihin majoittuen Pirskerissä ja kulkien päivittäin Ryöväskeriin töihin. Muutto Pirskeristä Ryöväskeriin tapahtui marraskuussa ja aseman toiminta käynnistyi 20.12.1961.¹¹¹ Sähköt saarelle saatiin 1985¹¹². Asemarakennusta laajennettiin vuonna 1988 uudisosalla, jossa aseman neliömäärä kasvoi aiemmasta 300 neliömetristä viiteensataan. Uudisosaan valmistui muun muassa miehistötiloja, takkahuone, kuntosali ja sauna. Laajennuksen yhteydessä aseman vanha osa kunnostettiin ja venelaiturit korjattiin.¹¹³

Asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä 1960-luvun alussa saarelle valmistui myös noin kaksikymmentä metriä korkea tähystystorni. Se päättyi käyttökieltoon 1980-luvulla ja purettiin. Tilalle rakennettiin uusi, kaksi kertaa korkeampi torni. Alaosa valettiin paikalla, muut osat teetettiin Kuusamossa työllisyystyönä ja kuljetettiin valmiina paloina saarelle helikopterilla. Kaiteelliset avoportaot ja niiden 195 askelmaa johdattivat neljäkymmenen metrin korkeuteen, jossa oli lämmitetty tähystäjän koppi. Hyvällä säällä näkyvyys ylsi Kylmäpihlajan ja Rauman majakoille asti.¹¹⁴ Pirskerin merivartioaseman toiminta päättyi 1.9.1997 ja asema siirtyi Raumalle¹¹⁵.

BIRSSKÄR 1961-1997

En sjöbevakningsstation färdigställdes på ön Rövarskär i Luvia skärgård 1961. Manskäpet på stationen deltog i byggarbetet; de övernattade på Birsskär och for dagligen till Rövarskär för att arbeta. Flytten från Birsskär till Rövarskär ägde rum i november och verksamheten på stationen inleddes 20.12.1961.¹¹⁶ Ön fick elektricitet 1985¹¹⁷. Stationsbyggnaden byggdes ut 1988 med en ny del, vilket gjorde att stationens yta växte från tidigare trehundra till femhundra kvadratmeter. I den nybyggda delen fanns bland annat rum för manskäpet, ett rum med öppen spis samt gym och bastu. I samband med utbyggnaden renoverades den gamla delen av stationen och båtbryggorna reparerades.¹¹⁸

I samband med att stationen byggdes i början på 1960-talet, färdigställdes också ett cirka 20 meter högt utkikstorn på ön. Det belades med användningsförbud på 1980-talet och revs. I dess ställe byggdes ett nytt, två gånger så högt torn. Den nedre delen gjöts på plats och ställe, övriga delar lät man tillverka som beredskapsarbete i Kuusamo och de färdiga bitarna transporterades till ön med helikopter. De öppna trapporna med ledstänger och 195 trappsteg ledde upp till 40 meters höjd, där det fanns en uppvärmd utkikskoja. Vid vackert väder kunde man se ända till Kylmäpihlaja och Raumo fyr.¹¹⁹ Birsskärs sjöbevakningsstations verksamhet upphörde 1.9.1997 och stationen flyttades till Raumo¹²⁰.

PORI



MERIKARVIA 1945-1999

MERIKARVIA



Merikarvian ensimmäinen merivarti asema Jukolanniemessä perustettiin 19.3.1945 yksityiseltä taholta vuokratussa asunnossa ja toiminta alkoi 28.5.1945. Vuonna 1957 käynnistyi uuden asemarakennuksen rakennustyöt ja se valmistui 30.4.1958. Aseman ohella valmistui myös venevaja, sauna ja telakka. Vanhan aseman

kohtaloksi tuli 1960-luvulla purkaminen¹²¹.

Kesällä 1979 asemalle saatiin tieyhteys. Merikarvian aseman toiminta päättyi 1.5.1999^{122 123}.

Merikarvian alueella on toiminut myös partiotukikohta. Se sijaitsi Ouran saaristossa vanhassa luotsituvassa. Partiotukikohta toimi vuodesta 1969 Merikarvian aseman lakkauttamiseen asti.¹²⁴

SASTMOLA 1945-1999

SASTMOLA

Den första sjöbevakningsstationen i Sastmola inrättades i Jukolanniemi 19.3.1945 i en bostad som hyrdes ut av en privatperson, och verksamheten inleddes 28.5.1945. År 1957 började man bygga en ny stationsbyggnad och den stod färdig 30.4.1958. Vid sidan om stationen byggdes också ett båthus, en bastu och en docka. Den gamla stationen revs på 1960-talet¹²⁵.

Sommaren 1979 fick man en vägförbindelse till stationen. Verksamheten på Sastmola station upphörde 1.5.1999^{126 127}.

I Sastmolaregionen har det också funnits en patrullbas. Den låg på Skarvörarna i en gammal lotsstuga. Patrullbasen var verksam från 1969 fram till nedläggningen av Sastmola station.¹²⁸

Asema kuvattuna valmistumisvuonnaan 1958. MERIVARTIOMUSEO

Stationen år 1958 då byggnaden stod färdig. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Merikarvia station pictured in its year of completion, 1958.
THE COAST GUARD MUSEUM



Viitteet

- ↑ MVM, Hiittisten merivartioaseman historiikki
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Hitis sjöbevakningsstation
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ MVM, Bodön merivartioaseman historiikki, MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Bodö sjöbevakningsstation, Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ Veikko Loukosen kirjallinen tiedonanto 14.4.2025
- ↑ Uusi Aura 26.7.1959
- ↑ Uusi Aura 26.7.1959
- ↑ Veikko Loukosen kirjallinen tiedonanto 14.4.2025
- ↑ MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Ikosen laatima taulukko 2007
- ↑ Turun Sanomat 3.6.1983
- ↑ MVM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Elvi Ikosen laatima taulukko 2007
- ↑ Skriftlig redogörelse från Veikko Loukonen 14.4.2025
- ↑ Uusi Aura 26.7.1959
- ↑ Uusi Aura 26.7.1959
- ↑ Skriftlig redogörelse från Veikko Loukonen 14.4.2025
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- ↑ Turun Sanomat 3.6.1983
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Elvi Ikonen 2007
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ Tekijän asemaluettelotietoja
- ↑ MVM, Airiston merivartioaseman historiikki
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ MVM, Airiston merivartioaseman historiikki, MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Upphovsmannens stationsförteckning
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Erstans sjöbevakningsstation
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Erstans sjöbevakningsstation, Sjöbevakningsmuseet, material röran-de Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ MVK 8/38, §6
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463, 598, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 7.3.1938 Sisäasiainmi-nisteriölle koskien uuden vartioaseman perustamista

- ↑ TS 26.10.1948
- ↑ MVK [sjöbevakningsorder] 8/38, 6 §
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463, 598, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 7.3.1938 Sisä-asiainministeriölle koskien uuden vartioaseman perustamista [Staben för Sjöbevakningsväsendets brev till Inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation]
- ↑ TS 26.10.1948
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ MVK 11/40, §14
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Maarianhaminan merivartioaseman arkisto, Storklobb-kansio
- ↑ Maarianhaminan merivartioaseman arkisto, Storklobb-kansio
- ↑ Maarianhaminan merivartioaseman arkisto, Storklobb-kansio
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ MVK [sjöbevakningsorder] 11/40, 14 §
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklobb
- ↑ Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklobb
- ↑ Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklobb
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Rajamme vartijat 1/2011
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Rajamme vartijat 1/2011
- ↑ MVK 1/30 §13
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:464, kirjeasiakirjat 88/599-352/629 1938, 621/1.9.1398
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ MVK [sjöbevakningsorder] 1/30, 13 §
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:464, Kirjeasiakirjat 88/599-352/629 1938, 621/1.9.1398
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1965, Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1965

- ↑ Rajamme Vartijat 3/2005
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1965, Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1965
- ↑ Rajamme Vartijat 3/2005
- ↑ MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1971
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1971
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1971
- ↑ Rajamme Vartijat 8/1971
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ MVM, Vuosien 1934-1946 Merivartiokäskyt
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Tekijän asemaluettelotietoja
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ MVM, Sjöbevakningsorder från 1934–1946
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Upphovsmannens stationsförteckning
- ↑ Pakola 2004, Katapult – linnake ja vankila, omakustanne, s. 121.
- ↑ PLM arkisto, mappi Lypertön linnake, Isokari, Merivoimien esikunnan huolto-osaston kirje 4783/316 PLM:n kiinteistöosastolle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle
- ↑ https://skrajamkilta.fi/lyperton-merivartioasema/
- ↑ Pakola 2004, Katapult – linnake ja vankila, omakustanne, s. 121-123
- ↑ Pakola 2004, Katapult – linnake ja vankila, [Katapult – fort och fängelse], på eget förlag, s. 121.
- ↑ Försvarsministeriets arkiv, pärmen Lypertön linnake, Isokari, Merivoimien esikunnan huolto-osaston kirje 4783/316 PLM:n kiinteistöosastolle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle [Ma-rinstabens underhållsavdelnings brev 4783/316 till FM:s fastighetsavdelning 3.12.1948 om överlåtelse av byggnader till gränsbevakningsväsendet]
- ↑ https://skrajamkilta.fi/lyperton-merivartioasema/
- ↑ Pakola 2004, Katapult – linnake ja vankila [Katapult – fort och fängelse], på eget förlag, s. 121–123

- ↑ MVM, Susiluodon merivartioaseman historiikki
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Susiluoto sjöbevakningsstation
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Helsingin Sanomat, 17.8.1988
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
- ↑ MVM, Merikarvian merivartioaseman historiikki
- ↑ Satakunnan rajamieskillan kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekijällä
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen
- ↑ Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över Sastmola sjöbevakningsstation
- ↑ Sammanställning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskilta ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsmannen

POHJANLAHDEN MERIVARTIOASEMAT

Nykyisin Länsi-Suomen merivartiostoon kuuluva Pohjanlahden alue kattaa merialueidemme pohjoisimman vesistön ja Torniossa sijainneet asemat olivat maamme pohjoisimpia merivartioasemia. Monesti todetaan myös Petsamossa olleen merivartijoita, ja niin heitä olikin, mutta Petsamossa ei toiminut merivartioasemaa. Siellä toimineet merivartijat työskentelivät Rajavartiolaitoksen aluksilta käsin. Petsamoon suunniteltiin talvisodan jälkeen perustettavaksi omaa merivartiostoa¹, mutta se jäi toteutumatta jatkosodan ja alueluovutusten seurauksena. Pohjanlahden merivartiopiirin piiripäällikkö vastaanotti vartioalus Turjan tarkoituksena siirtää myöhemmin alus perustettavalle Petsamon merivartiostolle. Lopulta Turja siirtyi pitkäksi aikaa Pohjanlahdelle.

Pohjanlahden merivartiopiirin ensimmäinen asema perustettiin Bergö-hön. Seuraavat asemat perustettiin muun muassa Kummelgrundiin, Mäskäriin, Vallgrundiin ja Gåshällaniin. Pohjanlahden asemaverkoston harvulukuisuus 1930-luvulla ei johtunut siitä, etteikö alueen asukkailla olisi ollut kiinnostusta vaikkapa laittoman pirtun myyntiin tai hankintaan. Ennemmin asiaan vaikutti se, että pirtukaupan suurimman apajat olivat tuontiverkoston lähettyvillä Suomenlahdella, ei niinkään Pohjanlahdella. Vaikka ”pirtusota” ei ollut ainoa syy Merivartiolaitoksen perustamiseen, ohjasi salakuljetuksen valtavirrat osaltaan asemaverkostoa ja kelluvan kaluston sijoittelua. Muita tehtäviä, kuten salakalastuksen kitkemistä, riitti toki Pohjanlahdellakin.

Pohjanlahdella on toiminut esiteltävien asemien ohella asemia myös muun muassa Bergössä, Sälgrundissa, Kaskisissa, Rönnskärissä ja Monäsissä.

BOTTNISKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSTATIONER

Bottniska vikens område, som i dag ingår i Västra Finlands sjöbevakningssektion, omfattar de nordligaste vattnen i vårt havsområde, och stationerna som en gång låg i Torneå var de nordligaste sjöbevakningsstationerna i vårt land. Ofta påpekar man att det fanns sjöbevakare också i Petsamo, och det fanns det, men där fanns ingen sjöbevakningsstation. Sjöbevakarna där arbetade i stället ombord på Gränsbevakningsväsendets fartyg. Efter vinterkriget planerades en egen sjöbevakningssektion i Petsamo², men på grund av fortsättningskriget och landavträdelserna blev det aldrig av. Distriktschefen för Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikt tog emot bevakningsfartyget Turja med avsikten att senare förflytta det till sjöbevakningssektionen som skulle grundas i Petsamo. Slutligen hamnade Turja hos Bottniska viken för en lång tid.

Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikts första station inrättades på Bergö. Därpå följande stationer inrättades bland annat på Kummelgrund, Mäskär, Vallgrund och Gåshällan. Att stationsnätverket vid Bottniska viken var så glest under 1930-talet berodde inte på att invånarna i området inte skulle ha varit intresserade av exempelvis försäljning och inköp av olaglig sprit. Snarare berodde det på att de livligaste platserna för brännvinshandeln låg i Finska viken, nära importnätverket, och inte i Bottniska viken. Trots att ”brännvinskriget” inte var den enda orsaken till att Sjöbevakningsväsendet inrättades, bidrog ändå huvudfåran i smuglingen till placeringen av stationsnätverket och den flytande materielen. Men visst fanns det tillräckligt med andra uppgifter, såsom bekämpning tjuvfiske, också i Bottniska viken.

Förutom de stationer i Bottniska viken som presenteras nedan, har det även funnits stationer bland annat på Bergö, Sälgrund och Rönnskär samt i Kaskö och Monäs.

Valassaarten vuonna 1948 valmistunut merivartioasema. MERIVARTIOMUSEO

Valsörarnas sjöbevakningsstation som stod färdig 1948.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The coast guard station of Valassaaret, completed in 1948.
THE COAST GUARD MUSEUM



KUMMELGRUND 1931-2006 KRISTIINANKAUPUNKI



Kummelgrundin merivartioasema toimi vuodesta 1931, eräiden lähteiden mukaan vuodesta 1930, alkuun Kumletissa Vacktmästargrundissa. Asemarakennuksena toimi vuonna 1858 rakennettu Tullilta vastaanotettu vartiorakennus. Asemalle valmistui uusi laituri vuonna 1934 ja 1950-luvun alussa sauna ja venetelakka.³

Vuonna 1957 Rajavartiolaitos osti yksityishenkilöltä Skaftungin kylästä maa-alueen, jonne rakennettiin uusi asema varastoineen ja laiturialueineen. Vanhan aseman sauna ja venetelakka kuljetettiin uudelle asemalle jäitä pitkin keväällä 1958. Uusi asema aloitti toimintansa 8.4.1958 ja vanha asema myytiin huutokaupalla kesäkuussa 1963.⁴ Vuonna 1987 aseman yhteyteen rakennettiin torniosa⁵. Kummelgrundin asema lakkautettiin 30.4.2006⁶ ja asema myytiin yksityiselle omistajalle.

KUMMELGRUND 1931-2006 KRISTINESTAD

Kummelgrunds sjöbevakningsstation var verksam från 1931, enligt vissa källor från 1930, till en början vid Vacktmästargrund på Kumlet. Stationsbyggnaden var en vaktbyggnad byggd 1858 som man tagit över från Tullen. Stationen fick en ny brygga 1934 och i början av 1950 en bastu och en docka.⁷

År 1957 köpte Gränsbevakningsväsendet en bit mark i byn Skaftung av en privatperson. Där byggdes sedan en ny station med förråd och kajområde. Den gamla stationens bastu och docka transporterades till den nya stationen över isen vårvintern 1958. Verksamheten på den nya stationen inleddes 8.4.1958 och den gamla stationen såldes på auktion i juni 1963.⁸ År 1987 byggdes en torndel i anslutning till stationen⁹. Kummelgrunds station lades ner 30.4.2006¹⁰ och stationen såldes till en privatperson.





Gåshällanin vuonna 1950 valmistunut asema vuonna 2021. SVEN SÖDERMAN

Gåshällans station, som färdigställdes 1950, fotograferad 2021. SVEN SÖDERMAN

The station on Gåshällan, completed in 1950, photographed in 2021. SVEN SÖDERMAN

GÅSHÄLLAN 1935-1972

NÄRPIÖ



Gåshällaniin perustettiin merivartioasema 4.6.1935¹¹. Aseman mainitaan toimineen luotsiasemalla, jossa oli tuolloin 7-8 merivartijaa. Luotsien käytössä oli rakennuksen yläkerta ja merivartijoiden käytössä alakerta¹². Oletettavasti merivartioasema toimi luotsiasemalla aina vuoteen 1950 asti, jolloin saaren eteläosaan valmistui uusi, Gåshällanin luotsiasemaa muis-

tuttava korkea merivartioasema.

Aseman lakkauttamisesta ja miehistön siirrosta Moikipähän alkoi olla huhuja vuonna 1971 ja Närpiön kunnanhallitus pyrki estämään aseman lakkautuksen¹³. Keskeisenä perusteena he esittivät sekä laajan alueen jäämisen ilman valvontaa, Gåshällanin läheiset vaaralliset karikot, että jääolosuhteet: Moikipää oli juuri ollut yli kahden kuukauden mittaisessa jäämotissa Gåshällanin ollessa yhä avoimen veden äärellä. Samalla he totesivat, että Vaasan edustalle jäisi neljä asemaa ja merialue Siipyyn Kummelgrundista Bergöhön jäisi kokonaan vaille vartiointia. Vetoomukset eivät tuottaneet tulosta ja Gåshällanin asema lakkautettiin 30.6.1972¹⁴.

GÅSHÄLLAN 1935-1972

NÄRPES

En sjöbevakningsstation inrättades på Gåshällan 4.6.1935¹⁵. Stationen var verksam i en lotsstation, där 7–8 sjöbevakare arbetade på den tiden. Lotsarna använde byggnadens ovanvåning och sjöbevakarna den nedre våningen¹⁶. Troligen låg sjöbevakningsstationen i lotsstationen ända fram till 1950, då en ny station färdigställdes på den södra delen av ön. Stationsbyggnaden var hög och påminde om Gåshällands lotsstation.

År 1971 började det gå rykten om att stationen skulle läggas ner och personalen överföras till Molpe, och Närpes kommunstyrelse försökte då stoppa nedläggningen av stationen¹⁷. Som viktiga argument lade man fram att ett vidsträckt område skulle lämnas utan övervakning, de farliga grynnorna i närheten av Gåshällan, samt isförhållandena: Molpe hade precis varit omringat av is i över två månader, medan Gåshällan fortfarande låg vid öppet vatten. Samtidigt konstaterade styrelsen att det skulle finnas fyra stationer i havsområdet utanför Vasa, och att havsområdet från Kummelgrund i Sideby till Bergö skulle lämnas helt obevakat. Vädjandena blev dock resultatlösa, och Gåshällans station lades ner 30.6.1972¹⁸.



Rönnskäriin perustettiin merivartioasema syksyllä 1944. Tilat löytyivät luotsiasemalta. Asema lakkautettiin 15.11.1950 ja toiminta siirtyi samalla päivämäärällä Moikipäähän perustetulle uudelle asemalle.¹⁹ Uuden aseman tontti oli hankittu yksityiseltä taholta ja alueelle rakennettiin asemarakennus, sauna ja talousrakennus. Laituri valmistui seuraavana vuonna ja 1950-luvulla alueelle kohosi vielä muita huoltotiloja.

Syksyllä 1971 Moikipäähän alettiin rakentaa uutta asemaa ja rakennuskeskuslämmityksineen, pesuhuoneineen ja saunoineen valmistui kesäkuussa 1972. Valmistuessaan asema oli maamme modernein merivartioasema.

Gåshällanin asemalla sijaitsi säähavaintolaitteisto, jota tarjottiin huonolla menestyksellä läheiselle luotsiasemalle. Tämän seurauksena laitteisto päättyi Moikipään merivartioasemalle, jossa aseman miehistö seurasi havaintoja kolmen tunnin välein. Näkyvyys ja tuulitiedot havainnoitiin saman aikataulun mukaan merivartioaseman tornista, yöaikaan tämä tehtiin klo 1.30 ja 4.30. Merivartijat, joille sääaseman hoito oli määrätty, totesivat työstään yyskantaan: ei ole mukavaa.

Moikipään merivartioasema lakkautettiin 1.2.1993²⁰

En sjöbevakningsstation inrättades på Rönnskär hösten 1944. Den fick lokaler i en lotsstation. Stationen lades ner 15.11.1950 och verksamheten flyttades samma dag till en ny station som inrättats i Molpe.²¹ Tomten till den nya stationen hade man köpt av en privat aktör, och på området bygges en stationsbyggnad, en bastu och en ekonomibyggnad. En brygga färdigställdes följande år och på 1950-talet byggdes ytterligare andra servicelokaler.

Hösten 1971 började man bygga en ny station i Molpe och byggnaden, med centralvärme, tvättrum och bastu, stod färdig i juni 1972. Stationen var då vårt lands modernaste sjöbevakningsstation.

På Gåshällans station fanns väderobservationsutrustning som man med dålig framgång försökte bjuda ut till den närliggande lotsstationen. Utrustningen hamnade i stället på Molpe sjöbevakningsstation, där personalen noterade observationer var tredje timme. Sikten och vindförhållandena observerades i sjöbevakningsstationens torn enligt samma tidsschema, natetid gjordes detta kl. 1.30 och 4.30. Sjöbevakarna som hade ålagts att ha hand om väderstationen konstaterade entydigt att arbetet inte är behagligt.

Molpe sjöbevakningsstation lades ner 1.2.1993²².

Moikipään vuonna 1972 valmistunut merivartioasema. MERIVARTIOMUSEO

Molpe sjöbevakningsstation som stod färdig 1972. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Moikipää Coast Guard Station, completed in 1972. THE COAST GUARD MUSEUM



NORRSKÄR 1944-1953²³

MUSTASAARI



Sommarösundissa toiminut merivartioasema lopetti toimintansa 1944 ja sen toiminnot siirrettiin Norrskäriin vuonna 1944, eräiden lähteiden mukaan vasta vuonna 1945. Asema sai Norrskäristä tilat sotavuosina rakennetusta puolustusvoimien parakista.²⁴ Norrskärin aseman voidaan katsoa olevan Vallgrundin aseman ensimmäinen sijaintipaikka. Norrskärissä toiminut asema lakkautettiin 31.5.1953 ja sen toiminnot siirrettiin Raippaluodosta ostetulle tilalle, joka sai nimen Kalvholman merivartioasema.

NORRSKÄR 1944-1953²⁵

KORSHOLM

Verksamheten på stationen som funnits i Sommarösund upphörde 1944 och dess funktioner flyttades till Norrskär samma år, enligt vissa källor först 1945. Stationen på Norrskär fick lokaler i en av Försvarsmaktens baracker som byggts under krigsåren.²⁶ Norrskärs station kan anses vara den första lokaliseringssorten för Vallgrundis sjöbevakningsstation. Stationen på Norrskär lades ner 31.5.1953 och verksamheten där flyttades till en fastighet som köpts i Replot. Den nya stationen fick namnet Kalvholms sjöbevakningsstation.

Norrskärin merivartioasema vuonna 1949. MERIVARTIOMUSEO

Norrskärs sjöbevakningsstation år 1949. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The Norrskär Coast Guard Station in 1949. THE COAST GUARD MUSEUM





KALVHOLM 1953-1966

MUSTASAARI



Norrskäristä Raippaluotoon siirtynyt asema aloitti toimintansa 1.6.1953 Kalvholman merivartioaseman nimellä. Asema sai tilat Bolleråsen-nimisestä huvilasta, jonka Rajavartiolaitos lunasti. Tontista tehtiin vuokrasopimus. Huvilassa oli sähkö ja puhelin, ja pihaan joh-

ti autotie. Päärakennuksessa oli korkea torniosa, josta oli hyvä näkyvyys ulkomerelle ja lounaaseen. Myös aseman entinen sijaintipaikka, Norrskär, näkyi tornista.²⁷

Kalvholman ongelmana oli matala väylä, joten vähitellen asemalle ryhdyttiin miettimään uutta paikkaa. Toisena ongelmana oli pieneksi jääneet tilat. Uusi asema rakennettiin Vallgrundiin ja Kalvholmin rakennukset myytiin Raippaluodon kunnalle.²⁸ Kalvholmin aseman toiminta päättyi 13.6.1966²⁹.

KALVHOLM 1953-1966

KORSHOLM

Stationen som flyttats från Norrskär till Replot inledde sin verksamhet 1.6.1953 under namnet Kalvholms sjöbevakningsstation. Stationen fick lokaler i en villa vid namn Bolleråsen som inlöstes av Gränsbevakningsväsendet. Ett arrendeavtal gjordes upp om tomten. I villan fanns elektricitet och telefon, och en bilväg ledde fram till gården. Huvudbyggnaden hade en hög torndel med god sikt ut över det öppna havet och mot sydväst. Också platsen där stationen tidigare legat, Norrskär, syntes från tornet.³⁰

Problemet med Kalvholm var den grunda farleden, vilket gjorde att man så småningom började leta efter en ny plats för stationen. Ett annat problem var att lokalerna blivit för små. En ny station byggdes på Vallgrund, och byggnaderna vid Kalvholm såldes till Replots kommun.³¹ Verksamheten på Kalvholms station upphörde 13.6.1966³².



MERIVARTIOMUSEO
SJÖBEVAKNINGSMUSEET
THE COAST GUARD MUSEUM

VALLGRUND 1934-1945³³ 1966-

MUSTASAARI

VALLGRUND 1934-1945³⁷ 1966-

KORSHOLM



Vallgrundin merivartioasema on toiminut useissa eri paikoissa eri nimillä. Vuodesta 1934 vuoteen 1944 se toimi Sommarösundissa yksityiseltä taholta vuokratussa niin kutsutussa pikkumökissä, vuodesta 1944 vuoteen 1953 Norrskärissä, vuodesta 1953 vuoteen 1966 Kalvholmissa ja vuodesta 1966 eteen-

päin nykyisellä paikallaan Sundbådanissa.³⁴

Rakennustyöt Vallgrundissa käynnistyivät lokakuussa 1965, maaliskuussa 1966 vietettiin harjannostajaisia ja asema otettiin käyttöön kesäkuussa. Puiseen 500-neliöiseen asemarakennukseen valmistui perheasunto, ope-
tustiloja ja majoitustiloja sekä erillisellä käytävällä päärakennukseen yhdistetyt sauna ja lämmitysosasto. Aseman ohella alueelle kohosi venehalli, telakka ja muita huoltorakennuksia. Asema sijoittui pienelle saarelle, jonne Raippaluodosta johtaa merivartiostolaisten rakentama tie³⁵. Vuonna 1980 asemalle valmistui toimistorakennus kolmikerroksisine torneineen³⁶.

Vallgrunds sjöbevakningsstation har funnits på ett flertal platser och under olika namn. Från 1934 till 1944 låg den i en så kallad lillstuga på Sommarösund som hyrdes ut av en privatperson, från 1944 till 1953 låg den på Norrskär, från 1953 till 1966 i Kalvholm och från 1966 och framåt på dess nuvarande plats på Sundbådan.³⁸

Byggnadsarbetet i Vallgrund satte igång i oktober 1965, i mars 1966 firades taklagsfest, och i juni togs stationen i bruk. Den 500 kvadratmeter stora stationsbyggnaden i trä omfattade en familjebostad, undervisningslokaler och inkvarteringsrum, samt en bastu och värmeavdelning förbundna med huvudbyggnaden genom en särskild korridor. Förutom stationen byggdes även en båthall, en docka och andra servicebyggnader på området. Stationen ligger på en liten ö som är förbunden med Replot genom en väg byggd av sjöbevakningen³⁹. År 1980 fick stationen även en kontorsbyggnad med ett torn i tre våningar⁴⁰.



Valassaarille perustettiin jatkosodan alussa merivalvonta-asema, josta vuonna 1944 tuli merivartioasema. Ensimmäiset vuodet asema toimi majakanvartijoiden saunakamarissa. Vuonna 1947 päällikkö sai tilat majakanvartijoiden talosta. Asema lakkautettiin 15.5.1947⁴¹ ja toiminta jatkui uuden aseman valmistuttua.

Vuonna 1946 saaren pohjoisosasta vuokrattiin maa-alue, jolle ryhdyttiin keväällä 1948 rakentamaan uutta asemaa. Se valmistui loppuvuodesta ja otettiin käyttöön 2.12.1948. Kalusto saatiin vuosina 1945-1948 Monäsissä toimineelta merivartioasemalta. Rakennuskanta lisääntyi vielä muutaman vuoden ajan: aseman lähetyville kohosi muun muassa talousrakennus, sauna, kiitorekivaja, laituri, telakka ja öljyvarasto. Asemaa laajennettiin 1960-luvun alussa, tuolloin asemalle saatiin muun muassa keskuslämmitys. Vuoden 1970ovat pakkaset ja pitkä lumimyrsky laittoivat keskuslämmityksen koville, sillä aseman lämpötila putosi myrskyn aikana +9 asteeseen.⁴²

Vuonna 1984 Valassaarille kohosi uusi kolmikerroksinen merivartioasema, joka todellisuudessa oli laajennettu ja peruskorjattu vanha asema. Tilat olivat tuplaantuneet aiemmasta ja jokaisella miehellä oli oma huone. Sen sijaan myrskynkestävyys ei ollut suuresti edeltäjäasemaa parempi: pohjoismyrskyt paljastivat aseman vetoisuuden. Aseman valmistuttua satamaa ruopattiin ja sinne rakennettiin aallonmurtaja ja ponttonilaituri.⁴³ Valassaarten aseman toiminta päättyi 1.1.2010⁴⁴

På Valsörarna inrättades en sjöövervakningsstation i början av fortsättningskriget, och 1944 gjordes den till sjöbevakningsstation. Under de första åren låg stationen i fyrvaktarnas bastukammare. År 1947 fick stationschefen rum i fyrvaktarnas hus. Stationen lades ner 15.5.1947⁴⁵ och verksamheten fortsatte när en ny station stod färdig.

År 1946 hyrdes ett landområde på den norra delen av ön, där man började bygga en ny station 1948. Den stod klar i slutet av året och togs i bruk 2.12.1948. Utrustning fick man från den station som funnits i Monäs 1945–1948. Byggnaderna utökades ytterligare under några års tid: i närheten av stationen byggdes bland annat en ekonomibyggnad, en bastu, ett skjul för hydrokopter, en brygga, en docka och ett oljeförråd. Stationen byggdes ut i början av 1960-talet, då fick man bland annat centralvärme på stationen. Den hårda vintern och en långvarig snöstorm 1970 satte centralvärmens på prov ordentligt, eftersom temperaturen på stationen sjönk till +9 grader under stormen.⁴⁶

År 1984 höjde sig en ny sjöbevakningsstation i tre våningar på Valsörarna; i själva verket var detta den ursprungliga stationen som byggts ut och renoverats grundligt. Man hade nu två gånger så mycket utrymme, och varje man hade ett eget rum. Däremot hade inte tåligheten för stormar förbättrats nämnvärt jämfört med den tidigare stationen: nordliga stormar avslöjade hur dragig stationen var. När stationen stod klar muddrades hamnen och där byggdes en vågbrytare och en pontonbrygga.⁴⁷ Verksamheten på Valsörarna upphörde 1.1.2010⁴⁸.

Merivartioaseman päällikön tilat sijaittivat vuosina 1947-1948 Valassaarten majakanvartijoiden talossa. JOHANNA PAKOLA

Under åren 1947–1948 låg stationschefens rum i fyrvaktarnas hus på Valsörarna. JOHANNA PAKOLA

The chief of the coast guard station had rooms in the lighthouse keepers' house on Valassaaret in 1947–1948. JOHANNA PAKOLA



MIKKELINSAARET 1950-1993



ja kalastella. Saunan makoisista löylyistä nautitaan myös usein ja kun ulkona on myrskysää, silloin seurataan maailman tapahtumia kuvaruudusta. Radiopuhelimella ollaan yhteydessä muihin merivartioasemiin ja kaupunkiin. Oma sähkö takaa valon pimeänä aikana, ja emäntä huolehtii ruuanlaitosta. Loppukesän aurinkoisena päivänä merivartijoiden työ kieltämättä saattaa näyttääkin kerrotunkaltaiselta idylliltä. Asemarakennus uusittiin vuosina 1985-1986. Mikkelsaarten asema lakkautettiin 1.2.1993⁵¹



VÖYRI

MICKELSÖRARNA 1950-1993

VÖRÅ

Manskapet på Mickelsörarnas sjöbevakningsstation överfördes till stationen från Sälgrund, vars station, som varit verksam i en lotsstation 1941–1949, flyttades till Mickelsörarna⁵². En reporter som besökte stationen 1968 rapporterade följande om verksamheten på sjöbevakningsstationen⁵³: Sjöbevakarna som tjänstgör på stationen har möjlighet att göra utflykter och fiska på fritiden. Man njuter också ofta av bastuns sköna värme, och när det är stormigt väder ute följer man världshändelserna i tv-rutan. Med radiotelefon håller man kontakt med andra sjöbevakningsstationer och med staden. Den egna elektriciteten garanterar ljus under den mörka tiden, och husmodern har hand om matlagningen. En solig dag i slutet av sommaren kan sjöbevakarnas arbete onekligen verka just så idylliskt som beskrivningen ovan. Stationsbyggnaden renoverades 1985–1986. Stationen på Mickelsörarna lades ner 1.2.1993⁵⁴.

Merivartioasemien ja vartiolaivojen päälliköt Mikkelsaaren vanhan merivartioaseman edustalla 1951. MERIVARTIOMUSEO

Befälhavarna för sjöbevakningsstationerna och bevakningsfartygen framför den gamla sjöbevakningsstationen på Mickelsörarna 1951. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The chiefs of the coast guard stations and coast guard vessels in front of the old coast guard station on Mikkelsaaret in 1951. THE COAST GUARD MUSEUM

Uusi asema vuonna 2024. JOHANNA PAKOLA

Den nya stationen år 2024. JOHANNA PAKOLA

The new station in 2024. JOHANNA PAKOLA



MÄSSKÄR 1933-1991

PIETARSAARI



Mäskärin merivartioasema aloitti toimintansa vuonna 1933 Tullin luovuttamassa vartiorakennuksessa Stormesskärin saarella. 1930-luvulla asema mainittiin Merivartiokäskyissä toisinaan nimellä Messkär. Asemarakennuksena toimi Tullilta 3.8.1931 vastaanotettu vartiorakennus⁵⁵. Loppuvuodesta 1959 asema muutti Messkärin luotsiaseman tiloihin ja vanha asemarakennus jäi tarpeettomaksi. Se myytiin huutokaupalla heinäkuussa 1963.

Mäskärin aseman kohtaloksi koitui työaikamuutos, joka aikaansai Pohjanlahden alueelle kymmenen miehen vajauksen. Uusia vakansseja ei saatu, joten ratkaisuna oli yhden asema lakkautus. Tiheän asemaverkoston täplittämällä merialueella lakkautettavaksi päättyi Mäskärin asema.⁵⁶ Se lakkautettiin 1.9.1991⁵⁷

MÄSSKÄR 1933-1991

JAKOBSTAD

Mäskärs sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 1933 i en vaktbyggnad som överlåtits av Tullen på ön Stormäskär. På 1930-talet användes stundtals namnet Messkär om stationen i Sjöbevakningsorderna. Stationsbyggnaden var en vaktbyggnad som man tagit emot av Tullen 3.8.1931⁵⁸. I slutet av år 1959 flyttade stationen till lokaler i Mäskärs lotsstation, och den gamla stationsbyggnaden blev överflödig. Den såldes på auktion i juli 1963.

En arbetstidsändring blev ödesdiger för Mäskärs station – ändringen ledde till ett underskott på tio personer i bemanningen i Bottniska vikens område. Några nya vakanser fick man inte, så lösningen blev att lägga ner en station. Av alla stationer i det täta stationsnätverket i havsområdet, var det Mäskärs station som valdes ut.⁵⁹ Den lades ner 1.9.1991.⁶⁰



Mäskärin merivartioasema toimi luotsiaseman tiloissa. MUSEOVIRASTO, HARRI NYMAN

Mäskärs sjöbevakningsstation var belägen i en lotsstation. MUSEIVERKET, HARRI NYMAN

The Mäskär Coast Guard Station was located in a pilot station. FINNISH HERITAGE AGENCY, HARRI NYMAN



Kokkolan merivartioasema on toiminut kuseilla eri paikoilla. Glädjesholmenille perustettiin merivartioasema huhtikuun 1953 alussa. Asema sai tilat yksityishenkilöltä vuokratusta rakennuksesta. Alkuvuodesta 1954 Pohjanlahden merivartioston esikunta kirjelmöi Rajavartiostojen esikunnalle, että heille oli tarjottu ostettavaksi uusi asemapaikka. Samalla todettiin aiemman asemarakennuksen olevan siinä kunnossa, ettei siitä saisi enää korjaamallakaan kunnollista. Uusi asemarakennus oli edesmenneen konsulin huvila. Aiemmin huvilasta oli pyydetty kuuden miljoonan markan hintaa, mutta huvilan siirryttyä kuolinpesälle tarjottiin sitä ostettavaksi kolmella miljoonalla markalla. Neuvottelujen myötä hinta saatiin pudotetuksi 2,5 miljoonaan markkaan ja Rajavartiolaitos teki kaupat Märaskär-nimisellä alueella sijaitsevasta huvilasta lopulta kahdella miljoonalla. Kohde oli mantereella ja siitä kykeni valvomaan hyvin Ykspihlajan satamaa.

Asema aloitti toimintansa 1.4.1954 Kokkolan merivartioaseman nimellä. Vuosien saatossa alueelle rakennettiin useita uudisrakennuksia, muun muassa majoitustiloja, sauna, venehalli ja varastotiloja.

Vuonna 1985 alueelle kohosi uusi 500m² suuruinen asemarakennus, jossa oli nelikerroksinen torniosa⁶¹.

Märaskärin asema Öjassa tyhjenedi merivartijoista 30.9. 2014⁶². Uusi asema sijoittui Kokkolan Tullitalolle noin kilometrin päähän rannasta ja laituri- paikka löytyi Finnpilotin laiturista. Kokkolassa sijannut Öjan merivartioasema myytiin vuonna 2015 vaasalaiselle yritykselle. Kaupassa ostajalle siirtyi nelisen hehtaaria maata ja viisisataa neliömetriä huonetilaa, joka kattoi muun muassa nelikerroksisen asemarakennuksen, majoitustiloja, saunan sekä venehallin ja useita varastotiloja.

Karleby sjöbevakningsstation har varit verksam på flera olika platser. På Glädjesholmen inrättades en sjöbevakningsstation i början april 1953. Stationen fick lokaler i en byggnad som hyrdes ut av en privatperson. I början av 1954 skickade staben för Bottniska vikens sjöbevakningssektion en skrivelse till staben för Gränsbevakningssektionerna om att de hade erbjudits att köpa en ny plats för en station. Samtidigt konstaterade man att den tidigare stationsbyggnaden var i ett sådant skick, att det inte ens var lönt att renovera den. Den nya stationsbyggnaden var en hädangången konsulinns villa. Tidigare hade man begärt sex miljoner mark för villan, men när den övergick till dödsboet bjöds den ut till försäljning för tre miljoner mark. Genom förhandlingar fick man ner priset till 2,5 miljoner mark, och Gränsbevakningsväsendet köpte till slut villan, som låg i ett område som kallades Märaskär, för två miljoner. Villan låg på fastlandet och var väl lämpad för övervakning av Yxpila hamn.

Stationen inledde sin verksamhet 1.4.1954 under namnet Karleby sjöbevakningsstation. Under årens lopp byggdes ett flertal nya byggnader på området, bland annat inkvarteringslokaler, bastu, båthall och förråd. År 1985 byggdes en ny stationsbyggnad på 500 m² som omfattade ett torn i fyra våningar⁶³.

Stationen i Märaskär i Öja tömdes på sjöbevakare 30.9.2014⁶⁴. Den nya stationen låg i Karleby Tullhus, ungefär en kilometer från stranden och en kajplats fick man vid Finnpilots kaj. Öja sjöbevakningsstation som legat i Karleby såldes 2015 till ett företag från Vasa. I samband med köpet övergick cirka fyra hektar mark och byggnader på sammanlagt femhundra kvadratmeter till den nya ägaren. Där ingick bland annat stationsbyggnaden i fyra våningar, inkvarteringslokaler, bastu och båthall samt ett flertal förråd.



Vanha merivartioasema kuvattuna vuonna 1978.
MERIVARTIOMUSEO

Den gamla sjöbevakningsstationen fotograferad
1978. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The old coast guard station photographed in
1978. THE COAST GUARD MUSEUM



Pohjanlahden piirin päällikkö H. Enqvist teki alkuvuodesta 1938 esityksen Tankarin saarelle perustettavasta asemasta. Esityksen mukaan Merenkulkuhallitukselta Truthällaniin toimettomaksi jäänyt luotsien asuntorakennus siirrettäisiin Tankariin ja siitä tulisi uusi asema. Siirtokustannukset olisivat noin 40 000 markkaa. Tankarin seudulla aiemmin partiointia suorittanut NV 47 oli määrätty vuoden alusta helpemmäksi loppuunkuluneena. Enqvist oli esityksessään tuonut esiin alueen merkittävyyden salakuljetuksen yhtenä keskuspaikkana ja tämän johdosta olisi vaarallista jättää sitä vartioimatta. Ahvenanmaan alueella piiripäällikkö Wrede puolestaan esitti Kökariin perustettavaksi asemaa. Saarelle oli pohdittu jo pitkään aseman perustamista, mutta kukaan ei ollut suostunut vuokraamaan sille tiloja. Nyt Kökarin pastori tarjosi huoneistoa 700 markan kuukausivuokralla. Merivartiolaitoksen päällikkö Miettinen kommentoi esityksiä todeten Truthällanin rakennuksen siirron olevan liian kallis. Kökarin aseman perustamista hän sen sijaan puolsi, sillä saarelle oli pyritty perustamaan asema aina laitoksen alkuajoista lähtien. Ongelmana oli aina ollut se, ettei kukaan halunnut vuokrata huoneistoa eikä merivartiolaitos halunnut ryhtyä maa-alueen pakkolunastukseen. Miettinen korosti, ettei Kokkolan seutua saa jättää vartioimatta. Niinpä hän esitti, että Kökarin NV 44 siirretään Kokkolaan ja sen miehittäisi poistetun NV 47:n miehistö. Kökarin pastorin kanssa tehtäisiin vuokrasopimus ja NV 44:n apuvene jäisi Kökariin apuveneeksi. Järjestelyillä sekä säästettäisiin kuluja että kyettäisiin järjestämään molempien alueiden valvonta.⁶⁵

Jotta asemaverkoston selvittely ei olisi liian helppoa, on Tankar tästä hyvä esimerkki. Tankarista Pohjanlahden merivartiostoa koskevassa historiikissa löytyy maininta, jonka mukaan MP 108:n miehistö olisi aluksen myynnin jälkeen vuonna 1935 siirtynyt Tankariin Merenkulkuhallituksen asuntoon ja asema olisi toiminut Tankarissa 8.5.1950 asti. Tankarista asema siirtyi muutamaksi kuukaudeksi Hällgrundin luotsiasemalle ja sieltä muutaman kuukauden kuluttua Mikkelinsaarten merivartioasemalle. Osa miehistöstä

siirrettiin merivartioalueen pohjoisemmille asemille. Merivartiokäskyt eivät kuitenkaan tunne Tankaria koko 1930-luvulla, ensimmäinen maininta niissä on 31.5.1941⁶⁶, jolloin aseman mainitaan aloittaneen toimintansa.

Mitä sitten tapahtui Tankarissa ja Kökarissa? Kökariin saatiin merivartioasema vuonna 1938 ja Tankarissa asema toimi ainakin vuodet 1941–1950. Mahdollisesti toiminta-aika oli pidempi, mutta toistaiseksi arkistot eivät ole ratkaisseet lopullisesti aseman toiminta-aikaa. Tankarin asema lopetti toimintansa 7.5.1950⁶⁷. Tankarista miehistö siirtyi Hällgrundiin. Hällgrundissa merivartijat työskentelivät noin kaksi kuukautta ja sieltä heidät sijoitettiin Pohjanlahden merivartioston muille asemille⁶⁸.

TANKAR 1941–1950

KARLEBY

Chefen för Bottniska vikens distrikt H. Enqvist gjorde i början av 1938 en framställan om att inrätta en station på ön Tankar. Enligt framställan skulle ett bostadshus i Sjöfartsstyrelsens ägo, som tidigare använts av lotsar på Truthällan och nu stod tomt, flyttas till Tankar och göras till en ny station. Kostnaderna för att flytta stationen skulle bli cirka 40 000 mark. I början av året hade det bestämts att NV 47, som tidigare hade patrullerat i Tankarområdet, skulle tas ur bruk, eftersom den var utsliten. I sin framställan lyfte Enqvist fram områdets betydelse som central plats för smugglingen, och att det därför vore farligt att lämna det obevakat. På Åland föreslog distriktschef Wrede i sin tur att en station skulle inrättas på Kökar. Man hade länge haft för avsikt att inrätta en station på ön, men ingen hade gått med på att hyra ut lokaler för en sådan. Nu erbjöd sig pastorn på Kökar att hyra ut en lägenhet för 700 mark i månaden. Chefen för Sjöbevakningsväsendet Miettinen kommenterade framställningarna med att konstatera att det skulle bli för dyrt att flytta byggnaden från Truthällan. Däremot förordade han inrättandet av en station på Kökar, eftersom man hade försökt inrätta en station på ön ända sedan väsendets första tid. Problemet hade alltid varit att ingen ville hyra ut lokaler, och att Sjöbevakningsväsendet inte heller ville tvångsinlösa mark för

ändamålet. Miettinen underströk att Karlebyregionen inte fick lämnas obevakad. Således föreslog han att Kökars NV 44 skulle flyttas till Karleby, och att den skulle bemannas av manskapet på NV 47 som tagits ur drift. Enligt förslaget skulle man sluta hyresavtal med pastorn på Kökar och NV 44:s hjälpbåt skulle bli kvar på Kökar. På detta sätt kunde man dra ner på kostnaderna, och samtidigt säkerställa bevakningen av båda områdena.⁶⁹

Tankar är ett bra exempel på att det inte är allt för lätt att reda ut nätverket av stationer. I historiken om Bottniska vikens sjöbevakningssektion finns det en notering om Tankar, enligt vilken besättningen på MP 108, efter försäljningen av fartyget, år 1935 skulle ha flyttat till Sjöfartsstyrelsens bostad på Tankar, och att stationen skulle ha varit verksam på Tankar fram till 8.5.1950. Från Tankar flyttades stationen för några månader till lotsstationen på Hällgrund, och efter ett par månader därifrån till Mickelsörarnas sjöbevakningsstation. En del av manskapet överfördes till de nordligare stationerna i sjöbevakningsområdet. Sjöbevakningsorderna nämner dock inte Tankar alls under hela 1930-talet: stationen omnämns för första gången i en order 31.5.1941⁷⁰, då man noterar att verksamheten på stationen har inletts.

Vad hände då på Tankar och Kökar? På Kökar inrättades en sjöbevakningsstation 1938 och på Tankar fanns en station åtminstone åren 1941–1950. Den kan ha varit verksam under en längre tid än så, men än så länge har arkiven inte slutgiltigt avslöjat stationens verkliga verksamhetstid. Verksamheten på Tankars station upphörde 7.5.1950⁷¹. Manskapet från Tankar överfördes till Hällgrund. På Hällgrund arbetade sjöbevakarna i ungefär två månader, och placerades sedan vid andra stationer inom Bottniska vikens sjöbevakningssektion⁷².



Vuonna 1889 valmistunut Tankarin majakka on ollut sekä majakanvartijoiden, luotsien että merivartijoiden kotisaaren maamerkki. Kuva vuodelta 1895. MUSEOVIRASTO

Fyren på Tankar, som stod färdig 1889, har varit ett landmärke på hemön för såväl fyrvaktare och lotsar, som för sjöbevakare. Bild från 1895. MUSEIVERKET

The lighthouse on Tankar Island, completed in 1889, has been a landmark on the home island of lighthouse keepers, pilots and coast guards alike. Photo taken in 1895. FINNISH HERITAGE AGENCY

KALAJOKI 1945-2019

KALAJOKI



Kesällä 1947 asema siirtyi paikalliselta yritykseltä vuokrattuun vanhaan tulivartiotupaan Laurinkarille. Kaikkia Kalajoella olleita asemia vaivasi laiturin ja telakan puute, joten veneet olivat ankkurissa.

Vuonna 1955 asema siirtyi uuteen vastavalmistuneeseen rakennukseen mantereen puolelle Iso-Pauhakariin vastapäätä vanhaa asemaa. Aseman yhte-

teen valmistui lukuisia huoltotiloja ja laituri. Vuonna 1966 laituria jatkettiin siten, että sillä oli mittaa 50 metriä ja siihen kykeni kiinnittymään myös vartiolaivat.

Kesällä 1970 asemalla käynnistyi peruskorjaus ja samalla rakennettiin asemarakennuksen katolle tähystystorni. Peruskorjauksen yhteydessä kokosilämmitys vaihtui öljylämmitykseksi. Peruskorjauksen ajan miehistö asui laituriin tuodussa VMV 19-aluksessa. Venemajoituksen toimivuus oli testattu jo Bodön merivartioaseman rakentamisen aikana. Loppusyksystä VMV 19 siirrettiin Vallgrundiin ja miehistö asui viimeiset remonttiviikot aseman saunalla.

1990-luvulla asemarakennuksessa todettiin sisäilmaongelma ja edessä oli jälleen remontointi. Kalajoen asema sai lisävahvistusta vuonna 2008, kun Raahessa vuodesta 1997 toiminut asema lakkautettiin ja se yhdistettiin Kalajoen merivartioasemaan⁷³. Kalajoen merivartioasema lakkautettiin 1.1.2019^{74, 75}



KALAJOKI 1945-2019

KALAJOKI

Den första sjöbevakningsstationen i Kalajoki inrättades 1945 i en villa som hyrdes ut av en privatperson på ön Pöllä. På hösten samma år flyttades stationen till Piekonniemi, även där till en privatpersons villa. Följande flytt ägde rum 1.7.1946, då stationen flyttade tillbaka till ön Pöllä, än en gång till lokaler som hyrdes ut av en privatperson. Sommaren 1947 flyttade stationen till ön Laurinkari, till en tullvaktstuga som man hyrde av ett lokalt företag. Alla stationer som funnits runtom i Kalajokiområdet hade samma problem: man hade ingen kaj och ingen docka, så båtarna låg för ankar.

År 1955 flyttades stationen till en alldeles nybyggd byggnad i Iso-Pauhakari på fastlandet, mittemot den gamla stationen. I anslutning till stationen byggdes ett flertal servicelokaler och en kaj. År 1966 byggde man ut kajen, så att den blev 50 meter lång och så att man även kunde förtöja bevakningsfartyg där.

Kalajoen merivartioasema kuvattuna syyskuussa 1964.
SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

Kalajoki sjöbevakningsstation fotograferad i september 1964. FINLANDS
FLYGVAPENMUSEUM

The Kalajoki Coast Guard Station photographed in September 1964.
FINNISH AIR FORCE MUSEUM

Sommaren 1970 påbörjades en grundlig renovering av stationen och samtidigt byggdes ett utkikstorn på stationsbyggnadens tak. I samband med renoveringen bytte man från uppvärmning med koks till oljeuppvärmning. Under renoveringen bodde manskapet på båten VMV 19 som förtöjts vid kajen. Att inkvartera personalen på en båt var en beprövad metod som fungerat redan när Bodö sjöbevakningsstation byggdes. På senhösten flyttades VMV 19 till Vallgrund och manskapet bodde i stationens bastu under renoveringens sista veckor.

På 1990-talet konstaterades problem med inomhusluften i stationsbyggnaden och det var dags för ännu en renovering. Kalajoki station fick förstärkning 2008, när stationen som funnits i Brahestad sedan 1997 lades ner och slogs samman med Kalajoki sjöbevakningsstation⁷⁶. Kalajoki sjöbevakningsstation lades ner 1.1.2019^{77, 78}



1960-luvun puolessa välissä Raahen lähivesille alettiin suunnittelemaan uutta merivartioasemaa, sillä Rautaruukin laajennussuunnitelmien myötä alueelle odotettiin jopa yli 2500 uutta asukasta. Asukasmäärän kasvun oletettiin heijastuvan veneliikenteen ja huvikalastuksen kasvuna. Myös Rautaruukin toiminnan mahdollisen kasvun myötä laivaliikenne alueella tulisi kasvamaan. Kalajoen ja Virpiniemen välisellä merialueella oli merivartiinnin näkökulmasta laaja aukko. Uutta asema suunniteltaessa päädyttiin kolmeen eri vaihtoehtoon: uuden aseman paikaksi tulisi joko Hailuodon Pöllänlahti, Saloisten Siniluoto tai Raahen Iso-Kraaseli. Näistä parhaaksi kohteeksi nousi Iso-Kraaseli, josta merivartioasemaksi saataisiin luotsiasema. Saari oli lahjoitusmaata, joten maata ei voi myydä, mutta vuokraus onnistuu. Lokakuussa 1967 Merenkulkuhallitus vuokrasi luotsiaseman alueen Rajavartiolaitokselle. Vuokraksi määritettiin neljä penniä neliömetriltä. Alueelle oli lupa rakentaa talousrakennus ja asuinrakennuksia. Vuonna 1976 merivartioaseman rakentaminen ei ollut edennyt ja Rajavartiolaitos luovutti vuokraamansa alueen ja siellä olevat rakennukset takaisin Raahen kaupungille. Alkuvuodesta 1997 tehtiin esitys Raaheen perustettavasta merivartioasemasta.⁷⁹ Se sijoittui Merenkululaitoksen kiinteistöön ja oli toiminnassa 1.6.1997-1.8.2008⁸⁰.

Mitten av 1960-talet började man planera en ny sjöbevakningsstation i vattnen nära Brahestad, eftersom man som en följd av bolaget Rautaruukkis planer på en utvidgning av verksamheten i området, väntade en ökning i invånarantalet på till och med över 2 500 personer. Det ökade invånarantalet väntades ta sig uttryck som en ökning i fritidsbåtstrafiken och fritidsfisket. Även fartygstrafiken i området skulle komma att öka som en följd av Rautaruukis eventuella utökade verksamhet. Ur sjöbevakningssynpunkt fanns det en stor lucka i bevakningen i havsområdet mellan Kalajoki och Virpiniemi. Vid planeringen av den nya stationen kom man fram till tre olika alternativ: stationen skulle placeras antingen i Pöllänlahti på Karlö, i Siniluoto i Saloinen eller på Iso-Kraaseli i Brahestad. Det bästa alternativet av dessa ansågs vara Iso-Kraaseli, där en lotsstation kunde fungera som sjöbevakningsstation. Ön var donationsjord, och kunde således inte säljas, men visserligen hyras ut. I oktober 1967 hyrde Sjöfartsstyrelsen ut lotsstationsområdet till Gränsbevakningsväsendet. Hyran fastställdes till fyra penni per kvadratmeter. Man fick tillstånd att bygga en ekonomibyggnad och bostadshus på området. År 1976 hade stationsbygget inte framskridit, och Gränsbevakningsväsendet överlät det hyrda området och byggnaderna där tillbaka till Brahestads stad. I början av 1997 gjordes en framställan om att inrätta en sjöbevakningsstation i Brahestad.⁸¹ Den placerades i en av Sjöfartsverkets fastigheter och var verksam under perioden 1.6.1997–1.8.2008⁸².

VIRPINIEMI 1958 -

OULU



Virpiniemen merivartioaseman toiminta käynnistyi 1.1.1958 talvivartioasemana. 13.3. samana vuonna talvivartioasema muuttui merivartioasemaksi, kun uusi asemarakennus valmistui. Aseman ohella rakennettiin sauna, kellari, poltto- ja voiteluainevarasto, venesuoja, -telakka ja laituri.

Vuonna 1985 aseman yhteyteen rakennettiin lähes 20-metrinen ”lennonjohtotorni”, joka tarjosi tähystysmahdollisuuden parhaimmillaan 20 kilometrin päähän ja vähensi samalla partiointitarvetta. Torni oli erittäin tervetullut, sillä aiemmin asemalta näki vain rantametsikön.⁸³ Ensimmäinen torniosa asemarakennukseen oli valmistunut jo 1970-luvun alkupuolella, mutta sen korkeus ei ollut riittävä. Niinpä vuonna 1985 valmistuneet kaksi lisäkerrosta mahdollistivat laajan tähystysalueen. 1980-luvun kunnostustöissä myös koko aseman satama uudistettiin.

Asemarakennuksen elinkaari tuli 2010-luvun lopulla tiensä päähän ja henkilöstö toimi useita vuosia väistötiloissa. Vanha asemarakennus purettiin ja tilalle rakennettiin uusi, moderni ja energiatehokas yksikerroksinen puinen asemarakennus. Se valmistui vuonna 2024 ja otettiin virallisesti käyttöön helmikuussa 2025.

Vanha merivartioasema kuvattuna vuonna 1975.
MERIVARTIOMUSEO

Den gamla sjöbevakningsstationen fotograferad 1975.
SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The old coast guard station photographed in 1975.
THE COAST GUARD MUSEUM

VIRPINIEMI 1958-

ULEÅBORG

Virpiniemi sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 1.1.1958 som vinterbevakningsstation. Den 13 mars samma år blev den en sjöbevakningsstation, när en ny stationsbyggnad stod färdig. Utöver stationsbyggnaden byggdes en bastu, en källare, ett förråd för bränsle och smörjmedel, ett båthus, en docka och en brygga.

År 1985 byggdes ett närmare 20 meter högt ”flygledartorn” vid stationen, vilket i bästa fall gav en sikt på 20 kilometer och minskade samtidigt behovet av att patrullera. Tornet var mycket välkommet, eftersom man tidigare endast hade kunnat se skogsdungarna vid stranden från stationen.⁸⁴

Den första delen till tornet vid stationsbyggnaden hade färdigställts redan i början av 1970-talet, men den delen var inte tillräckligt hög. Således gjorde de två ytterligare våningarna som stod färdiga 1985 det möjligt att spana ut över ett vidsträckt område. I samband med renoveringarna på 1980-talet moderniserades också hela hamnen vid stationen.

I slutet av 2010-talet nådde stationsbyggnaden änden på sin livscykel, och personalen arbetade i tillfälliga lokaler i flera år. Den gamla stationsbyggnaden revs och i dess ställe byggdes en ny, modern och energieffektiv enplansbyggnad i trä. Den stod färdig 2024 och invigdes officiellt i februari 2025.





1900-luvun alussa Kuusiluodon saari oli vilkas sahayhdyskunta. Saari pulppusi elämää ja noin tuhannen asukkaan saarella toimi muun muassa työväenyhdistyksiä, urheiluseuroja sekä teatteritoimintaa. Saaren koulussa oli 1940-luvun alussa noin sata oppilasta. Lapin sota päätti vilkkaan saaren elämän saksalaisten ampuessa saaren rakennukset tuleen lokakuussa 1944.⁸⁵ Osa rakennuksista säästy palolta ja saarelle vuonna 1946 perustettu merivartioasema sai niistä itselleen tilat. Asema muodostettiin yhdistämällä Ajoksen ja Röytän asemat⁸⁶. Asemalla työskenteli keskimäärin seitsemän miestä ja aseman vastuualue kattoi seitsemän kunnan rannikkoalueet.⁸⁷ Kuusiluodon asema lakkautettiin 31.5.1968⁸⁸ ja tilat myytiin Outokumpu OY:lle.

början av 1900-talet var ön Kuusiluoto ett livligt sågverkssamhälle. Ön med sina cirka tusen invånare pulserade av liv och där fanns bland annat arbetarföreningar, idrottsföreningar och teaterverksamhet. I början av 1940-talet hade öns skola ungefär hundra elever. Lapplandskriget innebar slutet för det livfulla ösamhället, när tyskarna satte byggnaderna på ön i brand i oktober 1944.⁸⁹ En del av byggnaderna undkom elden, och sjöbevakningsstationen som inrättades på ön 1946 fick lokaler i dem. Stationen bildades genom att slå samman stationerna på öarna Ajos och Röyttä⁹⁰. På stationen arbetade i medeltal sju män och stationens ansvarsområde omfattade sju olika kommuners kustområden.⁹¹ Kuusiluoto station lades ner 31.5.1968⁹² och lokalerna såldes till Outokumpu OY.



RÖYTTÄ 1945–1947, 1968–2003

TORNIO

RÖYTTÄ 1945–1947, 1968–2003

TORNEÅ



Röytässä toimi merivartioasema ensimmäisen kerran vuosina 1945–1947, tilat löytyivät Ylipäästä Tullin tiloista. Asema yhdistettiin Ajoksen aseman kanssa ja siirrettiin Kuusiluotoon⁹³. Uudelleen merivartioasema perustettiin Röyttään 1.6.1968 Lapin Rajavartiostolta saatuihin tiloihin⁹⁴, kyseessä oli aseman siirtyminen Kuusiluodon merivartioasemalta Röyttään.

Asemarakennuksen katolle valmistui vuonna 1969 tähystystorni ja päivystyshuone valmistui vuonna 1973. 1970-luvun loppupuolella aseman perustusta vahvistettiin teräspaaluksella ja asemalle rakennettiin uusi betonilaituri, venetelakka, korjaamo, polttoainevarasto ja venehalli. 1980-luvun loppupuolella sataman ulkopuolelle valmistui työllisyystyönä aallonmurtaja.

Vuoteen 1981 asti asemarakennuksessa toimi merivartijoiden ohella Røytän luotsiasema. Asemalle saatiin uusia viranomaiskollegoita vuonna 1996, kun Vojakkalan rajavartioasema lakkautettiin ja Røytän rajavartioasema muutti merivartioasemalle. Vuonna 1999 rajavartioasema liitettiin Røytän merivartioasemaan.

Uudenvuodenaattona 2003 lakkautetun Røytän aseman toiminta jatkui Kemiin perustetulla uudella asemalla.⁹⁵ Se löysi tilat Sairaalakadulta Radio Ankkurin entisistä tiloista⁹⁶. Kemin Merivartioasema lakkautettiin 1.1.2019.

På Röyttä fanns en sjöbevakningsstation för första gången 1945–1947, stationen låg i Tullens lokaler i Ylipää. Stationen slogs samman med Ajos station och flyttades till Kuusiluoto⁹⁷. En sjöbevakningsstation inrättades på nytt på Röyttä 1.6.1968 i lokaler man fått överta från Lapplands gränsbevakningssektion⁹⁸, sjöbevakningsstationen flyttades då från Kuusiluoto till Röyttä.

Ett utkikstorn byggdes på stationsbyggnadens tak 1969 och ett jourrum stod klart 1973. I slutet av 1970-talet förstärktes stationens grund med stålplålar, och en ny betongkaj, en docka, en verkstad, ett bränslefföråd och en båthall byggdes vid stationen. I slutet av 1980-talet färdigställdes en vågbrytare utanför hamnen genom beredskapsarbete.

Fram till 1981 låg även Röyttä lotsstation i samma byggnad som sjöbevakningsstationen. Man fick nya myndighetskollegor på stationen 1996, då Vojakkala gränsbevakningsstation lades ner och Röyttä gränsbevakningsstation flyttade till sjöbevakningsstationen. År 1999 slogs gränsbevakningsstationen samman med Röyttä sjöbevakningsstation.

På nyårsafton 2003 fortsatte den nedlagda Röyttä stations verksamhet vid en ny station som inrättats i Kemi.⁹⁹ Den fick lokaler på gatan Sairaalkatu i Radio Ankkuris före detta lokaler¹⁰⁰. Kemi sjöbevakningsstation lades ner 1.1.2019.

Røytän merivartioasema kuvattuna vuonna 1999.
MUSEOVIRASTO, HARRI NYMAN

Röyttä sjöbevakningsstation fotograferad 1999.
MUSEIVERKET, HARRI NYMAN

The Röyttä Coast Guard Station photographed in 1999.
FINNISH HERITAGE AGENCY, HARRI NYMAN



Viitteet

1 Rajamme Vartijat 8/1977
2 Rajamme Vartijat 8/1977
3 MVM, Kummelgrundin merivartioasemaan liittyvät asiakirjat
4 MVM, Kummelgrundin merivartioasemaan liittyvät asiakirjat
5 <https://www.kummelgrund.fi/taustaa.html>
6 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo, Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
7 MVM, dokument som rör Kummelgrunds sjöbevakningsstation
8 Sjöbevakningsmuseet, dokument som rör Kummelgrunds sjöbevakningsstation
9 <https://www.kummelgrund.fi/taustaa.html>
10 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer, Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
11 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
12 MVM, yleisiä asioita merivartioinnista
13 Vaasa-lehti 16.1.1971
14 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
15 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
16 Sjöbevakningsmuseet, allmänt om sjöbevakning
17 Tidningen Vaasa 16.1.1971
18 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
19 MVM, Moikipään asemaan liittyvä aineisto
20 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
21 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Molpe station
22 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
23 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
24 MVM, Norrskärin asemaan liittyvä aineisto
25 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
26 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Norrskärs station
27 MVM, Norrskärin asemaan liittyvä aineisto
28 MVM, Kalvholmiin liittyvä aineisto
29 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
30 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Norrskärs station
31 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Kalvholm
32 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
33 Merivartiokäskyt
34 MVM, Vallgrundiin liittyvä aineisto
35 Vaasa-lehti 4.3.1966
36 MVM, Vallgrundiin liittyvä aineisto
37 Sjöbevakningsorder
38 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Vallgrund
39 Tidningen Vaasa 4.3.1966

40 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Vallgrund
41 MVM, Pohjanlahden merivartiostoa koskeva aineisto ja Merivartiorykmentin toimintakertomus 1947.
42 Pohjanlahden merivartiokilta, Valassaarten historiikki
43 Pohjanlahden merivartiokilta, Valassaarten historiikki
44 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
45 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Bottniska vikens sjöbevakningssektion och Sjöbevakningsregementets verksamhetsberättelse 1947.
46 Bottniska vikens Sjöbevaknings gille, historik över Valsörarna
47 Bottniska vikens Sjöbevaknings gille, historik över Valsörarna
48 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
49 MVM, yleisiä asioita merivartioinnista
50 Vaasa-lehti 31.8.1968
51 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
52 Sjöbevakningsmuseet, allmänt om sjöbevakning
53 Tidningen Vaasa 31.8.1968
54 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
55 MVM, Kummelgrundin merivartioasemaan liittyvä aineisto
56 Pohjanmaan kansa 1.9.1989
57 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
58 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Kummelgrunds sjöbevakningsstation
59 Pohjanmaan kansa 1.9.1989
60 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
61 Keski-Pohjanmaa 21.6.1985
62 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
63 Keski-Pohjanmaa 21.6.1985
64 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
65 KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463, 598, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vartioaseman perustamista
66 MVK 10/41, §13
67 MVM, Pohjanlahden merivartiostoa koskeva aineisto
68 MVM, Pohjanlahden merivartiostoa koskeva aineisto
69 Riksarkivet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463, 598, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vartioaseman perustamista [Staben för Sjöbevakningsväsendets brev till Inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation]
70 MVK [sjöbevakningsorder] 10/41, 13 §
71 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Bottniska vikens sjöbevakningssektion

72 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Bottniska vikens sjöbevakningssektion
73 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
74 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
75 Pohjanlahden Merivartiokillan Perämeren osaston aineisto, MVM Kalajoen asemaa koskeva aineisto
76 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
77 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
78 Bottniska vikens sjöbevakningsgille, Bottenvikens avdelnings material; Sjöbevakningsmuseet, material rörande Kalajoki station
79 MVM, Raahen asemaa koskeva aineisto
80 Pohjanlahden merivartiokillan asemaluettelo
81 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Brahestads station
82 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
83 Helsingin sanomat 18.1.1985
84 Helsingin sanomat 18.1.1985
85 https://www.tornio.fi/wp-content/uploads/2017/11/Kuusiluoto_esite2014.pdf
86 MVM, Kuusiluodon asemaa koskeva aineisto
87 Kaleva 5.4.1968, lehtileike Merivartiomuseon leikekokoelma
88 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
89 https://www.tornio.fi/wp-content/uploads/2017/11/Kuusiluoto_esite2014.pdf
90 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Kuusiluoto station
91 Kaleva 5.4.1968, tidningsurklipp i Sjöbevakningsmuseets samling
92 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
93 MVM, Röyttää koskeva aineisto
94 Rajamme Vartijat 1/1989
95 Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemien luettelo
96 Kaleva 31.12.2003
97 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Röyttä
98 Rajamme Vartijat 1/1989
99 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
100 Kaleva 31.12.2003

Merivartioaseman harjannostajaiset, kuvattu todennäköisesti Vallgrundissa. MERIVARTIOMUSEO

Sjöbevakningsstationens taklagsfest, fotograferad antagligen i Vallgrund. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Coast Guard Station's topping-out ceremony, photograph probably taken in Vallgrund. THE COAST GUARD MUSEUM



TALVIASEMIA

Kiinteiden asemien lisäksi toiminnassa oli myös talviase-mia, jotka toistaiseksi ovat jääneet tutkimuksessa hie-man vähemmälle huomiolle. Purjehduskauden päättyes-sä moni kiinteä asema sulkeutui ja talveksi perustettiin erillisiä taviasemia. Talviasemaverkosto sijoittui maantie-teellisesti pääosin sisemmälle saaristoon kuin kiinteiden asemien verkosto. Talviasemina toimivat sekä jäissä tal-vehtivat alukset, kiinteät asemat että erilliset, talviaseman statuksen saaneet rakennukset. Monesti talviasema saat-toi toimia yksityiseltä vuokratussa rakennuksessa. Talvia-semat miehitetiin sekä purjehduskauden päättyessä lai-vojen miehistöillä että kiinteiltä, talvikaudeksi toimintansa lopettaneilta asemilta vapautuvilla miehillä.

Ensimmäinen talviasema, joka päiväkäskyn mukaan aloitti toimintansa, oli Pitkäpaaden väliaikainen talviase-ma. Aseman tehtäväksi määriteltiin talvivartiointi. Se aloitti toimintansa tammikuussa 1931 ja varsinainen kiinteä ase-ma Pitkäpaadessa aloitti toimintansa toukokuussa 1931. Ensimmäisenä talvena (1931) talviasemia oli toiminnassa Pitkäpaaden ohella muun muassa Länsi-Suomessa Loka-lahdella ja Taivassalossa, joiden asemiin miehitys saatiin VL Tiiran miehistöstä. Samaisena talvena talviasemia toimi myös Ruotsalaisen saarella, Biskopsössä, Padvassa, Muu-rilassa ja Eistilässä sekä vajaassa kymmenessä muussa kohteessa.

Lisäksi kymmenkunta kohdetta on vielä identifioimat-ta, sillä asemien nimistö oli osittain päällekkäistä. Talvi-asemien aikakausi päättyi suurimmaksi osaksi vuonna 1945 ja viidentoista toimintavuoden aikana talviasemia oli yhteensä noin sata. 1940-luvun loppupuolella toimi vielä jokunen talvivartioasema. Eri aikoina muun muassa seu-raavissa kohteissa on toiminut talviasemia, asemat ovat tässä alueittain aakkosjärjestyksessä:

Viipurinlahti

Alvatti
Eistilä
Muurila
Saarenpää
Teikarsaari

Suomenlahden itäosa

Keihässalmi
Koukkusaari
Kuorsalo
Mussalo
Tammio
Tuomisaari
Vilniemi, Hamina

Uusimaa

Barösund
Box
Degerby
Hanko
Helsingin itäinen talviasema
Helsingin läntinen talviasema
Herrö
Jokikylä
Katajaluoto
Kurö
Lauttasaari
Loviisa
Padva, Bromarv
Pellinki
Pirttisaari
Porkkala
Sipoo
Skata, Bromarv
Sökö/ Medvastö

Vikkulla
Villinki

Saaristomeri ja Selkämeri

Ahlainen
Aikko
Biskopsö
Björkholmen
Björkö
Fagerholm
Finby
Frouvaluoto
Granhholm
Gullkrona
Hakkenpää
Hannula
Helsinge

Kallo
Karuna
Kokombrinken
Kustavi
Käldö
Lapaluoto
Lillklyndan
Luonnonmaa
Luvia
Mäntyluoto
Nauvo pohjoinen
Parainen
Pihlava
Pirskeri
Reposaari
Ruotsalainen
Rymättylä
Sandö, Nauvo
Syvärauma

Taivassalo
Uusikaupunki
Västanfjärd

Ahvenanmaa

Degerby
Kökar
Rankoskär
Sottunga

Pohjanlahti

Ajos
Bergö
Haido
Hietasaari
Iskmo
Iso-Kraaseli
Kaskö/Kaskinen
Kello
Korsnäs
Kummelgrund
Köklot
Messkär
Moikipää
Nornäs
Nämpnäs
Oulu, Toppila
Paattio
Pietarsaari
Saloinen
Ulkogrund
Vaasa
Vallgrund
Yttergrund
Yxpihlaja
Öster-Hankmo

VINTERSTATIONER

U töver de fasta stationerna fanns det även vinterstatio-ner, som hittills har fått något mindre uppmärksamhet i forskningen. I slutet av seglationssäsongen stängde många av de fasta stationerna och separata vinterstationer togs i bruk. Nätverket av vinterstationer låg geografiskt sett läng-re in i skärgården än nätverket av fasta stationer. Som vin-terstationer fungerade både fartyg som övervintrade i isen, fasta stationer och särskilda byggnader som fått status som vinterstation. Ofta kunde vinterstationerna vara inhysta i byggnader som man hyrde av privatpersoner. Vinterstatio-nerna bemannades både med besättningar från fartyg när seglationssäsongen slutat och med män från fasta stationer som inte var verksamma om vintrarna.

Den första vinterstationen som inledde sin verksam-het var enligt en dagorder Pitkäpaasi tillfälliga vintersta-tion. Stationens uppgift fastslogs vara vinterbevakning. Verksamheten på stationen inleddes i januari 1931, och den egentliga fasta stationen på Pitkäpaasi inledde sin verk-samhet i maj 1931. Under den första vintern (1931) fanns det, utöver Pitkäpaasi station, verksamma stationer bland an-nat i Lokalax och Tövsala i Västra Finland, vars bemanning ordnades med besättningen från VL Tiira. Samma vinter fanns det stationer även på ön Ruotsalais och på Biskopsö, i Padva, Muurila och Eistilä, samt på knappa tio andra orter.

Dessutom är ett tiotal platser ännu inte identifierade, eftersom stationernas namnbestånd delvis överlappade var-andra. Vinterstationernas tidevarv upphörde till största delen 1945, och under de femton verksamhetsåren uppgick deras antal till sammanlagt omkring hundra. I slutet av 1940-talet fanns det ännu någon enstaka verksam vinterbevakningssta-tion. Det har funnits vinterstationer vid olika tidpunkter bland annat på följande platser, stationerna är indelade enligt geo-grafiska områden och ordnade i alfabetisk ordning:

Viborgska viken

Alvatti
Eistilä
Muurila
Saarenpää
Teikarsaari

Östra Finska viken

Krokö
Kuorsalö
Mussalö
Spjutsundet
Tammio
Tuomisaari
Villnäs, Fredrikshamn

Nyland

Barösund
Box
Degerby
Drumsö
Hangö
Helsingfors västra vinterstation
Helsingfors östra vinterstation
Herrö
Jokikylä
Kurö
Lovisa
Padva, Bromarv
Pellinge
Porkala
Pörtö
Sibbo
Skata, Bromarv
Stora Enskär
Sökö/Medvastö

Vikkulla
Villinge

Skärgårdshavet och Bottenhavet

Aikko
Birsskär
Biskopsö
Björkholmen
Björkö
Fagerholm
Finby
Frouvaluoto
Granhholm
Gullkrona
Gustavs
Hakkenpää
Hannula
Helsinge
Kallo
Karuna
Kokombrinken
Käldö
Lapaluoto
Lillklyndan
Luonnonmaa
Luvia
Mäntyluoto
Nagu norra
Nystad
Pargas
Pihlava
Rimito
Ruotsalais
Räfsö
Sandö, Nagu
Syvärauma

Tövsala
Vittisbofjärd
Västanfjärd

Åland

Degerby
Kökar
Rankoskär
Sottunga

Bottniska viken

Ajos
Bergö
Haido
Hietasaari
Iskmo
Iso-Kraaseli
Jakobstad
Kaskö/Kaskinen
Kello
Korsnäs
Kummelgrund
Köklot
Molpe
Mässkär
Nornäs
Nämpnäs
Paattio
Saloinen
Uleåborg, Toppila
Ulkogrund
Vallgrund
Vasa
Yttergrund
Yxpila
Öster-Hankmo



MERIVARTIJOIDEN LAIVAT

SJÖBEVAKARNAS FARTYG

VARTIOLAIVAT JA VARTIOMOOTTORIVENEET¹

Merivartiolaitoksen aikakaudella kelluva kalusto oli vanhaa ja hidasta. Pääosin Tullilta perityt laivat palvelivat laitosta kuitenkin vuosikymmeniä. Pisimpään Tullin aluksista palveluksessa oli vuonna 1903 rakennettu vartiolaiva *Eckerö* eläköityen vasta vuonna 1981². Palvelusvuosia sille kertyi Merivartiolaitoksessa ja sittemmin Rajavartiolaitoksessa yhteensä 51.

Merivartiolaitoksen perustamisen jälkeen uusia vartiolaivoja saatiin ensimmäisen kerran sotien alla, jolloin Belgiasta ostettiin valtameritroolarit *Celtic* ja *Baltic*. Ne saivat nimet *Uisko* ja *Tursas*. Seuraavan kerran uusia vartiolaivoja saatiin vasta 1950-luvulla. Koskelo-luokka valmistui vuosien 1955-1960 välisenä aikana, 1950-luvun lopulla valmistui uusi *Uisko* ja 1960-1970-luvuilla *Silmä* ja *Viima* sekä 1970-luvulla *Valpas* ja *Turva*. Tursas-luokan laivat *Tursas* ja *Uisko*, järjestysluvultaan jo kolmas *Uisko*, valmistuivat 1980-luvun loppupuolella ja 2000-luvun puolivälissä suoritettu modernisointi jatkoi alusten elinkaarta 2020-luvun puoleen väliin asti. 1980-luvulla vastaanotettiin Lokki-luokka sekä Kiisla-luokan *Kiisla* ja *Kurki*. 1990-luvun puolivälissä vastaanotettiin *Merikarhu*. Vuoden 2000 molemmin puolin valmistui Telkkä-luokan laivat ja vuonna 2014 valmistui Rajavartiolaitoksen uusiin alus, vartiolaiva *Turva*, joka on järjestysluvultaan toinen *Turva*-niminen alus.

Merivartiolaitoksen ja Rajavartiolaitoksen tunnetuin alusluokka on ollut vartiomoottoriveneet eli VMV:t, tuttavallisemmin vemmat. Ensimmäiset VMV-alukset vastaanotettiin vuonna 1930 ja yhteensä uusia VMV-aluksia hankittiin 16, neljä vemmaa omasi jo aiempaa historiaa ja ne nimettiin alusluokkaan kuuluviksi. Muut Merivartiolaitoksen hankkimat alukset suunniteltiin ensisijaisesti merivartiointiin, mutta VMV-luokkaa suunniteltaessa yhtenä näkökulmana oli alusten mahdollinen hyödyntäminen myös sotilaallisessa maanpuolustuksessa. Sotavuosina, jolloin Merivartiolaitos niin aluksineen kuin miehineen oli alistettu Merivoimille, VMV-luokan alukset edustivatkin laivaston tehokkaimpia ja monikäyttöisimpiä aluksia.

VMV-luokka palveli Merivartiolaitosta ja sittemmin Rajavartiolaitosta vuosikymmenien ajan. Viimeinen VMV-alus, *VMV 13*, poistettiin käytöstä vuonna 1971. Ainoa jäljellä oleva vartiomoottorivene, *VMV 11*, on museoituna Merivartiomuseossa. *VMV 11* valmistui vuonna 1935 yhtenä Turun Veneveistämöltä tilatuista kymmenestä vartiomoottoriveneestä. Alun perin aluksen

huippunopeus oli 23,5 solmua. Aika teki alukselle tehtävänsä ja 35 palveluvuoden jälkeen aluksella sai ajaa enää kuutta solmua, sillä pitkä palvelusaika oli saanut aluksen rungon väsymään. Aluksen viimeinen päällikkö Ahti Strikkinen muisteli Uusi Suomi-lehden haastattelussa marraskuussa 1990 erästä matkaa³:

”...Kerran ajoimme Kallbådagrundin tienoilla terävässä vasta-aallokossa. Pojat tulivat alhaalta sanomaan, että hellitä nyt jo, sillä listat alkavat tippua seiniltä. Naulasimme sitten listat seuraavassa pysähdyspaikassa takaisin. Runko alkoi olla aika loppu...”.

Vanhuksen vauhti on nykyään pysähtynyt, mutta museoituna se edustaa legendaariseen maineeseen kohonnutta venetyyppeä. Pitkä käyttöaika ajoi muidenkin vartiomoottoriveneiden ohi. Osa tuhoutui jo ennen sotia, osa sodissa. Kun koitti aika, jolloin VMV-aluksia alettiin poistamaan, myytiin ne useimmiten huutokaupoilla. Kaikkien alusten jälkiä ei ole tähän mennessä löydetty, mutta kirjassa pyritään kertomaan lyhyesti mitä aluksille tapahtui Rajavartiolaitoksen luovuttua niistä. Oletettavasti kahden aluksen runko on yhä tallella, museoidun VMV 11-aluksen ohella. Oma haasteensa alusten jälkien selvittämiseen on se, että jompikumpi Katajanokalla Helsingin pommituksissa tuhoutuneista VMV-aluksista sai jossakin muodossa uuden elämän, sillä toisesta, tai mahdollisesti osin molemmista, tehtiin Valmetille kuljetusvene⁴.

Seuraavien sivujen kuvakatsaus antaa pienen poikkileikkauksen Merivartiolaitoksen ja Rajavartiolaitoksen aluskannasta. Kuvakatsaus painottuu vartioaluksiin (VL) ja vartiomoottoriveneisiin (VMV). Nopeat veneet (NV), hitaat veneet (HV), apuveneet (AV), partioveneet (PV) sekä eräät muut alukset on rajattu tässä ulkopuolelle.

Merivartiolaitos vastaanotti Tullihallitukselta monien muiden alusten ohella myös useita moottoripurjealuksia (MP). Alusten nimet olivat MP 101-109⁹. Vuosina 1932 ja 1933 takavarikoidut virolaisten salakuljettajien alukset saivat nimet MP 110 ja MP 111, myös ne siirtyivät Merivartiolaitoksen käyttöön. Kuvassa MP 101 vuonna 1933. Alus palveli pääasiassa Pohjanlahdella. MUSEOVIRASTO, SUOMEN MERIMUSEON KOKOELMA

Förutom många andra fartyg, mottog Sjöbevakningsväsendet också ett flertal motorsegelfartyg (MP) av Tullstyrelsen. Fartygens namn var MP 101–109¹⁰. Två fartyg som beslagtogs från estniska smugglare 1932 och 1933 fick namnen MP 110 och MP 111, och övertogs även de av Sjöbevakningsväsendet. På bilden MP 101 år 1933. Farkosten tjänstgjorde i huvudsak på Bottniska viken. MUSEIVERKET, FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUMS SAMLING

In addition to many other vessels, the Coast Guard also received several motor-sailing vessels (MP) from the National Board of Customs. The names of the vessels were MP 101-109¹¹. Two Estonian smugglers' ships seized in 1932 and 1933 were named MP 110 and MP 111, and they, too, were transferred to the Coast Guard. Here, the MP 101 pictured in 1933. The vessel served mainly on the Gulf of Bothnia. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE COLLECTION OF THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND



Itsenäisyyspäivänä 1962 vartiomoottoriveneessä 11 kohotettiin malja Suomelle. MERIVARTIOMUSEO

På självständighetsdagen 1962 höjdes en skål för Finland ombord på bevakningsmotorbåt 11. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

A toast was raised for Finland on patrol motorboat 11 on Independence Day 1962. THE COAST GUARD MUSEUM

BEVAKNINGSFARTYGEN OCH BEVAKNINGSMOTORBÅTARNA⁵

Under Sjöbevakningsväsendets tid var den flytande materielen gammal och långsam. Trots detta tjänstgjorde de gamla fartygen, som huvudsakligen ärvts av Tullen, vid väsendet i flera årtionden. Det av Tullens fartyg som var längst i tjänst var bevakningsfartyget *Eckerö*, byggt 1903, som pensionerades först 1981⁶. Det hann tjänstgöra vid Sjöbevakningsväsendet och sedermera vid Gränsbevakningsväsendet i sammanlagt 51 år.

Efter att Sjöbevakningsväsendet inrättats fick man för första gången nya bevakningsfartyg strax före krigen, när oceantrålarna *Celtic* och *Baltic* köptes från Belgien. De fick namnen *Uisko* och *Tursas*. Följande gång fick man nya bevakningsfartyg först på 1950-talet. Koskelo-klassen färdigställdes åren 1955–1960, i slutet av 1950-talet färdigställdes den nya *Uisko*, på 1960–1970-talet *Silmä* och *Viima* samt på 1970-talet *Valpas* och *Turva*. *Tursas*-klassens fartyg *Tursas* och *Uisko*, redan den tredje *Uisko* i ordningen, stod färdiga i slutet av 1980-talet, och i och med en modernisering i mitten av 2000-talet förlängdes fartygens livscykel fram till mitten av 2020-talet. På 1980-talet mottogs Lokki-klassen samt Kiisla-klassens *Kiisla* och *Kurki*. I mitten av 1990-talet mottogs *Merikarhu*. Fartygen i Telkkä-klassen färdigställdes på båda sidor om år 2000, och 2014 färdigställdes Gränsbevakningsväsendets nyaste fartyg, bevakningsfartyget *Turva*, som är det andra fartyget i ordningen med namnet *Turva*.

Den mest kända fartygsklassen vid Sjöbevakningsväsendet och Gränsbevakningsväsendet har varit bevakningsmotorbåtarna, det vill säga VMV-klassen, som mer familjärt kallas ”vemmat” på finska. De första VMV-båtarna emottogs 1930 och sammanlagt skaffades 16 nya VMV-båtar. Fyra VMV-båtar hade redan en historia sedan tidigare och namngavs som tillhörande denna fartygsklass. De andra fartygen som Sjöbevakningsväsendet skaffade var i första hand avsedda för sjöbevakning, men vid planeringen av VMV-klassen var en annan aspekt att båtarna eventuellt skulle kunna användas i det militära försvaret. Under krigsåren, då Sjöbevakningsväsendet med både fartyg och manskap var underställda Marinen, representerade VMV-klassen de facto flottans mest effektiva och mångsidiga farkoster.

VMV-klassen tjänstgjorde vid Sjöbevakningsväsendet och sedermera vid Gränsbevakningsväsendet under flera årtionden. Den sista farkosten i VMV-klassen, *VMV 13*, togs ur bruk 1971. Den enda återstående bevakningsmotorbåten, *VMV 11*, finns bevarad på Sjöbevakningsmuseet. *VMV 11* stod färdig 1935 som en av tio bevakningsmotorbåtar som beställts från Åbo Båtvarf. Ursprungligen var farkostens topphastighet 23,5 knop. Tiden gjorde dock sitt med farkosten, och efter 35 år i tjänst fick man inte längre köra i mer än sex knop med den, eftersom den långa tjänstgöringstiden hade tröttat ut farkostens skrov. I en intervju i tidningen Uusi Suomi från november 1990 drog sig båtens sista befälhavare Ahti Strikkinen till minnes en viss resa⁷:

”... En gång körde vi i hård motsjö i närheten av Kallbådagrund. Pojkarna kom upp för att säga till oss att ta det lite lugnt nu, för listerna börjar lossna från väggarna. Vi spikade sedan fast listerna igen vid nästa stopp. Skrovet började vara rätt så slut...”

Åldringens fart har numera stannat, men som museiföremål representerar den en båttyp som nått legendstatus. Den långa användningstiden gick även de andra bevakningsmotorbåtarna förbi. En del förstördes redan före krigen, en del under krigen. När tiden att börja ta VMV-båtarna ur bruk var kommen, såldes de oftast på auktion. Spåren efter alla båtarna har ännu inte kunnat hittas, men i boken är ambitionen att kort berätta om vad som hände med båtarna efter att Gränsbevakningsväsendet tagit dem ur bruk. Troligen finns skrovet av två av båtarna ännu kvar, utöver *VMV 11* som bevaras på museum. En av utmaningarna med att reda ut spåren efter båtarna är att endera av VMV-båtarna som förstördes vid Skatudden i bombningarna av Helsingfors fick ett nytt liv i någon form, eftersom den ena av dem, eller möjligen delvis båda, gjordes om till transportbåt för Valmet⁸.

Bildöversikten på följande sidor utgör ett litet tvärsnitt av Sjöbevakningsväsendets och Gränsbevakningsväsendets fartygsbestånd. I bildöversikten prioriteras bevakningsfartygen (VL) och bevakningsmotorbåtarna (VMV). Snabba båtar (NV), långsamma båtar (HV), hjälpbåtar (AV), patrullbåtar (PV) och vissa andra farkoster har inte tagits med.



Sotavuosina osa vartiomoottoriveneistä sai naamiomaalauksen. Myös alusten numerointi vaihteli sotavuosina. Sotien jälkeen numerointi palasi entiselleen ja alukset saivat takaisin tutun harmaan värinsä. Kuvassa 1. Vartiomoottorivenelaivue irrottautumassa Pellingin Kungsholmenin laiturista kesällä 1942. Etualalla VMV 16 ja VMV 14, joilla on kyljissään totutusta poikkeavat numerot. MERIVARTIOMUSEO

Under krigsåren kamouflagemålades en del av bevakningsfartygen. Också numreringen av farkosterna varierade under krigsåren. Efter krigen återgick numreringen till det normala och farkosterna fick tillbaka sin gamla, grå färg. På bilden kastar 1:a Bevakningsmotorbåtsflottiljen loss från bryggan på Kungsholmen i Pellinge sommaren 1942. I förgrunden VMV 16 och VMV 14 med avvikande numrering på sidorna. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

During the war years, some of the patrol motorboats were given camouflage paint. The numbering of the vessels also varied during the wars. After the wars, the numbering returned to normal and the vessels got their old, grey colour back. The picture shows the 1st Patrol Motorboat Flotilla leaving the pier at Kungsholmen, Pellinki in the summer of 1942. In the foreground VMV 16 and VMV 14, with their numbering differing from the usual. THE COAST GUARD MUSEUM

Viitteet

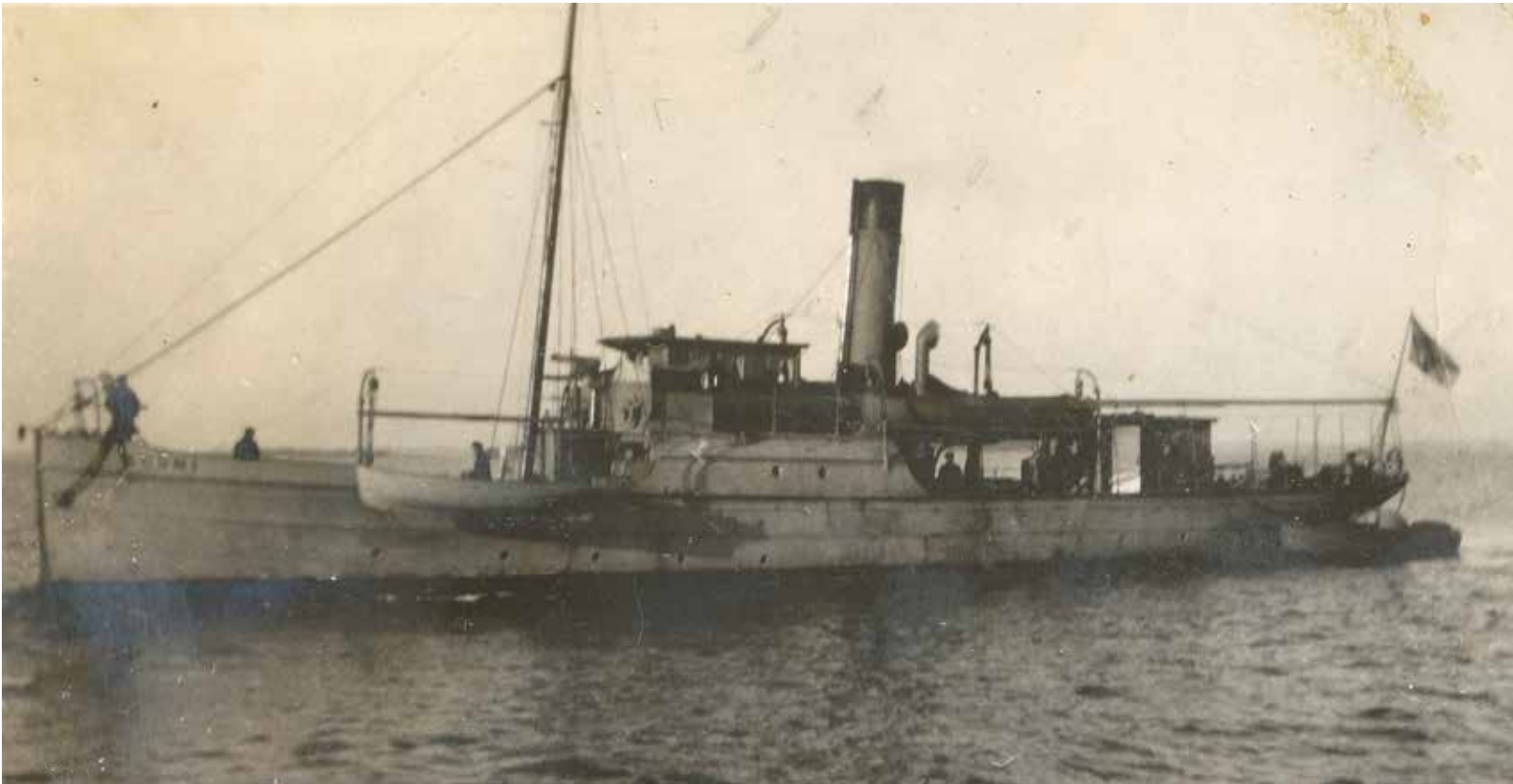
- 1 Luvun lähteinä on käytetty muun muassa Tullilaitoksen vuoden 1928 vartioalusluetteloa, Kansallisarkiston aineistosta asiakirjakokonaisuutta ”Merivoimien esikunta, Järjestelytoimisto (tsto III), Henkilökohtainen diaari, T 14824/8” sekä Merivartiomuseon vuonna 2004 laatimaa Merivartiolaituksen ja Rajavartiolaituksen alusluetteloa. Muut lähteet on mainittu erikseen.
- 2 Rajamme vartijat 10/1981, s.23
- 3 Uusi Suomi 8.11.1990
- 4 Kirjallinen tiedonanto Olli-Pekka Haukiala
- 5 Källorna till kapitlet är bland annat Tullverkets förteckning över bevakningsfartyg från 1928, Riksarkivets samling dokument ”Merivoimien esikunta, Järjestelytoimisto (tsto III), Henkilökohtainen diaari, T 14824/8” [”Marinstaben, Organisation-sbyrån (byrå III), Personligt diarium, T 14824/8”], samt en förteckning över Sjöbevakningsväsendets och Gränsbevakningsväsendets fartyg som utarbetats av Sjöbevakningsmuseet 2004. Övriga källor nämns separat.
- 6 Rajamme vartijat 10/1981, s. 23
- 7 Uusi Suomi 8.11.1990
- 8 Skriftlig redogörelse från Olli-Pekka Haukiala
- 9 MVK 1/30, §13
- 10 MVK [sjöbevakningsorder] 1/30, 13 §
- 11 MVK [Coast Guard Order] 1/30, § 13



Vartiolaiva Silmä kastetaan Turussa Oy Laivateollisuus Ab:n telakalla 25.3.1963. MERIVARTIOMUSEO

Bevakningsfartyget Silmä döps vid Oy Laivateollisuus Ab:s varv i Åbo 25.3.1963. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Coast guard vessel Silmä is christened at the shipyard of Oy Laivateollisuus AB in Turku on 25 March 1963. THE COAST GUARD MUSEUM



FORUM MARINUM/UNO OJASEN KOKOELMA / FORUM MARINUM/UNO OJANENS SAMLING / FORUM MARINUM/THE COLLECTION OF UNO OJANEN

VL SUOMI 1930-1935

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1866</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>W:m Crichton & C:o Ab</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>32,90</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>5,60</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2,35</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>10</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Merivartiolaitos luopui vartiolaiva *Suomesta* vuonna 1935. Seuraavana vuonna alus odotelti romuttamistaan Taalintehtaalla, mutta romuttamisen sijaan se myytiin lastilaivaksi Paraisille. Vuonna 1937 alukseen vaihdettiin dieselmoottori. *Suomi* vaihtoi omistajaa vuonna 1950 ja uudelleen 1959, jolloin kotisatamaksi tuli Jomala ja uudeksi nimeksi *Freja*. Vuonna 1963 alus myytiin Kemiöön. Joulukuun 2. päivänä 1965 alus oli saapumassa täydessä hiekkalastissa Stormälön laituriin, kun se äkisti törmäsi toiseen alukseen. *Freja* upposi 47 metrin syvyyteen vieden mukanaan toisen omistajistaan.¹

Sjöbevakningsväsendet tog bevakningsfartyget VL *Suomi* ur drift 1935. Följande år låg fartyget i Dalsbruk och väntade på att skrotas, men i stället såldes det som lastfartyg till Pargas. År 1937 fick fartyget en dieselmotor. *Suomi* bytte ägare 1950 och igen 1959, varvid dess hemmahamn blev Jomala och dess nya namn *Freja*. År 1963 såldes fartyget till Kimito. Den 2 december 1965 skulle fartyget lägga till vid Stormälö kaj fullastat med sand, när det plötsligt kolliderade med ett annat fartyg. *Freja* sjönk till botten på 47 meters djup tillsammans med en av sina ägare.²



Höyrykuunari Suomen mastot poistettiin 1885 ja kansirakenteita muutettiin, jotta se palveli paremmin viranomaislaivana. MERIVARTIOMUSEO

Masterna på ångskonaren Suomi avlägsnades 1885 och däckskonstruktionerna ändrades för att fartyget skulle lämpa sig bättre som myndighetsfartyg. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The masts of the steam schooner Suomi were removed in 1885, and the superstructure was modified to make the ship better suited to serving as a government vessel. THE COAST GUARD MUSEUM



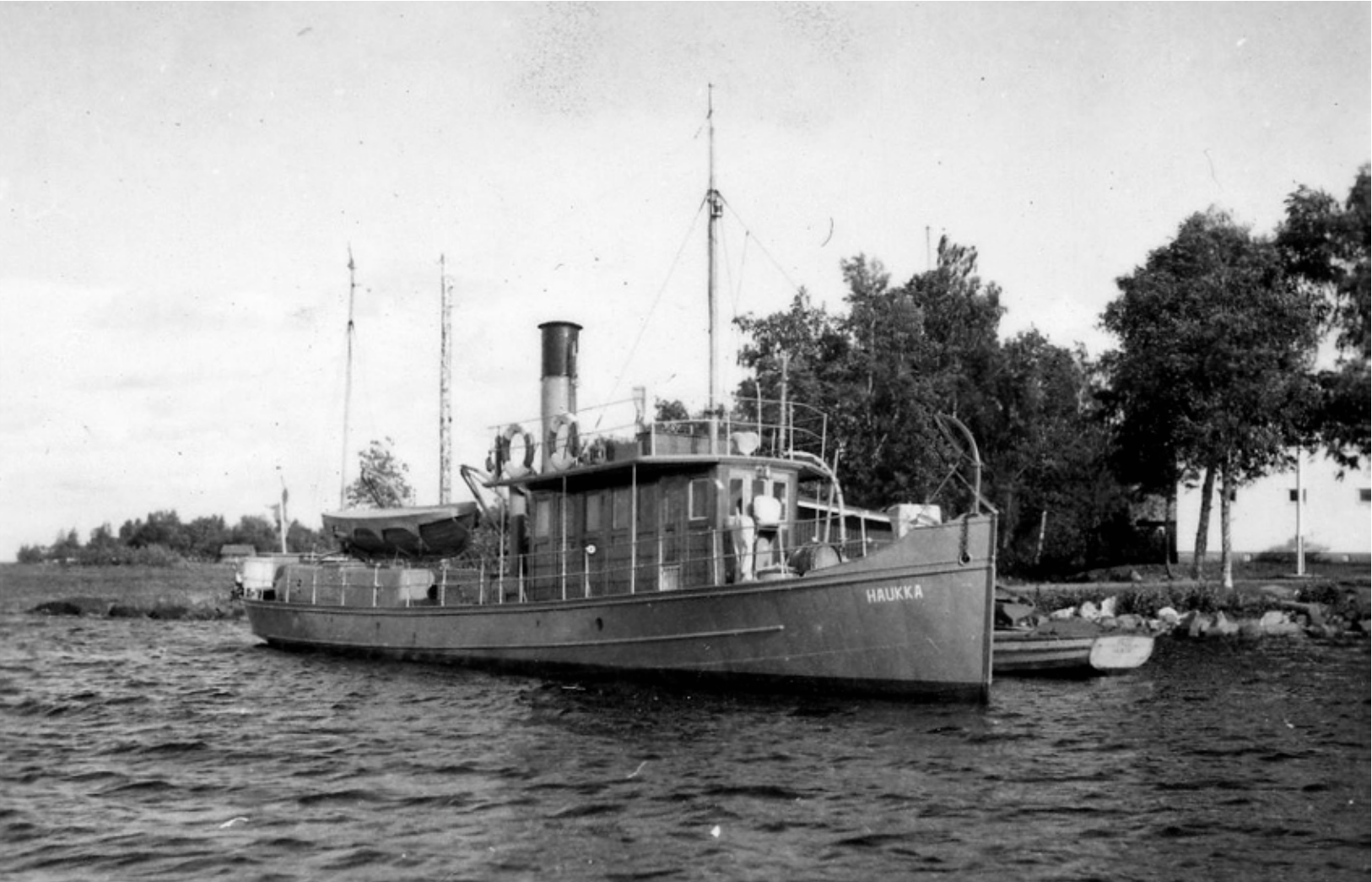
MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL MERIKOTKA 1930-1959

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Nordvakten</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1878	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>W:m Crichton & C:o Ab</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	38,1	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	5,8	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	2,6	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	10,5	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Merikotkan pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahti. Laiva myytiin huutokaupalla vuonna 1959³ ja aluksen tiedot päättyvät tähän vuoteen.

Merikotkas huvudsakliga verksamhetsområde var Finska viken. Fartyget såldes på auktion 1959⁴ och efter det saknas all information om det.



POHJANLAHDEN MERIVARTIOKILTA / BOTTNISKA VIKENS SJÖBEVAKNINGS GILLE / THE GULF OF BOTHNIA COAST GUARD GUILD

VL HAUKKA 1930-1958

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Vuoteen 1935 asti Falken⁵</i>	
<i>Tidigare namn</i>	<i>Till 1935 Falken⁶</i>	
<i>Rakennusvuosi</i>	1885	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>W:m Crichton & C:o Ab</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	19,2	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	3,3	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	1,2	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	8,5	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Haukan pääasiallinen toiminta-alue oli läntinen Suomenlahti. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1958.

Haukkas huvudsakliga verksamhetsområde var västra Finska viken. Spåren efter fartyget slutar år 1958.

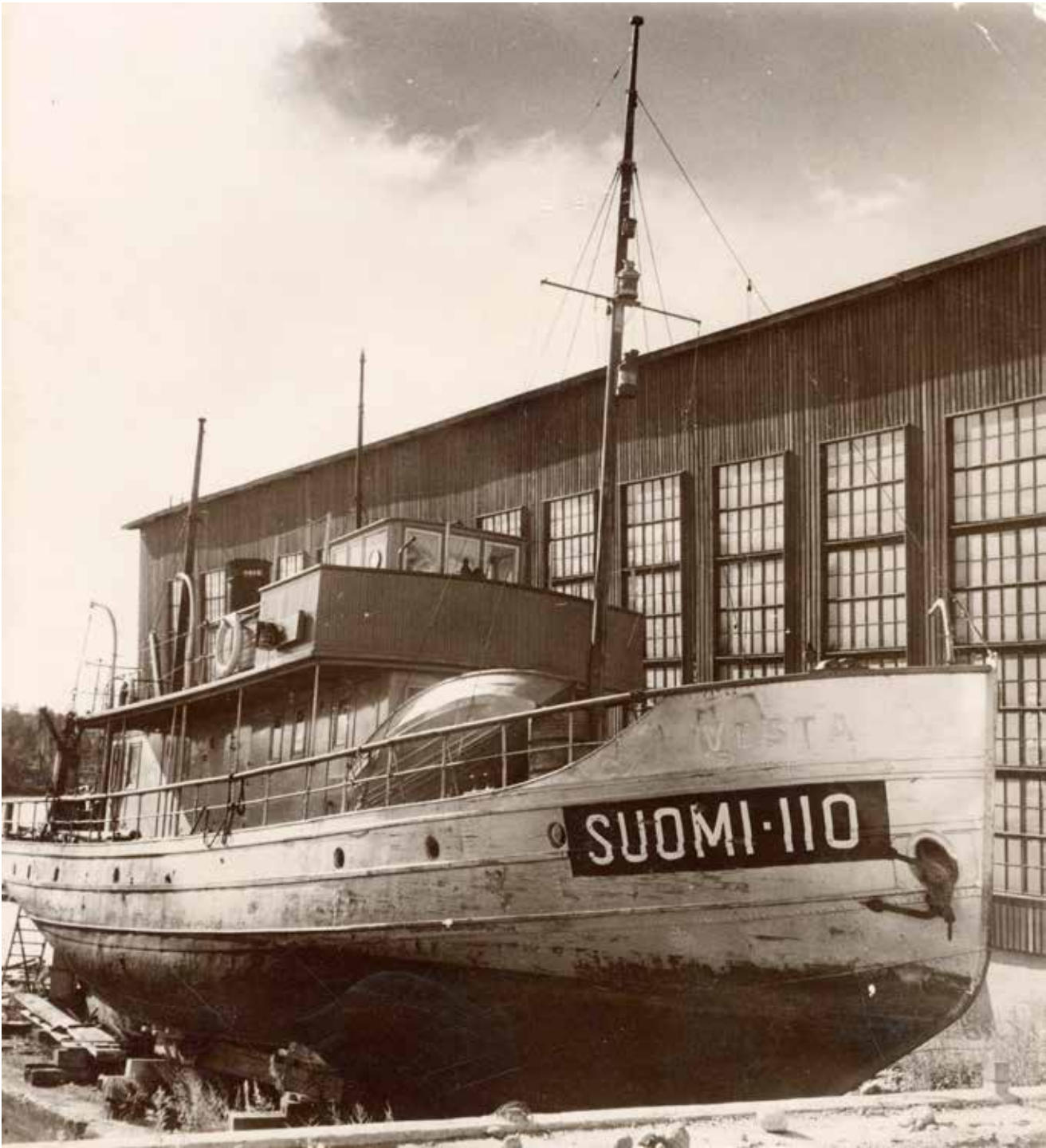


MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL VESTA 1930-1957

Rakennusvuosi	1886	Byggnadsår
Telakka	W:m Crichton & C:o Ab	Varv
Pituus	24,4	Längd
Leveys	4,7	Bredd
Syväys	1,5	Djupgående
Nopeus solmuissa	9,5	Fart i knop
Käyttövoima	Höyry/ånga	Drivkraft

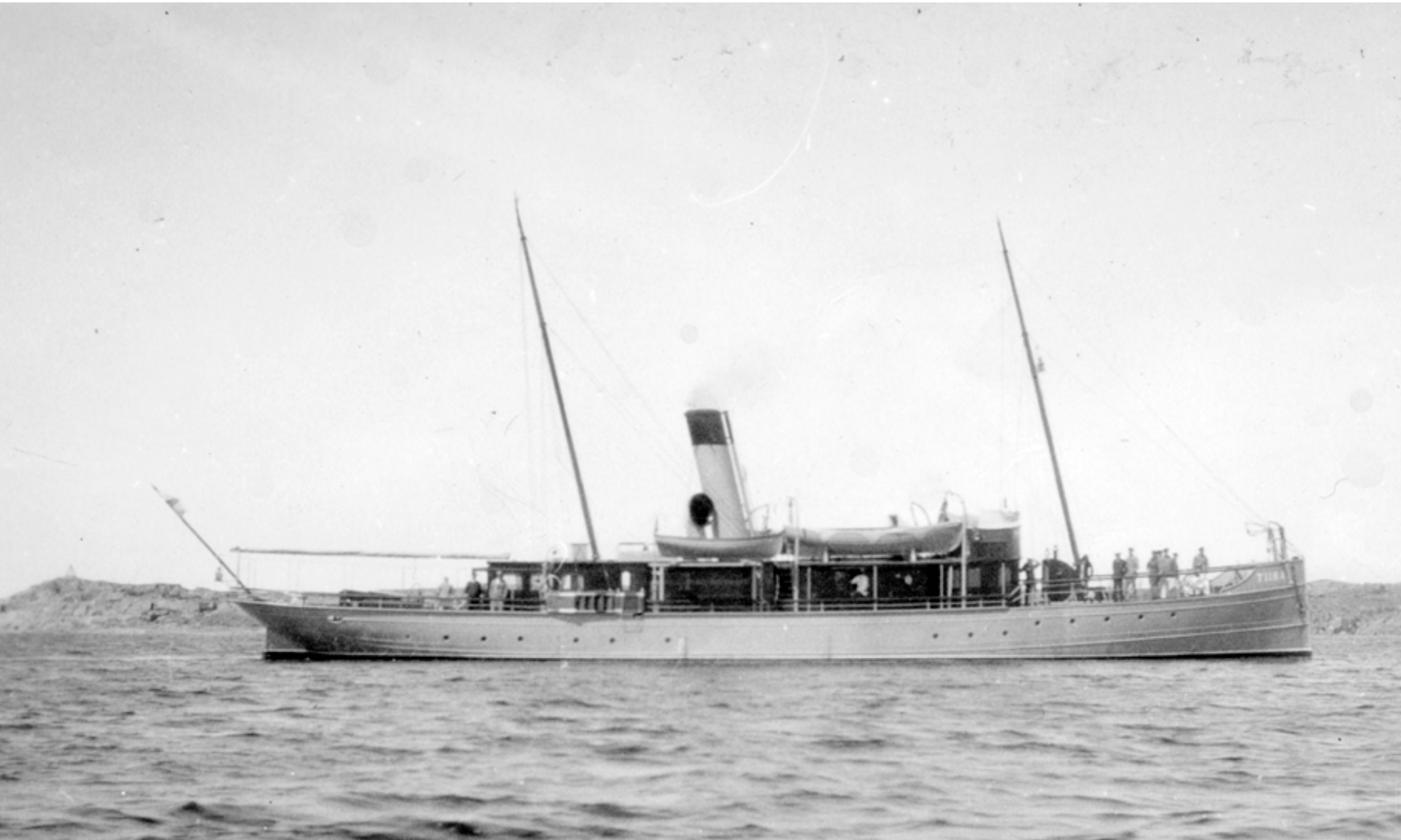
Vestan pääasiallinen toiminta-alue oli vuosina 1930-1931 Suomenlahden itäosa ja myöhemmin Pohjanlahti. *Vesta* myytiin ja siitä tehtiin troolari, samalla se sai uuden nimen *Anneli*. Tammi-helmikuun vaihteessa 1970 se jäi Rauman edustalla jäiden puristuksiin ja muutaman päivän sinniteltään aluksen kyljet antoivat periksi ja se upposi. *Vesta*, uudelta nimeltään *Anneli* lepää hylkynä Selkämerellä¹³.



Vesta riisuttuna ja vanha nimi peitettynä. YKSITYINEN

Vestas utrustning har avlägsnats och det gamla namnet täckts över. PRIVAT

Vesta stripped down with her old name covered up. PRIVATE



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL TIIRA 1930-1962

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Villmanstrand</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1886	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Björneborgs Mekaniska Verkstad, W. Rosenlew & Co</i>		
<i>Pituus</i>	36,8	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	5,6	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	3,15	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	11	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Tiiran pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa. Se luovutettiin Merivoimille 5.11.1962⁷ ja alus toimi moottoritykkiveneiden emälaivana purjehduskauden 1963⁸. Alus romutettiin Katajanokalla⁹.

Tiiras huvudsakliga verksamhetsområde var Åland. Fartyget överläts till Marinen 5.11.1962¹⁰ och fungerade som moderfartyg för motorkanonbåtar under seglationssäsongen 1963¹¹. Det skrotades på Skatudden¹².



SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / SJÖHISTORISKA INSITUTET VID ÅBO AKADEMI / THE INSTITUTE OF MARITIME HISTORY AT ÅBO AKADEMI

VL MÄNTYLUOTO 1930-1956

<i>Rakennusvuosi</i>	1903	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Björneborgs Mekaniska Verkstad, W. Rosenlew & Co, Pori</i>		
<i>Pituus</i>	18,9	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	3,9	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	1,8	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	8,5	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Mäntyluodon pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa ja Saaristomeri. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1956.

Mäntyluotos huvudsakliga verksamhetsområde var Åland och Skärgårdshavet. Spåren efter fartyget slutar år 1956.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL ECKERÖ 1930-1981

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1903</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>22,5</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Eckerön pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa ja Saaristomeri. Alus peruskorjattiin vuonna 1955 ja voimansiirroksi vaihtui diesel. Vuonna 1974 Eckerö siirtyi Merivartiokoulun koululaivaksi. Viimeisen koulutusajon jälkeen alus riisuttiin ja huutokaupattiin Helsingissä syyskuussa 1981¹⁵.

Eckerös huvudsakliga verksamhetsområde var Åland och Skärgårdshavet. Fartyget genomgick en grundlig renovering 1955 och kraftöverföringen byttes till diesel. År 1974 blev Eckerö skolfartyg vid Sjöbevakningsskolan. Efter den sista utbildningskörningen avlägsnades fartygets utrustning och det såldes på auktion i Helsingfors 1981¹⁶.



Keväällä 1930 Katajanokalla oli kunnostettavana kolme tulevaa LA-alusta. Taaimmaisena Magdalena, jonka nimenä oli sittemmin LA 2, välissä pienempi torpedoveneen perä, keskellä Antoinette, sittemmin LA 1, pienempi Merivartiolaitokselle lainattu A-vene sekä Carme, tulevan LA 3:n perä. MUSEOVIRASTO

Våren 1930 genomgick tre blivande LA-fartyg renovering på Skatudden. Borterst i bild syns Magdalena, senare omdöpt till LA 2, sedan aktern på en mindre torpedbåt, i mitten ligger Antoinette, sedermera LA 1, sedan en mindre A-båt utlånad till Sjöbevakningsväsendet, och aktern på Carme, den framtida LA 3. MUSEIVERKET

In the spring of 1930, three future LA vessels were undergoing renovations at Katajanokka. Furthest away is Magdalena, later renamed LA 2, then the stern of a smaller torpedo boat, in the middle is Antoinette, later LA 1, then a smaller A-boat loaned to the Coast Guard, and finally, the stern of Carme, the future LA 3. FINNISH HERITAGE AGENCY

LA 3 1930-1955

<i>Aluksen aiempi nimi¹⁷ Carme, Spetse, alkujaan Hvalen</i>		
<i>Fartygets tidigare namn¹⁸ Carme, Spetse, ursprungligen Hvalen</i>		
<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1907</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>J. Koefoed, Faxø, Tanska</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>28,5</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>5,6</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>7,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Tuuli/vind, diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

LA 3:n toiminta-alue oli alkuun Suomenlahdella. Kun LA 1 alkuvuodesta 1935 myytiin, siirrettiin LA 3 sen tilalle Ahvenanmaan piiriin.¹⁹ Myöhemmin aluksen nimenä oli MP 2.

LA 3:s verksamhetsområde var till en början på Finska viken. När LA 1 såldes i början av 1935 flyttades LA 3 i dess ställe till Ålands distrikt.²⁰ Senare fick fartyget namnet MP 2.



Merisuojeluskuntalaisia lähdössä harjoituksiin LA 3:lla vuonna 1934. Alusta käytti Merivartiolaitoksen ohella myös suojeluskunnat. MUSEOVIRASTO, HISTORIAN KUVAKOKOELMA

Marina skyddskårister på väg på övning med LA 3 år 1934. Fartyget användes förutom av Sjöbevakningsväsendet även av skyddskårerna. MUSEIVERKET, HISTORISKA BILDSAMLINGARNA

Members of the Marine Civil Guard on their way to exercises with LA 3 in 1934. In addition to the Finnish Coast Guard, the vessel was also used by the Civil Guard. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE HISTORICAL PICTURE COLLECTION



Aluksen lopullisena kohtalona oli perimätiedon mukaan päätyä osaksi Orrengrundin luotsiaseman laituria. Vuonna 1971 Orrengrundin laiturista otetussa kuvassa näkyvä hylky on suurella todennäköisyydellä MP 2, joten se on ainakin hyvää vauhtia matkalla osaksi laiturin runkoa. MUSEOVIRASTO, SUOMEN MERIMUSEON KOKOELMA

Enligt sägnen blev fartygets slutliga öde att sluta som en del av bryggan vid Orrengrunds lotsstation. Vraket som syns på bilden av Orrengrunds brygga från 1970 är med stor sannolikhet MP 2, så åtminstone är fartyget på god väg att bli en del av bryggstommen. MUSEIVERKET, FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUMS SAMLING

Tradition has it that the ultimate destiny of the vessel was to end up as part of the Orrengrund pilot station pier. The shipwreck seen in this photo of the Orrengrund pier taken in 1971 is most likely MP 2, so it is at least well on its way to becoming part of the pier. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE COLLECTION OF THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND



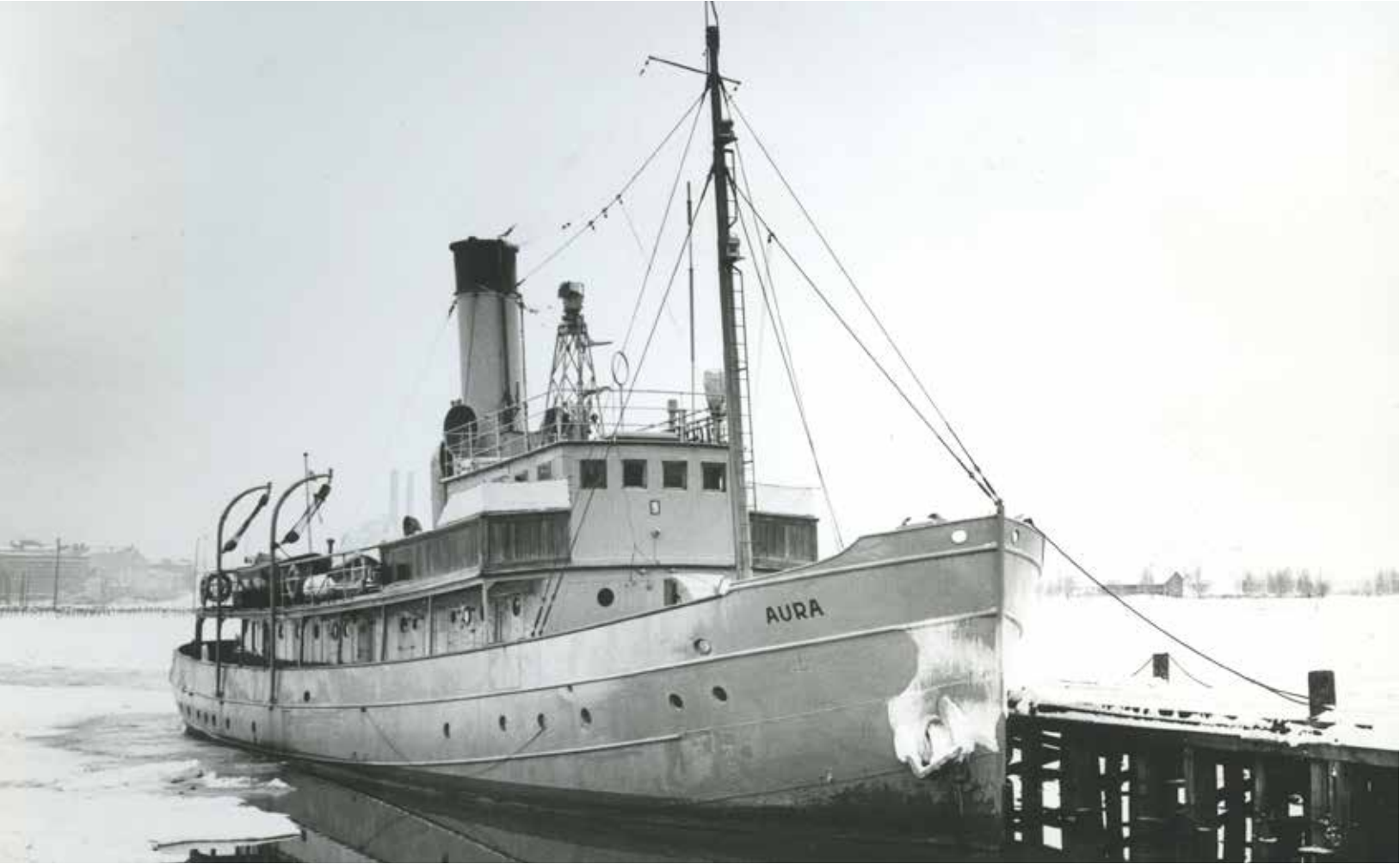
JOHANNA PAKOLAN KOKOELMA / JOHANNA PAKOLAS SAMLING / THE COLLECTION OF JOHANNA PAKOLA

VL PORI 1930-1950

Rakennusvuosi	1907	Byggnadsår
Telakka		Varv
Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsingfors		
Pituus	16,6	Längd
Leveys	4,0	Bredd
Syväys	1,8	Djupgående
Nopeus solmuissa	8	Fart i knop
Käyttövoima	Höyry/ånga	Drivkraft

Porin pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlah-ti. Alus myytiin Vaasaan, muutettiin hinaajaksi ja sai uuden nimen *Tottesund*²¹. Viimeinen tieto aluksesta löytyy vuodelta 1951 höyrykoneen kat-sastuksesta²².

Poris huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken. Fartyget såldes till Vasa, gjor-des om till bogserbåt och fick det nya namnet *Tottesund*²³. De sista uppgifterna som finns om fartyget gäller en besiktning av ångmaskinen år 1951²⁴.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL AURA 1930-1970

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1907</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>W:m Crichton & C:o Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>39,8</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>7</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>3,1</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>11</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ånga</i>	<i>Drivkraft</i>

Auran pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa, mutta se liikennöi muillakin merialueillamme. Alus luovutettiin vuonna 1970 Merenkululaitokselle merikarttaosaston väylänmittausalukseksi. Vanha ja huonosti käyttöönsä soveltuva alus – siihen luovutuksen jälkeen tehdystä muutostöistä huolimatta – poistettiin käytöstä syksyllä 1975. Sen salonkien panelointeja ja muita sisärakenteita otettiin talteen ja sijoitettiin Merenkulkuhallituksen tiloihin²⁵.

Auras huvudsakliga verksamhetsområde var Åland, men det seglade även på andra av våra havsområden. Fartyget överläts 1970 till Sjöfartsverket för att användas av Sjökortsavdelningen vid sjömätning av farleder. Fartyget var gammalt och illa lämpat för ändamålet – trots ombyggnadsarbetet som gjorts på fartyget efter överlåtelsen – och det togs ur drift hösten 1975. Panelerna från salongerna samt annan inredning togs tillvara och placerades i Sjöfartsstyrelsens lokaler²⁶.

VL TORNIO 1930-1958

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1908</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>16,6</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,4</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ånga</i>	<i>Drivkraft</i>



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

Tornion pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti. Vuonna 1958 alus myytiin Raaheen hinaajaksi ja se sai nimen *Arsi*. Vuonna 1966 alus myytiin Helsinkiin, jossa se vaihtoi omistajaa jälleen vuonna 1967. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1967.²⁷

Tornios huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken. År 1958 såldes fartyget till Brahestad som bogserbåt och fick namnet *Arsi*. År 1966 såldes det till Helsingfors, där det återigen bytte ägare år 1967. Spåren efter fartyget slutar år 1967.²⁸



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL SILMÄ 1930-1970

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1908</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>16,6</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,8</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Silmän pääasiallinen toiminta-alue oli Saaristomeri. Alus siirrettiin pois vartiokäytöstä vuonna 1955 ja siitä poistettiin kansirakennus ja koneisto. Nimen *Proomu 1* saanut alus muutettiin proomuksi. Se palveli Saaristomerellä vuoteen 1970 asti. Viimeiset tiedot sen sijainnista ovat Bodön laiturin luota, jossa se makasi pitkään puoliksi uponneena hylkynä²⁹. Aluksen jäljet päättyvät 1970-luvulle.

Silmäs huvudsakliga verksamhetsområde var Skärgårdshavet. Fartyget slutade användas som bevakningsfartyg 1955 och man avlägsnade dess överbyggnad och maskineri. Fartyget gjordes om till pråm och fick namnet *Proomu 1*. Pråmen tjänstgjorde på Skärgårdshavet fram till år 1970. De sista uppgifterna om platsen för fartyget kommer från bryggan på Bodö, där det låg länge som ett till hälften sjunket vrak. Spåren efter fartyget slutar på 1970-talet.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL MERKURIUS 1930-1944

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1908</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>16,6</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,8</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Merkuriuksen pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa ja Saaristomeri. Alus tuhoutui 25.7.1944 neuvostoliittolaisen lentokoneen pudottamaan torpedoon Träskön laiturissa Porkkalassa. Aluksen tuhoutumisessa kaatui neljä merivartiomiestä.

Merkurius huvudsakliga verksamhetsområde var Åland och Skärgårdshavet. Fartyget förstördes 25.7.1944 när det låg för kaj på Träskön vid Porkala av en torped som fälldes av ett sovjetiskt flygplan. Fyra sjöbevakningsmän stupade när fartyget förstördes.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL LOKKI 1930-1955

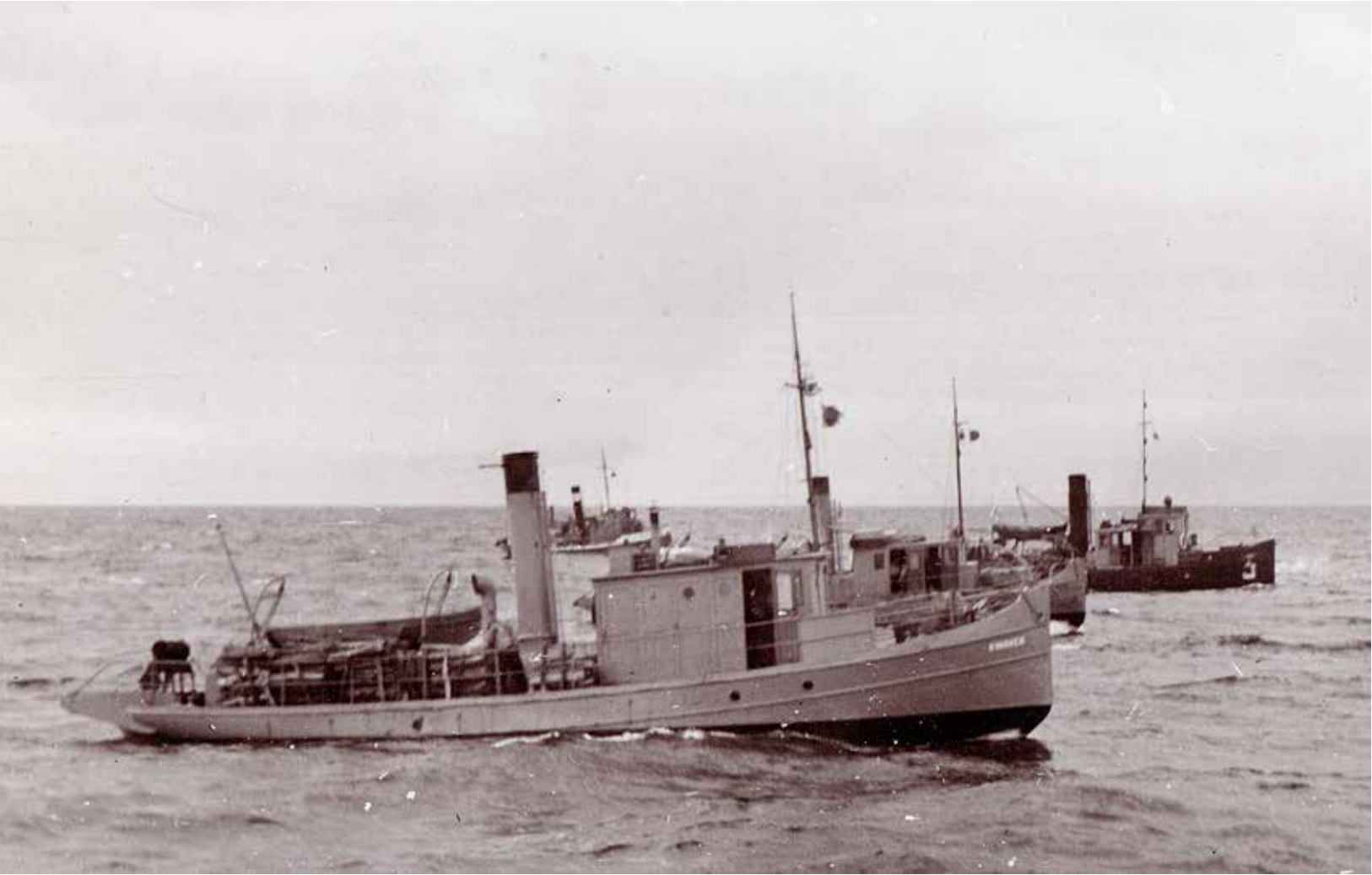
Aluksen aiempi nimi Vuoteen 1935 asti Wanda³⁰

Fartygets tidigare namn Till 1935 Wanda³¹

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1909</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Lehtoniemi & Taipale Fabriker, Joroinen</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>17,7</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,1</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,5</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>7,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ånga</i>	<i>Drivkraft</i>

Lokin pääasiallinen toiminta-alue oli läntinen Suomenlahti. Alus siirrettiin pois vartiokäytöstä vuonna 1955 ja siitä poistettiin kansirakennus ja koneisto. Alus muutettiin proomuksi ja se sai nimen *Proomu 2*. Se upposi vuonna 1962 eikä aluksesta löydy sen jälkeen mainintoja.

Lokkis huvudsakliga verksamhetsområde var västra Finska viken. Fartyget slutade användas som bevakningsfartyg 1955 och man avlägsnade dess överbyggnad och maskineri. Fartyget gjordes om till pråm och fick namnet *Proomu 2*. Fartyget sjönk 1962 och efter det omnämns det inte längre i några källor.



Kvarken miinanraivauksessa vuonna 1946.

JOHANNA PAKOLAN KOKOELMA

VL KVARKEN 1930-1950

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1909</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>17,2</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,2</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ånga</i>	<i>Drivkraft</i>

Kvarken i minröjningsarbete 1946.

JOHANNA PAKOLAS SAMLING

Kvarkenin pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti. Nykyään *Kvarken* on Kokkolassa sukeltajien tukialuksena nimellä *Virve*³².

Kvarken during minesweeping in 1946.

THE COLLECTION OF JOHANNA PAKOLA

Kvarkens huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken. Idag används *Kvarken* som stödfartyg av dykare i Karleby under namnet *Virve*³³.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL AÄLLOTAR 1930-1970

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1911</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>21,7</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,5</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>10</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Aallottaren pääasiallinen toiminta-alue oli Saaristomeri. Vuonna 1970 *Aallotar* myytiin Rymättylään ja se peruskorjattiin laajalti. Vuonna 1982 alus myytiin Tukholmaan. Uusi omistaja suunnitteli aluksen siirtoa Jugoslaviaan, jossa siitä olisi tullut charteralus ja kelluva kasino³⁴. Suunnitelmat raukesivat rahoituksen puutteen ja alus vaihtoi Tukholmassa jälleen omistajaa. Vuonna 1983 *Aallotar* sai uuden nimen, siitä tuli *Tarpon*³⁵. Tukholmassa aluksen omistajuus vaihtui vielä useita kertoja, ja myös nimi vaihtui vuonna 2017, uusi nimi oli *Gahmberg*. *Gahmberg* palasi Suomeen ja oli kesällä 2024 Saimaalla, yhä Ruotsin lipun alla.³⁶

Aallotars huvudsakliga verksamhetsområde var Skärgårdshavet. År 1970 såldes *Aallotar* till Rimito och genomgick en grundlig renovering. År 1982 såldes fartyget till Stockholm. Den nya ägaren planerade att flytta fartyget till Jugoslaviens, där det skulle ha blivit charterfartyg och flytande kasino³⁷. Planerna rann ut i sanden på grund av brist på finansiering och fartyget bytte återigen ägare i Stockholm. År 1983 fick *Aallotar* ett nytt namn: *Tarpon*³⁸. Fartyget bytte ägare i Stockholm ytterligare ett flertal gånger, och 2017 bytte det även namn, denna gång till *Gahmberg*. *Gahmberg* återvände till Finland och sommaren 2024 befann det sig på Saimen, fortfarande under svensk flagg.³⁹



KIMMO SAMULIN ARKISTO / KIMMO SAMULIS ARKIV / THE ARCHIVES OF KIMMO SAMULI

LA 2 1930-1956

<i>Aluksen aiempi nimi Magdalena, Psara, Venus, alun perin I.B. Pedersen</i>			
<i>Fartygets tidigare namn Magdalena, Psara, Venus, ursprungligen I.B. Pedersen</i>			
<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1914</i>	<i>Byggnadsår</i>	
<i>Telakka</i>	<i>Christian Nielsen, Fredrikshavn, Tanska</i>	<i>Varv</i>	
<i>Pituus</i>	<i>29,6</i>	<i>Längd</i>	
<i>Leveys</i>	<i>7,1</i>	<i>Bredd</i>	
<i>Syväys</i>	<i>2,1</i>	<i>Djupgående</i>	
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>7,8</i>	<i>Fart i knop</i>	
<i>Käyttövoima</i>	<i>Tuuli/vind, diesel</i>	<i>Drivkraft</i>	

LA 2:n pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa. Alus luovutettiin riisuttuna laivastolle Turussa 13.4.1943. Se palautui Rajavartiolaitokselle 26.5.1945, jolloin Saaristomeren merivartiosto vastaanotti sen. Vuonna 1946 aluksen nimeksi muutettiin *MP 1*. Rajavartiolaitos luopui siitä vuonna 1956. Alus myytiin Jäämeren Kalastus Oy:lle ja se sai nimen *Jan Mayen*. Seuraavat omistajat olivat E.B Tillander (1959-1969), Anssi ja Ulla Asunta (1969-2005), Juha Stillman (2005-2011) ja nykyään aluksen omistaa Suomen Merihistoriallinen Purjelaivayhdistys ry.⁴⁰ Sen kotisatama on Helsingissä.

LA 2:s huvudsakliga verksamhetsområde var Åland. Fartygets utrustning avlägsnades och det överläts till flottan i Åbo 13.4.1943. Det återlämnades till Gränsbevakningsväsendet 26.5.1945 och togs då emot av Skärgårdshavets sjöbevakningssektion. År 1946 fick fartyget namnet *MP 1*. Gränsbevakningsväsendet tog det ur drift 1956. Fartyget såldes till Jäämeren Kalastus Oy och fick namnet *Jan Mayen*. Följande ägare var E.B. Tillander (1959–1969), Anssi och Ulla Asunta (1969–2005), Juha Stillman (2005–2011) och idag ägs fartyget av föreningen Suomen Merihistoriallinen Purjelai-vayhdistys ry.⁴¹ Dess hemmahamn är Helsingfors.



SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / SJÖHISTORISKA INSITUTET VID ÅBO AKADEMI / THE INSTITUTE OF MARITIME HISTORY AT ÅBO AKADEMI

VH I 1930-1944

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Pekonlahti III</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1916	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>A. Ahlström Oy, Varkaus</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	26,4	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	6,4	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	2,8	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	10	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyry/ång</i>	<i>Drivkraft</i>

Merivartiolaitos osti aluksen vuonna 1930 ja sen pääasiallinen toiminta-alue oli Saaris-tomeri. Vuonna 1944 alus luovutettiin Sotakor-vausteollisuuden valtuuskunta SOTEVA:lle ja se päättyi Neuvostoliittoon.

Sjöbevakningsväsendet köpte fartyget 1930 och dess huvudsakliga verksamhetsområde var Skärgårdshavet. År 1944 överläts fartyget till Delegationen för krigsskadeståndsindustrin (SO-TEVA) och det hamnade i Sovjetunionen.



LA I 1930-1935

<i>Aiempi nimi</i> ⁴²	<i>Antoinette, Salamis, Henry, alkujaan Bjaelan</i>
<i>Fartygets tidigare namn</i> ⁴³	<i>Antoinette, Salamis, Henry, ursprungligen Bjaelan</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1917
<i>Telakka</i>	<i>Julius Christoffersen, Assens, Tanska</i>
<i>Pituus</i>	27 ⁴⁴ , ⁴⁵
<i>Leveys</i>	-
<i>Syväys</i>	-
<i>Nopeus solmuissa</i>	4
<i>Käyttövoima</i>	<i>Tuuli/vind, diesel</i>

Alus myytiin Merivartiolaitokselle sopimatto- mana huutokaupalla 10.1.1935. Ostajana oli porvoolainen G. Gustafsson.⁴⁶ Aluksen jäljet päättyvät tähän.

Fartyget såldes på auktion 10.1.1935 som olämpligt för Sjöbevakningsväsendet. Köpa- ren var Borgåbon G. Gustafsson.⁴⁷ Spåren efter fartyget slutar här.

Kaksi Merivartiolaitoksen liikkuvaa asemaa, LA 1 ja LA 2 sekä oikeassa reunassa VL Vesta Katajanokan laiturissa. MERIVARTIOMUSEO

Två av Sjöbevakningsväsendets rörliga stationer, LA 1 och LA 2, samt i högra kanten VL Vesta vid kajen på Skatudden. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Two of the Coast Guard's mobile stations, LA 1 and LA 2, and on the right edge, VL Vesta at the Katajanokka pier. THE COAST GUARD MUSEUM



Virolaisen Friedrich Tammikin maalaus kuunari Henrystä, josta sittemmin tuli LA 1.
VIRON MERIMUSEO

Estländaren Friedrich Tammiks målning av skonaren Henry, sedermera LA 1.
ESTLANDS SJÖFARTSMUSEUM

Painting by Estonian painter Friedrich Tammik of the schooner Henry, which later became LA 1.
THE ESTONIAN MARITIME MUSEUM



VH 2 1930-1944

Aiempi nimi	Ristiniemi	Tidigare namn
Rakennusvuosi	1928	Byggnadsår
Telakka	Kotkan Konepaja Oy	Varv
Pituus	22,7	Längd
Leveys	5,4	Bredd
Syväys	2,7	Djupgående
Nopeus solmuissa	8	Fart i knop
Käyttövoima	Höyry/ång	Drivkraft

Aluksen pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahden läntinen alue. Vuonna 1944 alus luovutettiin Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta SOTEVA:lle ja se päättyi Neuvostoliittoon.

VH 2 Hangon satamassa joulukuun 1941 lopulla, jolloin satama-allasta raivattiin vuokaralaisten sinne jättämästä tavarasta.
SA-KUVA

VH 2 i Hangö hamn i slutet av december 1941, då hamnbassängen rensades på sådant som hyresgästerna lämnat efter sig.
FÖRSVARSMAKTENS BILD

VH 2 in the port of Hanko at the end of December 1941, when the port basin was cleared of goods left there by tenants.
SA-IMAGE

Fartygets huvudsakliga verksamhetsområde var västra Finska viken. År 1944 överläts fartyget till Delegationen för krigsskadeståndsindustrin (SOTEVA) och det hamnade i Sovjetunionen.



SA-KUVA / FÖRSVARSMAKTENS BILD / SA-IMAGE

VL UISKO 1939-1943

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Celtic</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1938	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Jos. Boch & Zonen⁴⁸, Belgia</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	40,4	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	7,1	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	3,95	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	13	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Olessaan 16.9.1943 partioimassa Viron suunnalla Kerin majakan pohjoispuolella neuvostoliittolainen lentokone pudotti torpedon, joka upotti *Uiskon*. Alus vei mukanaan 18 miestä, heistä merivartiomiehiä oli kahdeksan. Vain kaksi aluksella olleista pelastui. Kaatuneet ja *Uiskon* hylky jäivät mereen.

När *Uisko* patrullerade nära Estland 16.9.1943, norr om Kockskärs fyr, fällde ett sovjetiskt flygplan en torped som sänkte fartyget. FFartyget tog med sig 18 män, varav åtta var sjöbevakningsmän. Endast två personerna ombord överlevde. De stupade och vraket efter *Uisko* blev kvar i havet.



SA-KUVA / FÖRSVARSMAKTENS BILD / SA-IMAGE

VL TURSAS 1939-1985

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Baltic</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1938	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Jos. Boch & Zonen, Belgia</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	40,4	<i>Läng</i>
<i>Leveys</i>	7,1	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	4,3	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	13	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

VL *Tursas* kiinnittyi Stor Mälöön Airiston soran laituriin 15.5.1973. Tursas toimi asuntolaivana ja partiointi tapahtui VL *Eckerö*llä. Kun VL *Eckerö* luovutettiin 19.4.1974 Merivartiokoululle koululainavaksi, muuttui *Tursaksen* käyttö merivartioasemaksi. Kesällä 1979 *Tursaksen* nimi muuttui TL *Tursakseksi*. Se palveli Airiston merivartioaseman vuoteen 1985 asti.⁴⁹

Alus myytiin vuonna 1985 Ruotsiin, jossa se palveli useammalla omistajalla nimellä *Holmia*⁵⁰. Vuonna 1997 alus siirtyi Norjaan ja sai nimen *Polnes*. Kesäkuussa 2002 aluksen pitkä elinkaari päättyi ja se romutettiin⁵¹.

VL *Tursas* förtöjdes vid Airiston soras brygga på Stormälö 15.5.1973. *Tursas* fungerade som husbåt och patrullering gjordes med VL *Eckerö*. När VL *Eckerö* överläts till Sjöbevakningsskolan som skolfartyg 19.4.1974, började man i stället använda *Tursas* som sjöbevakningsstation. Sommaren 1979 ändrades *Tursas* namn till TL *Tursas*. Fartyget tjänstgjorde som Erstans sjöbevakningsstation fram till 1985.⁵²

Fartyget såldes till Sverige 1985, där det tjänstgjorde under ett flertal ägare under namnet *Holmia*⁵³. År 1997 flyttades fartyget till Norge och fick namnet *Polnes*. I juni 2002 tog fartygets långa levnadsbana slut och det skrotades⁵⁴.



POHJANLAHDEN MERIVARTIOKILTA/SAIMA SUOMISEN KOKOELMA
 BOTTNISKA VIKENS SJÖBEVAKNINGS GILLE RF/SAIMA SUOMINENS SAMLING
 THE GULF OF BOTHNIA COAST GUARD GUILD /THE COLLECTION OF SAIMA SUOMINEN

VL TURJA 1940-1977

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1927</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>		<i>Varv</i>
<i>Ab Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>		
<i>Pituus</i>	<i>22,7</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,6</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2,7</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>10</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Petsamon alueella partioinut Lapin rajavartioston vartiolaiva Turja luovutettiin Merivartiolaitokselle 13.12.1940⁵⁵. Pohjanlahden piiri vastaanotti *Turjan* 27.1.1941, joskin vain muodollisesti, sillä Petsamon alueella ei ollut Merivartiolaitoksen piiriä vaikka merivartijoita palvelikin siellä. Joulukuun 22. päivä 1944 alus siirtyi Merivartiolaitoksen Rajavartiolaitokseen liittämisen yhteydessä muiden alusten tavoin Rajavartiolaitoksen alukseksi. *Turja* siirrettiin Turkuun ja 1940-luvun lopulla se siirrettiin Pohjanlahden merivartiostolle Vaasaan. 1970-luvun alussa *Turja* palasi jälleen Turun vesille Saaristomeren Merivartioston käyttöön⁵⁶.

Vuonna 1977 *Turja* myytiin yksityishenkilölle ja vuonna 1985 alus siirtyi ruotsalaisomistukseen saaden uuden, aluksen historiaa kuvaavan nimen *Petsamo*. Vuonna 1993 alus myytiin jälleen ja sen kotisatamana on Stocksund Tukholman saaristossa. Nykyään *Petsamo* liikennöi Tukholman saaristossa matkustaja- ja koulutusaluksena^{57, 58}.

Sekstanttiharjoitus VL Turjan peräkannella vuonna 1950. MERIVARTIOMUSEO
Sextantövning på BF Turjas akterdäck år 1950. SJÖBEVAKNINGSMUSEET
Sextant exercise on Coast Guard vessel Turja's afterdeck in 1950. THE COAST GUARD MUSEUM



Lapplands gränsbevakningssektions bevakningsfartyg *Turja*, som patrullerat i Petsamoområdet, överläts till Sjöbevakningsväsendet 13.12.1940⁵⁹. Bottniska vikens distrikt emottog *Turja* 27.1.1941, om än endast formellt, eftersom Sjöbevakningsväsendet inte hade något distrikt i Petsamoområdet, trots att det fanns sjöbevakningsmän som tjänstgjorde där. Den 22 december 1944 blev fartyget, liksom de andra fartygen, Gränsbevakningsväsendets fartyg i och med att Sjöbevakningsväsendet slogs samman med Gränsbevakningsväsendet. *Turja* flyttades till

Åbo och i slutet av 1940-talet flyttades det till Bottniska vikens sjöbevakningssektion i Vasa. I början av 1970-talet återvände *Turja* igen till Åbovattnen för att användas av Skärgårdshavets sjöbevakningssektion⁶⁰.

År 1977 såldes *Turja* till en privatperson och 1985 övergick fartyget i svensk ägo, varvid det fick det historiskt passande namnet *Petsamo*. År 1993 såldes fartyget igen och dess hemmahamn är Stocksund i Stockholms skärgård. Idag är *Petsamo* passagerar- och utbildningsfartyg i Stockholms skärgård^{61, 62}.

KOSKELO-LUOKKA 1955-1960 KOSKELO-KLASSEN

VL Koskelo 1955-1986, VL Kuikka 1956-1992, VL Kiisla 1957-1986, VL Kuovi 1957-1990, VL Kurki 1957-1986, VL Kaakkuri 1957-1992, VL Telkkä 1958-1992, VL Tavi 1960-1986

VL KOSKELO 1959-1992

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1959</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Valmet, Helsinki</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>29</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>5,1</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,5</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>16</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Koskelo-luokka oli ensimmäinen vartiolaiva-luokka, joka rakennettiin Rajavartiolaitoksen käyttöön. Samalla se oli Rajavartiolaitokselle rakennetuista aluksista ensimmäinen teräsrunkoinen alusluokka. Aluksissa on keskenään eroavaisuuksia, mutta tässä yhteydessä niistä on esillä luokkansa ensimmäisen, nimikkoaluksensa *Koskelon* tekniset tiedot.

Koskelo myytiin marraskuussa 1986 huutokaupassa myrkkytynnyreistään tunnetulle laivuri Pekka Ojarannalle sekä hänen liikekumppanilleen⁶³. Heinäkuussa 1987 alus upposi Hangon vesillä omistajan avattua aluksen pohjakaivon. Alus nostettiin ja siirrettiin Porvooseen vuonna 1989. Alus on tämän jälkeen vaihtanut omistajaa muutaman kerran ja on nykyään Lahdessa.

Kiisla myytiin yksityiselle taholle ja se on romutettu Vaasassa⁶⁴.

Kuovi poistui käytöstä 1989 ja se myytiin yksityiselle taholle. Vuonna 2000 alus myytiin Tukholmaan ja nimen *Karliza* saaneen aluksen kotisatama on Kungsholmenin alueella Tukholmassa⁶⁵.

Kurki toimi palveluksesta poistonsa jälkeen asuntolaivana Mikkelin Saarilla aseman perus-

korjauksen ajan. 1980-luvun lopulla alus myytiin Ruotsiin.

Tavi myytiin marraskuussa 1986 turkulaiselle sukellusseura Nautic Club ry:lle⁶⁶. Tavin kotisatama on Turussa Aurajoessa.

Kuikka, *Kaakkuri* ja *Telkkä* luovutettiin marraskuussa 1992 Viron Rajavartiolaitokselle eli Eesti Piirivalvelle⁶⁷.

Kuikka palveli Viron Rajavartiolaitoksessa nimellä *PVL-101* ja *Kaakkuri* palveli Viron Rajavartiolaitoksessa nimellä *PVL-102* vuoteen 2005. Nykyään *PVL-102 (Kaakkuri)* on museoaluksena Tallinnassa Viron Merimuseon laiturissa. Myös *PVL-101 (Kuikka)* on poistettu käytöstä. *Telkkä* toimi vuodesta 1982 vuoteen 1992 merivartiokoulun koululaivana. Virossa se palveli Viron Rajavartiolaitoksessa nimellä *PVL-100*. Alus poistettiin Virossa käytöstä vuonna 2000 ja vuonna 2002 *Telkkä* palasi Suomeen ja siirrettiin Merivartiomuseoon.

Koskelo-klassen var den första bevakningsfartygsklassen som byggdes för Gränsbevakningsväsendet. Samtidigt var det den första fartygsklassen med stålskrov som byggdes för Gränsbevakningsväsendet. Det finns skillnader fartygen emellan, men här presenteras tekniska uppgifter för det första fartyget i klassen, Koskelo, som också har gett fartygsklassen dess namn.

Koskelo såldes på auktion i november 1986 till skepparen Pekka Ojaranta, känd för sina gifttunnor, och hans affärspartner⁶⁸. I juli 1987 sjönk fartyget vid Hangö då ägaren hade öpp-

nat fartygets bottenbrunn. Fartyget bärgades och transporterades till Borgå 1989. Efter det har fartyget bytt ägare ett par gånger och finns numera i Lahtis.

Kiisla såldes till en privat aktör och skrotades senare i Vasa⁶⁹.

Kuovi togs ur drift 1989 och såldes till en privat aktör. År 2000 såldes fartyget till Stockholm och fick namnet Karliza. Dess hemmahamn ligger vid Kungsholmen i Stockholm⁷⁰.

Efter att ha tagits ur tjänst användes *Kurki* som husbåt under tiden som stationen på Mickelsörarna renoverades. I slutet av 1980-talet såldes fartyget till Sverige.

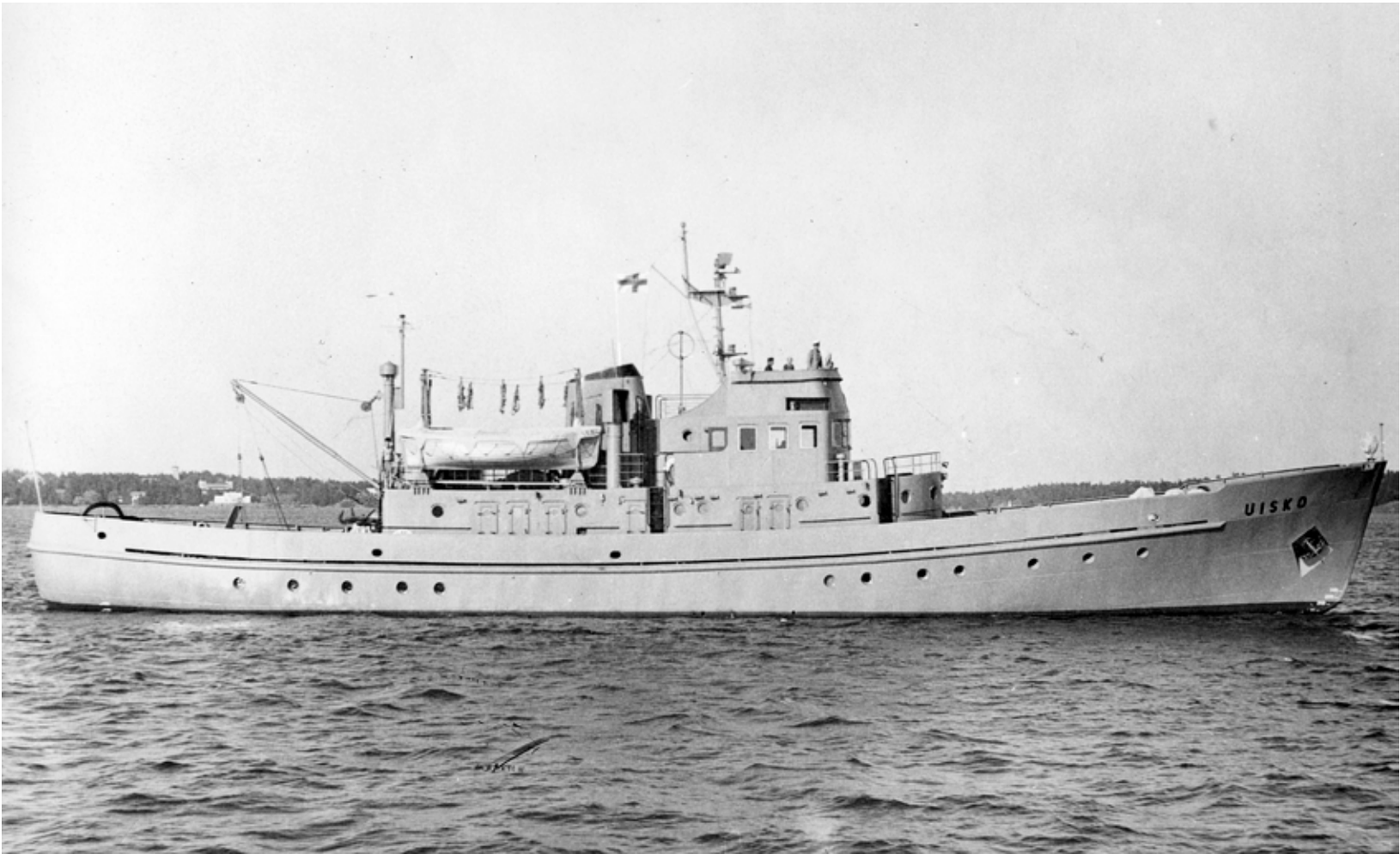
Tavi såldes till den Åbobaserade dykföreningen Nautic Club ry i november 1986⁷¹. *Tavis* hemmahamn är i Aura å i Åbo.

Kuikka, *Kaakkuri* och *Telkkä* överläts till den estniska gränsbevakningen Eesti Piirivalve i november 1992⁷².

Kuikka tjänstgjorde vid estniska gränsbevakningen under namnet *PVL-101* och *Kaakkuri* under namnet *PVL-102* fram till 2005. Idag är *PVL-102 (Kaakkuri)* museifartyg och ligger vid kaj vid Estlands sjöfartsmuseum i Tallinn. Också *PVL-101 (Kuikka)* har tagits ur drift. Telkkä var skolfartyg vid Sjöbevakningsskolan från 1982 till 1992. I Estland tjänstgjorde det vid estniska gränsbevakningen under namnet *PVL-100*. Fartyget togs ur drift i Estland år 2000, och 2002 återvände *Telkkä* till Finland och flyttades till Sjöbevakningsmuseet.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL UISKO 1959-1987

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1959</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Valmet Oy, Helsinki</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>43,4</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>7,3</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>14</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Uiskon pääasiallinen toiminta-alue oli Saaristo-meri. Alus huutokaupattiin vuonna 1987, jolloin sen uudeksi omistajaksi tuli maarianhaminalainen yksityishenkilö ja aluksen nimeksi vaihtui *Kustgard*⁷³. Vuonna 1997 alus myytiin Norjaan ja vuodesta 2001 alus on ollut muun muassa Tongasaarten ja Panaman lipun alla nimillä *Ice Lady* ja *Ice Lady Patagonia*. Tänä päivänä alus liikennöi Maltan lipun alla pääasiassa Välimerellä nimellä *Ice Lady*.⁷⁴

Uiskos huvudsakliga verksamhetsområde var Skärgårdshavet. Fartyget såldes på auktion 1987, varvid en privatperson i Mariehamn blev dess nya ägare och det bytte namn till *Kustgard*⁷⁵. År 1997 såldes fartyget till Norge och sedan 2001 har det bland annat seglat under tongansk och panamansk flagg med namnen *Ice Lady* och *Ice Lady Patagonia*. Idag seglar fartyget främst på Medelhavet under maltesisk flagg och med namnet *Ice Lady*.⁷⁶



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL SILMÄ 1963-1995

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1963</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Oy Laivateollisuus Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>48,3</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>8,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,2</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>15</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Silmä luovutettiin Viron Rajavartiolaitokselle vuonna 1995 ja se sai nimekseen *Kõy (PVL-107)*⁷⁷. Taloudellisten haasteiden myötä alus poistui käytöstä vuonna 2014 ja seuraavana vuonna se purettiin Kopliissa. Potkuri ja osa aluksen varusteista löytyy Tallinnan teknillisen yliopiston Viron merenkulkuakatemiasta⁷⁸.

Silmä överläts till den estniska gränsbevakningen 1995 och fick namnet *Kõy (PVL-107)*⁷⁹. På grund av ekonomiska svårigheter togs fartyget ur drift 2014 och följande år demonterades det i Kopli. Propellern och en del av fartygets utrusning finns vid estniska sjöfartsakademin vid Tallinns tekniska universitet⁸⁰.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL VIIMA 1964-1994

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1964</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Oy Laivateollisuus Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>35,7</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>6,6</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2,3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>23,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Viiman pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahti ja Saaristomeri. Viima luovutettiin Viron rajavartiolaitokselle vuonna 1995 ja se sai uuden nimen *Maru (PVL-106)*⁸¹. Alus eläköityi palveluksesta vuonna 2010 ja vuodesta 2012 se on ollut museoaluksena Tallinnassa Viron Merimuseon ulkoalueella⁸².

Viimas huvudsakliga verksamhetsområde var Finska viken och Skärgårdshavet. Viima överläts till den estniska gränsbevakningen 1995 och fick namnet *Maru (PVL-106)*⁸³. Fartyget pensionerades från tjänst år 2010 och sedan 2012 har det varit museifartyg i Tallinn utanför Estlands sjöfartsmuseum⁸⁴.

VL VALPAS 1971-2002

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1971</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Oy Laivateollisuus Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>48,3</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>8,6</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>15</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Valpas oli Suomenlahden merivartioston käytössä. Se luovutettiin Latviaan ja on Latvian rajavartiolaitoksen käytössä, yhä tutulla nimellä *Valpas*. Alus on palvellut Latvian rajavartiolaitoksen operaatioissa muun muassa Välimerellä⁸⁵.

Valpas användes av Finska vikens sjöbevakningssektion. Det överläts till Lettland och används av Lettlands gränsbevakning, fortfarande under samma gamla namn *Valpas*. Fartyget har tjänstgjort i samband med lettiska gränsbevakningens operationer bland annat på Medelhavet⁸⁶.

Valppaan vesillelasku 1970. MUSEOVIRASTO, KANSATIETEEN KUVAKOKOELMA

Sjösättningen av Valpas 1970. MUSEIVERKET, ETNOLOGISKA BILDSAMLINGARNA

The launch of Valpas in 1970. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ETHNOGRAPHIC PICTURE COLLECTION





SUOMEN MERIMUSEO / FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUM / THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

VL TURVA 1977-2006

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1977</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Oy Laivateollisuus Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>48,3</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>8,6</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>16</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

VL *Turva* oli Suomenlahden Merivartioston käytössä. Se myytiin Idäntie OY:lle ja toimii nykyään hinaajana nimellä *Varma*.

VL *Turva* användes av Finska vikens sjöbevakningssektion. Fartyget såldes till Idäntie OY och används numera som bogserare under namnet *Varma*.

LOKKI-LUOKKA 1986-2011 LOKKI-KLASSEN

(VL Lokki 1986-1997, VL Tiira 1985-2001, VL Kajava 1986-1997, VL Kihu 1986-1998)



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL LOKKI 1986-1997

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1981</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Oy Laivateollisuus Ab, Turku</i>	<i>Varv</i>
<i>Merivartioston käytössä 1986-1999</i>		
<i>Användes av sjöbevakningen 1986-1999</i>		
<i>Pituus</i>	<i>26,8</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>5,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>27</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Lokki ja *Kihu* palvelivat Suomenlahdella, *Tiira* Pohjanlahdella ja *Kajava* Saaristomerellä. *Lokki* ja *Kajava* luovutettiin vuonna 1997 Merivoimille. *Tiira* luovutettiin vuonna 2001 Latviaan ja *Kihu* luovutettiin 1998 Liettuahan. *Lokki* romutettiin 2000-luvun puolivälissä ja *Kajava* 2020-luvun alussa.

Lokki och *Kihu* tjänstgjorde på Finska viken, *Tiira* på Bottniska viken och *Kajava* på Skärgårdshavet. *Lokki* och *Kajava* överläts till Marinen 1997. *Tiira* överläts till Lettland 2001 och *Kihu* till Litauen 1998. *Lokki* skrotades i mitten av 2000-talet och *Kajava* i början av 2020-talet.

TURSAS-LUOKKA 1986- TURSAS-KLASSEN

VL *Tursas* 1986, VL *Uisko* 1987



RAJAVARTIOLAITOS / GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET / THE FINNISH BORDER GUARD

VL TURSAS

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1986/2004</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Rauma-Repola Oy, Uusikaupunki</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>49,3/62</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>10,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,45</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>15</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>		<i>Drivkraft</i>

Alusten pääasiallinen toiminta-alue on Saa-ristomerellä. Vuosina 2004-2005 alukset läpikävivät mittavan peruskorjauksen, jossa ne muutettiin monitoimialuksiksi. *Tursas*-luokasta on tarkoitus luopua vuonna 2026.

Fartygens huvudsakliga verksamhetsområde är på Skärgårdshavet. Under åren 2004–2005 genomgick fartygen en grundlig renovering var-vid de gjordes om till kombinationsfartyg. *Tur-sas*-klassen planeras tas ur drift år 2026.

KIISLA-LUOKKA 1987-2004 KIISLA-KLASSEN

VL *Kiisla* 1987-2004, VL *Kurki* 1990-2004



RAJAVARTIOLAITOS / GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET / THE FINNISH BORDER GUARD

VL KIISLA

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1987</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Hollming Oy, Rauma</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>48,8</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>8,8</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>2,3</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>31,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Sekä *Kiisla* että *Kurki* luovutettiin vuonna 2004 Merivoimille. Merivoimien luovuttua aluksis-ta niitä yritettiin myydä, mutta ne eivät käyneet kaupaksi⁸⁷. Alukset romutettiin 2010-luvun puo-livälissä.

Både *Kiisla* och *Kurki* överläts till Marinen 2004. När Marinen tog fartygen ur drift för-sökte man sälja dem, men lyckades inte hitta kö-pare⁸⁸. Fartygen skrotades i mitten av 2010-talet.



Merikarhu vuonna 2006. RAJAVARTIOLAITOS, VARTIOLENTOLAIVUE

VL MERIKARHU 1994-2020

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1994</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>innyards Oy, Rauma</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>57,8</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>11,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>4,7</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>15</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>		<i>Drivkraft</i>

Merikarhu år 2006. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET, BEVAKNINGSFlygDIVISIONEN

Merikarhu on *Tursaan* ja *Uiskon* jatkokehtys-versio. Alukseen lisättiin muun muassa pituutta ja leveyttä, aluksen sisäjärjestys oli melko yhtenäinen *Tursaan* ja *Uiskon* kanssa. *Merikarhusta* luovuttiin vuonna 2020 ja nykyään alus toimii Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston koulutusaluksena.

Merikarhu in 2006. THE FINNISH BORDER GUARD, AIR PATROL SQUADRON

Merikarhu är en vidareutvecklad version av *Tursas* och *Uisko*. Bland annat utökades fartygets längd och bredd. Insidan av fartyget var tämligen likartad med *Tursas* och *Uisko*. *Merikarhu* togs ur drift 2020 och numera är fartyget utbildningsfartyg vid yrkesinstitutet i Södra Kymmenedalen.

TELKKÄ-LUOKKA 1999-2011 TELKKÄ-KLASSEN

(VL Telkkä 1999-2011, VL Tavi 2002-2011, VL Tiira 2004-2011)



Vartiolaiva Tiira Storklobbin aseman laiturissa 2008. RAJAVARTIOLAITOS

Bevakningsfartyget Tiira vid Storklobb stations kaj 2008. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

Coast guard vessel Tiira at the pier of the Storklobb station in 2008. THE FINNISH BORDER GUARD

VL TELKKÄ 1999-2011

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1999</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Uudenkaupungin työvene, Uusikaupunki</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>48,5^{89, 90}</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>7,5</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>3,9</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>20</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>		<i>Drivkraft</i>

Telkkä palveli Saaristomerellä, *Tavi* Suomenlahdella ja *Tiira* Pohjanlahdella.

Tavi myytiin vuonna 2013 Yhdistyneen kuningaskunnan rajavartiolaitokselle ja se palvelee nykyään nimellä *HMC Protector*. Aluksen kotisatama on Portsmouth⁹¹.

Vartiolaivat *Telkkä* ja *Tiira* myytiin touokuussa 2014 Norjaan Mobico Shipping As-nimiselle yritykselle, joka hyödyntää aluksia öljynporauskentillä⁹². Alusten nykyiset nimet ovat *Husvik Hugin* (*Tiira*) ja *Husvik Munin* (*Telkkä*)⁹³.

Telkkä tjänstgjorde på Skärgårdshavet, *Tavi* på Finska viken och *Tiira* på Bottniska viken.

Tavi såldes 2013 till Förenade kungarikets gränsbevakning och tjänstgör idag under namnet *HMC Protector*. Fartygets hemmahamn är Portsmouth⁹⁴.

Bevakningsfartygen *Telkkä* och *Tiira* såldes i maj 2014 till ett företag i Norge vid namn Mobico Shipping As som använder fartygen på oljefälten⁹⁵. Fartygens nuvarande namn är *Husvik Hugin* (*Tiira*) och *Husvik Munin* (*Telkkä*)⁹⁶.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

VL TURVA 2014-

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>2014</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>STX Finland, Rauma</i>	<i>Varv</i>
<i>Merivartioston käytössä 2014-</i>		
<i>Används av sjöbevakningen 2014-</i>		
<i>Pituus</i>	<i>95,39</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>17,4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>5,5</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>18</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>		<i>Drivkraft</i>

Rajavartiolaitoksen uusiin alus *Turva* palvelee pääosin Suomenlahdella.

Gränsbevakningsväsendets nyaste fartyg *Turva* tjänstgör huvudsakligen på Finska viken.

Viitteet

- 1

Rami Wirrankosken arkisto ja https://www.ts.fi/teemat/1073971393
- 2

Rami Wirrankoskis arkiv och https://www.ts.fi/teemat/1073971393
- 3

VL Merikotkaa ei löydy enää vuoden 1959 Suomen Kauppalaivasto-julkaisusta (MKL2130), jossa on tiedot 1.4.1959 tilanteesta
- 4

Bevakningsfartyget VL Merikotka finns inte längre med i 1959 års upplaga av publikationen Finlands handelsflotta (MKL2130), som innehåller aktuella uppgifter från 1.4.1959.
- 5

MVK 4/35
- 6

MVK [Sjöbevakningsorder] 4/35
- 7

Auvinen, Visa, Leijonalippu merellä, s. 157
- 8

Auvinen, Visa, Leijonalippu merellä, s. 157
- 9

Rami Wirrankosken arkisto
- 10

Auvinen, Visa, Leijonalippu merellä [Lejonflaggan till havs], s. 157
- 11

Auvinen, Visa, Leijonalippu merellä [Lejonflaggan till havs], s. 157
- 12

Rami Wirrankoskis arkiv
- 13

https://hylyt.net/hylkykortti/190
- 14

https://hylyt.net/hylkykortti/190
- 15

Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala 18.5.2025
- 16

Skriftligt meddelande från Juha-Pekka Laitala 18.5.2025
- 17

Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muistio
- 18

Anteckningar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- 19

Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muistio
- 20

Anteckningar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- 21

Rami Wirrankosken arkisto
- 22

Rami Wirrankosken arkisto
- 23

Rami Wirrankoskis arkiv
- 24

Rami Wirrankoskis arkiv
- 25

Auvinen, Visa. Leijonalippu merellä, s. 152
- 26

Auvinen, Visa. Leijonalippu merellä [Lejonflaggan till havs], s. 152
- 27

Rami Wirrankosken arkisto
- 28

Rami Wirrankoskis arkiv
- 29

Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- 30

MVK 4/35
- 31

MVK [Sjöbevakningsorder] 4/35
- 32

Sähköposti Markku Kääntä-Pakola 19.4.2021
- 33

E-post Markku Kääntä-Pakola 19.4.2021
- 34

https://www.skargardsbatar.se/aallotar_1911/
- 35

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ships_built_at_Hietalahti_shipyard_(1%E2%80%933200)
- 36

Rami Wirrankosken arkisto
- 37

https://www.skargardsbatar.se/aallotar_1911/

- 38

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ships_built_at_Hietalahti_shipyard_(1%E2%80%933200)
- 39

Rami Wirrankoskis arkiv
- 40

Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muistio
- 41

Anteckningar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- 42

Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muistio
- 43

Anteckningar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- 44

Aluksen tekniset tiedot ovat ristiriitaisia. Useissa lähteissä, mukaan lukien aluksen myynti-ilmoitus, aluksen pituudeksi mainitaan 33 metriä (Pekka Takojan muistio)
- 45

De tekniska uppgifterna om fartyget är motsägelselfulla. I flera källor, bland annat en försäljningsannons om fartyget, sägs det att fartygets längd är 33 meter (anteckningar av Pekka Takoja).
- 46

Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muistio
- 47

Anteckningar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- 48

KA, Merivoimien esikunta, Järjestelytoimisto (tsto III), Henkilökoh-tainen diaari, T 14824/8
- 49

Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- 50

Mika Suutarisen muistiinpanot
- 51

https://www.ishavsmuseet.no/skutekatalog/polnes/
- 52

Skriftligt meddelande från Veikko Loukonen 18.5.2025
- 53

Mika Suutarinens anteckningar
- 54

https://www.ishavsmuseet.no/skutekatalog/polnes/
- 55

Sähköposti Pekka Takoja-Pakola 5.5.2025
- 56

Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- 57

http://www.tugboatlars.se/Petsamo.htm
- 58

Iljin, Ilja, Vartioalus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkija. Artikkelijulkaistu Rajamme Vartijat-lehdessä numerossa 2/22
- 59

E-post Pekka Takoja-Pakola 5.5.2025
- 60

Skriftligt meddelande från Veikko Loukonen 18.5.2025
- 61

http://www.tugboatlars.se/Petsamo.htm
- 62

Iljin, Ilja, Vartioalus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkija [Bevakningsfartyget Turja – Ishavets och Östersjöns vandrare]. Artikel publicerad i tidningen Rajamme Vartijat nummer 2/22
- 63

Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala 18.5.2025
- 64

Sähköposti Hannu Wallius-Pakola 9.5.2025
- 65

https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan_rannikkovartiolaiva
- 66

https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan_rannikkovartiolaiva
- 67

https://et.wikipedia.org/wiki/PVL-102
- 68

Skriftligt meddelande från Juha-Pekka Laitala 18.5.2025
- 69

E-post Hannu Wallius-Pakola 9.5.2025
- 70

https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan_rannikkovartiolaiva

- 71

https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan_rannikkovartiolaiva
- 72

https://et.wikipedia.org/wiki/PVL-102
- 73

Komentajakapteeni Mikko Salon esitelmä 8.12.2010
- 74

Rami Wirrankosken arkisto ja https://www.shipspotting.com/photos/1636931?navList=gallery&perPage=12&page=1&callSig-n=9H9361&viewType=normal&sortBy=newest
- 75

Kommendörkapten Mikko Salos föredrag 8.12.2010
- 76

Rami Wirrankoskis arkiv och https://www.shipspotting.com/photos/1636931?navList=gallery&perPage=12&page=1&callSig-n=9H9361&viewType=normal&sortBy=newest
- 77

Sipilä, Petri, Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa, artikkeli lehdessä Laiva 3/2002, sivu 19
- 78

https://et.wikipedia.org/wiki/K%C3%B5u_(laev)
- 79

Sipilä, Petri, Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa [Bevakningsfartyg i Koskelo-klassen i tre länder], artikel i tidningen Laiva 3/2002, s. 19
- 80

https://et.wikipedia.org/wiki/K%C3%B5u_(laev)
- 81

Sipilä, Petri, Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa, artikkeli lehdessä Laiva 3/2002, sivu 19
- 82

https://meremuseum.ee/lennusadam/fi/museo-laivat-lentosata-man-ulkoalueella/
- 83

Sipilä, Petri, Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa [Bevakningsfartyg i Koskelo-klassen i tre länder], artikel i tidningen Laiva 3/2002, s. 19
- 84

https://meremuseum.ee/lennusadam/fi/museo-laivat-lentosata-man-ulkoalueella/
- 85

https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:352153/mmsi:275093000/imo:4589731/vessel:VALPAS
- 86

https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:352153/mmsi:275093000/imo:4589731/vessel:VALPAS
- 87

https://yle.fi/a/3-6726429
- 88

https://yle.fi/a/3-6726429
- 89

Tavi ja Tiira 49,7m
- 90

Tavi och Tiira 49,7m
- 91

https://en.wikipedia.org/wiki/HMC_Protector
- 92

http://hhlweb.org/00-tiira_vl.htm, https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1494301640784788&id=137662268252685&set=a.1400353630179590&locale=nl_BE, https://valtioneuvosto.fi/-/1410869/rajavartiolaitoksen-vartiolaivat-telkka-ja-tiira-myydaan-norjaan
- 93

Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala 5.5.2025
- 94

https://en.wikipedia.org/wiki/HMC_Protector
- 95

http://hhlweb.org/00-tiira_vl.htm, https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1494301640784788&id=137662268252685&set=a.1400353630179590&locale=nl_BE, https://valtioneuvosto.fi/-/1410869/rajavartiolaitoksen-vartiolaivat-telkka-ja-tiira-myydaan-norjaan
- 96

Skriftligt meddelande från Juha-Pekka Laitala 5.5.2025



VMV I & VMV 2 1930-1950

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1930</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Abeking & Rasmussen, Bremen</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>23,5</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,04</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>25</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Bensiini/bensin</i>	<i>Drivkraft</i>

Alukset toimivat pääasiassa Saaristomerellä. VMV 1 upotettiin 1950-luvulla ja sen hylky lepää Airistolla.

VMV 2 myytiin vuonna 1952 Helsinkiin ja se sai nimekseen *Amphitrite*, vuonna 1965 omistajanvaihoksen myötä aluksen nimeksi tuli *Terhi* ja vuonna 1976 *Meribussi 3*, jolloin kotipaikaksi vaihtui Velkua¹. Viimeinen maininta aluksesta on vuodelta 1978.

Båtarna användes i huvudsak på Skärgårdshavet. VMV 1 sänktes på 1950-talet och vraket vilar på bottnen av Erstan.

VMV 2 såldes till Helsingfors 1952 och fick namnet *Amphitrite*. När båten bytte ägare 1965 blev dess nya namn *Terhi* och 1976 döptes den om till *Meribussi 3*, då dess hemort byttes till Velkua². Båten omnämns för sista gången 1978.

Vartiomoottoriveneet 1 ja 2 olivat identtiset palvelen merivartiinnissa vuoteen 1950 asti. Kuvassa VMV 2 vuonna 1930. MUSEOVIRASTO, HISTORIAN KUVAKOKOELMA

Bevakningsmotorbåtarna 1 och 2 var identiska och tjänstgjorde inom sjöbevakningen fram till 1950. På bilden VMV 2 år 1930. MUSEIVERKET, HISTORISKA BILDSAMLINGARNA

The VMV-class patrol motorboats 1 and 2 were identical, serving the Coast Guard until 1950. The VMV 2 pictured in 1930. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE HISTORICAL PICTURE COLLECTION



Vartiomoottorivene 3 tuhoutui tulipalossa kesäkuussa 1931 vain vuosi valmistumisensa jälkeen. MERIVARTIOMUSEO

VMV 3 1930-1931

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1930</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Suortin veneveistämö, Helsinki</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>23,5</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,2</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>0,9</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>23</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Bensiini/bensin</i>	<i>Drivkraft</i>

Bevakningsmotorbåt 3 förstördes i en brand i juni 1931, endast ett år efter att den färdigställdes. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

Alus oli ensimmäinen Merivartiolaitokselle tilattu VMV-vene, mutta kaksi myöhemmin tilattua VMV-alusta ennättivät valmistua ennen sitä. Näin se sai numerokseen kolmosen. Epäkii-tollisen ykköspaikan alus sen sijaan sai toisessa tilastossa. VMV 3 tuhoutui konehuoneessa syt-tyneestä tulipalosta 11.6.1931 ollen ensimmäinen Merivartiolaitoksen menettämä vartiomoottori-vene.

The patrol motorboat 3 was destroyed in a fire in June 1931, only one year after its completion. THE COAST GUARD MUSEUM

Fartyget var den första VMV-båten som be-ställdes till Sjöbevakningsväsendet, men två VMV-båtar som beställdes senare hann ändå fär-digställas innan den. Därför fick båten ordnings-nummer tre. En mer otacksam första plats fick båten i stället i en annan statistik. VMV 3 förstör-des av en brand i maskinrummet 11.6.1931, vilket gjorde den till den första av Sjöbevakningsvä-sendets bevakningsmotorbåtar att gå förlorad.



Salakuljettajien vene *Sterling*, josta tuli myöhemmin VMV 4, Helsingin Pohjoisrannassa kiinnittyneenä purjealusten kylkeen. KYMENLAAKSON MUSEO

VMV 4 1931-1939

<i>Aiempi nimi</i>	<i>Sterling</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Alkuperäinen nimi</i>	<i>Mootorvahilaev 4</i>	<i>Ursprungligt namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1916	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>A/S Maritim, Norja</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	20,1	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	3,55	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	1,2	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	16	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Bensiini/bensin</i>	<i>Drivkraft</i>

Smugglarbåten *Sterling* som senare blev VMV 4, förtöjd invid segelfartygen vid Norra Kajen i Helsingfors. KYMMENEDALENS MUSEUM

VMV 4 oli rakennettu Norjassa vuonna 1916 keisarillisen Venäjän laivastolle. Siitä tuli Viron Rajavartioston *Mootorvahilaev 4*. Vuonna 1928 se myytiin ja alus päätyi salakuljettajien käyttöön saaden nimen *Sterling*, kunnes Tulli uudenvuodenpäivänä 1930 takavarikoi sen³. Alus luovutettiin heinäkuussa 1931 Merivartiolaitokselle. Aluksen pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti ja vuodesta 1937 Turun piiri. Huonokuntoisena se myytiin siviilikäyttöön vuonna 1939 eikä aluksen myöhemmistä vaiheista ole tietoa.⁴

The smugglers' boat *Sterling*, which later became the VMV 4, moored alongside sailing ships at the Pohjoisranta pier in Helsinki. THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

VMV 4 hade byggts i Norge 1916 åt den kejserliga ryska flottan. Båten blev den estniska gränsbevakningens *Mootorvahilaev 4*. År 1928 såldes den och började användas av smugglare under namnet *Sterling*, tills Tullen beslagtog båten på nyårsdagen 1930⁵. I juli 1931 överläts den till Sjöbevakningsväsendet. Båtens huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken och från 1937 Åbo distrikt. År 1939 såldes den i dåligt skick för civilt bruk, och efter det saknas det information om båten.⁶



KYMENLAAKSON MUSEO

KYMMENEDALENS MUSEUM

THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

VMV 5 & 6 1931-1960

<i>Rakennusvuosi</i>	1931	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Uudenkaupungin veneveistämö</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	24,6	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	4,2	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	1,1	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	23	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Bensiini/bensin</i>	<i>Drivkraft</i>

Alusten pääasiallinen toiminta-alue 1930-luvulla oli läntinen Suomenlahti. VMV 5 oli käytössä 1931-1959, sen myöhemmät vaiheet eivät ole tiedossa. VMV 6 oli käytössä 1931-1960. Alus upposi Vaasassa.

Båtarnas huvudsakliga verksamhetsområde på 1930-talet var västra Finska viken. VMV 5 användes 1931–1959, vad som senare hände med båten är inte känt. VMV 6 användes 1931–1960. Båten sjönk i Vasa.



FORUM MARINUM/ UNO OJASEN KOKOELMA

FORUM MARINUM/UNO OJANENS SAMLING

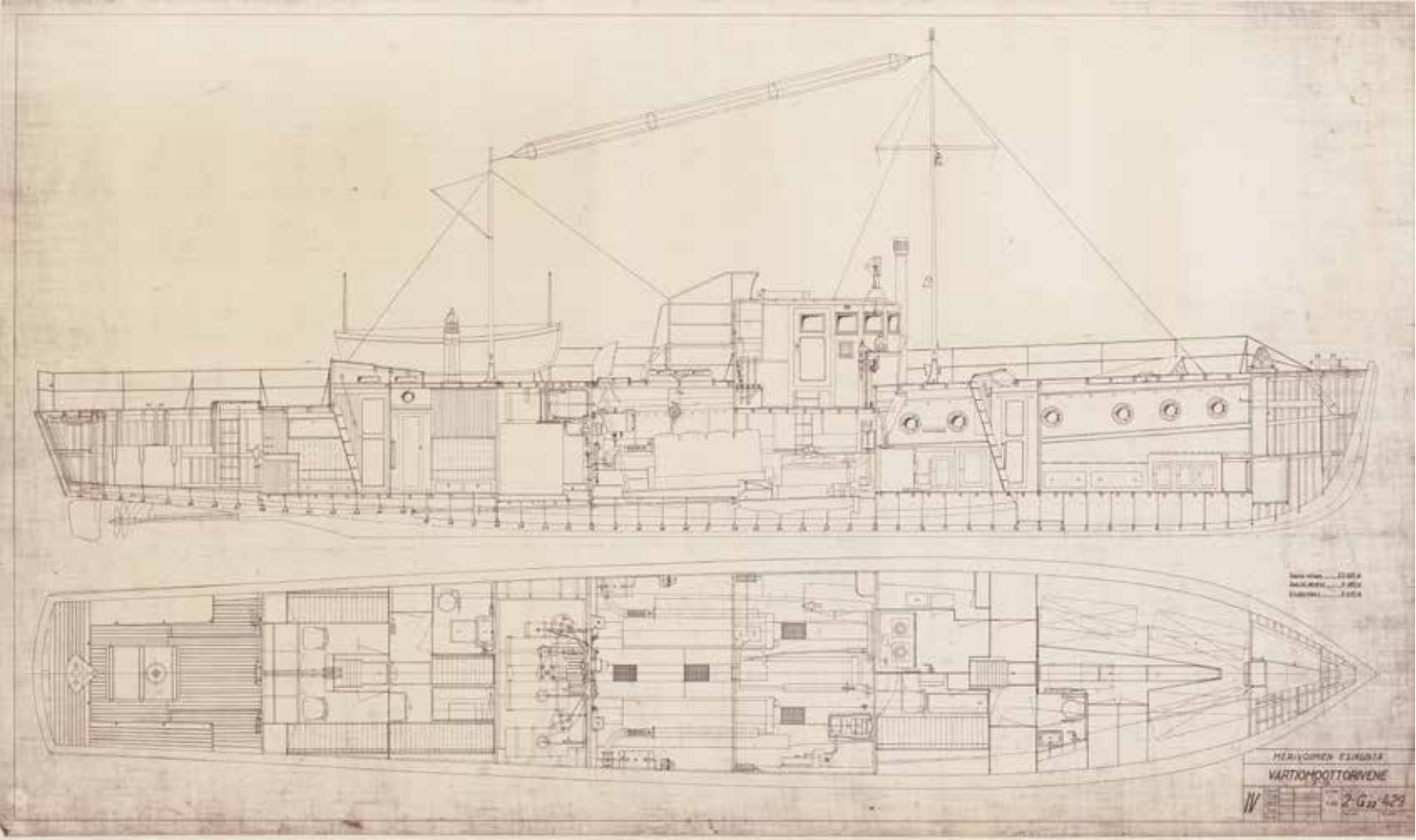
FORUM MARINUM/ THE COLLECTION OF UNO OJANEN

VMV 7 1932-1933

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1932</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Turun veneveistämö</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>24</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,36</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,08</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>25</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Bensiini/bensin</i>	<i>Drivkraft</i>

Alus tuhoutui tulipalossa 1.10.1933, paloa edesauttoi polttoaineena käytetty bensiini. VMV 7 ennätti palvella vain vuoden. Seuraavien VMV-alusten käyttövoimaksi päätettiin valita diesel.

Båten förstördes i en brand 1.10.1933. Branden fick fart av bensinen som användes som bränsle. VMV 7 hann endast tjänstgöra i ett år. För de följande VMV-båtarna valde man i stället diesel som bränsle.



Vartiomoottoriveneiden 8-17 mallipiirustus. MERIVARTIOMUSEO

Modellritning av bevakningsmotorbåtarna 8–17. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

A model designing of the patrol motorboats 8–17. THE COAST GUARD MUSEUM

VMV 8-17

<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1935</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>Turun veneveistämö</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>25,6</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,36</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,025</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>23</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

VMV 8 (1935–1944) toimi pääasiassa läntisellä Suomenlahdella. Se tuhoutui Helsingin suurpommituksissa 26.2.1944.

VMV 9 (1935–1960) toimi pääasiassa itäisellä Suomenlahdella. Sen myöhemmistä vaiheista ei ole tietoja.

VMV 10 (1935–1944) toimi pääasiassa läntisellä Suomenlahdella. Se tuhoutui 15.9.1944 saksalaisten operaatio Tanne Ostissa Suursaassa.

VMV 11 (1935–1970) toimi 1930-luvulla pääasiassa läntisellä Suomenlahdella. Vuonna 1969 *VMV 11* telakoitiin Santahaminaan ja nykyään se on museoaluksena Merivartiomuseossa.

VMV 12 (1935–1944) toimi pääasiassa itäisellä Suomenlahdella. Se tuhoutui Helsingin suurpommituksissa 6.2.1944.

VMV 13 (1935–1971) toimi 1930-luvulla pääasiassa Saaristomerellä. *VMV 13* myytiin vuonna 1972 Kalajoelle, jossa se toimi 1972–1989 vesibussina nimellä *m/s Kalla IV*. Vuonna 1989 alus siirtyi Kemijärvelle ja nimeksi vaihtui *m/s Lapinhelmi*. Vuonna 1993 aluksen kotipaikaksi tuli Kajani ja nimeksi *m/s Pinja Tuulia*. Alus romutettiin 2000-luvun alkuvuosina.⁷

VMV 14 (1935–1944) toimi pääasiassa Saaristomerellä. Se tuhoutui 15.9.1944 saksalaisten operaatio Tanne Ostissa Suursaassa.

VMV 15 (1935–1964) toimi 1930-luvulla pääasiassa Saaristomerellä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolahtoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 16 (1935–1965) toimi 1930-luvulla pääasiassa Saaristomerellä. Se myytiin yksityiskäyttöön ja sai nimen *Blue Boy*. Vuonna 1969 alus paloi ja sen hylky romutettiin Turussa 1970-luvun alkupuolella.

VMV 17 (1935–1944) toimi pääasiassa Pohjanlahdella. Se tuhoutui lentopommituksessa 18.6.1944 Koiviston länsipuolella Tiurin vesillä. Pommitus vaati neljän merivartijan hengen.

VMV 8 (1935–1944) användes i huvudsak på västra Finska viken. Båten förstördes under Februaribombardemangen av Helsingfors 26.2.1944.

VMV 9 (1935–1960) användes i huvudsak på östra Finska viken. Information saknas om båtens senare skeden.

VMV 10 (1935–1944) användes i huvudsak på västra Finska viken. Den förstördes 15.9.1944 under den tyska operationen Tanne Ost på Hogland.

VMV 11 (1935–1970) användes på 1930-talet i huvudsak på västra Finska viken. År 1969 dockades *VMV 11* i Sandhamn och idag är båten museifartyg på Sjöbevakningsmuseet.

VMV 12 (1935–1944) användes i huvudsak på östra Finska viken. Båten förstördes under Februaribombardemangen av Helsingfors 6.2.1944.

VMV 13 (1935–1971) användes på 1930-talet i huvudsak på Skärgårdshavet. *VMV 13* såldes till Kalajoki 1972, där den fungerade som sjöbuss 1972–1989 under namnet *m/s Kalla IV*. År 1989 flyttades båten till Kemijärvi och fick namnet *m/s Lapinhelmi*. År 1993 blev båtens nya hemort Kajana och den döptes om till *m/s Pinja Tuulia*. Båten skrotades under 2000-talets första år.⁸

VMV 14 (1935–1944) användes i huvudsak på Skärgårdshavet. Den förstördes 15.9.1944 under den tyska operationen Tanne Ost på Hogland.

VMV 15 (1935–1964) användes på 1930-talet i huvudsak på Skärgårdshavet. Båten såldes 1974 på en auktion som ordnades av Gränsbevakningsväsendet. Båtens skrov finns kvar och väntar på renovering.

VMV 16 (1935–1965) användes på 1930-talet i huvudsak på Skärgårdshavet. Den såldes för privat bruk och fick namnet *Blue Boy*. Båten brann 1969 och dess vrak skrotades i Åbo i början av 1970-talet.

VMV 17 (1935–1944) användes i huvudsak på Bottniska viken. Den förstördes under en flygbombning 18.6.1944 väster om Björkö i vattnen vid ön Tiuri. Bombningen krävde fyra sjöbevakares liv.



VMV 9 heinäkuussa 1942. SA-KUVA

VMV 9 i juli 1942. FÖRSVARSMÅKTENS BILD

The VMV 9 in July 1942. SA-IMAGE



MERIVARTIOMUSEO

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM



Vartiomoottorivene 18 kuvassa etualalla, taustalla vartiomoottorivene 6 Mikkelsaarten merivartioaseman laiturissa vuonna 1952. MERIVARTIOMUSEO

Bevakningsmotorbåt 18 i förgrunden på bilden, i bakgrunden bevakningsmotorbåt 6 vid kajen vid Mickelsörarnas sjöbevakningsstation 1952. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

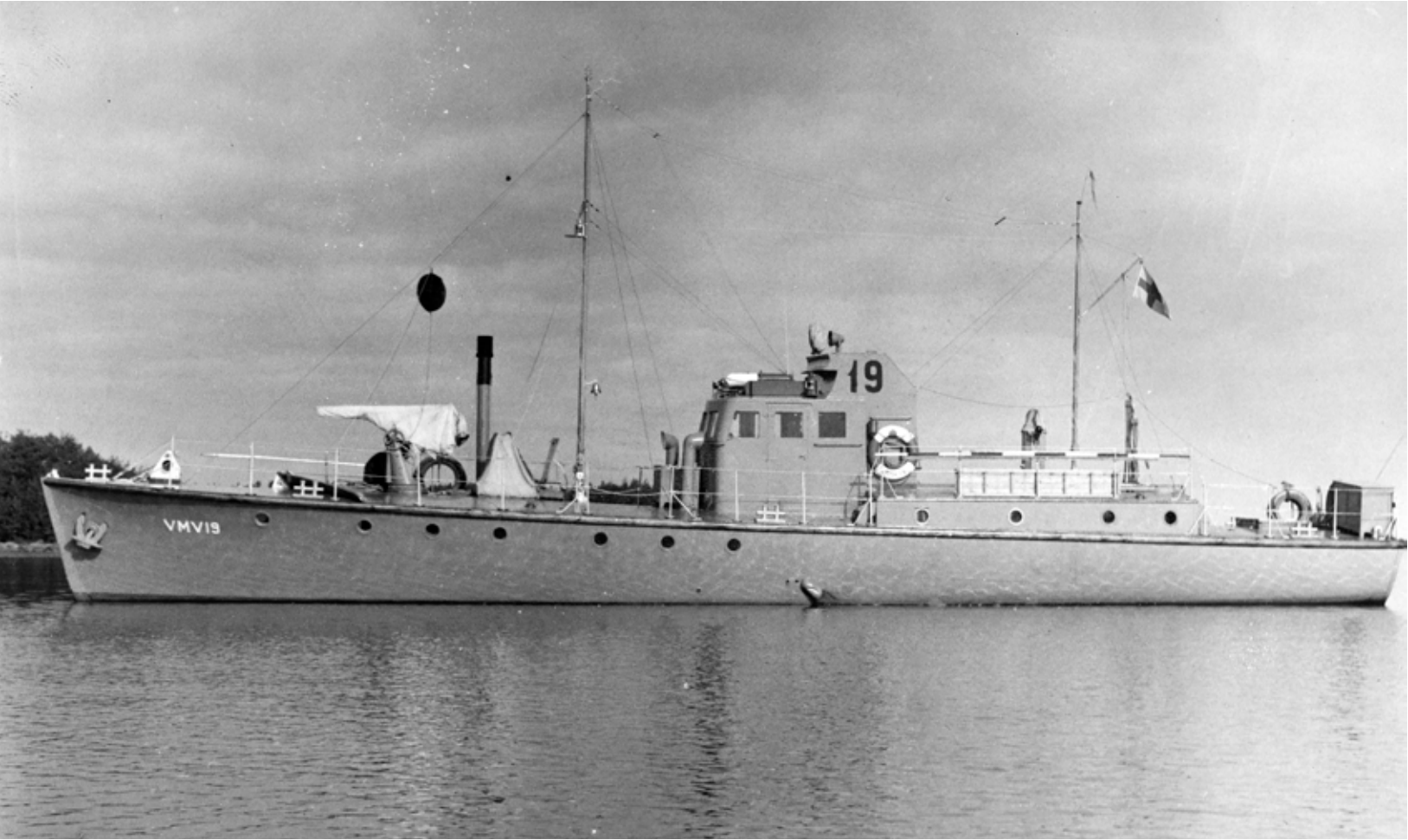
Patrol motorboat 18 in the foreground, patrol motorboat 6 in the background at the pier of the coast guard station on the islands of Mikkelsaaret in 1952. THE COAST GUARD MUSEUM

VMV 18 1944-1958

<i>Aiempi nimi</i>	<i>SP 1</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1935</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>August Eklöf, Tolkkinen</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>22</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,2</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>11</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Alus toimi vuoteen 1944 Suojeluskuntain yliesikunnan laivasto-osaston päällikön komentotaluksena nimellä *SP 1*. Merivoimat luovutti aluksen Merivartiolaitokselle 20.12.1944.⁹ Rajavartiolaitoksen luovuttua aluksesta 1958 se siirtyi Vaasaan, jossa se oli huvivenekäytössä aina 1990-luvun loppupuolelle asti. Alus jäi Vaasan sataman alueelle ja se romutettiin vuonna 2008.¹⁰

Fram till 1944 fungerade båten som kommandofartyg för befälhavaren för flottavdelningen vid Skyddskårernas huvudstab under namnet *SP 1*. Marinen överlät båten till Sjöbevakningsväsendet 20.12.1944.¹¹ När Gränsbevakningsväsendet tog båten ur bruk 1958 flyttades den till Vasa, där den användes som fritidsbåt ända till slutet av 1990-talet. Båten blev kvar i hamnområdet i Vasa och skrotades 2008.¹²



VMV:t 19 ja 20 olivat ulkonäöltään ja mitoiltaan identtiset. MERIVARTIOMUSEO

VMV 19 och 20 var identiska till utseende och mått. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The VMV 19 and 20 were identical in appearance and dimensions. THE COAST GUARD MUSEUM

VMV 19 & VMV 20 1944-1970

<i>Aiemmat nimet</i>	<i>SP 41 & SP 42</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1943</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Telakka</i>	<i>August Eklöf, Tolkkinen</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	<i>21</i>	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	<i>4,1</i>	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,1</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>10,5</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Diesel</i>	<i>Drivkraft</i>

Alukset olivat aiemmin suojeluskuntapursia. VMV 19 oli alkujaan SP 41 ja VMV 20 SP 42. Merivoimat luovutti alukset Merivartiolaitokselle 20.12.1944.¹³

Vartiomoottorivene 19 romutettiin Kokkolassa 1980-luvun lopulla. Vartiomoottorivene 20 oli 2000-luvun alussa Lappeenrannassa, sen nykytilanne on epäselvä.

Båtarna var tidigare skyddskårsfarkoster. VMV 19 kallades ursprungligen SP 41 och VMV 20 SP 42. Marinen överlät båtarna till Sjöbevakningsväsendet 20.12.1944¹⁴

Bevakningsmotorbåt 19 skrotades i Karleby i slutet av 1980-talet. Bevakningsmotorbåt 20 fanns i Villmanstrand i början av 2000-talet, det nuvarande läget för den är oklart.



VMV 5:n miehistö uimatauolla. MERIVARTIOMUSEO

Besättningen på VMV 5 tar en badpaus. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

The crew of VMV 5 on a swim break. THE COAST GUARD MUSEUM

Viitteet

- <https://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=226&lang=fi>
- <https://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=226&lang=fi>
- MVM, Kymenlaakson museo, valokuvatiedosto kot_kot_yle_va_50042
- Takoja, Pekka, julkaisematon käsikirjoitus

- Sjöbevakningsmuseet, Kymmenedalens museum, fotofil kot_kot_yle_va_50042
- Takoja, Pekka, opublicerat manuskript
- https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13
- https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13
- MVM, aluskortisto

- https://www.wikiwand.com/fi/articles/Vartiomoottorivene_18
- Sjöbevakningsmuseet, fartygskartotek
- https://www.wikiwand.com/fi/articles/Vartiomoottorivene_18
- MVM, aluskortisto
- Sjöbevakningsmuseet, fartygskartotek

MERIVARTIOSTON MERKKIPAALUJA

1.6.1919	Suomessa astuu voimaan alkoholin kieltolaki
4.4.1930	Laki Merivartiolaitoksen perustamisesta hyväksytään äänin 119-56
1.6.1930	Merivartiolaitos aloittaa toimintansa
14.8.1930	Merivartiolaitos saa ensimmäisen lentokoneensa, LK-1:n (<i>Sääski II</i>) Tullilta
5.4.1932	Alkoholin kieltolaki kumotaan klo 10.00
1932	Asetus sairaankuljetustehtävien hoitamisesta Merivartiolaitoksen lentokoneilla
1932	Kaksi Junkers F13-konetta sairaankuljetukseen
12.10.1939	Merivartiolaitos liitetään Merivoimiin
9.9.1942	<i>VMV 11</i> ja <i>VMV 12</i> upottavat venäläisen sukellusveneen Suursaaren länsipuolella
16.9.1943	VL <i>Uisko</i> torpedoidaan Suomenlahdella
25.7.1944	VL <i>Mercurius</i> tuhoutuu Träskön laiturissa
15.9.1944	<i>VMV 10</i> ja <i>VMV 14</i> tuhoutuvat saksalaisten suorittamassa Suursaa-ren maihinnousussa
22.12.1944	Merivartiolaitos yhdistetään Rajavartiolaitokseen
1945-1948	Merivartijat tuhoavat vuosina 1945–1948 lähes 200 miinaa Suo-menlahdella
1959	VL <i>Uisko</i> valmistuu
1960	Ensimmäiset helikopterit Rajavartiolaitokselle
1963	Meripelastustoimintaohje – seurauksena pelastustoimen roolin kasvu tehtävissä
1969	Veneliikennelaki antaa kehykset kasvavan huviveneliikenteen val-vonnalle
1972	Työaikalaki astuu voimaan
1975	Suomenlahden merivartioston alueella todetaan 38 neuvostotroo-larin rajaloukkausta
1.6.1981	Lentotoiminta siirtyy perustetulle Vartiolentolaivueelle
1982	Meripelastuslainsäädäntö voimaan, Rajavartiolaitoksesta meripe-lastuksen vastuuviranomainen
1987	Ensimmäinen raskas rannikkovartiolaiva, VL <i>Kiisla</i> , valmistuu

1991	Passintarkastukset alkavat Haapasaaren ja Santion merivartioase-milla
1992	Rajavartiolaitokselle perustetaan oma valmiusosasto ja valmiusjou-kot
1993	Merivartijat aloittavat rajatarkastukset satamissa ja lentokentillä
1994	Passintarkastustoiminta Rajavartiolaitokselle koko valtakunnassa
28.9.1994	Kello 01.24 MRCC-Turku vastaanottaa M/S <i>Estonian</i> hätäkutsun.
1.1.1995	Suomi liittyy Euroopan Unioniin
3.3.1995	Suomen aluevesirajat muuttuvat
1997	Raja- ja merivartiokoulut yhdistetään
1997	Suomenlahden merivartiosto tarkastaa vuoden aikana 5 442 000 passia
1999	Rajavartiolaitosta koskeva lainsäädäntö uudistetaan
25.3.2001	Suomesta tulee Schengen-alueen ulkorajan vartija
1.2.2004	Siirrytään kahden merivartioston, Länsi-Suomen ja Suomenlahden, aikaan
1.1.2005	Uusi rajavartiolaki astuu voimaan, rikostorjunnan toimivaltuudet laajenevat merkittävästi
2006	Rajavartiolaitoksen osallistuminen kansainväliseen toimintaan Vä-limerellä, EU:n eteläisellä ulkorajalla, käynnistyy
9.5.2014	Rajavartiolaitos vastaanottaa VL <i>Turvan</i> ja vartiolaivat saavat uuden sinivalkoisen värin
2016	Ensimmäinen kelluva merivartioasema otetaan käyttöön Porvoossa
2016	Suuren siirtolaismäärän vuoksi Rajavartiolaitos osallistuu merirajan valvontaoperaatioon VL <i>Merikarhulla</i> Välimerellä
1.1.2019	Avomeriympäristövahinkojen torjunnan johtovastuu Rajavartiolai-tokselle
19.3.2020	Valtioneuvoston päätöksellä Suomessa palautetaan sisärajavälvon-ta Covid 19-taudista kansanterveydelle aiheutuvan uhan johdosta. Ulkorajaliikennettä rajoitetaan.
2022	Sisärajavälvonta lakkautetaan tammikuussa
2022	Turvallisuustilanteen muutoksen seurauksena Rajavartiolaitosta al-kaa enenevässä määrin työllistää kohonneet merelliset riskit. Näistä keskeisimpinä Itämerellä liikkuva varjolaivasto ja onnettomuusris-kiä nostavat satelliittipaikannusjärjestelmien häirintä sekä alusliiken-teen automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) peukalointi.

SJÖBEVAKNINGENS MILSTOLPAR

1.6.1919	Förbudslagen som förbjuder alkohol träder i kraft i Finland
4.4.1930	Lagen om inrättandet av sjöbevakningsväsendet antas med rös-terna 119–56
1.6.1930	Sjöbevakningsväsendet inleder sin verksamhet
14.8.1930	Sjöbevakningsväsendet får sitt första flygplan, LK-1 (<i>Sääski II</i>) av Tullen
5.4.1932	Förbudslagen avskaffas kl. 10.00
1932	Förordning om skötseln av sjuktransporter med Sjöbevaknings-väsendets flygplan
1932	Två Junkers F13-flygplan för sjuktransport
12.10.1939	Sjöbevakningsväsendet ansluts till Marinen
9.9.1942	<i>VMV 11</i> och <i>VMV 12</i> sänker en risk ubåt väster om Hogland
16.9.1943	VL <i>Uisko</i> torpederas på Finska viken
25.7.1944	VL <i>Mercurius</i> förstörs vid Träskö kaj
15.9.1944	<i>VMV 10</i> och <i>VMV 14</i> förstörs i samband med tyskarnas landstig-ning på Hogland
22.12.1944	Sjöbevakningsväsendet slås samman med Gränsbevakningsvä-sendet
1945–1948	Sjöbevakarna förstör närmare 200 minor i Finska viken
1945–1948	1945–1948
1959	VL <i>Uisko</i> färdigställs
1960	Gränsbevakningsväsendet får sina första helikoptrar
1963	Anvisning om sjöräddningsverksamhet – leder till att räddnings-väsendet får en större roll i uppgifterna
1969	Båttrafiklagen skapar en ram för övervakningen av den allt livli-gare fritidsbåtstrafiken
1972	Arbetstidslagen träder i kraft
1975	I området som hör till Finska vikens sjöbevakningssektion kons-tateras 38 gränskränkningar av sovjettrålare
1.6.1981	Flygverksamheten överförs till den nya Bevakningsflygdivisionen
1982	Sjöräddningslagstiftningen träder i kraft, Gränsbevakningsväsen-det ansvarig myndighet inom sjöräddningen
1987	Det första tunga kustbevakningsfartyget, VL <i>Kiisla</i> , färdigställs

1991	Passkontroller inleds vid Aspö och Santio sjöbevakningsstationer
1992	Gränsbevakningsväsendet får en egen beredskapsavdelning och be-redskapstrupper
1993	Sjöbevakarna inleder gränskontroller i hamnar och på flygplatser
1994	Gränsbevakningsväsendet övertar passkontrollverksamheten i hela landet
28.9.1994	MRCC-Åbo tar emot nödanropet från M/S <i>Estonia</i> klockan 01.24.
1.1.1995	Finland går med i Europeiska unionen
3.3.1995	Finlands territorialvattengränser ändras
1997	Gräns- och sjöbevakningsskolorna slås samman
1997	Finska vikens sjöbevakningssektion kontrollerar 5 442 000 pass under året
1999	Lagstiftningen som gäller Gränsbevakningsväsendet revideras
25.3.2001	Finland börjar övervaka Schengenområdets yttre gräns
1.2.2004	Övergång till två sjöbevakningssektioner: Västra Finland och Finska viken
1.1.2005	Den nya gränsbevakningslagen träder i kraft, befogenheterna inom brottsbekämpning utvidgas avsevärt
2006	Gränsbevakningsväsendet börjar delta i internationell verksamhet på Medelhavet, vid EU:s södra yttre gräns
9.5.2014	Gränsbevakningsväsendet tar emot VL <i>Turva</i> och bevakningsfartygen får sin nya, blåvita färg
2016	Den första flytande sjöbevakningsstationen tas i bruk i Borgå
2016	På grund av den stora mängden invandrare deltar Gränsbevakningsvä-sendet i en operation för övervakning av territorialvattengränsen med VL <i>Merikarhu</i> på Medelhavet
1.1.2019	Gränsbevakningsväsendet övertar ledningsansvaret för bekämpningen av miljöolyckor på öppet hav
19.3.2020	Genom statsrådets beslut återinförs kontrollen vid de inre gränserna i Finland på grund av sjukdomen Covid-19 och dess hot mot folkhälsan. Trafiken vid de yttre gränserna begränsas.
2022	Kontrollen vid de inre gränserna upphör i januari
2022	Som en följd av det förändrade säkerhetsläget hålls Gränsbevaknings-väsendet i allt högre grad sysselsatt av de förhöjda riskerna till havs. De viktigaste av dessa är skuggflottan som rör sig på Östersjön samt störningarna i satellitpositioneringssystemen och manipuleringen av det automatiska identifieringssystemet för fartygstrafiken (AIS), vilka båda ökar olycksrisken.



Kuvassa Valtiontalon Unioninkadun puoleinen julkisivu kadun oikealla puolella. Merivartiolaitoksen esikunta aloitti toimintansa siellä 1.6.1930. HELSINGIN KAUPUNGINMUSEO

På bilden ser man fasaden på Statens hus från Uniongatan på gatans högra sida. Staben för Sjöbevakningsväsendet inledde sin verksamhet i fastigheten på Uniongatan den 1 juni 1930. HELSINGFORS STADSMUSEUM

The picture shows the face of Valtiontalo from Unioninkatu's side, on the right side of the street. The Finnish Coast Guard Headquarters began its operation in the Unioninkatu property on 1 June 1930. HELSINKI CITY MUSEUM

ORGANISAATIO 1930-2025

1.6.1930¹
Suomenlahden merivartiopiiri
Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiiri
Pohjanlahden merivartiopiiri

1.1.1937²
Suomenlahden itäpiiri
Suomenlahden länsipiiri
Turun piiri
Ahvenanmaan piiri
Pohjanlahden piiri

14.10.1939³
(Merivartiolaitos liitettiin Merivoimiin)

22.12.1944⁴
(Merivartiolaitos liitettiin Rajavartiolaitokseen)
Suomenlahden merivartiosto
Saaristomeren merivartiosto
Ahvenanmaan merivartiosto
Pohjanlahden merivartiosto

1.7.1947⁵
Suomenlahden merivartiosto
Saaristomeren merivartiosto
Pohjanlahden merivartiosto

1.2.2004⁶
Suomenlahden merivartiosto
Länsi-Suomen merivartiosto

ORGANISATION 1930-2025

1.6.1930⁷
Finska vikens sjöbevakningsdistrikt
Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt
Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikt

1.1.1937⁸
Finska vikens östra distrikt
Finska vikens västra distrikt
Åbo distrikt
Ålands distrikt
Bottniska vikens distrikt

14.10.1939⁹
(Sjöbevakningsväsendet införlivades med Marinen)

22.12.1944¹⁰
(Sjöbevakningsväsendet införlivades med Gränsbevakningsväsendet)
Finska vikens sjöbevakningssektion
Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
Ålands sjöbevakningssektion
Bottniska vikens sjöbevakningssektion

1.7.1947¹¹
Finska vikens sjöbevakningssektion
Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
Bottniska vikens sjöbevakningssektion

1.2.2004¹²
Finska vikens sjöbevakningssektion
Västra Finlands sjöbevakningssektion

Viitteet

- 1 MVK 1/30
- 2 MVK 1/37
- 3 Hollmén Tapani, tutkielma Meripoliisien toiminta toisen maailmansodan aikana Suomen rannikolla, Merisotakoulun korkea-kouluosasto, 2000
- 4 Laki 980/1944
- 5 Asetus Rajavartiolaitoksesta n:o 581
- 6 Valtioneuvoston asetus rajavartiolaitoksesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 32/2004
- 7 MVK [sjöbevakningsorder] 1/30
- 8 MVK [sjöbevakningsorder] 1/37
- 9 Hollmén Tapani, studien Meripoliisien toiminta toisen maailmansodan aikana Suomen rannikolla [Sjöpolisens verksamhet längs den finska kusten under andra världskriget], Högscoleavdelningen vid Sjökrigsskolan, 2000
- 10 Lag 980/1944
- 11 Förordning om Gränsbevakningsväsendet nr 581
- 12 Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om gränsbevakningsväsendet 32/2004

ESIKUNNAT JA MERIVARTIOKOULU

Esikuntien tiedoissa, kuten asemienkin, on hieman ristiriitaisuuksia ja paljon puutteita. Samoin niistä käytettiin alkuvuosina vaihtelevasti nimiä piiritoimisto, kanslia ja esikunta. Tässä esikuntien nimistönä on käytetty pääosin asiakirjalähteen mukaista termiä.

Merivartiolaitoksen esikunta, Suomenlahden piirien esikunnat, Suomenlahden merivartiosto

Merivartiolaitoksen esikunta aloitti vuonna 1930 toimintansa osoitteessa Unioninkatu 26/Eteläesplanadi 4¹. Unioninkadulta esikunta muutti osoitteeseen Pohjoinen Makasiinikatu 9, jossa se toimi oletettavasti syksyyn 1939 asti. Suomenlahden merivartiopiirin (1930-1936) esikunta toimi Merivartiolaitoksen esikunnan yhteydessä Helsingissä. Vuoden 1937 organisaatiouudistuksen myötä Suomenlahdelle tuli kaksi esikuntaa. Länsipiirin esikunta toimi Merivartiolaitoksen esikunnan yhteydessä, Itäpiirin esikunnan käyttöön vuokrattiin Kotkasta yksi huone osoitteesta Korkeavuorenkatu 20.²

Suomenlahden merivartioston esikunta toimi vuodesta 1944 eteenpäin osoitteessa Fabianinkatu 25³. Alakerran kolmessa huoneessa sijaitsivat komentajan, merenkulkutoimiston päällikön, adjutantin, viestiupseerin ja koneentarkastajan huoneet sekä toisessa kerroksessa taloustoimisto. Kellarikerroksessa sijaitsi talousvarasto. Myöhemmin esikunta sai käyttöönsä toisesta kerroksesta kaksitoista huonetta ja toimisto arkistoieneen siirtyi sinne.⁴ Fabianinkadulta esikunta siirtyi Korkeavuorenkadulle ja sieltä Merivoimien esikunnalta tyhjilleen jääneisiin tiloihin Katajanokalle osoitteeseen Laivastokatu 20. Muutto tapahtui 10.12.1985⁵. Esikunta sijoittui 1800-luvun lopulla valmistuneeseen venäläistä sotilasarkkitehtuuria edustavaan tiilirakennukseen. Alkujaan rakennus oli toiminut Sotasataman hallintorakennuksena⁶. Vuonna 2016 esikunta siirtyi Rajatalolle Sörnäisten rantatielle kiinteistön remontin valmistuttua.

Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiiri, Ahvenanmaan piiri ja Ahvenanmaan merivartiosto

Turun ja Ahvenanmaan piirin esikunta sijaitsi kesällä 1930 VL Tiiralla. Loppusyksystä 1930 esikunta, tuolloin vielä siis virallisesti piiritoimisto, muutti

Degerbyhyn Enigheten-nimiseen taloon. Kesällä 1932 piiritoimisto muutti Maarianhaminaan Lotsbergetille eli Luotsivuorelle⁷. Syksyllä 1939 esikunta sijaitsi osoitteessa Södragatan 2, jossa sijaitsi vanha navigointikoulu.

Ahvenanmaan merivartiosto liitettiin 1947 Saaristomeren merivartioon ja tämän jälkeen Ahvenanmaalla ei ole sijainnut esikuntaa. Alueen johtopaikka sen sijaan jatkoi toimimistaan. Södragatanilla sijainnut rakennus purettiin 1960-luvun loppupuolella ja oletettavasti tässä vaiheessa johtopaikka siirtyi jälleen Lotsbergetille. Vuonna 1983 johtopaikka muutti Lotsbergetiltä kaupungille uuteen Valtion virastotaloon samaan kortteliin, jossa se oli toiminut jo 1940-luvulla⁸. Keväällä 1996 johtopaikka muutti Lotsbergetille, jonne Merivartiolaitoksen aikainen piiritoimisto oli ollut sijoitettuna ensimmäisen kerran jo 1930-luvun alussa.⁹

Turun piiri, Saaristomeren merivartiosto ja Länsi-Suomen merivartiosto

Turkuun Lääninhallituksen tiloihin oli perustettu niin kutsuttu aluetoimisto 20.11.1935¹⁰. Organisaatiomuutoksen myötä 1937 perustetun Turun piirin esikunta aloitti toimintansa 14.4.1937 alkaen osoitteessa Linnankatu 87, jossa sijaitsevan poliisilaitoksen tiloista saatiin vuokrattua kaksi pientä ullakko-huonetta. Radioasemalle tilat löytyivät eteiskäytävältä. Tilanpuute oli suuri, joten piiripäällikkö komentajakapteeni Ramela osti osoitteesta Birgerinkatu 15 huoneiston ja vuokrasi Turun piirille kaksi isoa huonetta, radioasemalle tila löytyi kellarista.¹¹ Vuosina 1941-1943 piiritoimisto sijaitsi osoitteessa Linnankatu 37, jossa käytettävissä oli kaksi huonetta ja keittokomero. Varasto-tila rakennettiin porraskäytävään.

Merivartiolaitoksen tultua liitetyksi Rajavartiolaitokseen muodostui Turun piiritoimistosta samalla Saaristomeren merivartioston esikunta. Vuonna 1945 esikunta siirtyi linja-autoaseman naapuriin bensiinitaloon osoitteeseen Tuureporinkatu 1¹², jossa käytettävissä oli neljä huonetta. Toimintoja oli ripoteltu pitkin kaupunkia ja esimerkiksi radioasema toimi Vähä-Heikkilässä. Asemalla todettiin olevan paljon *vanhempia ja uudempia runsasnappulaisia vekottimia, piipittävien ja vinkuvien radiopuhelinlähettimien vastaanottimien keskellä hääri sukaton neitonen*¹³. Saaristomeren merivartioston korjauspaja ja varastot sijaitsivat Maalaistentalon kellarissa¹⁴. Syksyllä 1952 esikunta siirtyi osoitteeseen Puutarhakatu 8 b D 49. Talon kellarikerrokseen sijoitettiin varastot, asekorjaamo ja puusepän työhuone. Puutarhakadulta

esikunta muutti 25.9.1967 vastavalmistuneeseen valtion virastotaloon. Virastotalolta muutettiin vuonna 1985 jälleen uusiin tiloihin: Turun uuteen Poliisit taloon ja sieltä vuonna 2013 vastaremontoituun Aurigaan Juhana Herttuan Puistokatu 21:een.

Pohjanlahden merivartiopiiri, Pohjanlahden piiri ja Pohjanlahden merivartiosto

Pohjanlahden merivartiopiirin toimisto sijaitsi vuosina 1930-1931 VL Aurassa. Aurasta esikunta muutti vuonna 1931 piiripäällikön, komentajakapteeni Hilding Enqvistin omistamaan yksityisasuntoon Raastuvankatu 5:een Vaasaan, vuonna 1936 niin ikään Enqvistin omistamaan yksityisasuntoon Hovioikeudenpuistikko 20:een ja sotavuosina esikunta toimi useissa eri osoitteissa. Lähteestä riippuen joko vuonna 1944 tai 1945 esikunta siirtyi yksityishenkilön asunnosta Koulukadun ja Kirjastokadun kulmasta osoitteeseen Rantakatu 4. Vuonna 1952 esikunta sai uudet tilat vastavalmistuneesta Suomen pankin talosta Hovioikeudenpuistikko 7 D:stä, josta vuokrattiin esikunnan käyttöön toimistotilat. Lisäksi rakennuksen kellarissa oli runsaasti varastotiloja. Esikunta laajeni vuosien saatossa useampaan kerrokseen. Joulukuussa 1990 esikunta muutti Palosaarelle Wolffintie 35:een valtion virastotaloon. Tilaa oli riittävästi ja kaikki toiminnot saatiin yhteen kerrokseen.¹⁵ Esikunta toimi valtion virastotalossa aina Pohjanlahden merivartioston lakkauttamiseen 2004 asti.¹⁶

Merivartiokoulu

Vuonna 1947 perustettu Merivartiokoulu toimi vuosina 1947-1950 Suomenlinnan Rantakasarmissa ja 1951-1952 Suomenlinnan Uudenmaan kasarmissa. Vuosina 1953-1956 koulu toimi Katajanokalla Merikasarmilla ja Suomen Joutsenella, vuosina 1956-1959 Kruununhaassa Sotamuseon tiloissa ja vuoteen 1961 Kaartinkasarmilla.¹⁷ Vuonna 1961 koulu muutti Otaniemeen, jossa se toimi vuoteen 1996 asti. Rajakoulu ja Merivartiokoulu yhdistettiin 1.1.1997 Raja- ja merivartiokouluksi ja koulutuspaikkoina toimivat Espoon Otaniemi ja Immola Imatralla. Vuonna 2014 Raja- ja merivartiokoulu muutti Imatralle ja merelliset opinnot siirtyivät Porkkalaan. Vuoden 2018 alusta lähtien merellinen opetus siirtyi Porkkalasta Turkuun ja kahden Pansiossa vietetyn vuoden jälkeen Nauvon Pärnäisiin.

Viitteet

- ↑ Merivartiokäsky 1/30
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto
- ↑ KA, T 21780/21, Merivartiorykmentin esikunnan kirjeenvaihto, II tilaukset ja lähetyt- ja saapumisilmoitukset, Merivartiorykmentin esikunta, sanomalehtitilaus v. 1947 loppupuolelle, 28.6.1947, 1450/II/23b
- ↑ SLMV historiikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV aineistoa
- ↑ Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 1/85
- ↑ Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselvitys ja inventointi. Livady Osakeyhtiö, Senaatti-kiinteistöt, Grano Oy Espoo 2016
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Gustavsson Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ Sähköposti Gustavsson-Pakola
- ↑ MVM, Saaristomeren merivartiostoa koskeva aineisto
- ↑ MVM, Saaristomeren Merivartiostoa koskeva aineisto, KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:464, kirjeasiakirjat, 112/602, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 12.4.1938 Sisäasiainministeriölle koskien Turun piirin toimiston vuokraa
- ↑ KA, T 21780/21, Merivartiorykmentin esikunnan kirjeenvaihto, II tilaukset ja lähetyt- ja saapumisilmoitukset, Merivartiorykmentin esikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ Tekijän asemaluettelo, tiedot kirjattu tunnistamattomasta lehtileikkeestä, mahdollisesti Sosialisti 9.7.1949
- ↑ Tekijän asemaluettelo, tiedot kirjattu tunnistamattomasta lehtileikkeestä, mahdollisesti Sosialisti 9.7.1949
- ↑ Rajamme Vartijat 2/1991
- ↑ MVM, Pohjanlahden merivartioston esikunnan historiikki
- ↑ Merivartiokoulu 30 vuotta-lehti
- ↑ Merivartiokäsky [sjöbevakningsorder] 1/30
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opulericertat manuskript, SBFV:s arkiv
- ↑ Riksarkivet, T 21780/21, Merivartiorykmentin esikunnan kirjeenvaihto, II tilaukset ja lähetyt- ja saapumisilmoitukset, Merivartiorykmentin esikunta, sanomalehtitilaus v. 1947 loppupuolelle, 28.6.1947, 1450/II/23b
- ↑ Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opulericertat manuskript, SBFV:s material
- ↑ Finska vikens sjöbevakningssektions dagorder 1/85
- ↑ Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselvitys ja inventointi [Maringatan 20, Byggnadshistorisk utredning och inventering]. Livady Osakeyhtiö, Senaatti-kiinteistöt, Grano Oy Esbo 2016
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Gustavsson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010
- ↑ E-post Gustavsson-Pakola
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion, Riksarkivet, Inrikesministeriet arkiv, Ea:464, kirjeasiakirjat, 112/602, Merivartiolaitoksen esikunnan kirje 12.4.1938 Sisäasiainministeriölle koskien Turun piirin toimiston vuokraa [Staben för Sjöbevakningsväsendets brev till Inrikesministeriet 12.4.1938 om hyran för Åbo distrikts kontorslokaler]
- ↑ Riksarkivet, T 21780/21, Merivartiorykmentin esikunnan kirjeenvaihto, II tilaukset ja lähetyt- ja saapumisilmoitukset, Merivartiorykmentin esikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ Upphovsmannens stationsförteckning, uppgifterna nedtecknade från ett okänt tidningsurklipp, möjligen tidningen Sosialisti 9.7.1949
- ↑ Upphovsmannens stationsförteckning, uppgifterna nedtecknade från ett okänt tidningsurklipp, möjligen tidningen Sosialisti 9.7.1949
- ↑ Rajamme Vartijat 2/1991
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över staben för Bottniska vikens sjöbevakningssektion
- ↑ Tidningen Merivartiokoulu 30 vuotta

Informationen om staberna innehåller, liksom när det gäller stationerna, en del motstridigheter och många brister. Under de tidigare åren kallas de dessutom växelvis för distriktsbyrå, kansli och stab. Här har i huvudsak använts samma benämning på staberna som i källdokumentet.

Staben för Sjöbevakningsväsendet, staberna för Finska vikens distrikt, Finska vikens sjöbevakningssektion

Staben för Sjöbevakningsväsendet inledde sin verksamhet 1930 på adressen Unionsgatan 26/Södra esplanaden 4¹⁸. Från Unionsgatan flyttade staben till adressen Norra Magasingatan 9, där den sannolikt var verksam fram till hösten 1939. Staben för Finska vikens sjöbevakningsdistrikt (1930–1936) låg i anslutning till staben för Sjöbevakningsväsendet i Helsingfors. I och med en organisationsreform 1937 fick Finska viken två staber. Staben för det västra distriktet låg i anslutning till staben för Sjöbevakningsväsendet, medan staben för det östra distriktet låg i ett rum som hyrdes på adressen Korkeavuorenkatu 20 i Kotka.¹⁹

Från år 1944 låg staben för Finska vikens sjöbevakningssektion på adressen Fabiansgatan 25²⁰. I tre rum på bottenplan hade kommandören, chefen för sjöfartsbyrå, adjutanten, signalofficeren och maskininspektören sina rum, och på andra våningen låg ekonomibyrån. I källarvåningen låg ett ekonomiförråd. Senare fick staben tolv rum i andra våningen till sitt förfogande, och byrå med arkiv flyttades dit.²¹ Från Fabiansgatan flyttade staben till Högbergsgatan, och därifrån till Marinstabens före detta lokaler på adressen Maringatan 20 på Skatudden. Flytten ägde rum 10.12.1985²². Staben placerades i en tegelbyggnad från slutet av 1800-talet som är en representant för rysk militärarkitektur. Byggnaden hade ursprungligen fungerat som förvaltningsbyggnad för Örlogshamnen²³. År 2016 flyttade staben till Gränshuset på Sörnäs strandväg, när renoveringen av fastigheten färdigställdes.

Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt, Ålands distrikt och Ålands sjöbevakningssektion

Staben för Åbo och Ålands distrikt låg ombord på bevakningsfartyget VL Tiira sommaren 1930. I slutet av hösten 1930 flyttade staben, som då ännu alltså officiellt kallades distriktsbyrå, till ett hus vid namn Enigheten i Degerby. Sommaren 1932 flyttade distriktsbyrå till Lotsberget i Mariehamn²⁴. Hösten 1939 var staben belägen på adressen Södragatan 2, där den gamla navigationsskolan låg.

År 1947 införlivades Ålands sjöbevakningssektion med Skärgårdshavets sjöbevakningssektion och efter det har det inte funnits någon stab på Åland. Ledningsplatsen i området var däremot fortfarande verksam. Byggnaden på Södragatan revs i slutet av 1960-talet, och det var troligen i detta skede som ledningsplatsen flyttades tillbaka till Lotsberget. År 1983 flyttade ledningsplatsen från Lotsberget in till stan, till det nya Statens ämbetshus, till samma kvarter där staben legat redan på 1940-talet²⁵. Våren 1996 flyttade ledningsplatsen igen till Lotsberget, där distriktsbyrå under Sjöbevakningsväsendets tid varit placerad för första gången redan i början av 1930-talet.²⁶

Åbo distrikt, Skärgårdshavets sjöbevakningssektion och Västra Finlands sjöbevakningssektion

I länsstyrelsens lokaler i Åbo hade man inrättat en så kallad regionalbyrå 20.11.1935²⁷. Staben för Åbo distrikt, som inrättats i och med organisationsreformen 1937, inledde sin verksamhet 14.4.1937 på adressen Slottsgatan 87, där man fick hyra två små vindsrum i polisinnrättningens lokaler. En radiostation fick rum i hallkorridoren. Bristen på utrymme var stor, så distriktschefen, kommandörkapten Ramela, köpte en lägenhet på adressen Birgersgatan 15 och hyrde ut två stora rum till Åbo distrikt, radiostationen fick rum i källaren.²⁸ År 1941–1943 låg distriktsbyrå på adressen Slottsgatan 37, där man hade två rum och en kokvrå till sitt förfogande. Ett förrådsutrymme byggdes i trappuppgången.

När Sjöbevakningsväsendet införlivades med Gränsbevakningsväsendet, bildade Åbo distriktsbyrå samtidigt staben för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion. År 1945 blev staben granne med busstationen när den

flyttade in i det så kallade bensinhuset på adressen Tureborgsgatan 1²⁹, där lokalerna bestod av fyra rum. Funktionerna var utspridda här och var i staden, och exempelvis radiostationen låg i Lillheikkilä. Man konstaterade att stationen bestod av många *äldre och nyare möjanger med massor av knappar, och mitt bland de pipande och gnällande radiosändarna och mottagarna stökade en fröken utan strumpor omkring*³⁰. Skärgårdshavets sjöbevakningssektions reparationsverkstad och förråd låg i källaren i fastigheten Maalaistentalo³¹. Hösten 1952 flyttade staben till adressen Trädgårdsgatan 8 b D 49. I husets källarvåning placerades förråd, en vapenverkstad och ett arbetsrum för snickaren. Från Trädgårdsgatan flyttade staben till statens alldeles nybyggda ämbetshus 25.9.1967. Därifrån flyttade man än en gång till nya lokaler 1985: till det nya Polishuset i Åbo, och därifrån år 2013 till den nyrenoverade fastigheten Auriga på Hertig Johans parkgata 21.

Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikt, Bottniska vikens distrikt och Bottniska vikens sjöbevakningssektion

Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikts byrå låg i fartyget VL Aura under åren 1930–1931. År 1931 flyttade staben från Aura till en privat bostad på Rådhusgatan 5 i Vasa som ägdes av distriktschefen, kommandörkapten Hilding Enqvist, och sedan, år 1936, till en privat bostad på adressen Hovrättsesplanaden 20 som även den ägdes av Enqvist. Under krigsåren var staben verksam på ett flertal olika adresser. Beroende på källa flyttade staben antingen 1944 eller 1945 från en privat bostad i hörnet av Skolgatan och Biblioteksgatan till adressen Strandgatan 4. År 1952 fick staben nya lokaler i Finlands banks alldeles nybyggda hus på adressen Hovrättsesplanaden 7 D, där man hyrde kontorslokaler för staben. Dessutom fanns det gott om förrådsutrymme i källaren. Staben utökades under årens lopp till flera våningar. I december 1990 flyttade staben till statens ämbetshus på Wolffskavägen 35 på Brändö. Där fanns tillräckligt med utrymme och alla funktioner fick rum på en enda våning.³² Staben var verksam i statens ämbetshus fram till dess att Bottniska vikens sjöbevakningssektion lades ner 2004.³³

Sjöbevakningsskolan

Sjöbevakningsskolan, som grundades 1947, var belägen i Strandkasernen på Sveaborg under åren 1947–1950, och i Nylands kasern på Sveaborg åren 1951–1952. År 1953–1956 var skolan verksam i Sjökasernen på Skatudden och på Suomen Joutsen, år 1956–1959 i Krigsmuseets lokaler i Kronohagen och fram till år 1961 i Gardeskasernen.³⁴ År 1961 flyttade skolan till Otnäs, där den låg fram till 1996. Gränsbevakningsskolan och Sjöbevakningsskolan slogs samman till Gräns- och sjöbevakningsskolan 1.1.1997, och den var verksam i Otnäs i Esbo och i Immola i Imatra. År 2014 flyttade Gräns- och sjöbevakningsskolan till Imatra och den maritima utbildningen flyttades till Porkala. I början av 2018 flyttades den maritima utbildningen från Porkala till Åbo, och efter två år i Pansio, till Pärnäs i Nagu.

The establishment of the coast guard

The reason for the establishment of the Finnish Coast Guard is often thought to be the goal of tackling and eradicating the smuggling that took place during the times of the Prohibition Act. This is part of the story, but there were also other factors involved. In the 1920s, Finnish Customs was still responsible both for monitoring Finland’s maritime borders and for efforts to monitor and prevent smuggling. The Prohibition Act kept civil servants busy. Finnish Customs took the view that the prohibition act was not intended to be monitored in this way – and if it was, then sufficient resources had not been allocated. Customs also claimed that their task was administrative customs clearance and the collection of customs and tax, not operational border control.

Towards the end of the 1920s, the establishment of a new supervisory authority began to be considered. Reasons for this included the importance of placing the supervisory tasks under the authority of the Ministry of the Interior’s police department, due to the fact that the smuggling of moonshine in particular resulted in a number of incidents and interrogations that were similar to police work, and which Customs did not feel was part of its remit. The question of national defence was also an important one: the Coast Guard would enable more effective coastal defence, which was needed because the budget for the current fleet was inadequate and coastal defence depended on a fortress system inherited from the times of Russian rule. At the same time, there was one particularly important task that would be assigned to the proposed organisation: the surveillance of the Åland sea areas. Since the new authority would be categorised as a civil authority, it would be permitted to operate in the waters of this demilitarised region.

The need for the Finnish Coast Guard was not self-evident to all in Parliament. The act nevertheless made it through Parliament, in part thanks to the use of quite general wording which, for example, deliberately omitted the aspect of national defence. There were plenty of opponents to the act, but in the end a third reading of the text clarified the different issues and the Coast Guard Act was adopted on 4 April 1930. The Finnish Coast Guard began its operations on 1 June 1930.

Men, stations and vessels inherited from finnish customs

Around 320 employees of Finnish Customs became part of the new Coast Guard. These were supplemented by temporary employees and 65 new positions. In the beginning, the turnover was high. During the first year, more than one hundred people submitted their notification of resignation, with half of these being previous employees of Customs. One of the reasons for the resignations was the advanced age of many of the personnel. Dismissals also took place, often due to the employee’s lack of suitability for the tasks of the Coast Guard.

The fixed stations to be used by the newly established organisation were mainly premises, stations and other bases formerly used by Customs. There were 11 fixed stations in use during the initial phase, and the number quickly increased to several dozen.

In addition to the stations, the Finnish Coast Guard also inherited a number of ships and boats from Customs. The vessels in use during the first year included 15 steamships converted for use as coastguard vessels, 25 motorised vessels, 13 fast motorboats and three slow motorboats, nine sailboats with auxiliary engines and 56 boats confiscated from smugglers. In addition, extra vessels were obtained by borrowing four old minesweepers from the Coastal Fleet, and three moonshine smuggling vessels confiscated by Customs were turned into mobile stations. One steamship was also borrowed from the Finnish Maritime Administration. The fleet was rather diverse and best suited for use in good weather. Due to this restriction, the fleet was expanded by the acquisition of two steam tugs capable of winter operations.

The station network

In June 1930, the following 11 fixed coast guard stations began their operations: Haapasaari, Söderskär, Porkkala, Utö, Örö, Kökar, Hellman, Kuivasaari, Gogland, Tytärsaari and Lavansaari. At the end of the sailing season, many fixed stations closed and were replaced by separate winter stations. In some places, these operated in fixed station premises, but often also in privately owned summer cottages or other such locations.

The station network expanded quite rapidly and didn’t see any reductions until the war years. After the Second World War, the number of fixed stations decreased significantly because of the ceded territories. The station network was then upgraded in the 1950s due to a number of different factors. Some of the old stations were in terrible condition, and the establishment of a new station, which could at the same time be placed in a more optimal location, was often considered a better solution. The new national border during the Soviet lease of Porkkala peninsula also changed the station network. In the establishment of the new stations, the goal of neutrality patrols was given great emphasis. The growth of pleasure boating activities in the 1960s created pressure to place stations in areas where active patrolling was needed. At the same time, the upgrading of the fleet, the shifting of focus onto maritime surveillance (which began already in the 1950s), and the increasingly technological nature of surveillance activities all led to a reduction of the station network.

Across the years, and including the Bay of Vyborg and Lake Ladoga, a total of around 130 coastguard stations have operated on Finnish shores. Today, there are 18 coast guard stations in operation. The era of winter stations ended rather shortly after the wars, with around 100 such stations having operated during the 15 years that they were in use.

Floating equipment

In the early years of the Finnish Coast Guard, the new organisation had to make do with old vessels. The oldest of them had been built back in the 19th century. Fairly soon, however, some new vessels were acquired. Perhaps the best known of these are the patrol motorboats, for which the abbreviation VMV was used. The first of these were received already in 1930, with the total number soon reaching 16. When planning the VMV-class vessel, one of the perspectives considered was the potential utilisation of the vessels for military defence. The other vessels acquired by the Coast Guard, on the other hand, were primarily designed for coast guard operations. Although the vessels were relatively old, they were in better condition than the Navy’s own fleet. Indeed, during the war years, approximately 30% of the Navy’s vessels belonged to the Coast Guard.

By the mid-1950s, the VMVs were reaching the end of their lifespan, and the much-needed new boats arrived in the form of the new Koskelo-class vessels. The last VMV was taken out of use in 1970. Indeed, over the decades the vessels have been continually developed and refined, and the new vessels are designed for coast guard operations, while the older fleet was designed primarily for the needs of Customs. Large border guard vessels, in addition to their other capacities, also serve as floating bases – just as the mobile stations did in the 1930s. In the mid-1990s, two new vessel classes were introduced: Rigid Inflatable Boats (RIB), which can reach high speeds, and hovercrafts. In the 2020s, jet skis have also been added to the fleet.

Moonshine, moonshine!

after the entry into force of the Prohibition Act in 1919, Finns did not give up drinking: instead, widespread smuggling operations were initiated, and these became increasingly professional in many places. Those living on the Finnish archipelago also took care of some of the moonshine trade, as it offered good money – even if it was illegal.

Foreign vessels carrying moonshine anchored with their cargo outside the territorial waterline, then smugglers approached in the dark hours in small, fast boats, paid for the cargo and then, in most cases, transported their purchases to a temporary warehouse in the outer archipelago. From there, the cargo continued its journey towards the thirsty buyers. For the smugglers, the most difficult thing was to keep their operations secret, as they were being monitored first by Customs and later by the Coast Guard. On the other hand, the challenge for the coast guards carrying out the surveillance was to catch the fast boats of the smugglers, as the Coast Guard’s fleet was, for the most part, very old and slow during the early years.

The Prohibition Act ended on 5 April 1932 at 10 am. This did not mean, however, that the smuggling ended completely, although the change did lead to some slumps in the amount of alcohol being smuggled. Alko’s prices were high and smuggled alcohol was less expensive, so many returned to their old hobbies. Smuggling was profitable – providing that you didn’t get caught.

Following the end of the Prohibition Act, the parties who had opposed the establishment of the Finnish Coast Guard proposed in Parliament the dismantling of the organisation. This proposal, however, did not get passed. On the contrary, the end of the Prohibition Act enabled the development of the Coast Guard – the reduction in the amount of smuggling surveillance freed up resources for other work. In the following years, smuggling gradually declined, while at the same time other dark clouds began to gather on the horizon: Finland was approaching a state of war.

The coast guard in times of war

During the late autumn of 1939, the fastest and most seaworthy vessels of the Coast Guard were handed over to the Navy and, before the Winter War broke out, they were integrated into different Navy units such as the Securing Flotilla, the Escort Flotilla, the Torpedo Boat Flotilla and the Anti-Submarine Flotilla. The ships provided much-needed reinforcements to the Navy, which had an almost complete lack of light naval forces. At the same time, the vessels were equipped for military operations.

As they were handed over, the vessels’ captains, officers and engineers were mostly also transferred to the Navy. The naval crews were assembled from both reservists and the vessels’ original crews. In the Winter War and the Continuation War, the coast guards serving in the Navy carried out a number of different tasks. Many served as maritime police officers, with the tasks involved varying greatly from one place to another. The coast guards’ knowledge of the archipelago provided the Navy with much needed local expertise, and coast guards were also placed in specialist branches.

The Coast Guard, originally established to fight the war against moonshine, now demonstrated its strengths, expertise and importance in many ways, but not without also suffering losses. During the Winter War, six coast guards lost their lives, with four of these being killed during an enemy attack while travelling from Lavansaari to Someri. The Continuation War, meanwhile, saw the loss of 27 coast guards. As for losses of vessels, 11 auxiliary boats were lost in the Winter War, while the Continuation War saw the loss of VL Mercurius, VL Uisko, five VMV boats and 19 auxiliary boats.

Life after the wars

The ceding of territories under the conditions of the truce agreement greatly changed the geographical operating area of the Coast Guard. The maritime areas in Petsamo, Lake Ladoga, the Bay of Vyborg and the outer islands were now no longer part of Finland. Correspondingly, the handover of Porkkala to the Soviet Union created a new maritime border that required monitoring.

At the end of the 1940s, a large proportion of coast guard vessels and some of their crews were engaged in mine clearance work. The fixed stations were in many places in a miserable condition. Gradually, however, the vessels were returned to be used by the coast guards, the stations were repaired and renovated, and conditions for crew members became more consistent, all of this providing some stability during the upheaval of the crisis years. The return of Porkkala in 1956, meanwhile, freed up capacity for other maritime surveillance.

Smuggling, which had re-emerged at the end of the 1940s, began to decline of its own accord towards the end of the 1960s, but a new challenge then arose: territorial violations. These provided plenty of work for coast guards carrying out neutrality surveillance. Territorial violations were committed both by fishing vessels at sea and as border violations carried out by aircraft in Finland’s airspace. In the 1960s and 1970s, submarines were also involved in territorial violations.

The increase in the number of pleasure boats, which began in the 1960s, also placed demands on the Coast Guard, and these tasks have nowadays in fact become an everyday part of coast guard operations.

The entry into force of the Working Hours Act in the 1970s changed the working life of coast guards. Their work days now included some free time as well, and efforts were made to facilitate a variety of leisure activities at the coast guard stations.

The coast guard’s remit expands

In the 1960s, the foundation was laid for monitoring environmental accidents. At that time, the official responsibility for the prevention of marine pollution had been assigned to the Finnish Maritime Administration. It lacked resources for

this, however, and so the responsibility was handed over to the Border Guard. This was initially reflected mainly in the annual reports, which was nevertheless an increase compared to the earlier years. In 1968, surveillance activities were initiated, and since 2019, after a long process involving many changes, legislative measures, and a number of oil spill incidents, the Finnish Border Guard is now the authority responsible for combating environmental accidents.

At the beginning of the 1980s, Maritime Rescue Coordination Centres, MRCCs, were established for each coast guard district and, subservient to these, Maritime Rescue Sub-Centres, MRSCs, at the command posts of the coast guard areas. Their task was to compile a situational picture for their maritime area and thus support command. The establishment of these command centres strengthened the role of the coast guard districts, and the Act on Sea Rescue, adopted in 1982, confirmed the central place of the Coast Guard in the management and coordination of official operations at sea. After the Estonia disaster, the system was changed to its current form, that is two maritime rescue centres: MRCC Turku and MRSC Helsinki. MRSC Vaasa was also operational in Vaasa for some time, until it was merged with MRCC Turku¹.

While new responsibilities were being added, some operations were being phased out. In the early 1990s, nine coast guard stations were closed, and some locations were downgraded from stations to patrol bases. The potential for waves of refugees coming across the Gulf of Finland were considered in the decisions on station closures, with the cuts being primarily focused on other sea areas. At the same time, the Coast Guard was made responsible for regional passport control.

Finland’s accession to the EU meant that the Gulf of Finland became an external border of the EU. Border control operations on the Finland–Estonia border served as a catalyst, which led to the initiation of maritime surveillance cooperation between the two countries.

New millennium – new ever-changing challenges

The new millennium has brought with it an increasingly international role for the Finnish Coast Guard. Coast guards and coast guard vessels have participated in international operations, and Finnish expertise is appreciated abroad.

The cooperation carried out by the police, Customs and the Border Guard, known as PCB cooperation, is extensive and, in an international context, something quite unique. The link back to the past here can be seen in the early years of the Coast Guard: the organisation received its field of operations as well as some of its personnel, equipment and stations from Customs. PCB cooperation has deep roots, and nowadays it also includes criminal intelligence. The Border Guard – which includes the Coast Guard – has the power to conduct pre-trial investigations in cases of suspected human trafficking, border offences, nature conservation offences and a number of other crimes.

One of the reasons for the establishment of the Coast Guard in 1930 was the smuggling of moonshine. Over its 90 years of operation, many things have changed, but Finns have still not given up their drinking. In the Europe of today, the large-scale import of alcohol is permitted under certain conditions. Nevertheless, the work of the coastguards as guardians of the sea will continue on into the future.

Endnotes

¹ Written information from Juha-Pekka Laitala 10 April 2025

LÄHDELUETTELO

Lähdeluettelossa on mainittu keskeisimmät lähteet, www-lähteet on mainittu vain loppuviitteissä. Tarkemmat lähdetiedot on saatavilla kirjan tekijältä.

Kirjallisuus ja artikkelit

Aalberg, A.F.: Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama kotiseutujulkaisu. Sanomalehti Oy, Kotka 1963

Anttila, Raimo: Seiskarin sotavangit 1939-1940. KR-kirjat, Viljandi 2016

Auvinen, Visa: Leijonalippu Merellä, EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Pori 1983

Eteläesplanadi 4, Rakennushistoriallinen selvitys 6.8.2010, Arkkitehti-toimisto ark-byroo

Gustavsson, Kenneth: 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. PQR, Litauen 2010

Kosonen, Matti – Pohjonen, Juha: Isänmaan portinvartijat. Suomen rajojen vartiointi 1918-1994. Otava, Keuruu 1994

Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselvitys ja inventointi. Livady Osa-keyhtiö, Senaatti-kiinteistöt, Grano Oy Espoo 2016

Lommi, Alpo: Pohjakunnan kyläkirja I, Klamilan seutu ry, 2003

Merivartiokoulu 30 vuotta-lehti

Nokki, Janne: Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella, Grano Oy, Helsinki 2017

Pakola, Johanna: 2004, Katanpää – linnake ja vankila, omakustanne, Newprint Oy Uusikaupunki 2004

Silenti, Tuomo: Saarelaiselämää Kuorsalossa, omakustanne, Nurmijärvi 2016

Sundbäck, Esa: Merivartiointia 75 vuotta. Merivartiolaitoksen ja merivartioston historia 1930-2005. Rajavartiolaitoksen julkaisu, Kainuun Sanomat Oy, 2005

Säteri, Kai: Merivartiolaitos teoksessa Rajavartiolaitos 1919-1969, Rajamme vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, Mikkeli 1969

Teikarsaari, toim. Eija Niemelä, Teikarsaaren Usva, Helsinki 2013

Tiili, Miia-Leena: Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003

Lehdet

Helsingin sanomat

Kaleva

Keski-Pohjanmaa

Käkisalmen Sanomat

Laatokka

Pohjanmaan Kansa

Rajamme Vartijat

Suometar

Turun Päivälehti

Turun Sanomat

Uusi Aura

Uusi Suomi

Vapaus

Keski-Vuoksi

Tullimies

Itäviitta

Meienmaa

Vaasa

Julkaistut ja julkaisemattomat artikkelit, tutkielmat, diplomityöt ja käsikirjoitukset

Eckstein, Timo: Merivartiolaitoksen asema ja toiminta syksystä 1939 vuoden 1944 loppuun, Sotakorkeakoulun diplomityö 1989, s. 52, suora linkki: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=1538078341

Hollmén, Tapani: tutkielma Meripoliisien toiminta toisen maailman-sodan aikana Suomen rannikolla, Merisotakoulun korkeakouluosasto, 2000

Iljin, Ilja: Vartioalus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkija. Artikkelii julkaistu Rajamme Vartijat-lehdessä numerossa 2/22

Sahari, Aaro: Artikkelii Muuttuva merivartiointi 1930-2010. Kymenlaakson museo/Merivartiomuseo.

Sipilä, Petri: Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa, artikkeli lehdessä Laiva 3/2002

Säteri, Kai: SLMV historiikin konsepti, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto

Takoja, Pekka: julkaisematon käsikirjoitus

Warjus, Lauri: Kotkan merivartioasema Pookinmäellä, 2018, Suomen-lahden merivartiosto

Arkistot

Ahvenanmaan merivartioaseman arkisto

Kansallisarkisto (KA)

Länsi-Suomen merivartioston arkisto

Merivartiomuseo (MVM)

Pohjanlahden merivartiokilta

Puolustusministeriön arkisto

Rajavartiolaitos

Rami Wirrankosken arkisto

Satakunnan rajamieskilta

Suomenlahden Merivartioston arkisto

Tekijän henkilökohtainen arkisto

Kirjallinen tiedonanto

Ahtiainen Pentti

Gustavsson Kenneth

Haukiala Olli-Pekka

Kääntä Markku

Laitala Juha-Pekka

Loukonen Veikko

Salo Mikko

Silenti Tuomo

Suutarinen Miika

Takoja Pekka

Wallius Hannu

Haastattelu

Korjus Matti

Silenti Tuomo

Suomalainen Pentti

Lait, asetukset ja eduskunnan kirjalliset kysymykset

Asetus Rajavartiolaitoksesta n:o 581

Kirjallinen kysymys 1063/2008 vp, Pirkko Ruohonen-Lerner

Laki 980/1944

Valtioneuvoston asetus rajavartiolaitoksesta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 32/2004

KÄLLFÖRTECKNING

Ykällförteckningen anges de viktigaste källorna, www-källor nämns endast i slutnoterna. Närma-re referensuppgifter fås av bokens upphovsman.

Litteratur och artiklar

Aalberg, A.F.: Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama kotiseutujulkaisu [Tyterskär. Hembygdspublikation utgiven av förenin-gen Tytärsaaren kalastajanseura ry]. Sanomalehti Oy, Kotka 1963

Anttila, Raimo: Seiskarin sotavangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seits-kär 1939–1940], KR-kirjat, Viljandi 2016

Auvinen, Visa: Leijonalippu Merellä [Lejonflaggan till havs], EITA OY, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Björneborg 1983

Eteläesplanadi 4, Rakennushistoriallinen selvitys 6.8.2010 [Södra esplanaden 4, Byggnadshistorisk utredning 6.8.2010], Arkkitehti-toimisto ark-byroo

Gustavsson, Kenneth: 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010, PQR, Litauen 2010

Kosonen, Matti – Pohjonen, Juha: Isänmaan portinvartijat. Suomen rajojen vartiointi 1918-1994 [Fädernelandets portväktare. Bevakningen av Finlands gränser 1918–1994], Otava, Keuruu 1994

Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselvitys ja inventointi [Maringatan 20, Byggnadsgistorisk utredning och inventering], Livady Osakeyhtiö, Senaatti-kiinteistöt, Grano Oy Esbo 2016

Lommi, Alpo: Pohjakunnan kyläkirja I [Pohjakunta byabok I], Klamilan seutu ry, 2003

Nokki, Janne: Tulli Karjalassa. Salakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella [Tullen i Karelen. Smuggling och tullövervakning på Karels-ka näset], Grano Oy, Helsingfors 2017

Pakola, Johanna: Katanpää – linnake ja vankila [Katanpää – fort och fängelse]. på eget förlag, Newprint Oy Nystad 2004

Silenti, Tuomo: Saarelaiselämää Kuorsalossa [Livet som Kuorsalöbo], Nurmijärvi 2016

Sundbäck, Esa: Merivartiointia 75 vuotta. Merivartiolaitoksen ja merivartioston historia 1930-2005 [75 år av sjöbevakning. Sjöbevaknings-väsändets och sjöbevakningssektionens historia 1930–2005], Gränsbe-vakningsväsändets publikation, Kainuun Sanomat Oy, 2005

Säteri, Kai: Merivartiolaitos i verket Rajavartiolaitos 1919-1969, Rajam-me vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, S:t Michel 1969

Teikarsaari, red. Eija Niemelä, Teikarsaaren Usva, Helsingfors 2013

Tidningen Merivartiokoulu 30 vuotta

Tiili, Miia-Leena: Merivartiosto Haapasaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartijoiden ja saarelaisten sosi-aaliset suhteet merivartijoiden näkökulmasta [Sjöbevakningssektionen i lokalsamhället på Aspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbe-vakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv], Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003

Tidningar

Helsingin sanomat

Kaleva

Keski-Pohjanmaa

Käkisalmen Sanomat

Laatokka

Pohjanmaan Kansa

Rajamme Vartijat

Suometar

Turun Päivälehti

Turun Sanomat

Uusi Aura

Uusi Suomi

Vapaus

Keski-Vuoksi

Tullimies

Itäviitta

Meienmaa

Vaasa

Publicerade och icke publicerade artiklar, studier, diplomarbeten och manuskript

Eckstein, Timo: Merivartiolaitoksen asema ja toiminta syksystä 1939 vuoden 1944 loppuun [Sjöbevakningsväsändets ställning och verksam-het hösten 1939 till slutet av 1944], diplomarbete vid Krigshögskolan 1989, s. 52, direktlänk: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=1538078341

Hollmén, Tapani: Studien Meripoliisien toiminta toisen maailmansodan ai-kana Suomen rannikolla [Sjöpolisens verksamhet längs den finska kusten under andra världskriget], Högskoleavdelningen vid Sjökrigsskolan, 2000

Iljin, Ilja: Vartioalus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkija [Bevaknings-fartyget Turja – Ishavets och Östersjöns vandrare], artikel publicerad i tidningen Rajamme Vartijat nummer 2/22

Sahari, Aaro: Artikeln Muuttuva merivartiointi 1930-2010 [Sjöbevakning i förändring 1930–2010], Kymmenedalens museum/Sjöbevakningsmuseet

Sipilä, Petri: Koskelo-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa [Bevaknins-fartyg i Koskelo-klassen i tre länder], artikel i tidningen Laiva 3/2002

Säteri, Kai: Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), opublicerat manuskript, SBFV:s arkiv

Takoja, Pekka: opublicerat manuskript

Warjus, Lauri: Kotkan merivartioasema Pookinmäellä [Kotka sjöbevak-ningsstation i Pookinmäki], Finska vikens sjöbevakningssektion 2018

287

Arkiv

Ålands sjöbevakningsstations arkiv

Riksarkivet

Västra Finlands sjöbevakningssektions arkiv

Sjöbevakningsmuseet

Bottniska vikens Sjöbevaknings gille

Försvarsministeriets arkiv

Gränsbevakningsväsendet

Rami Wirrankoskis arkiv

Satakunnan Rajamieskilta

Finska vikens sjöbevakningssektions arkiv

Upphovsmannens privata arkiv

Skriftliga redogörelser

Ahtiainen Pentti

Gustavsson Kenneth

Haukiala Olli-Pekka

Kääntä Markku

Laitala Juha-Pekka

Loukonen Veikko

Salo Mikko

Silenti Tuomo

Suutarinen Miika

Takoja Pekka

Wallius Hannu

Intervjuer

Korjus Matti

Silenti Tuomo

Suomalainen Pentti

Lagar, förordningar och riksdagens skriftliga spörssmål

Förordning om Gränsbevakningsväsendet nr 581

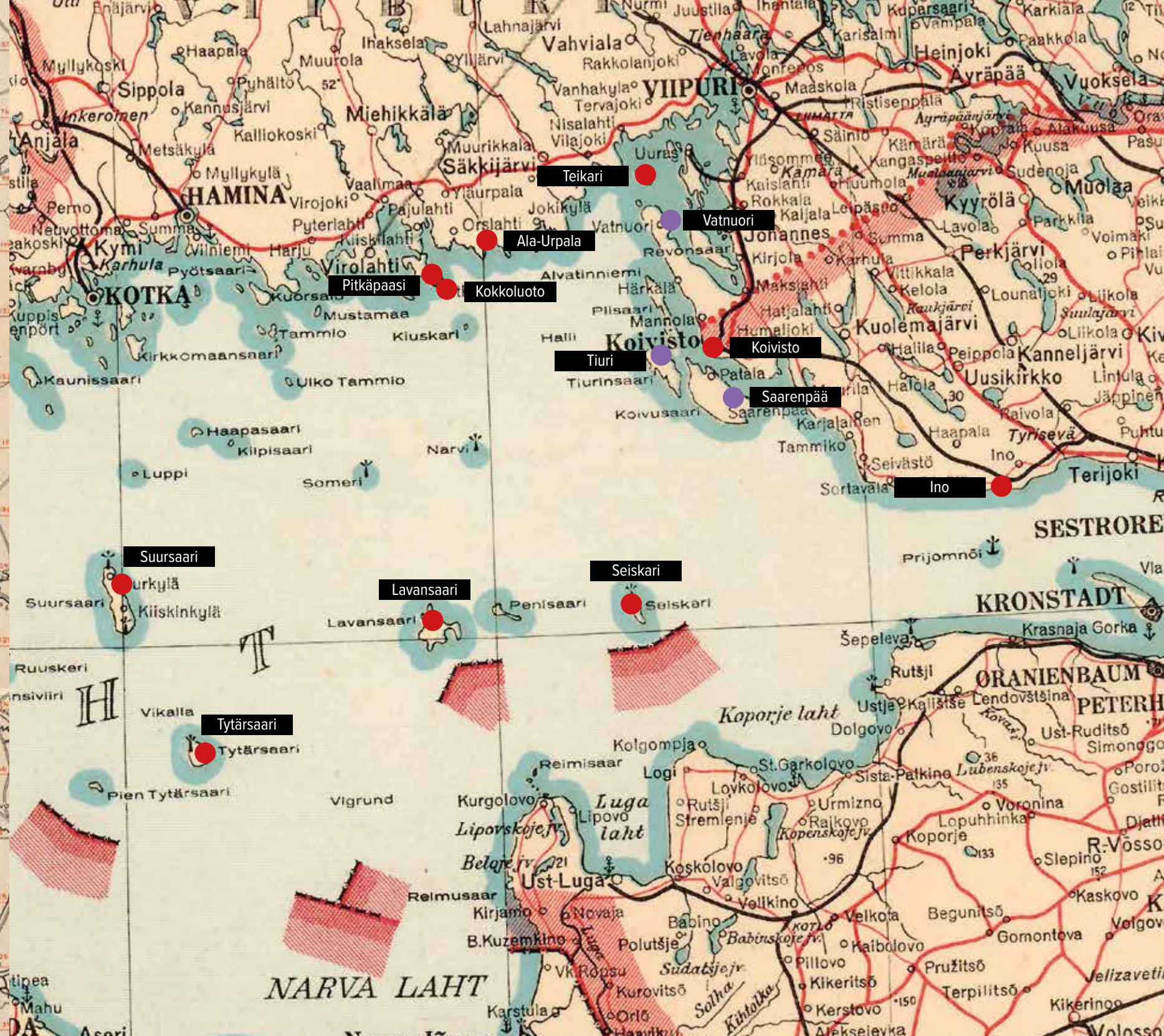
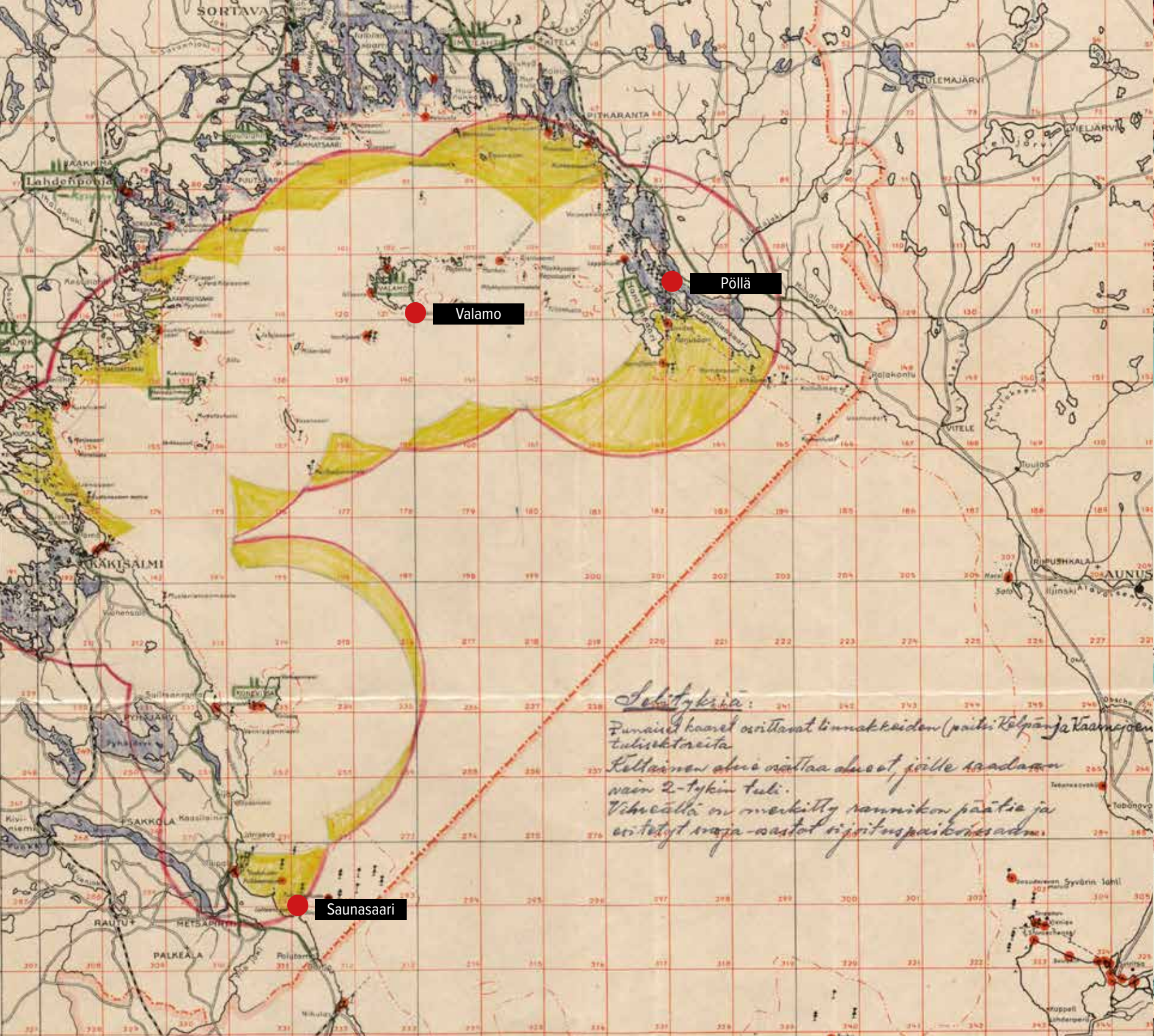
Skriftligt spörssmål 1063/2008 rd, Pirkko Ruohonen-Lerner

Lag 980/1944

Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om gräns-bevakningsväsendet 32/2004

286







Merivartijat ovat tuttu näky merialueillamme, mutta alusten ohella heidän tärkeänä työympäristönään ovat myös merivartioasemat. Maamme merialueilla on Merivartiolaitoksen perustamisen jälkeen ollut yli sata merivartioasemaa. Tässä kirjassa esitellään noin seitsemänkymmentä pääosin jo lakkautettua asemaa eri puolilta maata, mukaan lukien 1930-luvulla Laatokalla ja Itäisellä Suomenlahdella olleita asemia.

Merivartioasemien ohella kirjassa esitellään merivartijoiden käytössä olleet vartiolaivat ja vartiomoottoriveneet. Merivartiolaitoksen aikana asemat ja alukset olivat paikoin hyvinkin vaatimattomia, vaikka niissä vietettiin ajoittain vuodet lähes ympäriinsä. Asemarakennuksen virkaa toimitti etenkin talviaikoina usein ankkuroitunut tai jäissä oleva laiva, jossa elintilaa oli niukalti, sillä merivartioasema oli jäätyneen väylän takana sisäsaaristossa ja työtehtävät merellä.

Sjöbevakarna är en bekant syn på sjön, men utöver fartygen är också sjöbevakningsstationerna en viktig del av deras arbetsmiljö. I havsområdena runt om i landet har det sedan Sjöbevakningsväsendet inrättades funnits över hundra sjöbevakningsstationer. I den här boken presenteras ungefär sjuttio, i huvudsak redan nedlagda, stationer runt om i landet, inklusive stationer som fanns i Ladogaområdet och Östra Finska viken på 1930-talet.

I boken presenteras också, utöver sjöbevakningsstationerna, de bevakningsfartyg och bevakningsmotorbåtar som använts av sjöbevakarna. Under Sjöbevakningsväsendets tid var stationerna och farkosterna ställvis mycket anspråkslösa, trots att man tidvis vistades på dem nästan året runt. Särskilt om vintrarna fick ett fartyg som låg för ankar eller satt fast i isen ofta tjänstgöra som stationsbyggnad, där det var trångt om saligheten, då sjöbevakningsstationen låg i den inre skärgården på andra sidan den frusna farleden, och arbetet utfördes till havs.