

# TURVANA TYYNESSÄ JA TYRSKYISSÄ

MERIVARTIOASEMIA JA -ALUKSIA

1930



2025

JOHANNA PAKOLA



# TURVANA TYNESSÄ JA TYRSKYISSÄ

MERIVÄRTIOASEMIA JA -ALUKSIA

# TURVANA TYYNESSÄ JA TYRSKYI

MERIVARTIOASEMIA JA -ALUKSIA

Johanna Pakola

## SISÄLLYS

## INNEHÅLL

Rajavartiolaitos ja Johanna Pakola	© Gränsbevakningsväsendet och Johanna Pakola
Käsikirjoitus ja kuvatoimitus Johanna Pakola	Manuskript och bildredaktion Johanna Pakola
Graafinen suunnittelu ja taitto Neogen Design Oy   Jussi Leppänen	Grafisk formgivning och ombyggnad Neogen Design Oy   Jussi Leppänen
Käännökset Rajavartiolaitos   Elin Hägglund	Översättning Gränsbevakningsväsendet   Elin Hägglund
Kansikuva: Ystää Hurpuun merivartiostasemalla vuonna 1945. MUSEOVIRASTO	Päämbild: En sjöbevakare håller utkik vid Hurppu sjöbevakningsstation 1945. MUSEVERKET
Takakannen kuva: Rajavartiolaitoksen laiturit Katajanokalla. KIMMO SAMULIN KOKOELMA	Baksidesbild: Sjöbevakningsväsendets kaj på Skatudden. KIMMO SAMULIS SAMLING
ISBN painettu: 978-952-324-998-1 Verkkojulkaisu: 978-952-324-994-3	ISBN tryckt: 978-952-324-998-1 ISBN nätpublicitton: 978-952-324-994-3
Painopaikka PunaMusta 2025	Tryckeri PunaMusta 2025

Rajavartiolaitoksen tervehdys	6
Rajan perimneyhtiöistyksen tervehdys	8
Esipuhe	10
<b>I Katsaus merivartiointiin vuosikymmeniin</b>	<b>20</b>
Merivartioliikoksen perustaminen	22
Tullilaitokselta perityt miehet, asemat ja alukset	24
Asemaverkosto	26
Kelluva kalusto	28
Pirttua, pirttua!	30
Merivartioliitos sodissa	34
Elämää sotien jälkeen	37
Toimenkuva laajenee	38
Uusi vuosittuinaut – Uudet muuttuvat haasteet	40
<b>II Merivartioiden saaret</b>	<b>43</b>
Asemaverkosto rajan taakse jääneellä alueella	44
Suomenlahden asemat Helsingin itäpuolella	72
Suomenlahden asemat Helsingistä Hankoon	112
Saaristomeren, Ahvenanmaan ja Selkämeren asemat	140
Pohjanlahden merivartiostasemat	176
Talviasemia	210
<b>III Merivartioiden laivat</b>	<b>213</b>
Vartiolaivat ja vartiomoottoriveneet	214
Merivartioston merkkipaaluja	274
Organisaatio 1930–2025	277
Esikunnat ja merivartiokoulu	278
Summary	282
Lähdeluettelo	286
Gränsbevakningsväsendets hälsning	
Traditionsföreningens hälsning	
Förord	
<b>I Översikt av sjöbevakningens årtionden</b>	
Sjöbevakningsväsendet inrättas	
Personal, stationer och fartyg från tullverket	
Stationsnätverket	
Flytande materiel	
Sprit, sprit!	
Sjöbevakningsväsendet under krigen	
Livet efter krigen	
Arbetsuppgifterna blir mångsidigare	
Ett nytt millennium – Nya, annorlunda utmaningar	
<b>II Sjöbevakarnas öar</b>	
Stationsnätverket på andra sidan den nya gränsen	
Finska vikens sjöbevakningsstationer öster om Helsingfors	
Finska vikens stationer från Helsingfors till Hangö	
Skärgårdshavets, Ålands och Bottnhavets stationer	
Bottniska vikens sjöbevakningsstationer	
Vinterstationer	
<b>III Sjöbevakarnas fartyg</b>	
Bevakningsfartygen och bevakningsmotorbåtar	
Sjöbevakningens milstolpar	
Organisation 1930–2025	
Staberna och sjöbevakningsskolan	
Summary	
Källförteckning	



Arvoisa lukija,

**M**erivartiointin historia ramikoillamme kuroottaa juurensa jo vuosisatojen taakse. Ensimmäiset merivartijat kirjattiin kruunun paikkakirjain 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 merivartiointiminta jatkui totutuissa omissaan. Muutospaineet merivartiotoiminnan tarkemmaksi organisoinniksi ja tehostamiseksi kasvoivat vasta reilun sadan vuoden kuluessa, 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 toimiva lainvalvontaviranomainen, joka voisi osallistua myös maanpuolustukseen. Ratkaisuksi sisäasiainministeriön alaisuuteen perustettiin 1.1930 sotilaallisesti järjestynyt uusi virasto, Merivartiolaitos. Tämän jälkeen myös suomalainen merivartioston ja tukikohtien verkosto vakiintui.

Hyvä lukija, käsissäsi oleva teos luo katsauksen Merivartiolaitoksen perustamisen jälkeistä aikaa koskevaan merivartiointin 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 piirteisiin, jotka yhä ovat ympärillämme, ja joissa voimme vieraila. Paikka ilman tietoa sen historiasta ei meitä samalla tavalla puhuttele kuin historiansa kautta eläväksi tuleva.

Toivotan lukijoille tämän teoksen myötä antoisaa kokemusta merivartiointin historian parissa. Ehkäpä joku kirjassa esitellyistä merivartiointin menneistä tukikohdista valikoituu vastaisuudessa käytänteeksi. 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  
Vapa-amiraali Markku Hassinen

6

## GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDETS HÄLSNING

Ärade läsare,

**S**jöbevakningens historia längs våra kuster sträcker sina rötter flera århundra 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 färör. Förändringstrycket att noggrannare organisera och effektivisera sjöbevakningsverksamheten växte först efter drygt hundra år när förbuds lagen 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 rammar 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 väjer 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 bevara 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

7



Hyvät kirjan lukijat,

**R**aja- ja Merivartiokokojen Perinneyhdistys ry (Rajan Perinneyhdistys) vaalii sodanajan raja- ja merivartiokokojen perinteiden ohella rauhan ajan raja- ja merivartiotoiminnan perintettä. Yhdistykseemme kuuluu 16 jäsenyhdistystä – rekisteröityjä yhdistyksiä, kiiloja 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 yhdistykseemme kerää tietoja näistä tuketuimpaispaikoista: raja- ja merivartiostasista, 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 merivartiotojen aluejoon mukaisesti. Kattavien kiinteistötietojen kerääminen ja julkaiseminen vapaaehtoisuutena 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 merivartiotojen toimipaikoista. Rajan Perinneyhdistys voi hyödyntää näitä tietoja omassa hankkeessaan. Kirjan kirjoittaja Johanna Pakola on tehnyt perusteellista työtä kootessaan eri lähteistä tiedot kaikista merivartiotoiminnin tuketuimpaispaikoista ja rakentaessaan niistä hienon lukuaiemäyksen aiheesta kiinnostuneille. Kirjan mainio kuvitus tukee lukuaiemäystä. Lämmin kiitos Johannelle ja muille kirjan tekoon osallistuneille!

Rajan Perinneyhdistyksen puheenjohtaja

Eversti evp Tero Kaakinen

## TRADITIONSFÖRENINGENS HÄLSNING

Bästa läsare,

**F**örutom 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, underhållscenter 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 förvaltningsenhet stöder detta arbete.

Traditionsföreningen publicerar resultatet av insamlingsarbetet 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.

Den här boken 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 utmärta 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



**M**erivartiosto-sanaan liittyy usein monia mielikuvia. Keskeisin niistä lienee merellä kulkeva merivartiolaus. Toinen on merivartiostasema kaukailla kalioisella rannalla, jossa paistaa aina aurinko. Muita mielikuvia lienevät ainakin meripelaustehentävät, vesiliikenteen valvonta ja laitoksen perustamiseenkin vaikuttanut salakujutus. Tämä kirja keskittyy näistä mielikuvista kahteen ensimmäiseen – asemiin ja aluksiin. Pirtu loistaa poissaolollaan tässä kirjassa. Samoin keskeisimmistä asiasta, merivartiosta, ei tällä erää kirjoiteta, heistä (ja pirtusta) on kirjoitettu ja tullaan kirjoittamaan monissa yhteyksissä.

Merivartiointi täytti vuonna 2020 kunniakkaut 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 suiki monen muun laitoksen ohella kulttuurilaitokset – myös Merikeskus Forum Marinumin, 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 näyttelyyn 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 asemaverkoston ja keskeisimpään isompaan aluskalustoon. Alkuosassa esillä ovat merivartioston 90-vuotisnäyttelyn tekstit, joiden kautta avautuu lyhyt katsaus laitoksen perustamiseen sekä keskeisimpiin tapahtumiin ja murros- ja muutokausiin. Näiden jälkeen vuoron saavat merivartiostasemat ja vartiolaivat sekä vartiomoottoriveneet, eskuntia ja merivartiokoulua unohtamatta. Kirjan loppuosassa on englanninkielinen yhteenveto.

Kirja ei ole laaja ja kattava historiateos. Se ei ollut lähtökohthanamme, vaan tavoitteena oli laatia kuvallinen kirja, joka avaa lukijalle hieman tietoa siitä, kuinka laaja ja muuttuva merivartiostemien kenttä on ollut. Ja milaisella kalustolla alkuvuosisyömykset kekseliästä ja vilkasta sekä ajoittain onnettomuuksiin joutuva 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 paikkansäilytyksen punnintaa. Niinpä tässäkin kirjassa ei voida sanoa, 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 humpsahtaa.

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

Harvaluodossa kesäkuussa 2025  
Johanna Pakola



## stistä ja sisällön jaottelusta

oriaa tutkittaessa todetaan usein, että Merivartiolaikohouhtunut. Asia ei ole aivan näin mustavalkoinen. Laiton perimätiedon mukaan tihoutunut osin tulipalossa ja sammutusvedestä, mutta esimerkiksi vuositason laaja y Sisäasiainministeriön arkistosta, jonne ne aikanaan on kki se muu materiaali, mikä on lähetetty hallinnonalan allella. Hieman hankalasti toki löydettävissä, mutta hyseilla, sinnikkyydellä ja pienellä määrällä onnea Merivrtty yhä runsain määrin. Oma aarreiltaan on Merivsvava määrä kullannarvoisia tietoja asemien historiasta. en sotavuosien 1939-1944 toiminta on pääosin rajatuolelle, mutta joidenkin asemien kohdalla liikutaanssa. 12.10.1939 annettu asetus liitti Merivartiolaikoksen olessa loppuillaan Merivartiolaitos liitettiin 22.12.1944vartiolaikokseen. Tämä aikakausi Merivartiolaikoksen n kirjansa arvoinen. Tällöin suuri osa merivartiaseemien merivalvonta-asemiksi. Sekä merivartiolasemista nimestä käytettiin usein lyhennettä mv-asema. Tämä on asemaverkoston sodan aikaista jäljittämistä. Esimerilla sijainneesta Saunasaaren merivartiolasemasta on elia 1942. Todellisuudessa kyseessä on Saunasaaren joita miehitti rannikkoyksistön sotilaat, sillä merivartiocdan ensi päivinä. Silti kirjallisuudessa on kuvia, joissa 42 kuvan esittävän Saunasaaren merivartiolasema, rakennus ja Merivoimien alainen merivalvonta-asema. Olen n tässä kirjassa alueittain idässä länteen edeten. Olen ne ikään kuin saaristossa pujoittelevan helminahnan; mutkia sokkeloisessa saaristossa liikuttaessa, eli päiaskel taaksepäin. Asemaverkosto on jaettu viiteen neljöttämiseksi. Oman alueensa muodostaa luovutetn on jaettu kahtia, Saaristomerellä ja Selkämeren yhteyenannaan asemat ja Selkämerestä yöspäin alueena

Asemista on esitetty niiden toiminta-aika vuositasona niin tarkkaan kuin se on rajallisen arkistoinen myötä ollut mahdollista löytää. Läpikään muutama vuosi sitten kolme muuttolaitollista merivartiokäskyä, ja vuosittain Merivartiolaikoksen ajalta perustuvat suurimmaksi osaksi niiden tarjoamien tietoihin. Jokunen 1930-luvulla perustettu asema sijoitettiin myöhemmin muualle ja on hieman tulkinnanvaraista, lasketaanko aseman historia jatkuvaksi. Tässä hyvänä esimerkkinä toimii Katajalaudoon asema perustettiin vuonna 1932 ja vuonna 1956 se siirtyi Kuninkaansaaren, tuolloin saaren nimenä oli vielä Kuningassaari. Vuonna 1980 Kuninkaansaaren asema lakkautettiin ja samana vuonna avattiin asema Suomenlimmassa. Hallinnollisesti tarkasteltuna kyseessä oli aseman lakkautus ja uuden aseman perustaminen, loogisesti ajateltuna siirtyminen Katajalaudolta Kuninkaansaaren kautta Suomenlimnaan oli enemminkin aseman siirto. Kirja katsoo asemia enemmän fyysisesti toimivina yksikköinä kuin hallinnollisina toimijoina. Tämän myötä paikoin saattaa olla maininta aseman lopettamisesta, vaikka asema jatkoikin toimintaansa uudessa paikassa uudella nimellä.

Päiväkäsyt kertovat milloin jokin asema on aloittanut ja milloin päätänyt kautensa sekä ajankohita, milloin merivartiolaitos on vastaanottanut jonkin aseman tullilaitokselta. Aloitukset ja lopetukset kertovat kausittain vuositasona tapahtuvia lopetuksia, joita tapahtui muun muassa purjehittimiskauden päätyttyä meren jäätymiseen. Tällöin miehistö usein siirtyi toisaalle perustetuille talviasemalle. Asemien lopullisia perustamisista tai lakkauttamisia merivartiokäskyissä sen sijaan ei useinkaan käsitellä – mont 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 löytyvätkin tällöin henkilöstön siirtojen ja lomien kautta, aina ei edes niistäkään. Toisinaan, hyvästä etisimestä huolimatta, jotkin asemat jäivät kokonaan kadoksiin vuosien ajaksi.

Asemaverkoston täydellinen kartoittaminen on melko haastavaa. Merivartiolaikoksesta ja merivartionnista paljon kirjoittanut Kai Säteri totesi merivartiinnin 50-vuotismerkkivuonna *Merivartiolaikoksen kiintoasemien*

*(nykyisten merivartiolasemien) historian seuraaminen on hyvin työläistä ja pikäsihtävä, sillä kiintoasemia perustettiin ja lakkautettiin painopisteiden muuttuessa tuon tuostakin<sup>1</sup>. Säteri on oikeassa siinä, että asema siksi nopeaan tahtiin ja yhtä nopeasti niitä myös lakkautettiin tai siirrettiin paikasta toiseen. Sen sijaan minusta juurikin tämä mutkikkuus ja hankala selvittävyys on hieno haaste ja kaikkea muuta kuin pitkäsihtävä. Olen pyrkinyt etsimään kaikista lähteistä tietoja mitä, missä ja milloin. Merivartiolasemista on laadittu useita taulukoita ja kirjoituksia, joissa kuvataan asemien toiminta-alkoja. Näissä kompastutaan usein muutamaa keskeiseen ongelmaan: kattavaa lähdeaineistoa ei ole löydetävissä ja väärin asiakirjatuokintojen myötä asema saatetaan merkitä lopetuksi, vaikka vain sen toiminta talven ajaksi loppuu. Etenkin 1930-luvulla Merivartiolaikoksen aikaan kimitteät asemat lopettivat – meren jäädyttyä ja tehtyä liikkumisen mahdottomaksi – toimintansa talven ajaksi ja miehistö siirtyi talviasemille. Asiakirjoissa tämä aseman talvisuiku 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 toimissa sen aikaa talviasemalla. Tiedän jo nyt, että tässäkin kirjassa on virheitä. Siksi olen pyrkinyt merkitsemään mahdollisimman paljon lähdeviitteitä tekstin lomaan.*

Termistön osalta merivartiolasemista käytetään tässä kirjassa pääasialsa nimeä merivartiolasema. Perustamishetkellä kesäkuussa 1930 asemat olivat alkuun nimellä vartio ja melko pian, jo heinäkuussa, vartiolasemia (VA). Joulukuussa 1931 ammettiin ohjeistus käyttää asemista nimiä kiinteä asema (KA) ja talviasema (TA)<sup>2</sup>. Kirja käsittelee kiinteitä asemia, joiden nimeksi vaikiintui sittemmin merivartiolasema. Kiinteä asema oli nimensä mukaisesti kiinteä: se toimi vuodesta toiseen samalla paikalla. Talviasemia taasen, nimensä mukaisesti, toimi vain talvikaan. Niitä oli toiminnassa jo Merivartiolaikoksen ensimmäisenä toimintavuotena. Talviasemat olivat enemmän tilapäisluonteisia ja toimivat purjehduskautien välisen ajan eli ajan, jolloin meri oli jäässä. Osa talviasemista toimi purjehduskautensa päättäneissä aluksissa, osa saaristossa sijaitsevilla – ajoittain jopa yksityisten omistamisasa – rakennuksissa, ja jokunen ilmeisesti varsinaisen aseman yhteydessä.

Kullakin asemalla oli oma lyhenteensä, esimerkiksi aseman lyhenne oli KVA. Samaa aikaan toimintansa vartiolaseman lyhenne oli, erotuksena KVA:sta, KöVA kolmen kirjaimen käyttöön, mutta samalla alkukirjain oli lukuisia ja näissä tapauksissa käyttöön otettiin kirjain (kuten Kökarissa) ja tarvittaessa useampiakin tiin pienellä. Pidemmän lyhenteen omaavana asemana Kaunissaaren vartiolasema KaunkA. Lyhenteet KA ja V käskyissä pitkään.

niminnassa olleiden merivartiostasien lyhenteet<sup>3</sup>.  
 e finska namnen på sjöbevakningsstationerna som  
 ar 1945<sup>4</sup>.

**Finska vikens sjöbevakningssektion**

<i>HuKa</i>
<i>HiKa</i>
<i>KuKa</i>
<i>TuKa</i>
<i>OKA</i>
<i>HaKa</i>
<i>VöKa</i>
<i>GlöKa</i>
<i>PiKa</i>
<i>KöKa</i>
<i>HeKa</i>
<i>PeKa</i>
<i>LöKa</i>
<i>BöKa</i>

**Skärgårdshavets sjöbevakningssektion**

<i>JuKa</i>
<i>HanKa</i>
<i>FöKa</i>
<i>BoKa</i>
<i>MerKa</i>

**Ålands sjöbevakningssektion**

<i>StöKa</i>
<i>KöKa</i>
<i>TöKa</i>
<i>LöKa</i>

**Bottniska vikens sjöbevakningssektion**

<i>ÅKa</i>
<i>KäKa</i>
<i>TöKa</i>
<i>MeKa</i>
<i>MoKa</i>
<i>NoKa</i>
<i>RöKa</i>
<i>GöKa</i>
<i>SöKa</i>
<i>KumKa</i>

Organisaatioiden kirjoitusasujen kohdalla päädyimme ohjausryhmän kanssa siihen, että organisaatiot ovat kirjassa isolla alkukirjaimella. Merivartioloitos on kirjassa Merivartioloitos, samoin Rajavartioloitos on eri alkukausien kirjoitusasusta riippumatta aina Rajavartioloitos. Organisaatioiden kirjoitusasu on vaihdellut eri vuosikymmeninä, joten teimme tässä eräinlaisen kompromissin. Merivartioloitos vastaanotti tullihallitukselta lähes kaiken, millä toiminta alussa saatiin käynnistettyä: miehet, asemat ja alukset sekä paljon muuta. Tullihallitukselta (1812-2012) käytetään kirjassa sekä sen omaa nimeä että kansankielisempää Tulli-nimeä.

Merivartioloituksesta ei voi kirjoittaa ilman, ettei mukaan oteta myös laivoja. Niinpä asemien ohella kirjassa on katsaus myös kokoluokkansa suurimpiin aluksiin, joita Merivartioloitos joko peri Tullilta tai tilasi itselleen. Alukset on esitely rakennusvuosittain edeten. Tässä vaiheessa todettakoon, että mitään ei voi olettaa. Sorruin jälleen kerran oletamaan, että laivojen historia on hyvin löydettävissä. Hienona ajatuksenani oli kirjoittaa lyhyesti kaikkien alusten vaiheet myös sen jälkeen, kun Rajavartioloitos on niistä luopunut. Oletukseni oli melko lailla väärä: Rajavartioloituksen alusten vaiheita niistä luopumisen jälkeen ei ole juurikaan tutkittu tai kirjattu minnekään. Niinpä osa aluksista on yhä vailla 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 (friplöpbåt)</i>
<i>HV</i>	<i>Hidäs 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>Moottorituriveine (motorseglare)</i>
<i>MVK</i>	<i>Merivartiokäskey (sjöbevakningsorder)</i>
<i>NV</i>	<i>Napsa vene (snabb båt)</i>
<i>TA</i>	<i>Talviasema (vinterstation)</i>
<i>TL</i>	<i>Tukiläiva (töbaffartyg)</i>
<i>VA</i>	<i>Vartiostasema (bevakningsstation)</i>
<i>VH</i>	<i>Vartioböhyr (bevakningsfartyg)</i>
<i>VL</i>	<i>Vartiolaiva (bevakningsfartyg)</i>
<i>VWV</i>	<i>Vartiomoottoriveine (bevakningsmotorbåt)</i>

**Användningen av källor och indelningen av innehåll**

**N**är man forskar i sjöbevakningens historia, konstaterar man ofta att Sjöbevakningsväsendets arkiv har förstörts. Riktigt så svartvit är saken ändå inte. Tradition 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 förvaltningsområdets 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 växande 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 krigsen led mot sitt slut införlivades Sjöbevakningsväsendet med Gränsbevakningsväsendet genom en lag av 22 december 1944. Denna period i Sjöbevakningsväsendets historia förljånar en helt egen bok. Då ändrades en stor del av sjöbevakningsstationerna till sjöövervakningsstationer inom Marinen. Man använde ofta den finska förkortningen mv-asema om både sjöbevakningsstationer och sjöövervakningsstationer. Detta rör till saker och ting när man försöker spåra det krigstida 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 benämnades av kustartilleriets soldater – sjöbevakningsstationen förstördes under vinterkriget första dagarna. 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 skärgårdens 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 avtrända

landområdena utgör ett eget område, Finska viken i anslutning till Skärgårdshavet och Bottenhavet presenteras i stationer, och från Bottenhavet uppåt kommer Bottniska Stationernas verksamma år har presenterats på som det har varit möjligt utifrån det begränsade arkivet år sedan gick jag igenom tre flyttkartonger med sjöbevakningsuppgifterna om verksamheten olika år under Sjöbevaknings till stor del baserad på dem. Någon enskilda station som varit placerades senare på annan ort, och det är något huruvida stationens historia kan räknas som oavbruten på detta är Stora Enskär. Stora Enskärs station inrättades flyttades den till Kungsholmen. År 1980 lades Kungsholmen och samma år öppnades en ny station i Sveaborg. Senare synvinkel handlade det om nedläggning av en station ny; logiskt sett var flytten från Stora Enskär via Kungsholmen snarare en flytt av en och samma station. Boken ser på som fysiskt verksamma enheter, än som administrativt det ställvis vara tal om att en station har lagts ner, trots fortsatte sin verksamhet på en ny plats och med ett nytt verkssamhet och när verksamheten lagts ner, samt tidvis verksamhet och när verksamheten lagts ner, samt tidvis verksamhet tagit emot någon viss station från Tullingen sväsendet enligt säsongen, bland annat vid slut då isarna lade sig på havet. I dessa fall överfördes vinterstation som inrättats på en annan plats. Däremot aktig inrättning eller nedläggning av stationer oftast orderna – många stationer dyker bara helt plötsligt ut förteckningarna. Vissa är omnämns en del av stationer kan också betyda att stationen var verksam hela året fall nämndes en station endast i samband med pers semestrar, och inte alltid ens då. Stundtals, trots ihärdiga vissa stationer försvunna under flera års tid.

artläggning av stationsnätverket är tämligen svår att få med sjöbevakningens 50-årsjubileum konstaterade Kai Skottet om Sjöbevakningsväsendet och sjöbevakning, att *amt och långranadigt att följa Sjöbevakningsväsendets historia, eftersom fasta och lades ner allt eftersom prioriteringarna i verksam-* *lier har rätt i att stationer dök upp i snabb takt, och lika* *ler flyttades från en plats till en annan. Däremot är just* *och komplexitet för mig en spännande utmaning, och* *ligt. Jag har försökt leta efter svar på frågorna vad, var* *et finns ett flertal tabeller och texter som redogör för* *ernas verksamma år. I dessa snubblar man ofta över* *em: något heltäckande källmaterial står inte att finna,* *ikningar av olika dokument kan en station ha noterats* *t verksamheten endast upphört under vintern. Särskilt* *sjöbevakningsväsendets tid upphörde verksamheten* *a under vintern – när isen lade sig på havet och gjorde* *ta sig – och manskapet överfördes till vinterstationer.* *s denna vinterstängning med orden "stationens verk-* *eningen kan tolkas på flera sätt, men oftast har den* *har man däremot antagit att stationen lades ner helt,* *ades tom i väntan på islossningen, medan manskapet* *på en vinterstation. Jag kan redan nu säga att det finns* *denna bok. Därför har jag haft som mål att ha med så* *jar 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)<sup>6</sup>. 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 seglotionssäsongerna, alltså när havet var isläckt. En del av vinterstationerna var verksamma ombord på fartyg vars seglotionssäsong 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 Mjölo KVA (från finskans Kuivasaaren vartiostasema, 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.

## Viitteet

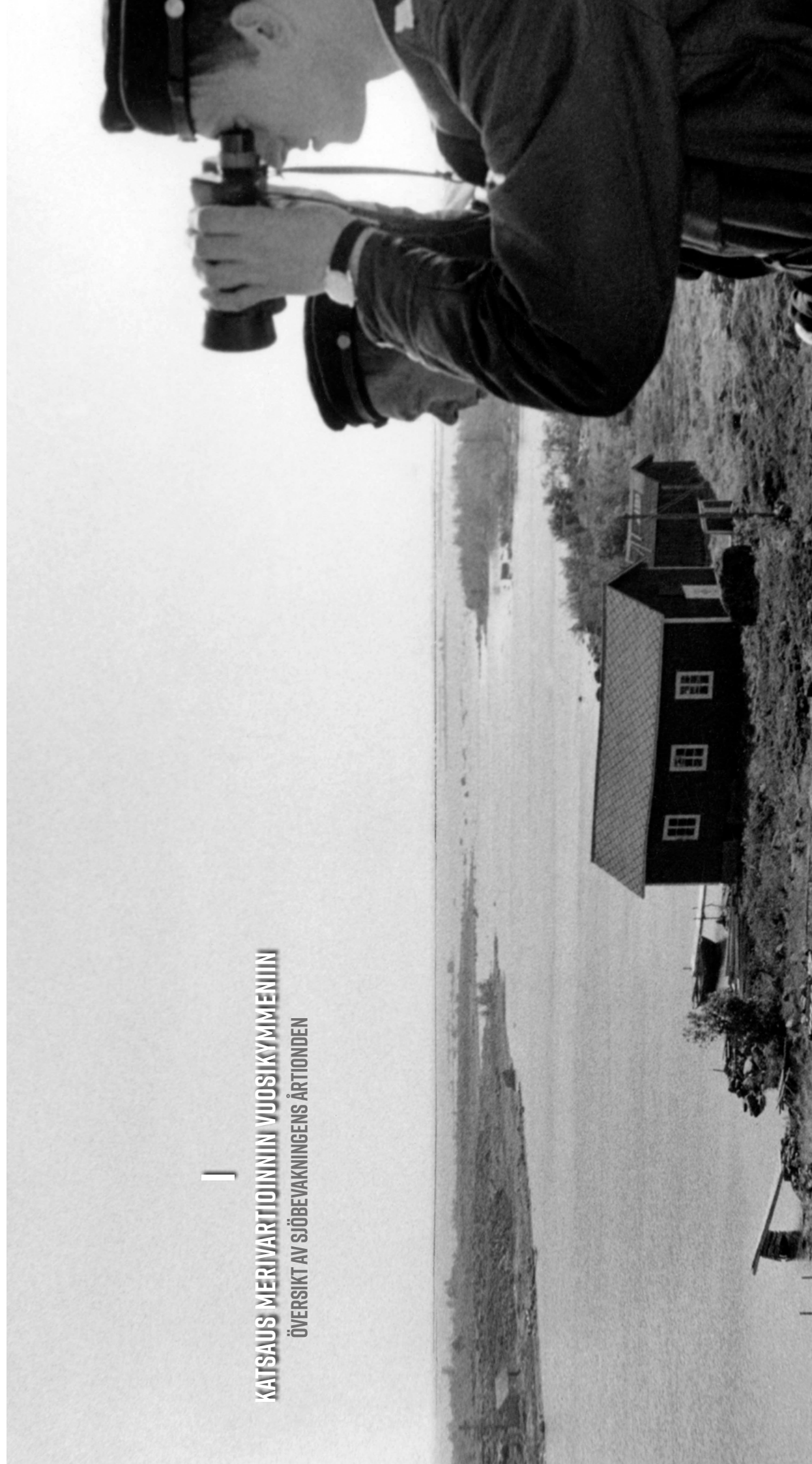
- 1 Rajamme Vartijat 07/1980
- 2 MWK 29/31
- 3 Suomenlahden merivartioston päiväkirja 1945, Liite 1: Nimilyhennykset kirjainstationeille
- 4 Finska värens sjöbevakningssektions dagorder 1945, bilaga 1: Förkortningsstationer
- 5 Rajamme Vartijat 07/1980
- 6 MWK [sjöbevakningsordet] 29/31

När det gäller organisationerna beslutades det i samråd med styrgruppen att organisationernas namn inleddes med versal. Sjöbevakningsväsendet är i boken Sjöbevakningsväsendet, liksom 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 låt 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.

|

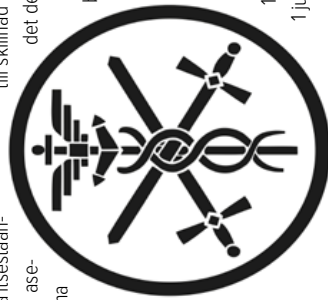
**KATSAUS MERIVARTIOINNIN VUOSIKYMMENIIN**  
**ÖVERSIKT AV SJÖBEVAKNINGENS ÅRTIONDEN**



## VIITOKSEN PERUSTAMINEN

perustamisen syyksi mielletään usein kielitöiden alkai-  
sekä sen poiskittäminen. Tämä on osatotuus, mutta  
joka tekijöitä. Vielä 1920-luvulla Suomen merirajojen  
suojaus oli pyrkien samalla valvomaan ja estämään saakul-  
un virkamiehet kiireisinä. Tulli kokikin kielitöiden olevan  
tärkeä valvomaan tai ainakaan siihen ei ollut annettu riittäviä  
resursseja, ja heidän tehtäväänsä olivat hallin-  
noida tullin- ja veronkanto, ei operatiivinen rajojen

valvonta. Lalettiin pohtia uuden valvontaviranomaisen perus-  
tehtävien muuttamista valvomaan siirtäminen Sisäasiainmi-  
nisteriön alaisuuteen, sillä etenkin pirtun saakulutus aiheutti  
tullin kaltaisia tilanteita ja kuulusteluja, joita tuli ei ko-  
simmäksi työkentäkseen. Tausalla oli vahvasti myös  
merivartioloiton merkitys, sillä laivaston aluskanta oli määrärahojen  
puutteesta vähentynyt, ja rannikkopuolustuksemme nojasi Venäjän  
laivastoon. Samoin yksi tulevalle organisaatiol-  
uudelle tärkeä asia oli valvonnan ja valvontaviranomaisen  
toiminnan yhdistäminen. Merivartioloiton merkitys oli vahvasti myös  
merivartioloiton merkitys, sillä laivaston aluskanta oli määrärahojen  
puutteesta vähentynyt, ja rannikkopuolustuksemme nojasi Venäjän  
laivastoon. Samoin yksi tulevalle organisaatiol-  
uudelle tärkeä asia oli valvonnan ja valvontaviranomaisen  
toiminnan yhdistäminen. Merivartioloiton merkitys oli vahvasti myös



merivartioloiton merkitys, sillä laivaston aluskanta oli määrärahojen  
puutteesta vähentynyt, ja rannikkopuolustuksemme nojasi Venäjän  
laivastoon. Samoin yksi tulevalle organisaatiol-  
uudelle tärkeä asia oli valvonnan ja valvontaviranomaisen  
toiminnan yhdistäminen. Merivartioloiton merkitys oli vahvasti myös

Logo vuodelta 1930  
Viitoksen logo tyypiltä vuodelta 1930  
Logo vuodelta 1930

## SJÖBEVAKNINGSVÄSENDET INRÄTTAS

Orsaken till att Sjöbevakningsväsendet inrättades anses ofta vara smugg-  
lingen under förbudstiden och arbetet för att sätta stopp för smugg-  
lingen. Detta är en del av sanningen, men det fanns också andra orsaker.  
Tullen ansvarade ännu på 1920-talet för övervakningen av Finlands havs-  
gränser och strävade samtidigt efter att övervaka och förhindra smuggling.  
Förbudslagen höll tjänstemännen sysselsatta. I Tullens ögon var förbudslag-  
en 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 tull-  
synmyndighet. Motiveringarna var bland annat att övervakningen borde  
överföras till Inrikesministeriets polisavdelning, eftersom i synnerhet sprits-  
smugglingen 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 effekti-  
vitera kustförsvaret, eftersom flottan på grund av bristen på anslag inte hade  
tillräckligt med fartyg och vårt kustförsvar vilade på ett fortifikationsystem  
från den ryska tiden. Likaså var en av uppgifterna som planerades för den  
framtida organisationen av stor vikt: övervakningen av Ålands havsområ-  
den. 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.

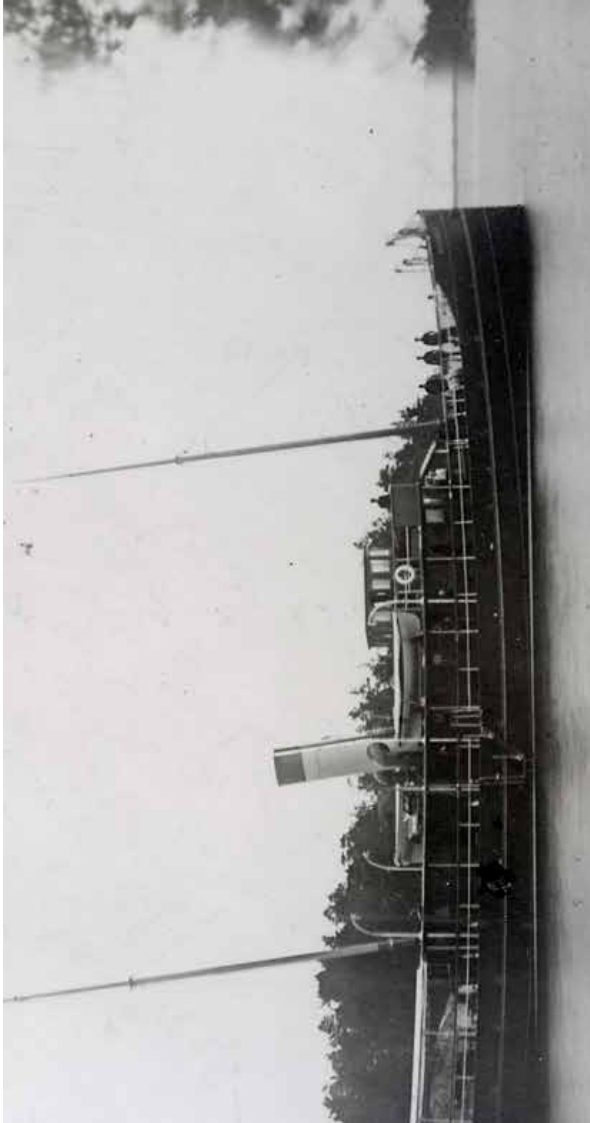
Riksdagen ansåg det emellertid inte självklart att ett sjö-  
bevakningsväsende skulle inrättas. Förslaget godkändes  
tack vare en tillräckligt löst avfattad förordning, där bland  
annat försvaraspekten avsiktligt hade utelämnats. Det  
fanns gott om motståndare till den nya myndigheten, men  
den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



Kiinteiden ja talviasemien ohella köyrässä  
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  
there were also mobile sta-  
tions referred to as LAs (liikkuvia  
asemia). Here is LA 2 and the vessel's  
crew. THE COLLECTION OF UNO OJA



## PERSONAL, STATIONER OCH FARTYGG FRÅN TULLVERKET

**A**v 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 Sjöbevakningsfartyg och båtar av Tullen. Under den första seglätton bland annat 15 bevakningsfartyg som var före detta årtug, 13 snabba och tre långsamma motorbåtar, nio segtor samt 56 beslagtagna före detta smuglarbåtar. Sjöbevakningsväsendet fick dessutom materiel genom att låna fyra gamla minifick och tre spritfartyg som Tullen beslagtagit omvandlade till Sjöfärtsstyrelsen lånade ut en ångbåt. Fartygen var slag och lämpade sig bäst för bra väder. Därför kompletterades ångdrivna bogserbåtar som kunde användas vinterstid.

*Hangan vanha merivartiosama.*  
FORUM MARINUM/UNO OJASEN KOKOELMA

*Den gamla sjöbevakningsstationen i Hangö.*  
FORUM MARINUM/UNO OJASEN SAMLING

*The old Hanko Coast Guard.*  
FORUM MARINUM / THE COLLECT



*A vessel by the name of Norðavakten 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 Merikatka. THE COAST GUARD MUSEUM*

*Fartyget Norðavakten 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 Merikatka. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

*alus oli yksi vanhimpia aluksia. Se oli 1878, mutta palveli aina liin luovutuksessa aluksen se sai nimen VL Merikatka.*

## LITA PERITYT MIEHET, ASEMAT JA ALUKSET

Environmännin 320 siirtyi Merivartiolaituksen palvelukseen.

Environmännin tilapäistyövoimaa ja perustettiin 65 uutta virka-asuista suurta. Environmännin vuoden aikana eroilmoituksia tehtiin, heistä puolet oli aiemmin Tullin palveluksessa työskennellyt. Myös iäkkäiden eroilmoitusten määrä oli korkea. Myös iäkkäiden eroilmoitusten määrä oli korkea. Myös iäkkäiden eroilmoitusten määrä oli korkea.

Environmännin käyttöön tulevat kiinteät asemat olivat tuloja, asemia ja muita tukikohtia. Alkuvaiheessa toimitettiin kiinteitä asemia, mutta hyvin nopeasti määrä kasvoi huomattavasti.

Merivartiolaitos vastaanotti tullilta asemen ohella myös laivoja ja veneitä. Environmännin purjehduskautena käytössä oli muun muassa viisitoista vartiolaivaksi muutettua höyrylaivaa, 25 moottorialusta, kolmetoista nopeaa ja kolme hidasta moottorivenettä, yhdeksän apumoottorilla varustettua purjelaivaa ja kolme salakuljettajilla takavarikoitua venettä. Lisäksi kalustoa saatiin lainaamalla Rannikkolaivastolta neljä vanhaa miinanraivaajaa ja kolme miinanraivaajaa. Merivartiolaivastosta pirtulaivasta tehtiin liikkuvia asemia. Merivartiolaivastosta saatiin lainaksi yksi höyrylaiva. Aluskanta oli varsin sekava ja soveltuviin parhaiten käytettäväksi hyvällä säällä. Tämän seurauksena kalustoa täydennettiin hankkimalla vielä kaksi talvitoimintaan kykenevää höyryhinaajaa.

toimintansa aloitti yksitoista kiinteää vartioasemaa: Körskär, Porkkala, Utö, Öro, Kökar, Hellman, Kuivasaari, Lavansaari. Purjehduskauden päättyessä meni kiinnitykselle ja talveksi perustettiin erillisiä talviasemia. Paikoin ne olivat vanhoissa, mutta monesti myös valkappa yksityisessä asuintalossa kesämökkissä tai muussa vastaavassa tilassa.

Asemajeni melko nopeasti supistuen vasta sotavuosiin. Sotavuosien jälkeen seurauksena kiinteiden asemien määrä väheni huomattavasti. Asemaverkoston uudistuminen oli monen tekijän yhteinen tulos. Asemat olivat paikoin luokattoman huonokuntoisia ja uuden kunnossapitoon, kenties samalla entistä optimaalisemmalle paikalle,

koettiin paremmaksi ratkaisuksi. Porkkalan vuokra-alkana uusi valtakunnallinen asemaverkosto. Uusien asemien perustamisessa painoi suuresti myös puolueettomuusvahtioinnin 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 rannikkolammme, Viipurinlahti ja Laatokka mukaan lukien, on toiminut noin 130 kiinteää merivartioasemaa. Tänä päivänä merivartioasemia on jäljellä noin 18. Talviasemien alkakausi päättyi melko pian sotien jälkeen ja viidetoista toimintavuoden aikana talviasemia oli yhteensä noin sata.

*Asema 1990-luvun alkuun*  
SJOBEVAKNINGSMUSEET

*Porkkala sjobevakinngsstation i början av 1990-talet.* SJOBEVAKNINGSMUSEET

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



*Haapasaren merivartioaseman rantaa ja rautilavien huolto, asemarakennus häämöttä venevajan takana.* MERVARTIOMUSEO

*Underhåll av rautilav vid Aspö sjobevakinngsstations strand.* STATIONSBYGGNADEN SKYMTAR BAKOM BÅTHUSET. SJOBEVAKNINGSMUSEET

*Maintenance of the so called shore of the Haapasara Coast Guard station building behind the boathouse.* THE COAST GUARD MUSEUM

## STATIONSNÄTVERKET

Juni 1930 inleddes elva fasta bevakningsstationer sin verksamhet: Aspö, Söderskär, Porkkala, Utö, Öro, Kökar, Hellman, Torra Mjölö, Hogland, Tyterskär och Lövsjär. I slutet av seglätionsårsången 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 krigens 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 Porkkalaområdet var utarrenderat förändrades

stationsnätverket också på grund av den nya riksgrensens inrättades var även synpunkterna som gällde neutralitetet viktiga. Den allt populärare fritidsbåtstrafiken på 1960-talet att placera stationer i områden där det behövdes aktivt svarande sätt började stationsnätverket minska med den gen börjat moderniseras redan på 1950-talet, tyngdpunkten flyttats till havet och övervakningen blivit allt mer teknisk.

Sammanlagt har cirka 130 fasta sjobevakinngsstationer inrättades det 18 verksamma sjobevakinngsstationer. Vinterstationer har gick deras antal till sammanlagt omkring hundra.



## 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 materiel var relativt gammal var den i bättre skick än flottans egna fartyg. Under krigsåren tillhörde cirka 30 procent av flottans fartyg Sjöbevakningsväsendets materiel.

*Merivartiotoiksen alkuvuosikymmenenä aluskalusto oli suureita osin iäkäästä. Vanhimmat alukset olivat peräisin 1800-luvulta. Vuonna 1907 rakennettu Aura palveli vuoteen 1970 asti.*

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

MERIVARTIOMUSEO

*VMV-klassen närmade sig slutet av sin livscykel och let förstärktes materiel med efterlängtrade nya båtar. Den sista båten i VMV-klassen togs ur bruk 1970. Under fartygsmaterielens småningom finslipats till sitt nuvarande fartygen är planerade enkom för sjöbevakning, medan sak var planerade för Tullens behov. De stora bevakningsvid sidan om sina övriga prestationsförmågor som flyg som de rörliga stationerna på 1930-talet. I mitten av 1900-talet använde två nya båtklasser: RIB-båtar, det vill säga och svävare. Under 2020-talet har materielens också vattenskotrar.*

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

*During the Finnish Coast Guard the fleet was largely rather were built during the 19th century in 1907, served until 1970.*

THE COAST GUARD MUSEUM

*Patrol motorboats were used by the Coast Guard until the 1950s. Photo from 1935 of VMV vessels built at the boatyard Turun Veneveistäjä.*

THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

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

KYMMENEDALENS MUSEUM

## STO

alkuvuonna organisaatio oli uusi, mutta alukset vanhat aluksista olivat peräisin 1800-luvulta. Melko pian uusia kalustoa. Ehkäpä parhaiten tunnetaan VMV-tyyppimootoriveneet, lempinimeltään vemmat. Näistä otettiin jo vuonna 1930 ja yhteensä uusia venmoja otettiin suhteellisen vähän näkökulmana oli alusten suunnittelu maanpuolustuksessa. Muut Merivartioston alukset suunniteltiin ensisijaisesti merivartioston suhteellisen vanhaa, oli se paremmissa kunnossa kuin sotavuosina noin 30 % laivaston aluksista oli alustoa.

VMV-luokka alkoi tulla tiensä päähän ja 1950-luvun puolessa välissä niiden rimmalle saatiin kaivattua uutta kalustoa Koskelo-luokan astuessa palvelukseen. Viimeinen VMV-poistettiin käytöstä vuonna 1970. Vuosikymmenten saatossa aluskalusto onkin hioitunut nykyiseen kuntoonsa ja uudet alukset on suunniteltu merivartioston tarpeisiin, vanhempi kalusto oli suunniteltu pääosin Tullin tarpeisiin. Isot vartiloivat toimivat muiden suorituskykyjensä ohessa myös kelluvina tukikohtina – aivan kuten liikkuvat asemat 1930-luvulla. 1990-luvun puolessa välissä käyttöön tuli kaksi uutta alusluokkaa: RIB-veneet eli nopeat kumiveneet sekä ilmatyynyalukset. 2020-luvulla kalustoon on saatu myös vesiskoottereita.





inte dricka trots att förbudslagen trädde i kraft 1919; lagen om smuggling som sköttes professionellt på många håll. Deltag i sprithandeln. Den var ju en välkommen – om än

ny ankrade med sin last utanför territorialvattengränsen, till fartygen med sina små snabba båtar i nattens mörker priten transporterade de vanligen först till ett tillfälligt lager. Därifrån transporterades den senare vidare till törstiga ör smugglarna var att agera obemärkt, eftersom verksamheten av Tullen och senare av Sjöbevakningsväsendet. En man som skötte övervakningen var att få fast smugglarnas väktningsväsendets båtar till stor del var mycket gamla och der de första åren.

kaifades den 5 april 1932 kl. 10. Detta innebar dock inte n upphörde helt, även om mängden smugglad alkohol priser var höga och smugglad alkohol var billigare. Där sin gamla hobby. Det var lönsamt att smuggla – så länge

udslagen avskaffades föreslog de som tidigare hade möt- jöbevakningsväsendet i riksdagen att myndigheten skulle et dock inte, utan tvärtom kunde Sjöbevakningsväsendet dslagen hade avskaffats; då övervakningen av smuggling surser för annat arbete. Så småningom började smug- orosmoln dök upp på himlen: Finland var på väg mot krig. *ät ulkomerellä, ja salakuljettajat kuljettivat lasteja aikkoihin. Kuivassa Unkarin lipun alla purjehnut Reils.*

*på öppna havet och smugglarna transporterade lasten till rden. Bilden visar Reils som seglade under ungersk flagg.*

*ained on call out in the open sea, and the smugglers from there to storage locations in the inner archipelago. ch sailed under the Hungarian flag. THE COAST GUARD MUSEUM.*









myös ympäristöönnettomuuksien valvonnalle. Tuolloin erien saastumisen ehkäisyä oli Merenkululaitoksella ja sitä jvitettiin myös Rajavartiolaitokselle. Tämä vuosiraportissa, mutta sekin oli jo enemmän kuin vuonna 1968 alettiin käynnistellä valvontakäytäntöjä ja lainsäädännöllisen toimenpiteen sekä myös useiden myötä tultuessa vuoteen 2019 ympäristöönnettomuuksien valvontaan. Rajavartiolaitoksella.

Kallekin merivartiostolle perustettiin omat Meripelastuskeskukset, MRCC, ja niiden alaisuuteen merivartiolaisten alustuksen lohikokeskukset, MRSC. Niiden tehtävänä kuvaa ja siten tukea johtamista. Johtokeskusten perustamiseen rooli vahvistui ja vuonna 1982 annettu

laki meripelastuksesta sinetöi merivartioston roolin merellä tapahtuvan viranomais toiminnan johdossa ja koordinoimisessa. 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 Turkuun<sup>1</sup>.

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

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

## ARBETSUPPGIFTERNA BLIR MÅNGSIDIGARE

På 1960-talet skapades också grunden för övervakningen av miljöolyckor. Sjöfartsverket hade då myndighetsansvaret för att förebygga förening av havet. 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 myndighetsverksamheten 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 Åbo<sup>2</sup>.

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 flyktingsströmmar 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 innebär 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 hylytutkija Suomenlahden jäätentillä. MERIVARTIOMUSEO*

*Sjöbevakningssektionen bistår flera myndigheter och forskare, på bilden en sällforskare 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*



## AIAT TUUVAT HAASTEET

nyt merivartioston kansainvälistymistä. Merivartiota ja muut kansainvälisiin tehtäviin ja ulkomailta arvostetaan rajujuutta.

imellä tunnettu poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen kolmen viranomaisen laaja-alaista ja kansainvälisesti atuista yhteistyötä. Tässä silтана menneisyyteen on kuvuudet: tehtäväkenttä sekä osa miehistä, kalustosta illilla. PTR-yhteistyöllä on pitkät perinteet, ja nykyään ös rikostiedustelun. Rajavartiolaitos – merivartiosto a valtuudet suorittaa esitutkintaa muun muassa ihmis- koksia, luonnonsuojelurikoksia ja useita muita rikoksia

rustetun Merivartiolaitoksen yhtenä syntyehtijänä oli ndeksänkyminen vuoden aikana moni asia on muut- in suomalaiset eivät yhäkään ole. Muuttunut Euroop- mittaisen alkoholin tuonnin tietyn ehdoim luvallisesti, työ merten vartijoina jatkuu.



## ETT NYTT MILLENNIUM – NYA, ANNORLUNDA UTMANINGAR

**P**å 2000-talet har sjöbevakningssektionen internationaliserats allt mer. Sjöbevakare och fartyg har deltagit i internationella uppdrag och fin- ländsk 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 förlutna: 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 kriminalunder- rättelser. Gränsbevakningsväsendet – sjöbevakningssektionen inberäknad – har befogenheter att göra förundersökning bland annat vid misstanke om människohandel, riksgränsbrott, naturskydsbrott 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 tillfäts numera på vissa villkor, men sjöbevakarnas arbete som havets väktare fortsätter likväl.

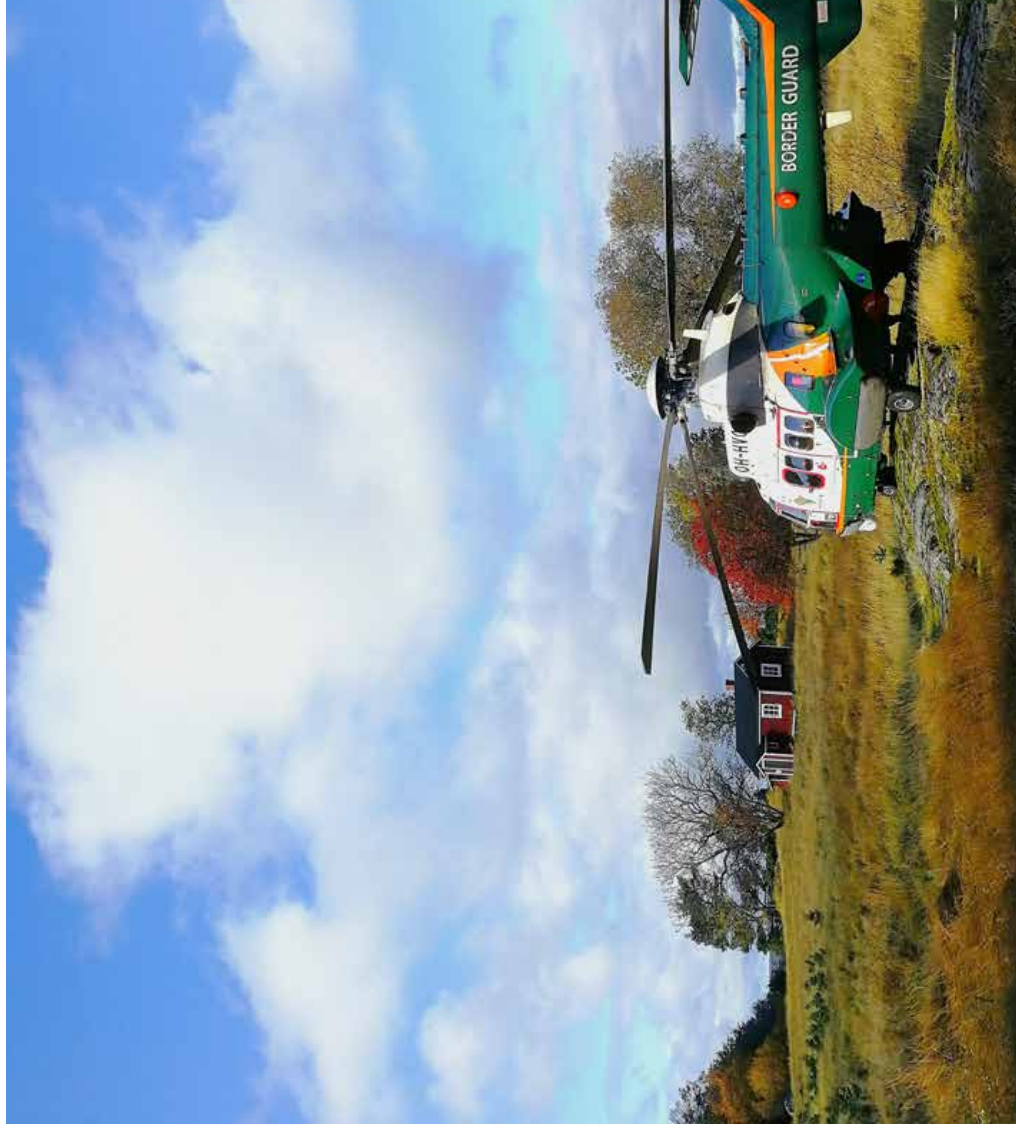
## Viitteet

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

*PTR-yhteistyötä Näätämön tulliasemalla. RAJAVARTILOAITOS*

*PTG-samarbete vid Näätämö tullstation. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET*

*PCB cooperation at Näätämö Customs Station. THE FINNISH BORDER GUARD*



*Uusien tehtävien myötä käynnistyi myös meripelastushelikopteritoiminta ja vuonna 1981 perustettiin Turun Vartiolenue. Lentue oli suoraan Rajavartiolaituksen alainen yksikkö.*  
MIKAEL REHN

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

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



# MERIVARTIJOIDEN SAAR SJOBEVAKARNAS ÖAR



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

*Manskap från Valsöarnas sjöbevakningsstation utanför fyrpersonalens hus. BO-JOHAN SID*

*Hoaseman miehistöä  
an talon edustalla.*

## TO RAJAN TAAKSE JÄÄNEELLÄ ALUEELLA

n alueella sijaitti 1930-luvun kuluessa kaikkiaan noin 100 merivartiosta. Asemaverkosto kattoi niin Laatokan, Vipurinlahden, Kallinlahden, Kallinlahden ja Kallinlahden alueita. Merivartioiden lisäksi ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

Merivartiolaikokseen liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

## STATIONSNÄTVERKET PÅ ANDRA SIDAN DEN NYA GRÄNSEN

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

1930-luvun alkuun asti ase- ja valvontajoukko-osastoja, joihin kuului myös merivartioiden johtajia ja valvontajoukko-osastoja. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen. Vuonna 1932, jolloin aiemmin Kannaksen rajavartioston johtajana toiminut Inon vartiostasema liitettiin Merivartiolaikokseen.

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

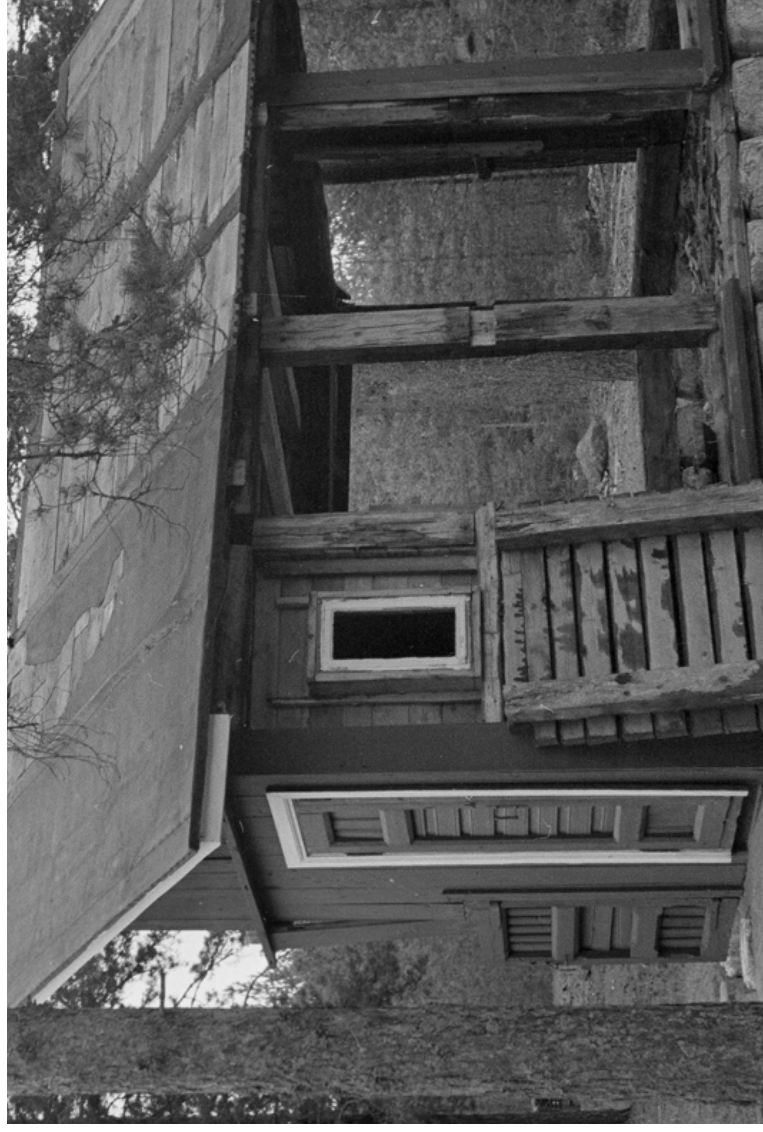
Sjöbevakarna rörde sig också på Onegasjön, men endast under krigsåren, då Sjöbevakningsväsendet var underställt Försvarsmakten. Några egentliga sjöbevakningsstationer hade inte Sjöbevakningsväsendet vid Onegasjön.

De första stationerna på utöarna inrättades 16.1930 på Tyterskäar, Lövskäar och Hogland. Från juli 1930 fanns det också en station på Seitskäar, som skulle vara något av en centralbevakningsstation. Till slut fick man en sådan, när en station inrättades på ön Keltiösaari i Valamo i oktober 1938. Stationen i Valamo underlättade bevakningen, som hade försivårats när MP 107 togs ur drift 1936 på grund av fartygets dåliga skick.

Inon sodanaikaisista merivartiostasemasta  
eljämä säilyi vain wc. SA-KUVA

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

Only the toilet of the wartime  
in Ino remained intact. SA-KUVA

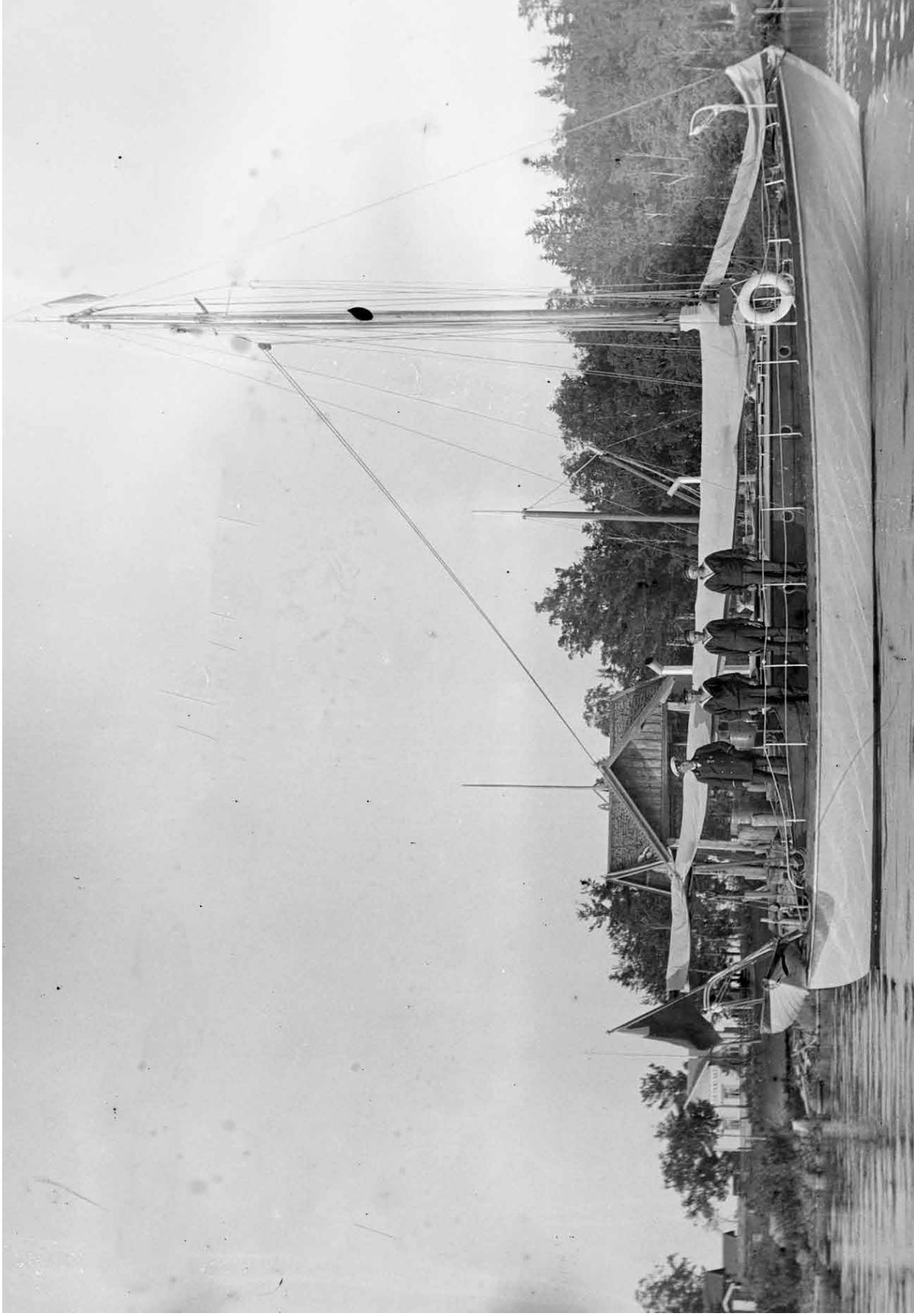


merivartiointi käynnisty jo ennen erustamista alkuun MP 107-moottoripurren Tullilaitokselta Merivartiolaikokselle in alus oli toiminut Sortanlahden sena ja vuonna 1923 alus sijoitettiin lmen tullivartion käyttöön<sup>1</sup>. Alus toimi istona. Vuonna 1928 aluksen raportoitiin n tullikamarille<sup>2</sup>. MP 107 oli rakennettu a sillä oli 16,5 metriä. Koneheho oli 15 usi solmua<sup>3</sup>. Alus toimi tukikohtana oli jo vanha ja epäkäyttännöllinen<sup>4</sup>. Se ionna 1936. KANSALLISARKISTO

ela den västräcka Ladoga inleades let av fasta stationer, till en början med en MP 107. MP 107 övergick från Tullverket endet 1930. Tidigare hade fartyget ngsfartyg av tullbevakningen i Sortanlahti, es fartyget för en tid vid tullbevakningen ungerade då också som tullkontor is det att fartyget tillhörde Sordavala 7 var byggt 1911 och var 16,5 meter långt. 15 hästkrafter och dess hastighet cirka ungerade som bas för sjöbevakarna, men lit och opraktiskt<sup>5</sup>. Det togs ur drift 1936.

the vast Lake Ladoga began even before fixed stations, initially with the efforts boat MP 107. The Finnish Coast Guard from Finnish Customs in 1930. Previously, id as a patrol vessel for the Sortanlahti Customs Guard<sup>6</sup>. The vessel also served t that time. In 1928, the ship was reported the Sordavala Customs House<sup>6</sup>. MP 107 and was 16,5 metres long. Its engine its speed about six knots<sup>7</sup>. The vessel the coast guards, but was already then It was decommissioned in 1936.

ARCHIVES



## SALMI, VENÄJÄ

## PÖLLÄ 1935-1939

## SALMIS, RYSSLAND

Laatokan itäpuolella asemapaikaksi tuli Lunkulansaaren Pöllän tulliasema, joka luovutettiin Merivartiolaitselle maa-alueineen, rakennuksineen ja irtaimistoineen 9.8.1935. Pöllän tullivartio oli perustettu vuonna 1859 Pöllän tilan maille<sup>15</sup>. Aseman siirtyminen Tullilta Merivartiolaitselle merkitsi Pöllän tullivirkaalin tittelin muuttumista<sup>16</sup>. Pienenä yksityiskohtana tulliaseman luovutussopimuksessa mainittiin, että tullivartion vanha tullivene olisi Merivartiolaitselle siirrettäisiin Laatokan luoteiskolkassa sijaitsevan satamaveneeksi. Talvisodan syytyksen myötä Salmien viuhollisuuskohteeksi. Siviilien evakuoitinta kyllä syytettiin lähtinessä tuleen. Sama kohtalo oli kohtalut<sup>17</sup>.

Pöllä tullistation 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 hemman<sup>17</sup>. När Sjöbevakningsväsendet övertog stationen från Tullen innebar det att titeln för Pöllä tullfiskal ändrades till specialmästare<sup>18</sup>. Som en liten detalj i avtalet om överlåtelse 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 fiendtligheter. När civilbefolkningen evakuerades och man retirerade, sattes byar i brand. Samma öde drabbade Pöllä station. Personalen tänkte eld på stationsbyggnaden när de lämnade den 4.12.1939.<sup>20</sup>

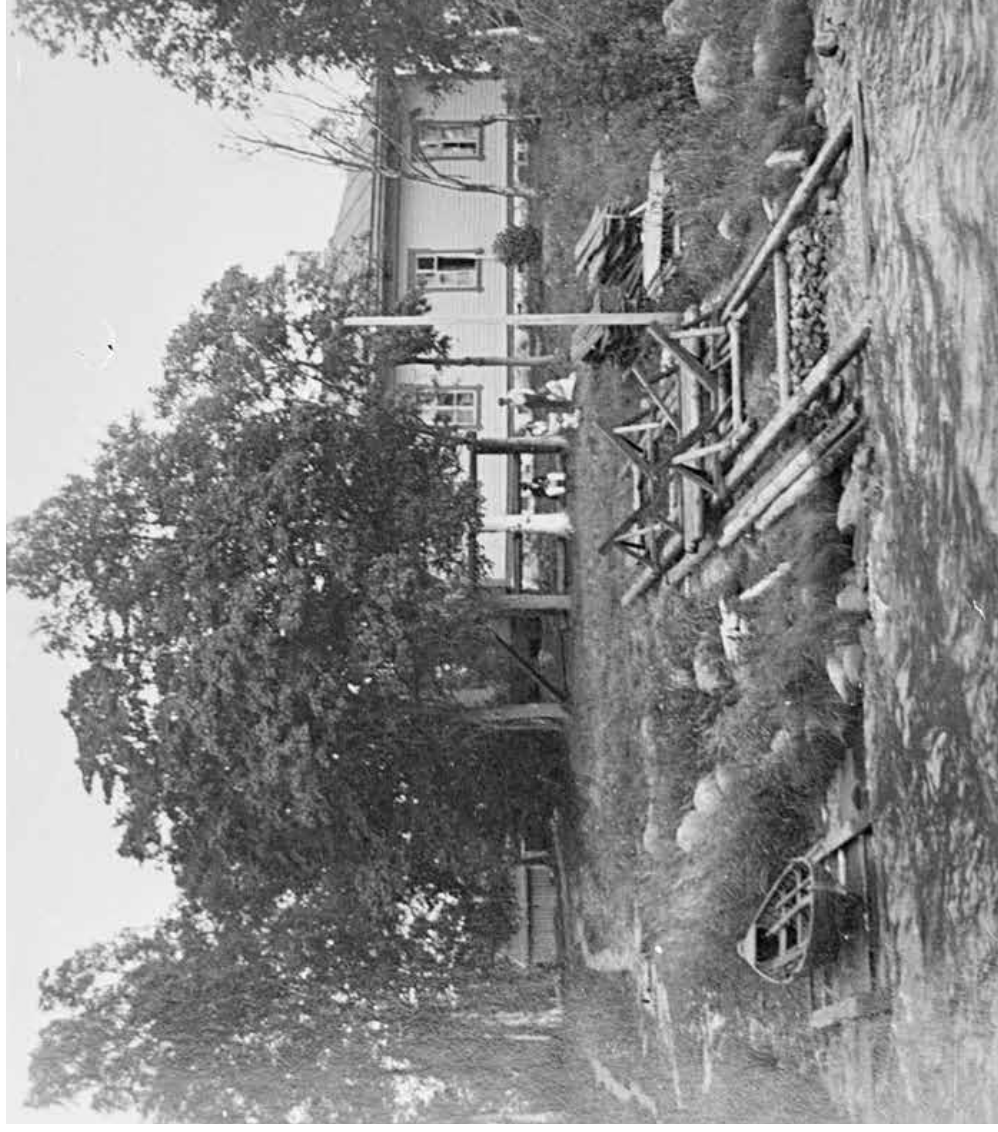
Rannikkotykistön miehet siirtävät 87 K/95-tykkiä Pöllän merivartiolaseman varastoon vuonna 1935. LAATOKAN PERINNEARKISTO

Män från kustartilleriet flyttar en kanon av modellen 87 K/95 till Pöllä sjöbevakningsstationens 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



Laatokan itäpuolella sijainnut Pöllän merivartiolasema perustettiin vuonna 1935 Lunkulansaarella sijaitsevan tullivartiolaseman tiloihin. MUSEOVIRASTOKARJALAN LIITON KOKOELMA

Pöllä sjöbevakningsstation som låg på östra sidan av Ladoga inrättades 1935 i den gamla tullbevakningsstationens lokaler på ön Lunkulansaari.

MUSEUMVERKET/KARELSKA FORBUNDETS SAMLING

The Pöllä Coast Guard Station was established in 1935 on the eastern side of Lake Ladoga in the premises of the old customs station on the island of Lunkulansaari.

AGENCY: THE COLLECTION OF

Laatokan länsirannalla aseman paikak-  
si määräytyi Metsäpirtin Saaroissa si-  
jaitseva Saunasaaren tullivartio niin ikään  
maineena, rakennuksineen ja kalustoluo-  
teloiden mukaisine irtaimistoineen. Sauna-  
saaren tullivartio oli perustettu Pöllän tavoin  
vuonna 1859<sup>24</sup> ja asema luovutettiin Meri-  
vartioliokselle 11.8.1935.<sup>22</sup> Saunasaaren  
muutoksen yhteydessä merivartiokersantit<sup>23</sup>.

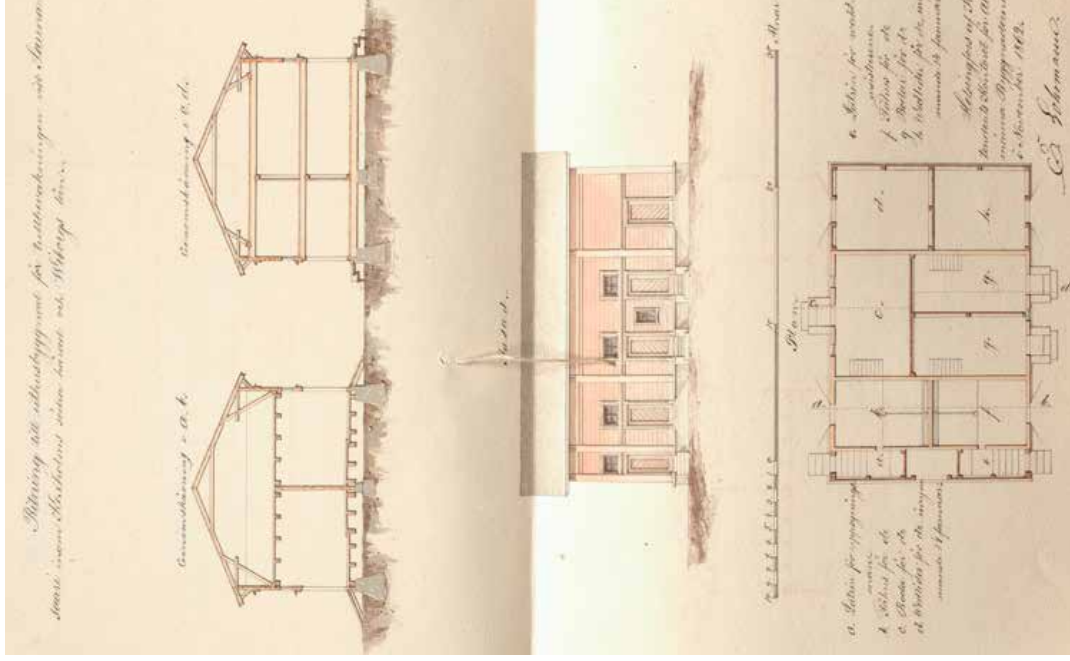
buulliasemakin aikoinaan – oli nimeltään Saunasaari,  
e sijaitsi, oli Saunaniemi<sup>24</sup>. Avaralla rannalla sijaitse-  
stava näköala Laatokalle ja tämä oli suureksi eduksi  
antijoiden pääasiallinen liikkumisväline oli vene, mutta  
aren aseman käytössä oli myös moottoriyörä<sup>25</sup>, jolla  
työys sairauskuljetuksia<sup>26</sup>. Aseman yleisenä kulkuneuvo-  
li Ford-merkinen kuorma-auto.<sup>27</sup>

ssä vihollinen kohdisti hyökkäyksiä heti sodan ensi-  
i, sijaitsihan se Neuvostoliiton rajan välittömässä lähei-  
semältä raportoituihin Saaroisten kylän olevan tulessa<sup>28</sup>.  
puolelta kantautuneita tykintalouksia Saunasaaressa  
unnassa 150-170<sup>29</sup>. Puhelinyhteydet Saunaniemeen  
o 05.00. Asemalla olleet sotilaat valvoivat seuraavan  
vartiosta tullut sotilas näki Hatakannäen loimuavan<sup>30</sup>.  
kuljetettiin Taipaleelle ja ammuksittomia Metsäpirttiin  
kkitötili. Sotilasjoukko oli edellisenä iltana miettinyt  
iden kohtaloa: niitä ei voisi jättää viholliselle eikä toi-  
nnakaan. Niinpä he päättivät heittää ne aseman kai-  
namuna ennen asemalta poistumista miehet miettivät  
in. Avi Ahtainen, Metsäpirtissä syntynyt mies, totesi  
olujen olevan tulessa, joten voi valtionkin rakennuksen  
n asemarakennuksen syyttämistä rakennus kuitenkin  
llisen 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 materieförteckningarna. Saunasaari  
tullbevakning inrättades, liksom den i Pöllä, 1859<sup>33</sup> och stationen överläts  
till Sjöbevakningsväsendet 11.8.1935.<sup>34</sup> Saunasaari tullvakt blev i och med  
överläteisen av stationen sjöbevakningssergeant<sup>35</sup>.

Stationen kallades – liksom tullstationen en gång – Saunasaari, men  
platsen där den låg hette Saunaniemi<sup>36</sup>. 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 motorcykel<sup>37</sup>  
som tidvis också användes för sjuktransporte<sup>38</sup>. Vid sidan av båtarna använ-  
de sig personalen vid stationen i allmänhet av en lastbil av märket Ford.<sup>39</sup>

När vinterkriget bröt ut utförde fienden attacker mot Saunasaari genast  
under krigets första stunder – stationen låg ju i omedelbar närhet av den  
sovjetska gränsen. Redan klockan sju på morgonen rapporterades det att  
byn Saaroinen stod i brand<sup>40</sup>. De första kanonskotten från rysk sida hade  
hörts i Saunasaari redan 28.11 i riktningen 150-170<sup>41</sup>. 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 Hatakannmäki brinna<sup>42</sup>. Lottorna som befunnit sig på stationen trans-  
porterades till Taipale, och klockan sju på morgonen utsattes Metsäpirtti  
för fiendens kanoneid. 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 brunn<sup>43</sup>. Följande dag innan man lämnade  
stationen funderade männen på vad man skulle göra med stationen. Avi  
Ahtainen, en man som var född i Metsäpirtti, konstaterade att om privatper-  
soners hus stod i brand, kunde man lika väl tända eld också på en statligt  
ägd byggnad<sup>44</sup>. Innan man hann tända eld på stationsbyggnaden förstördes  
den emellertid av fiendens kanoneid.



Saunasaaren merivartiostasemarakenen oli vanha. Tuolloin  
Asemarakennuksesta ei ole tallilla piirustuksia tai valokuvia  
varastarakennuksen piirustukset ovat löydettävissä. Rekon-  
1862. Useissa yhteyksissä on Saunasaaren merivartiosta-  
mutta kyseessä on puolustusvoimien merivartiostasema. N  
tuhautul talvisodan alkupäivinä. KANSALLISARKISTO

Saunasaari sjöbevakningsstationsbyggnad hade funnits  
bostads hus för Tullverket. Det finns inte kvar några rit-  
av stationsbyggnaden, däremot finns det ritningar till  
förräddbyggnad. Byggnadsritningen är från 1862. I fle-  
figurerar en bild av Saunasaari sjöbevakningsstation  
Forsvarsmaktens sjöbevakningsstation. Sjöbevaknings-  
förstördes under vinterkrigetets första dagar. RIKSARKIVET

The Saunasaari Coast Guard Station building was a  
for the Finnish Customs. There are no surviving draw-  
of the station building. Drawings of the customs stati-  
can, however, be found. The drawing of the building  
of a coast guard station on Saunasaari taken in 1944  
contexts, but this is in fact a coast guard station own-  
Defence Forces. The Finnish Coast Guard's station w  
days of the Winter War. THE NATIONAL ARCHIVES

Saunasaaren merivartiostasema sijaitti Metsäpirtissä  
Saunaniemen rannalla. Osasuuremman kartasta: Topo-  
Maanmittaushallituksen kivipaino Helsinki 1936. KANS

Saunasaari sjöbevakningsstation låg i Metsäpirtti i S  
strand. Delförstoring av karta:  
Topografikartor, Metsäpirtti,  
Lantimäterskyrrelsens  
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

## SORTAVALA, VENÄJÄ

**M**erivartiolaitoksen esikunta teki esityksiä uudesta asemasta Valamoon. Se korvaisi vuonna 1936 poistetun MP 107-aluksen, joka oli partioinut lähinnä keluvana asemana. Apumootorilla varustettu purjelaus *MP 107* oli tuulilaitoksen alus, joka luovutettiin 1930 Merivartiolaitokselle.<sup>45</sup> Uuden aseman paikaksi esitettiin Valamon

seavaa Keittiösaarta, jossa luostarilta vuokrattaisiin yksi sellä sijaitisi Rautaveräjän patteri. Asemasta maksettavaa kuukaudessa.

Asopimus lienee tehty laajemmasta kokonaisuudesta, josta voitiin hyökytyä erittelystä voi päätellä. Määrätyttiin varoja asemarakennusten korjauksiin (42 000 markkaa), uuden ja linvaatteiden pesuun, valaistukseen sekä kassaan Merivartiolaitoksen päällikkö kirjelmä Sisäministeriön kalustamiseen hieman lisää varoja, jolla voitiin sotilassankiä, yksi kuvasin, kymmenen verhotan-averthoa, kymmenen paperista akkunaverthoa, 20 met-ampua sekä yksi seinäkello. Hän toteaa anomuksen määrärahojen myöntöä ensifilassa, sillä asema aloittaisi alussa.<sup>46</sup> Aseman toiminta käynnistyi kuitenkin vasta käyttöön otettavien rakennusten kunnostus valmistui selinus suoritettiin 28.10.<sup>46</sup> Asema aloitti toimintansa keen. Seuraavana vuonna toteutettiin vielä asemara-keutuksen teko, töistä vastasi Rannikotykistörykmentti mestari. Valamon asemana toimineen rakennuksen värmuutta. Sitä ei tuhoitu kuten Pölläle ja Sauna- makuvat vuonna 2025 kertovat Keittiösaarella olevan

## VALAMO 1938–1939

**S**taben 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 idet närmaste hade patrullerat som en flytande station. *MP 107* var ett segelfartyg försedd med hjälpmotor som hade varit Tullverkets fartyg innan det överläts till Sjöbevakningsväsendet 1930.<sup>49</sup> 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 klostret.<sup>51</sup> På grannön låg Rautaveräjän 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 möbelfabriken Huonekaluile Vuorela (2 535 mk), lönen för en kock, ved, tvätt av sängkläder och linne, belysning samt renhållning.<sup>52</sup> 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 trasmatröer, 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.<sup>53</sup> Verksamheten på stationen inleddes ändå först i slutet av oktober, eftersom renoveringen av byggnaderna blev klar 20.10.1938 och tillträdesyn förordades 28.10.<sup>54</sup> Stationen inledde sin verksamhet omedelbart efter detta. Följande år brändes också stationsbyggnaden, ansvarig för arbetet var kasernbyggnadens tredje Kustartilleriregementet. Man vet inte helt säkert vilket öde som drabbade byggnaden som fungerar 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.*

METSÄNTUKIMUSLAITOKSEN 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.*  
METSÄNTUKIMUSLAITOKSEN KULONTORJUNTAKARTASTO (FINNISH FOREST RESEARCH INSTITUTE'S FOREST FIRE ATLAS) 1935, THE NATIONAL ARCHIVES



*Valamon asema perustettiin Keittiösaarelle. Kesäkuussa 1938 kuvassa etualalla Rautaveräjän patteri, jonka taustalla Keittiösaari. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO*

*Valamo station inrättades på ön Keittiösaari. I föregående bild från juni 1925 syns Rautaveräjän batteri, och i bakgrunden Keittiösaari. FINLANDS FLYGVÄPNMUSEUM*

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

## UUSIKIRKKO, VENÄJÄ

Rajavartiolaitokselle Inossa kuuluneet rakennukset siirryvät kesäkuun 1932 alussa Merivartioloitokselle ja merialueemme sai uuden itäisimmän aseman, Inon kiinteän aseman<sup>55</sup>. Sijaintinsa johdosta Inossa, kuten jokusella muullakin itärajan tuntumassa olleella asemalla, toiminta oli paljolti rajavalvontaa, pirtukauppaa käytiin muilla alueilla. Inon aseman tehtävänä oli vastata Kannoinnista<sup>56</sup>.

molempiin suuntiin. Esimerkiksi syyskuussa 1932 Inostoihtoihtoon pyrkineitä loikkareita ja heidät luovutettiin päivänä tuljijoita oli myös Neuvostoliiton suunnalta: erereltä talteen kolme kohti Suomea ajellehtinutta tukki-

a sijaitsevilla Inon asemalla talvikalastuksen ja sen valvonta työllistivät paljon.<sup>56</sup> Valvonnan mahdollista-henkilökunnan määrän kaksinkertaistamista talvisin. itteä asema liitettiin jälleen osaksi Kannaksen rajavai-

## INO 1932–1939

De bygnader i Ino som hade tillhört Gränsbevakningsväsendet övergick till Sjöbevakningsväsendet i början av juni 1932, och Ino fasta station blev vårt havsområdes nya östligaste station<sup>59</sup>. På grund av det geografiska läget bestod verksamheten i Ino, liksom vid vissa andra stationer nära öst-gränsen, till stora delar av gränsövervakning – sprithandel försiggick i större grad i andra områden. Ino stations uppgift var att ansvara för bevakningen av sjögränsen vid Kareiska näset.<sup>60</sup>

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.<sup>61</sup>

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.<sup>62</sup> För att kunna genomföra övervakningen förubblade man personalen i Ino under vintern. Sommaren 1939 blev den fasta stationen i Ino åter en del av Karelska näsets gränsbevakningssektion

## NYKYRKA, RYSSLAND

Inon merivarti aseman käyttössä on todennäköisesti ollut tämä pitkä kasarmirakennus, jonka mainitaan olleen Rajavartioloituksen upseerien asuinrakennus. MUSEOVIRASTO, KANSATIEETEEN KOKOELMA

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



## APPALAN JA MAALAIKUNNAN EMIA KOIVISTO, VENÄJÄ

**K**oivistolla mainitaan sijainneen merivalvotiasema ainakin vuosina 1936-1939. Aseman sijaintipaikka ei ole varmuudella tiedossa, mutta oletettavasti se sijaitsi Koiviston kauppalan tuntumassa Kotterlahden alueella. Vuonna 1935 Koiviston sataman keskelle rakennettiin Tuulille uusi kaksikerroksinen rakennus, jossa oli 17 huonetta<sup>63</sup>.

Kotterlahden alueella jäi Tuulille tarpeettomaksi ja se lienee myytyä näiden asemien toiminta ilmeisesti päätettyjen tiloitkselle uuden aseman tilat. Näitä asemia oli myös Koiviston maalaiskunnan alueella. Vuonna 1935 Saarenpään kylässä sijainnut asema toimi väliaikaisena huoneistossa ainakin vuosina 1934-1935. Tuurinsaaresta huoneistossa ainakin vuosina 1934-1935 ja Vatnuorissa asema huoneistossa vuonna 1931 sekä 1934-1935 ja Vatnuorissa asema ainakin vuosina 1931-1932. Koiviston kauppalan myötä näiden asemien toiminta ilmeisesti päätettiin

**E**nligt 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 Kotterlahdenområdet i närheten av Björkö köping. År 1935 byggdes en ny tvåvåningsbyggnad med 17 rum för Tuulen mitt i Björkö hamn<sup>64</sup>. Den gamla tullstationen i Kotterlahdenområdet blev överflödigt för Tuulen, och torde ha erbjudit Sjöbevakningsväsendet lokaler för en ny station.

Det fanns också andra stationer i vatnen nära Björkö, inom Björkö landskommuns område. I byn Saarenpää på ön Björkö, belägen utanför Björkö köping på andra sidan Björkösvund, fanns en station inhyrd i en privat vägård lägenhet åtminstone 1934–1935. Det finns noteringar om en station på ön Tuurinsaari 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 Merivartioloituksen aseman sijainnista ei ole löydynt. mutta todennäköisesti merivartijat saivat tullikamarin käyttöön.* TULLIMUSEO

*Björkö tullikammaras 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 tullkammaren.* TULLIMUSEET

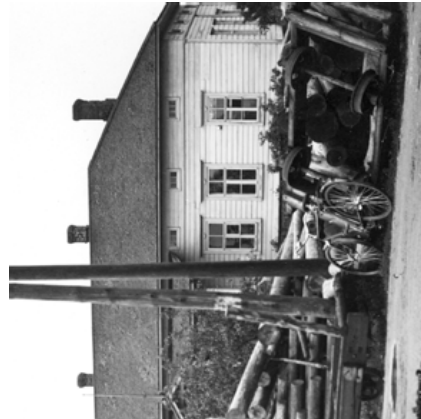
*The old building of the Koivisto Customs House was left empty after the new station was completed in 1935. No written confirmation has been found of the location of the coast guard station established in Koivisto, but it is likely that the old Customs House was taken over by the coast guards.* CUSTOMS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

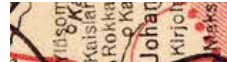


*Koiviston satama oli yhdessä läheisen Maksilahden sataman kanssa 1930-luvun alkupuolella Suomen kuudenneksi viikkain satama. Kuva satamasta sotaharjoituksen aikana elokuussa 1928. Myöhemmin puutapuilien luokse kohosi kakskerroksinen tullitalo.* SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

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

*The port of Koivisto, together with the port in Maksilahti, was the sixth most lively port in Finland in the early 1930s. A photograph of the port during a military exercise in August 1928. Later, a two-story warehouse was built next to the stacks.* FINNISH AIR FORCE MUSEUM





Teikarsaassa, josta käytetään usein nimeä Teikari, sijaitti asema vuosina 1934-1940. Asema on löydettävissä hyvin tietojia Pentti Niemelän kirjoittamassa artikkelissa teoksesta Teikarsaari<sup>65</sup>. Teikarsaaren merivartioston malla valottiin läheisten lastauspaikkojen toimintaa sekä Viipurin ja Uuraaseen suuntaavaa laivaliikennettä. Myös Saimaan kanavoiittiin Teikarsaaren asemalta, sillä se oli Viipurinlahdella naapuriasemat sijaitsivat Koivistolla ja Pitkääpöydässä. Asemalla työskenteli keskimäärin viisi miestä. Heistä kaksi oli ja ja kolme merivartiota. Perheettömät, muualta tulleet amarakennuksessa, perheellisille oli vuokrattuna asuntoja työskennelleet merivartijat asuivat omissa kodeissaan. Aseman itäranalla vuokratioloissa. Asemalla työskenteli seimmiten oli saaren omaa väkeä. Vuoteen 1937 asti kaksinkertainen kaksiköyry, AV 48 ja AV 21. Ensimmäinen talvikuukausi 1937, kun aseman käyttöön tuli AV 110. Teikarin 12.12.1939 ja miehistö veneineen siirtyi Kotkaan.

Merivartioköyköistä koottu Osasto Jääsalo piti Teikarsaaren aseman vuokraa ei enää perustettu. Aseman perustamista Teikarsaassa oli toiminut vuokra.



Pöön Teikarsaari, som ofta kallias Teikari, fanns en station under åren 1934-1940. Det finns gott om information om stationen i en artikel av Pentti Niemelä i verket Teikarsaari<sup>66</sup>. Teikarsaari sjöbevakningsstation övervakade verksamheten vid närliggande lastplatser och fartygstrafiken till Viborg 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 Pitkääpöysi.

På Teikarsaari station arbetade i medeltal fem man. Av dem var två sjöbevakningsunderofficerare och tre sjöbevakare. De av sjöbevakarna som inte hade familj och kom från andra orter bodde i stationsbyggnaden, medan 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 personalen med båtar flyttades till Kotka.

Sommaren 1941 användes Teikarsaari som bas av truppförbandet Os. Jääsalo som hade bildats av sjöbevakningsenheter. Åren 1942-1943 var efterföljaren 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 Päkkin talossa vuodesta 1935. Tätä aiemmin asemalle oli vuokrattu tilat läheisistä Anton Päkkin 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 "routavillen" kannella toukokuussa 1938. SATU NIEMEN KOKOELMA

Hösten 1937 fick Teikarsaari station en ny båt AV 110. Lauri Teikari och Toivo Pukki på däckets till "routavillen" i maj 1938. SATU NIEMIS SAMLING

In the autumn of 1937 the Teikarsaari station received a new boat, AV 110. Lauri Teikari and Toivo Pukki on the deck of the so called "routavillen" in May 1938. THE COLLECTION OF SATU NIEMI

Pitkääpaadella toimi kiinteä merivartiostasema ensimmäisen kerran vuonna 1931, mutta se jäi alkuun ilmeisesti lyhytikäiseksi. Vuonna 1931 merivartijat käyttivät majoi- tuspalkkana muassa Pitkääpaaden vanhan tullivartiostaseman tiloja. Rakennuksesta oli tehty tullimiesten liiton kesäsiirtola, mutta esimerkiksi kesällä 1931 kesäsiirtolan ainoat esimerkit. <sup>67</sup> Marraskuussa 1933 tullitalo myytiin huuvivartijoi- ta. Virolahdelle, jossa se toimi kirkonkylän palokunnan ta on muutettu alkuperäisestä suuresti ja vanhaa tullivartiostasemaa siinä on lähinnä hirret. Nykyään rannalla juhlatilana Palokunnantalon nimellä.

4/1935 kertoo luotsiväinhin Niemen luovuttaneen ja A. Arvilommin vastaanottaneen Kokkoluodon luotsi- Aseman toiminta käynnistyi Kai Säterin *Itäviitta* 30-nu- kelin mukaan Pitkääpaaden Kokkoluodolle perustetulla moinin Säteri toteaa, että asema aloitti toimintansa sa- virallista perustamistaan 20.5. alkaen. <sup>70</sup>

Pitkääpaaden asemalla oli neljä merivartijaa <sup>71</sup>. Aseman kkonä oli luutnantti Esa Terä, mutta hän joutui eroa- a osin saarelaisiakin kohtaan osoittamansa liian tiukan keensä aseman päälliköksi nimitettiin alliuutnantti M. oiminta päättyi lopullisesti Moskovan rauhaan ja alue-

Pitkääpaasi 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 Pitkääpaasi tullbevakningsstation som övernattningsplats. Byggnaden hade gjorts till sommarkoloni för Fin- ska tullmannaförbundet, men exempelvis sommaren 1931 var det endast sjöbevakare som övernattade i sommarkolonin. <sup>72</sup> I november 1933 såldes tullhuset på auktion och flyttades till Vederlax, där det användes av kyrkbyns brandkår <sup>73</sup>. 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 sjöbevakningsundersergent A. Arvilom- mi 29.3.1935 <sup>74</sup>. Enligt en artikel av Kai Säteri i tidningen *Itäviitta* nummer 30 inleddes verksamheten 17.7.1935 vid stationen som inrättades på Kokkoluo- to, Pitkääpaasi. Säteri konstaterar likaså att stationen inleddes sin verksamhet samma år redan 20.5, innan den officiellt inrättades. <sup>75</sup>

Före vinterkriget fanns det fyra sjöbevakare på Pitkääpaasi station <sup>76</sup>. 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 Moskvafriden och landavträdelserna.

*Pitkääpaaden luotsiasema Kokkoluodon saarella kuvattuna vuonna 1929. Taustalla näkyy Pitkääpaaden kylää. Asema toimi Kokkoluodolla vuodesta 1935 eteenpäin. ILMVAIVOIMAMUSEUM*

*Pitkääpaasi lotsstation på ön Kokkoluoto år 1929. I bakgrunden syns byn Pitkääpaasi. Stationen var verksam på Kokkoluoto från år 1935. FLYGVÄPNMUSEUM*

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







Seiskariin perustettiin vartiostasema Merivartioloituksen perustamisen yhteydessä 16.1930. Alkuun asema toimi Lavansaaren aseman päällikön alaisuudessa. Asema sijaitti Välikylän ja Lounatkylän rajalla.

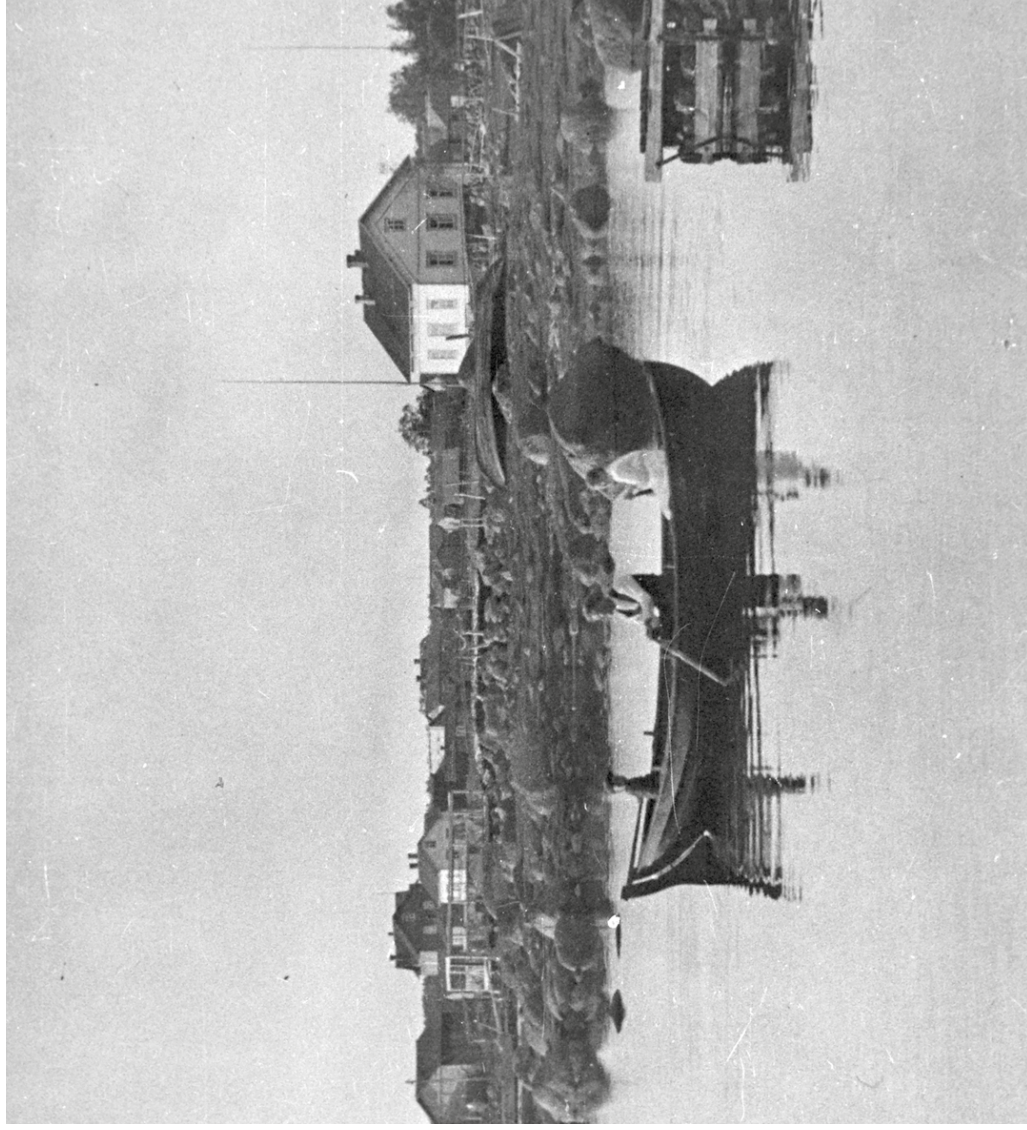
Asemalla oli käytössä alkuun AV 55-vene. Sisäasiainministeriö tilasi maaliskuussa 1938 Ruona Oy:ltä rautaisen moottorivemarraskuussa 1938. Alus sai tunnuksen AV 122 ja se merivartiostasemalle.<sup>79</sup>

11.10.1939, saarelle jäivät vain neljä merivartijaa ja akkahenkilökunta sekä poliisi.<sup>80</sup> Neuvostojoukot valusodan ensimmäisenä päivänä ja ottivat muun muasväen vangeiksi. Heidän matkansa kulki Inkerinmaan, onstadin kautta takaisin Seiskariin. Oranienbaumin itä, jota ei ollut siirretty Kronstadiin, saatiin neuvoteltiin. Seiskarissa heidät sijoitettiin entiselle merijoukko oli tullut saaren komendantin toimisto. Helmikuussa jolle ja Suomeen he pääsivät palaamaan toukokuunainen vankeusaika ei ollut ensimmäinen, joka kohdiston miehiin. Vuonna 1938 ollessaan AV 55-veneellä ulkuloituksen Airistoa aluevesirajan merkittämisessä AV 55:n miehistö neuvostoliittolaisten vangeiksi. tyiksi joutuivat veneessä olleet alikersantit V. Raki ja nen kesti yli kuukauden.

En bevakningsstation inrättades på Seitskäri i samband med att Sjöbevakningsväsendet inrättades 16.1930. 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.<sup>81</sup>

Seitskäri evakuerades 11.10.1939 och kvar på ön blev endast fyra sjöbevakare och stationens husmor, fyrapersonalen och polisen<sup>82</sup>. 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 Seitskäri. Husmodern som suttit i fångelse i Oranienbaum, och som inte hade förflyttats till Kronstadt, fick efter förhandlingar komma tillbaka till Seitskäri också hon. På Seitskäri 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 Sjöfartsvetkeis Airisto med att märka ut territorialvattengränsen, blev både Airistos och AV 55:s besättningar tillfångatagna av sovjeter. Av sjöbevakarna greps undersergeanterna V. Raki och A. Avelin som var med ombord på båten. Fångenskapen varade över en månad.



Seiskarin merivartiostasema toimi kuvassa etualalla näkyvässä vanleassa talossa. MUSEOVIRASTO, HISTORIAN KOKOELMA

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

The Seiskari Coast Guard Station in the light-coloured house in the picture. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE

Tytärsaaren merivartiostasema toimi vuokerratiloissa Bernhard Holsteinin omistamassa talossa, jossa aiemmin oli toiminut tulliasema. Merivartiostaseman miehistövahvuus oli noin kuusi miestä. Aseman ensimmäinen päällikkö oli alikersantti Vihtor Raki, toisena päällikkönä alikersantti Aaro Niemi ja viimeisenä päällikkönä alikersantti Aaro Niemi. Tytärsaarelaiset merivartijat asuivat omissa kodeissaan. He asuivat asemalla ja mikäli merivartijalla oli perhettä, on kylätä.<sup>87</sup>

Tytärsaarelaisia värvättiin töihin Merivartiolaatukseen ja vartiosto siirryikin valtion palvelukseen. Heidät sijoitettiin Haasemille. Muutaman vuoden kulluttua miehet palasivat siltä eivätkä oleet viihtyneet työssään. Ansaitsemallaan rahoitettiin itselleen talot ja koulutettua lapsiaan.<sup>88</sup> Tytärsaaren asukkaista ja merivartijain lisäksi työntekijöitä ja heidän perheitään. Tytärsaaren asukkaista ja merivartijain lisäksi työntekijöitä ja heidän perheitään. Tytärsaaren asukkaista ja merivartijain lisäksi työntekijöitä ja heidän perheitään. Tytärsaaren asukkaista ja merivartijain lisäksi työntekijöitä ja heidän perheitään.

Tytärsaaren 4.12.1939.

Bernhard Holsteinin omistama talo, joka purettiin rakennettiin uusi kookkaampi talo. Talossa toimi a että poliisi. KYMENLAAKSON MUSEO

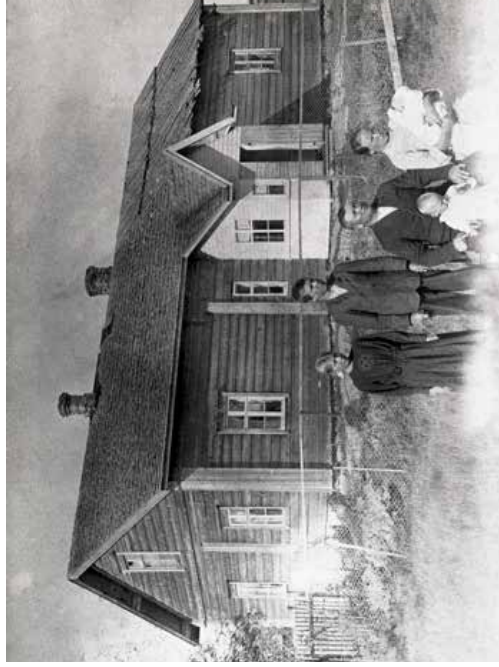
Bernhard Holsteins hus som revs 1935. Ett nytt, större hus. I huset fanns både en och polisen. KYMMENEDALENS MUSEUM

Tytärsaari police officer Bernhard Holstein, which was built in its place. both a coast guard station and the police. KYMMENEDALENS MUSEUM

Tytärskärin sjoöbevakningsstation var inhyrd i lokaler i ett hus som ägdes av Bernhard Holstein, där det tidigare hade funnits en tullstation. Mannskapet på sjoöbevakningsstationen bestod av cirka sex män. Stationens första chef var undersergeant Vihtor Raki, den andra var undersergeant Aaro Niemi, och den sista chefen var undersergeant Olli Laanti. De sjoöbevakare som kom från Tytärskär bodde i sina egna hem. De som kom från andra orter bodde på stationen, och om sjoöbevakaren hade familj hyrde de en bostad i byn.<sup>90</sup>

På 1930-talet rekryterade man Tytärskärbor till Sjoöbevakningsväsendet, och knappa tio män övergick i statlig tjänst. De stationerades vid stationerna på Aspö och Tammiö. 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 skola.<sup>91</sup>

Evakueringen av utöarna tömde Tytärskär på öbor, och sjoöbevakarna assisterade vid evakueringen bland annat genom att bogsera prämen som hämtade ägodelar till land. De sista invånarna lämnade Tytärskär 30.11.1939.<sup>92</sup> Sovjetunionen ockuperade Tytärskär 4.12.1939.



66



Holsteinin uusi talo erottuu kuvassa vasemmalla muista rakennuksista 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 (synynyt Suorsaarella), Sulo Puttonen (synynyt Koivisto) ja tytärsaarelainen Lauri Kiiski. Lisäksi saarella oli kirjoilla entinen merivartija Kalle Kiiski. MARJATTA NORDBERGIN KOTIARKISTO

På utöarna, liksom i många andra områden, var sjoöbevakarna ofta lokala män. Till höger på bilden är Lauri Kiiski som arbetade som sjoöbevakare på Tytärskär. År 1939 var tre sjoöbevakare skrivna på ön: Olli Laanti (född på Hogland), Sulo Puttonen (född i Björkö) och Lauri Kiiski från Tytärskär. Dessutom var även före detta sjoöbevakare 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 Puttonen (born in Björkö) and Lauri Kiiski from Tytärsaari. In addition, former coast guard Kalle Kiiski was also registered on the island.

THE HOME ARCHIVE OF MARJATTA NORDBERG





ssa. Salakuljettuja ja tullivaihtotaa Karjalan kannaksella. Grano Oy, Helsinki 2019.

30 Ahtainen Pentti artikkelissaan itsänsä Avi Ahtiaisen muistelmista: Tähisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus-> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 161

31 Ahtainen Pentti artikkelissaan itsänsä Avi Ahtiaisen muistelmista: Tähisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus-> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 161

32 Ahtainen Pentti artikkelissaan itsänsä Avi Ahtiaisen muistelmista: Tähisota ja kotiseudun menettäminen, sivusto löytyy: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus-> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 161

33 Suomeitar 6.5.1859

34 Merivartiokäsyt [sjobevakningsorder] 9/35, 26.8.1935, s. 6

35 Nokki, Jemne. Tulli Karjalassa. Salakuljettuja ja tullivaihtotaa Karjalan kannaksella. [Tullen i Karelen. Smuggling and tullövakning på Karelska näset]. Grano Oy, Helsingfors 2017, s. 283

36 Kirjalligt meddelande Pentti Ahtiaisen—Johanna Pakola

37 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463 Kirjesasiat, määräraha-anomus [anslagsansökan] 8/6/724, 26. 2/1938

38 Riksrådet, 12/78071, toimintakertomukset ja kuukausraportit 1933-1939, Merivartiolaikoksen toimintakertomus 1936 [sjobevakningsväsendets verksamhetsberättelse 1936]

39 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463 Kirjesasiat, ilmoitus MVL:n moottorijonaveujen käyttö- ja ylläpitokustannuksista 1937 [anmälan om kostnader för användning och underhåll av SBV:s motorfordon 1937], 20/2/2013, 15.11.1938

40 Riksrådet, SPK 1829 Kannaksen lohko, 30.11.1939, fil 8

41 Riksrådet, SPK 1829 Kannaksen lohko, 28.11.1939, fil 7

42 Ahtainen Pentti i en artikel om fadern Avi Ahtiaisen memoarer: Tähisota ja kotiseudun menettäminen, webbljatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus -> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 165

43 Ahtainen Pentti i en artikel om fadern Avi Ahtiaisen memoarer: Tähisota ja kotiseudun menettäminen [Vinterkriget och förlusten av hembygden], webbljatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus -> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 165

44 Ahtainen Pentti i en artikel om fadern Avi Ahtiaisen memoarer: Tähisota ja kotiseudun menettäminen, webbljatsen finns på: metsapirtti.net ->vanhempi sivusto-osuus -> 9. Artikkeilit ja kirjallisuus -> Kotkyläni Saarobong 1983, s. 165

45 Avinen Visa, Leijonallippu Merellä, ETA Oy, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Pori 1983, s. 161

46 Säteri, Kai i verklet Rajapartitalotos 1919-1969, Rajamme vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, Mikkel 1969, s. 165

47 KA, Sisaasiainministerion arkisto, Ea:464 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen esikunnan kirje 2446/1747 27.6.1938 koskien Valamon KA:n perustamista ja määrärahaa

48 KA, Sisaasiainministerion arkisto, Ea:464 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3245/2097 Sisaasiainministerion päällikölle 12.9.1938 koskien Valamon KA:n kalustoa

49 KA, Sisaasiainministerion arkisto, Ea:465 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3954/1947 Sisaasiainministeriolle 11.11.1938 koskien Valamon KA:aa

50 Avinen Visa, Leijonallippu Merellä [Lejonflaggan till havs], ETA Oy, Satakunnan kirjateollisuus Oy, Björneborg 1983, s. 161

51 Säteri, Kai i verklet Rajapartitalotos 1919-1969, Rajamme vartijat ry, Länsi-Savon kirjapaino, S i Michel 1969, s. 165

52 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:464 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen esikunnan kirje 2446/1747 27.6.1938 koskien Valamon KA:n perustamista ja määrärahaa] Skrivelse från staben för Sjöbevakningsväsendet 27.6.1938 om inrättande av Valamo lästa station samt anslag]

53 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:464 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3245/2097 Sisaasiainministerion päällikölle 12.9.1938 koskien Valamon KA:n kalustoa] Skrivelse från chefen för Sjöbevakningsväsendet till chefen för Inrikesministeriet 12.9.1938 om inventarier för Valamo lästa station]

54 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:465 Kirjesiakirjat, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3954/1947 Sisaasiainministeriolle 11.11.1938 koskien Valamon KA:aa] Skrivelse från chefen för Sjöbevakningsväsendet till Inrikesministeriet 11.11.1938 om Valamo lästa station]

55 Merivartiokäsyt 9/37, s. 11

56 Vapaus-lehti 19.5.1938, s. 3

57 Keski-Vuoksi 17/9.1932, s. 4

58 Vapaus-lehti 19.5.1938, s. 3

59 Merivartiokäsyt [sjobevakningsorder] 9/37, s. 11

60 Vapaus-lehti 19.5.1938, s. 3

61 Keski-Vuoksi 17/9.1932, s. 4

62 Vapaus 19.5.1938, s. 3

63 Tulli 80 vuotta sitten: [https://www.facebook.com/photo.php?fbid=133819658300139&\\_e=28943787239343&set=a.290517251131416\\_Karjala-lehdten\\_pitajallitteet\\_1970\\_-\\_Luovutettukarjala.fi\\_-\\_Pitaja\\_pitajalla\\_-\\_Köivisto](https://www.facebook.com/photo.php?fbid=133819658300139&_e=28943787239343&set=a.290517251131416_Karjala-lehdten_pitajallitteet_1970_-_Luovutettukarjala.fi_-_Pitaja_pitajalla_-_Köivisto)

64 Tullen för 80 år sedan: [https://www.facebook.com/photo.php?fbid=133819658300139&\\_e=28943787239343&set=a.290517251131416\\_tidningen\\_Karjalas\\_socckenbilagor\\_1970\\_-\\_Luovutettukarjala.fi\\_-\\_Pitaja\\_pitajalla\\_-\\_Köivisto](https://www.facebook.com/photo.php?fbid=133819658300139&_e=28943787239343&set=a.290517251131416_tidningen_Karjalas_socckenbilagor_1970_-_Luovutettukarjala.fi_-_Pitaja_pitajalla_-_Köivisto)

65 Teikarsaari, Lönn, Eija Memeliä, Teikarsaaren Usva, Helsinki 2013, s. 249-250

66 Teikarsaari, red. Eija Memeliä, Teikarsaaren Usva, Helsingfors 2013, s. 249-250

67 Tullimies nr 2, 10.3.1932, sivu 10

68 Itävältä 1

69 MW 4/1935

70 Säteri, Kai, Artikkeilit lehdessä Itävältä 30

71 <https://www.pitkapaasi.org/>

72 Tullimies nr 2, 10.3.1932, s. 10

73 Itävältä 1

74 MW [sjobevakningsorder] 4/1935

75 Säteri, Kai, Artikkeilit i tidningen Itävältä 30

76 <https://www.pitkapaasi.org/>

77 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940, KR-kirjat, Viljandi 2016.

78 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seiskär 1939-1940], KR-kirjat, Viljandi 2016.

79 Merivartiokäsyt 21/38, s. 7

80 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940, KR-kirjat, Viljandi 2016.

81 Merivartiokäsyt [sjobevakningsorder] 21/38, s. 7

82 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seiskär 1939-1940], KR-kirjat, Viljandi 2016.

83 Helsingin Sanomat 10.9.1937, s. 7.

84 KA, Sisaasiainministerion arkisto, Ea:463, kirjesiakirjat, 1938, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3245/2097 Sisaasiainministerion päällikölle 12.9.1938 koskien määräraha-anomusta

85 Helsingin Sanomat 10.9.1937, s. 7.

86 Riksrådet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463, kirjesiakirjat, 1938, Merivartiolaikoksen päällikön kirje 3245/2097 Sisaasiainministerion päällikölle 12.9.1938 koskien määräraha-anomusta [Staben för Sjöbevakningsväsendet]

87 Aalberg, A.F. Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama Kotka 1963

88 Karttynjään kirjoittama Eino Yrjösen haastattelu, julkaistu lehdessä Mehen 2023

89 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940, KR-kirjat, Viljandi 2016.

90 Aalberg, A.F. Tytärsaari. Tytärsaaren kalastajainseura ry:n kustantama kotka 1963

91 Intervju med Eino Yrjönen skriven av Karttynjään, publicerad i tidskriften M 2023

92 Anttila, Raimo, Seiskarin sotavaangit 1939-1940 [Krigsfångarna på Seiskär 2016].

## UUSIEN ASEMAT HELSINGIN ITÄPUOLELLA

Vanhaan merivartioston alueella Helsingin itäpuolella huomattavasti useampia asemia kuin tänä päivänä, uusia tarkastelluna. Merivartiolaituksen ensimmäisenä asemat sijaitsivat muun muassa Haapasaarella, Pirttisaaressa ja Kuivasaarella. Vuosien saatossa asemien määrässä tämä oli yleinen suuntaus kautta koko rannikon.

Uusien asemien välillä sijaitsee jokunen pitkäikäinen asema. Löytöön väliin ehdottomin alkuperäisedustajakin ja asema-alueen merivartiolaus. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan.

Uusien asemien välillä sijaitsee jokunen pitkäikäinen asema. Löytöön väliin ehdottomin alkuperäisedustajakin ja asema-alueen merivartiolaus. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan.

## FINSKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSTATIONER ÖSTER OM HELSINGFORS

Ennen kuin se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan.

Ennen kuin se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan.

Ennen kuin se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan. Se on toiminut katkoitta koko historian ajan.

*Kotkan vanha merivartiolaus Pookinmäellä. MERIVARTIOMUSEO*

*Vanha Kotka-sjöbevakningsstation i Pookinmäki. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

*The old Kotka Coast Guard Station in Pookinmäki.*

THE COAST GUARD MUSEUM



Ensimmäiset maininnat Hurpussa sijainneesta merivartiostasemasta löytyvät merivartiokäskyistä vuodelta 1940, jolloin siellä mainitaan olleen kiinteä asema (KA). On oletettavaa, että asema toimi tuolloin Hurpussa yhä sijaitsevassa vanhassa kaakikerroksisessa talossa, vaikkakin alueesta tehtiin kaupat vasta hieman myöhemmin. Rakennuksen käytössä oli neljä rakennusta: vartiotalo, vartiotalo, joka käsitti kaksi kiinteistöä, myytiin Suodesta 1940 ja omistusoikeus alueeseen siirtyi 1.1.1941. Vuonna 21.4.1945 aseman yhdistyessä Hanksin aseman kanssa Suur-Pisiin ja samalla asema sai uuden nimen, vartiotalo. Samalla Hurpun asema luovutettiin Kaakkerin asema. Samalla Hurpun asema luovutettiin Kaakkerin asema. Samalla Hurpun asema luovutettiin Kaakkerin asema. Samalla Hurpun asema luovutettiin Kaakkerin asema.



En sjobevakningsstation i Hurppu omnämns för första gången i sjobevakningsordern 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. Sjobevakningssektionen hade fyra byggnader till sitt förfogande i Hurppu: vaktbyggnaden, ett avtråde, ett förråd och en bastu<sup>15</sup>.

En familjeegendom vid namn Furuviik, 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 Hanksi station. Stationen flyttades till ön Suur-Pisi och döptes på samma gång om till Suur-Pisi sjobevakningsstation. Samtidigt överläts Hurppu station till Sydöstra Finlands gränsvakningssektion<sup>16</sup>, tills den igen blev en del av Finska vikens sjobevakningssektion 11.2008. Efter kriget har Hurppu sjobevakningsstation också för ett litet tag varit verksam i lokaler som man hyrde av en privatperson.

*Hurpussa sijaitseva vanha hirsirakennus on ollut Merivartiolaituksen ja Rajavartiolaituksen käytössä. MUSEOVIRASTO, KANSATIEHEN KOKOELMA*

*Den gamla timmerbyggnaden i Hurppu har använts av både Sjobevakningsväsendet och Gränsvakningsväsendet. MUSEVERKET, 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



## VIROLAHTI

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 tähtysiasema. Merivartioasema lakkautettiin syksyyn 1969, jolloin saarelle valmistui uusi luotsiasema. Sen luovutustilaisuus oli 11.7.1969 ja asema vihittiin käyttöön. Samana vuonna Santioon valmistui myös uusi laiturina saarelle rakennettiin vielä 26 metriä korkea tähtysasema, josta saarelle luotsiasema myytiin huutokaupalla.

Luotsiasema oli jo aiemmin huutokaupan jälkeen purettu uudestaan. Uusi luotsiasema oli jo aiemmin huutokaupan jälkeen purettu uudestaan.



## SANTIO 1959-1992<sup>18</sup>

## VEDERLAX

På ön Santio färdigställdes en hög lotsstation i slutet av 1940-talet. Den 5 december 1959 klockan 00.01 inleddes 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 utlikkstorm och den gamla lotsstationen, som nu stod tom, såldes på auktion. Benämningen av stationen upphörde 1992 och år 1996 brändes stationen. Den gamla lotsstationen hade redan tidigare rivits av den nya ägaren efter auktionen.



## 1921<sup>17</sup>

Asema toimi ensimmäiset kymmenen vuotta vanhalla VIROLAAKSON MUSEO

Station var verksam i den gamla lotsstationen under KYMMENDEALENS MUSEUM

Asema, the Santio Coast Guard Station was located in an old building, KYMMENDEALENS MUSEUM

76



Santion uusi merivartioasema edusti aikakautensa 1960-luvun lopun/1970-luvun alun asematarkentamista: aiempien monikerroksisten asematarkemusten sijaan kaikki toimimot olivat yhdessä kerroksessa. KYMMENDEALENS 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. KYMMENDEALENS MUSEUM

The new coast guard station on Santio was a good representative of the buildings of its era (late 1960s/early 1970s) instead of the previous multi-story buildings, all functions were on one floor. THE MUSEUM OF KYMMENDEALENS

77

## VIROLAHTI

Varsinaista merivartiostoamaa ei Huovaris-  
sa ole toiminut, mutta Huovariin perustet-  
tiin vartiomaja vuonna 1967<sup>79</sup>. Asema toimi  
alkuun saunassa, kunnes merivartijat saivat  
oman vartiokopin. Huovarissa päyvästettiin  
kahden miehen vuoroissa neljä päivää ker-  
rallaan, jonka jälkeen tilalle tuli uudet mie-  
het<sup>80</sup>. Säätolot ovat avatunkin vaikuttaneet  
laiden miesten vuoroihin, sillä pienellä kalliisella ulko-  
lista kiinteää laituria. Kaikilla tuulla miehistön vaihto ei  
n tuulelta ei löydy suojaa kuin rakennusten seinustoilta.  
sekään anna tuulensuojaa: kasvillisuus on lähinnä mata-  
uutta. Vartiomaja on yhä Rajavartiolaituksen hallinnassa,  
vartiokäyttö on päättynyt.

*partioivat talvisin merellä. Kuvassa tarkastetaan  
vuonna 1969. MUSEOVIRASTO, KANSATIEEN KOKOELMA*  
*vör patrullerade på havet om vintrarna. På  
skares tillsåna 1969.*  
SKKA-SAMLINGARNA

*Huovari patrolled the sea in winter. The picture  
checking fisherman's permits in 1969. FINNISH  
ETHNOGRAPHIC COLLECTION*



## HÖVÖR 1967-

## VEDERLAX

**N**ågon egentlig sjöbevakningsstation har det inte funnits på Hövör, men  
en vaktstuga inrättades på ön 1967<sup>81</sup>. Stationen låg till en böjjan i en  
bastu, tills sjöbevakarna fick en egen vaktkoja. Man höll vakt på Hövör i  
tvåmannaskift fyra dagar åt gången, varefter vaktens avöstes av nya män<sup>82</sup>.  
Väderförhållandena har förmodligen påverkat arbetsskiftet för männen som  
arbetade på Hövör, eftersom det inte finns någon ordentlig fast kaj på det  
lilla, klippiga utskäret. Ibland har vinden gjort manskapsbyten omöjliga. Li-  
kaledes 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, märckande 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  
laidan osalta, saaren kalamajat ovat yhä pieniä puisia koppeja, joita  
myrskyt välillä vaurioittavat. SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO*

*Den karga och vackra ön Hövör 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 FLYGVÄPNUMUSEUM*

*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



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 säädöksiä<sup>24</sup>.

Alkuun asema toimi vain tähtystysasemana Hanskin asemalle, kunnes majoitusolot saatiin kuntoon ja sitä varten kunnostettiin puolustusvoimien sodan saaren eteläosiin. Asema käynnistyi samanaikaisesti aseman voimin, joka nimettiin paikan muuttumisen mukaan. Suur-Pisin asema toimi viittisen vuotta ja 1.1.1950 sena uudessa paikassa, Mustamaassa. Samalla aseman merivartioasema.

På ön Suur-Pisi, som även går under namnet Suuri-Pisi, inrättades en sjöbevakningsstation 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 bestämmelserna<sup>27</sup>. Till en början fungerade stationen endast som observationsstation, och manskapet övernattade på Hanski station till dess att man fick ordning på boendeförhållandena<sup>28</sup>. Stationen förleddes 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. Pukkioista nouseva savu näkyy kuvan keskellä. Suur-Pisi, jonne merivartioasema sijoitui 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





**V**irolahdella Mustamaan saarella toimi talvisodan aikana perustettu rannikkolinna, jonka koulutustoiminta siirrettiin vuonna 1949 Kirkonmaan ja Rankin linnakkeille. Hiljentyneet linnakesaari sai uusia asukkaita merivartioston perustamisen myötä. Mustamaan merivartiostama aloitti toimintansa niin sanotussa Tammeliinin taakierro oli jatkoa edellisille muutoksille: Hurppu siirryi Suur-Pisiin, josta siirto tapahtui Mustamaahan. Yhtymämuutos noudatti perinteistä kaavaa: uusi asema asemaksi. Merivartioiden käytössä oli kaksi asuintiloja. Tilat sijaittivat saaren sisäosissa ja tämä teki a. Puolustuslaitoksen supistaessa toimintojaan asema-akärjessä oleviin tiloihin<sup>31</sup>.

vuonna 1950 kirjoilla neljä merivartiota perheineen: neljä lasta<sup>32</sup>.

na toimi kahdeksan vuotta, kunnes 5.12.1958 asema na päivänä klo 00.01 aloitti toimintansa Santion meri-lan lakkautukseen vaikutti Santion merkitys Huovarinnassa. Henkilöstöpula pakotti priorisoimaan asemia kksi tuli tämän siirtymistä uudelle asemalle. Kokonaan enkiö kunnan siirtymistä uudelle asemalle. Kokonaan nantyhjentyneet - merivartija Väinö Kiviharju perheineen mukaan pois Mustamaasta vuonna 1960<sup>35</sup>.

**P**öön Mustamaa i Vederlax farms 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 inleddes sin verksamhet i det så kallade Tammeliinska huset 11.1950<sup>37</sup>. 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 8.7.1953<sup>38</sup>.

Fyra sjöbevakare med familj var skrivna på Mustamaa 1950: åtta vuxna och fyra barn<sup>39</sup>.

Mustamaa station var verksam i åtta år, tills den lades ner 5.12.1958. Samma dag klockan 00.01 inleddes verksamheten vid Santio sjöbevakningsstation<sup>40</sup>. Nedläggningen av stationen påverkades av Santios betydelse för övervakningen av Hovörs fiskerområde. Bristen på personal gjorde att man var tvungen att prioritera mellan stationerna, vilket ledde till att Mustamaa stations öde blev nedläggning<sup>41</sup>. 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 flytböckerna bort från Mustamaa år 1960<sup>42</sup>.



MERVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM

## ULKO-TAMMIO 1940-1946<sup>43</sup>



Ulko-Tammion merivartioston saarilla ja lähialueilla on ollut useita eri nimisiä asema- ja vartiokäskyisiä. Asema toimii jolloin päivä määrällä 27.6. asennettiin VFR:n rakennukset luovutettiin VFR:n 1.4.1945-27.6.1946 asemalle ja merivartioston miehistö<sup>44</sup>.

Ulko-Tammion asema siirrettiin Kukioon<sup>45</sup>.

Täysin valitettavasti ei Ulko-Tammion saari silti jäänyt, sillä vuonna 1946 merivartioston partiomaja<sup>46</sup>. Niin ikään 1960-luvun lopulla saarelle rakennettiin merivartioston partiomaja<sup>46</sup>.

## ULKO-TAMMIO 1940-1946<sup>47</sup>

Ulko-Tammio sjoöbevakningsstation kan ha inlett sin verksamhet redan 1933 för första gången i sjoöbevakningsorder från 1940. Stationen var verksam byggnaderna som stationen använt överläts till VI Miniröjningsavdelningen perioden 1.4.1945-27.6.1946 var manskapet från Kukio sjoöbevakningsstationen<sup>48</sup>. Samma datum flyttades Ulko-Tammio station till Kukio<sup>49</sup>.

Helt utan sjoöbevakare blev ön Ulko-Tammio ändå inte, för år 1967 byttes sektionen en patrullstuga där<sup>50</sup>. I slutet av 1960-talet byggdes det även ett

Ulko-Tammion Länsilahtea käytettiin satavuotena ahterasti alusten tukautus ja katosodan 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 kriget under fortsättningskriget syns bevakningsmotorbåt 17 i förgrunden och bevakningsmotorbåt 9 i bakgrunden. SA-IMAGE

The Länsilahti bay on the island of Ulko-Tammio was frequently used as a base for ships 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



SA-Kuva

**K**ukion asema toimi heikken vuoden 1945 kalussa 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.<sup>52</sup> Merivartiijat majoiutuivat saarella olleeseen asuinrakennukseen<sup>53</sup>. Näiden lisäksi heinäkuussa 1947 annikkolinnakkeistoilta käyttöönsä varastosuojan, laupopin ja lautavajan<sup>54</sup>. Myös saaren sauna luovutettiin Joulukuun 19. päivänä 1950 Kukion merivartiola-

aluetta<sup>55</sup>.  
**K**ukion asema toimi heikken vuoden 1945 kalussa 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.<sup>52</sup> Merivartiijat majoiutuivat saarella olleeseen asuinrakennukseen<sup>53</sup>. Näiden lisäksi heinäkuussa 1947 annikkolinnakkeistoilta käyttöönsä varastosuojan, laupopin ja lautavajan<sup>54</sup>. Myös saaren sauna luovutettiin Joulukuun 19. päivänä 1950 Kukion merivartiola-

den käytössä olleesta ruokala-asuinrakennuksesta alka. Kuvaattu 25.7. 2023. JOHANNA PAKOLA  
 är av byggnaden som sjöbevakarna använde som  
 Kükio är stenfoten. Bild tagen 25.7.2023.

is all that remains today of the building on Kükio  
 ast guards as a canteen and residential building.  
 uly 2023. JOHANNA PAKOLA



## TAMMIO 1931-1945<sup>61</sup>

Tammiossa toimi merivarti asema vuodesta 1931 alkaen, asema toimi myös sotavuosina. On epäselvää, oliko toiminnassa väliä 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 talossa ”Lyyli” Suomalainen. Lyyli toimi samalla merivarti aseman – todennäköisesti sota-aikana toimineen aseman viimeisenä päällikkönä toimi Juuso Käärä<sup>62</sup>.

## TAMMIO 1931-1945<sup>63</sup>

Det fanns en sjöbevakningsstation på ön Tammio från 1931. Stationen var verksam under krigsåren. Det är oklart huruvida stationen avbröts i verksamheten. Möjligen lades stationen ner och inrättades igen när det blev krig. Detta antagandet som nämner att stationen legat i ett hus som ägdes av krigsåren var stationen verksam i Lyylin hus, som det Lydia ”Lyyli” Suomalainen ägde huset. Lyyli arbetade på stationen. Den första och sista stationschefen på stationen var verksam under krigstiden – var Juuso Käärä.

*Lyylin talo, jossa Tammion merivarti asema toimi, kuvattu vuonna 2023. Talo on yksityisomistuksessa. JOHANNA PAKOLA*

*Lyylin talo, jossa Tammion merivarti asema toimi, kuvattu vuonna 2023. Talo on yksityisomistuksessa. 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*



4-1940<sup>65</sup>

## VIROLAHTI



Kuorsalossa merivarti asema aloitti toimintansa vuonna 1934<sup>66</sup>, 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 merivarteman päällikkö Toivo Hanttu puolisonsa kanssa<sup>67</sup>. Tupaarti aseman päällikön yhteiskäytössä<sup>68</sup>. Merivartijat Arvilommin talossa vähän matkan päässä asemasta toimivat merivarti asemalle – ja samalla Kuorsaloon – saatiin

4-1940<sup>71</sup>

## VEDERLAX

Aseman päällikkö Toivo Hanttu puolisensa kanssa<sup>67</sup>, den ta gängen i sjöbevakningsorder från 1936. Stationshus byggd 1900 som ägdes av släkten Arvilommi. I de husägaren med sin fru och i det andra, som också bevakningsstation, bodde stationschefen Toivo Hanttu utugan användes gemensamt av familjen och stationshusna bodde i Aleksander Arvilommis hus som låg en bit ner på Vederlax<sup>75</sup>. Sjöbevakningsstationen – och Vederlax – fick en telefon år 1934<sup>76</sup>.

Asema toimi kuvassa oikealla näkyvässä keltaisessa vuonna 2023. JOHANNA PAKOLA

Asema otettiin käyttöön vuonna 1934. JOHANNA PAKOLA

Asema otettiin käyttöön vuonna 1934. JOHANNA PAKOLA





## KOTKA

**R**ankissa ja Tuomisaarassa sijainnut merivartiostasema lakkautettiin lopullisesti vuonna 1948 ja sen toimintot henkiloikuntineen siirrettiin ”kuivalle maalle” Kotkan Pookinmäelle. Parhaiten Pookinmäen historiaan pääsee perehtymään luutnantti Lauri Warjuksen 2018 tekemästä Kotkan merivartiostasema Pookinmäellä-historiikista. Kyselyssäkin tämän tekstin keskeisin lähde.

Atiin aiemmin radioasemana toimineesta rakennuksesta ohella merivartioston käytössä oli vuonna 1912 inus. 1950-luvulla vanha radioasemarakennus purettiin uuteen tilava asemarakennus, johon sijoitettiin myös varastotiloja. Asema otettiin käyttöön vuonna 1958 ja rantaan valmistui aseman käyttöön rantaväli. Alkuvuorantahaan laiturin, kunnes vuonna 1979 rantaan valmistui

auvungissa sijaitsevilla asemalla riitti työkenttää. Tästä a nimitettiin vuoden 1982 merivartiostasemaksi. imintaedellytyksiä parantavat kunnostustyöt jatkuivat. valmistui helikopterikenttä ja seuraavana vuonna laimuu muassa uusi veneväli. Vuonna 1992 käynnistyi ja aseman toiminnot siirrettiin täksi ajaksi piharakent hankittiin vuokramarkkinolta Puustolan alueelta. Plessä asemarakennus sai yhden lisäkerroksen, jonne äävistystilat. Seuraavana vuonna merivartiostasemalle toimintoja luotsiasemauudistuksen myötä: merivartiostuus Kotkan luotsiasema, joka yhdisti aiemmat Loviinan luotsiasemat. Vuonna 2000 päivitystyskerrokseen asema. Vuonna 2006 VTS-asema siirrettiin Kotkasta na vuonna aseman tiloihin perustettiin merellinen tukerikoistunut meriliseen rikostutkintaan. Tutkintaryhmä toteen 2017 asti, jolloin se siirrettiin Helsinki-Vantaalle.

till gårdsbyggnaden. Personalen inkvarterades i hyresbostäder i Puustolaområdet. I samband med renoveringen fick stationsbyggnaden en ytterligare våning, där stationens lokaler för jourfjäntstgöring 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.

MUSEOVIRASTO, RAKENNUSHISTORIAN KUVAKOKOELMA

MUSEIVERKET, BYGGNADSHISTORISKA BILDSAMLINGARNA

FINNISH HERITAGE AGENCY, THE COLLECTION

Sjöbevakarnas sjuttioåriga era i Pookinmäki tog en flyttade från Pookinmäki till ön Kuusinen. Stationen flyttades till Senatsfastigheter. Flytten till Kuusinen samma år till Senatsfastigheter. Flytten till Kuusinen melodi – målet var att optimera användningen av lotsstationerna av med onödiga sådana. Byggnaderna på Kuusinen, av kustartilleriet, erbjöd efter renovering välfungerande lämpliga lokaler för stationsverksamheten. Samtidigt utnas trapprättning – på Kuusinen låg kajerna rakt fram till längre nedanför en hög backe.

## KOTKA

### KOTKA 1948–2018<sup>4</sup>

**S**jöbevakningsstationen 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 merivartiostasema Pookinmäellä (sv. Kotka sjöbevakningsstation i Pookinmäki, övers. ann.) 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 inrigdes 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 bätthus. År 1992 inleddes en grundlig renovering av stationen, och verksamheten flyttades under tiden



Kotkan edustalla olevaan Tuomisaareen perustettiin merivarti asema vuonna 1941. Se toimi yksityishenkilöitä vuokratussa rakennuksessa<sup>96</sup>. Asema siirrettiin 1.4.1945<sup>97</sup> Rankin saarelle, josta se 22.11.1945 siirtyi takaisin Tuomisaareen<sup>98</sup>. Lyhyen Rankki-ai- kansa ajan asema toimi nimellä Rankin me- rivarti asema. Rankissa ongelmia tuottivat sillä Rankin linnakkeen toiminta vaati kaikkien na lopetti toimintansa lopullisesti vasta 1948, vaikka- si siirtyi vuosiksi 1946-1948 Kotkaan Radioasema 6:n 1948 Kotkan Pookinmäelle uudelle vastaperustetuille

## OMISAARI 1941-1946<sup>101</sup>

infor:Kotka inrättades en sjöbevakningsstation 1941. Den om man hyrde av en privatperson<sup>102</sup>. Stationen flyttades<sup>99</sup>, varifrån den senare flyttades tillbaka till Tuomisaari n korta tid på Rankö gick stationen under namnet Rankö På Rankö hade man problem med dåliga boendeförhål- an alla lokaler gick åt till verksamheten på Rankö fort. et upphörde slutgiltigt först 1948, trots att dess personal tion 6 i Kotka under åren 1946-1948, och år 1948 till stationen i Pookinmäki i Kotka<sup>105, 106</sup>



Rankissa asema sai tilat saarella sijaitsevalta rannikkolinnakkeelta, täsmällistä tietoa asemarakennuksesta ei ole löytynyt. Kuvas- sa ammuvoimistelua harjoittavat Rankin linnakkeen tykkimiehet, merivartioiden innokkuudesta osallistua voimisteluun ei ole tietoja. RANNIKOUPSEERYHDISTYS

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

On the island of Rankki, the station received premises located on the island, although no precise information building has been found. In the picture, the artillery gym- morning exercises. There is no information about the coast guards to participate in the gymnastics. RANNIK

## -1948, 1951-1960

## LOVIISA

**L**ehtisen saaren merivartiostasema aloitti toimintansa 12.9.1945<sup>107</sup> ja asema lakkautettiin 6.9.1948<sup>108</sup>. Vuonna 1950 Suomenlahden Merivartiosto ryhtyi kunnostamaan Lehtisen rakennuksia ja 19.12.1950 Kukion merivartiostasema siirrettiin Lehtisen saarelle. Aseman käytössä oli kahden va-  
rstorakennuksen ohella saaren allup-  
päipikävi laajan kunnostuksen. Asema sai tutun nimen 1950-luvun alussa saarella ollut sikala siirrettiin ja siitä rakennettiin merivartioiden käyttöön sauna. Uuden jälkeen 21.6.1960 Lehtisen merivartiostasema<sup>109</sup> nimeksi muutettiin Boistön merivartiostasema<sup>110</sup>

**S**jöbevakningsstationen på Lövön inledde sin verksamhet 12.9.1945<sup>111</sup> och lades ner 6.9.1948<sup>112</sup>. 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 be-  
kanta 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<sup>113</sup>.<sup>114</sup>

## LÖVÖN 1945-1948, 1951-1960

## LOVISA



MERIVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM



**M**erenkulkuhallitus luovutti Boistön saaren Rajavartioloitselle rakennuksineen 20.5.1959. Saarella oli muun muassa luotsivartiotupa, kaksi vajaa ja pieni läituri. Merivartiolle rakennettiin uudisrakennus, jonka harjannostajaiset pidettiin 25.9.1959<sup>116</sup>. Asuinrakennukseen tuli kakkiaan noin kymmenen majoitushuonetta loja. Asema sai myös uuden laiturin ja telakan.<sup>117</sup> Boistolotti toimintansa 21.6.1960, samana päivänä kun Lehden toiminta päättyi<sup>118</sup>. Boistön aseman toiminta päättyi

**S**jöfartstyrelsen 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 taklagfesten firades 25.9.1959<sup>121</sup>. I bostadshuset fanns totalt cirka tio rum för övernattning samt bastu och övriga utrymmen. Stationen fick också en ny kaj och en docka.<sup>122</sup> Boistö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 21.6.1960, samma dag som verksamheten på Lovöns sjöbevakningsstation upphörde<sup>123</sup>. Verksamheten på Boistö station upphörde 15.8.1996<sup>124</sup>.



MERIVARTIOMUSEO

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM

MERIVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM



Orrengrundissa toimi merivarti asema ensimmäisen kerran vuonna 1945<sup>125</sup>. Toiminta jäi lyhytaikaiseksi ja merivarti asema yhdistettiin Lehtisen merivarti asemaan samalla kun Lehtisen asema aloitti toimintansa 12.9.1945.<sup>126</sup>

Orrengrund sai merivartijat jalleen vuonna 1996, jolloin saarelle perustettiin asema. Samalla asema korvasi lakkautetun Boistön joituttui luotsien kanssa samaan rakennukseen. Saari amissaari: siellä toimi samaan aikaan sekä luotsit, merivartijat. Ramikkotyökistö automatisoi merivalvon 03 ja Orrengrundin merivarti asema lopetti — jo toisen toimintansa 11.2010<sup>128</sup>. Aseman toiminnot yhdistettiin maan. Asemien siirrot ja lakkautukset ovat useimmiten eduskunnalle kirjallinen kysymys<sup>129</sup> mutta lakkautettiin. Merivartioiden käytössä olleet tilat palautuivat käyttöön.

På Orrengrund fanns en sjöbevakningsstation för första gången 1945<sup>130</sup>. Verksamheten blev kortvarig och Orrengrunds station slogs samman med Lövöns sjöbevakningsstation samtidigt som den stationen inleddes sin verksamhet 12.9.1945.<sup>131</sup>

Orrengrund fick tillbaka sina sjöbevakare 1996, då man åter inrättade en sjöbevakningsstation på ön. Samtidigt ersatte stationen den nedlagda Boistö station<sup>132</sup>. Stationen förändrades i samma byggnad som lotsarna. Ön var sannoligen 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 — 11.2010<sup>133</sup>. 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 saken<sup>134</sup>, men det ändrade inte beslutet om nedläggning. Lokalerna som sjöbevakarna använt återlämnades till lotsarna och bätförarna.

*Merivarti asema löysi tilat luotsiasemalta. Asema taustalla, etualalla vanha luotsiasema. MUSEOVIRASTO, SUOMEN MERIMUSEON KOKEILMA*

*Sjöbevakningsstationen fick lokaler i lotsstationen. Stationen i bakgrunden, i förgrunden den gamla lotsstationen. MUSEUMVERKET, 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*





Vätskärin merivartiostasema toimi Risholm-nimisellä saarella. Ensimmäinen maininta asemasta löytyy lokakuun 1930 merivartiokäskyistä. Asema sai 19.2.1937 tilat Merenkulkuhallitukselta saarella sijaitsevista luotsirakennuksesta, aiemmasta aseman sijaintipaikasta ei ole löytynyt tietoja. Alkuun asemarakennuksessa oli myös t. Myöhemmin aseman käyttöön saatiin varastotiloja ja lienee ollut merivartiostasemien keskuudessa melko inen käymälä, joka sijaitsi rannalla korkealla kalliolle ri. Käymälää ei tarvinnut tyhjentää milloinkaan, siitä jainnilla oli myös huonot puolensa, eräs myrsky siirsi rejä.<sup>135</sup>

o oli eräiden arvioiden mukaan Pittisaaren ohella enilunut asema<sup>136</sup>.

in nimi muutettiin 1.9.1952 Risholmaks<sup>137</sup>. Aseman onntoiminta-ajan ollut huono satama, jonka vuoksi veneitä viereisen saaren eteläpuolella. Veneille jouduttiin tuveneiden avulla ja myrskysääliä päivystysuoneen kalastusloistoa, jotta mereltä saapuvat merivartijat män ja rakennusten huonon kunnon takia aseman to-1959, miehistö ja kalusto sijoitettiin muille asemille<sup>138</sup>. kennus luovutettiin Suomenlinnan Rannikkotyöstöryk-

*at laituri ja satama eivät vastanneet niille asetettuja t syä aseman lakkauttamiselle. MERIVARTIOMUSEO d stationen uppljyde inte de krav som ställdes av orsakerna till att stationen lades ner.*

*of the station fell short of the requirements, which was by the station was closed. THE COAST GUARD MUSEUM*

Vätskärs sjobevakningsstation låg på en ö vid namn Risholm. Stationen omnämnns för första gången i en sjobevakningsorder 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 sjobevakningsstationerna ganska sälisynt 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.<sup>140</sup>

Stationen på Risholm är enligt vissa uppskattningar den station som vid sidan av Pörtö bekämpade mest smuggling<sup>141</sup>.

Vätskärs station bytte namn till Risholm 1.9.1952<sup>142</sup>. 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 intilliggande ö. Ibland var man tvungen att ta sig till båtarna med hjälp av roddbåtar, och i stormigt väder tändes en fiskelyd vid jourrummets fönster, så att sjobevakarna 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 stationer<sup>143</sup>. Stationsbyggnaden överläts till Sveaborgs kustartilleriregemente 27.5.1960<sup>144</sup>.





**G**losholmassa toimi merivartiostasema jo sotavuosina, mainintoja löytyy muun muassa tammikuulta 1944. Asema sai tilat Puolustuslaitoksen omistamasta puusesta rakennuksesta. Rakennus oli melko huonokuntoinen: katto vuosi ja aiinut lämmitys oli uuni, minkäänlaisia mukavuuksia ei löytynyt.

Valaistus hoitui öljyllä ja sen ohella käytössä kunnostuksiin ei kuitenkaan ryhdytty, sillä odoteltiin parasaamista. Merivartiolla oli käyttöoikeus myös saunaan, levan kaikkein keinoimpia mitä yleensä saattaa olla. Merivartijat pääsivät parempiin tiloihin Puolustuslaitoksen isen, mukavuuksilla varustetun aseman. Asemalla suoneen jatkuvaa meri- ja ilmavalvontaa. Glosholm on hyvä stistön ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta, sillä valaan saatiin Puolustuslaitoksen luvalla asevelvollinen. <sup>145</sup> Vuonna 4.4.2016 ja henkilöstö siirtyi vastavalmistuneelle uuteen Tolkkisiin Emäsalon sillan pohjoispäähän. Asema on yksimäinen kelluva merivartiostasema.



**D**et 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 konstades 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 värmepanna som utförde övervakningsuppdraget. <sup>146</sup> Stationens verksamhet upphörde 4.4.2016 och personalen förflyttades till den nybyggda stationen i Tolkkis i Borgå, vid norra ändan av Emäsalö bro. Stationen är Gränsbevakningsväsendets första flytande sjöbevakningsstation.

*Glosholman vanha merivartiostasema toimi puolustusvoimien vanhassa parakkissa. 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 merivartiostasema laiturialueineen kuvattuna 1990-luvun alkupuolella. MERIVARTIOMUSEO*

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

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

**P**irttisaaren vartio aloitti toimintansa 1.6.1930 Merivartiolaituksen perustamispäivänä. Tilat asemalle saatiin Tuulilla vuonna 1841 valmistuneesta rakennuksesta. Tullirakennuksen ohella asema sai käyttöönsä asuinrakennuksen ja varaston.

1950-luvulla asemalle saatiin uusi saunana ja veneparakki sekä vanha tähtystorni vuon alussa asema sai käyttöönsä uuden laiturin, joka lisen uudisrakentamisen läpikäynyt vanha arkkulaituri. neljä asema sai myös uuden esikunta- ja asemarakennanottotarkastukset suoritettiin vuonna 1965<sup>147</sup>. in siviilien asuttama kesänviettoaari, mutta siellä oli rakensä saarelle oman käyttöön ampumaradan. Puo- hat olivatkin yksi syy, miksi Pirttisaarta käytettiin erään- ana.<sup>148</sup> Pirttisaaren asema lakkautettiin vuonna 2011.



**P**örtö vakt inledde sin verksamhet dagen då Sjöbevakningsväsendets inrättades 1.6.1930. Stationslokaler fick man av Tulen 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 båtarack, och det gamla uitkikstornet renoverades. I början av 1960-talet fick stationen en ny bygga: en gammal kistbygga som i praktiken genomgätt en fullständig ombyggnation. Samma årtionde fick stationen även en ny stabs- och stationsbyggnad. Överlåtelsegranskningen av dessa genomfördes 1965<sup>149</sup>.

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.<sup>150</sup> Pörtö station lades ner 2011.

*Pirttisaaren merivartiotaasema toimi pitkään vanhassa tullirakennuksessa.*  
MERVARTIOMUSEO

*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



*Uusi asemarakennus valmistui 1960-luvulla.*  
MERVARTIOMUSEO

*Den nya stationsbyggnaden stod färdig på 1960-talet.* SJÖBEVAKNINGSMUSEET

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

- 23 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 24 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 25 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 26 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 27 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 28 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 29 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 30 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 150, 11 §
- 31 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 32 Lommi Aho, Pohjakunnan kyläkiriä I, Klamilan seutu ry, 2003.
- 33 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 125/58, 23 §
- 34 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 35 Lommi Aho, Pohjakunnan kyläkiriä I, Klamilan seutu ry, 2003.
- 36 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 37 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 150, 11 §
- 38 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 39 Lommi Aho, Pohjakunnan kyläkiriä I [Pohjakunta bybook I], Klamilan seutu ry, 2003.
- 40 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 125/58, 23 §
- 41 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 42 Lommi Aho, Pohjakunnan kyläkiriä I [Pohjakunta bybook I], Klamilan seutu ry, 2003.
- 43 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 44 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 45 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 54/6, 11 §
- 46 Suomenlahden Merivartioston pk 9/67, 10 §
- 47 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 48 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 49 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 54/6, 11 §
- 50 Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 9/67, 10 §
- 51 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 52 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 53 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 64/6, 14 §
- 54 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 64/7, 20 §
- 55 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 151, 2 §
- 56 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 57 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 58 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 64/6, 14 §
- 59 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 64/7, 20 §
- 60 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 151, 2 §
- 61 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 62 Rejanne Varjola 87/976, sivut 12–13, 22
- 63 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 64 Rejanne Varjola 87/976, s.12–13, 22
- 65 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 66 Silenti Tuomo, Saarelaesalmää Kuorsalossa, s. 113-114
- 67 Haastattelu Pentti Suomalainen
- 68 Haastattelu Pentti Suomalainen
- 69 Haastattelu Pentti Suomalainen
- 70 Kirjallinen tiedonanto Tuomo Silenti
- 71 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 72 Silenti Tuomo, Saarelaesalmää Kuorsalossa [Luvi som Kuorsä-boj], s. 113-114
- 73 Intervju med Pentti Suomalainen
- 74 Intervju med Pentti Suomalainen
- 75 Intervju med Pentti Suomalainen
- 76 Skriftlig redogörelse från Tuomo Silenti
- 77 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 78 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 79 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 80 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 81 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 82 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 83 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 84 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 85 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Sjöbevakningssektionen lokasamhället på Åspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 86 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 87 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 88 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 89 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Sjöbevakningssektionen lokasamhället på Åspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 90 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Sjöbevakningssektionen lokasamhället på Åspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 91 Tiili, Miia-Leena, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Sjöbevakningssektionen lokasamhället på Åspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbevakarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 92 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 93 Warjus, Lauri, Kotkan merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 94 Warjus, Lauri, Kotkan merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 95 MW, Merivaltiolaisen merivartiokäsyt, aseman nimi löytyy kyselyssä vuosina käsytystä
- 96 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 97 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 245, 12 §
- 98 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 94/5, 9 §
- 99 Warjus, Lauri, Kotkan merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 100 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 101 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 102 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 103 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 245, 12 §
- 104 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 94/5, 9 §
- 105 Warjus, Lauri, Kotkan merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 106 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 107 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 108 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 245, 12 §
- 109 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 94/5, 9 §
- 110 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 111 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 112 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 94/8, 12 §
- 113 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 10/60, 11 §
- 114 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 115 MW, Merivartiosto Haapaasen paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaisten sosiaaliset suhteet merivartioiden näkökulmasta. Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003.
- 116 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 94/5, 9 §
- 117 SLWV historian konsepti, Kai Säteri, julkaisemat käsikirjoitus, SLWV arkisto
- 118 MW, Suomenlahden Merivartioston pk 245, 12 §
- 119 Rajavartiolaitoksen lakkauttujen asemien luettelo
- 120 Sjöbevakningsmuseet, Sjöbevakningsväsendets sjöbevakningsor-der, stationens namn förekommer i order från frågavarande år
- 121 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 8/59, 8 §
- 122 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SöRFV), Kai Säteri, publicerat manuskript, SöRFV's arkiv
- 123 Sjöbevakningsmuseet, Finska vikens sjöbevakningssektion dagorder 10/60, 11 §
- 124 Forteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- 125 SLWV päiväkäsky 1/45



## ARI 1957-1980

## HELSINKI



**K**uningassaaren, vuodesta 1960 nimeltä Kuninkaansaaren<sup>1</sup>, merivartioasema aloitti toimintansa 11.1957 Katajaluodon aseman lopetettua toimintansa edellisenä päivänä. Asema sijoittui saaren pohjoisrannalle, jonne oli rakennettu asemaa varten seitsemän huoneen ja kahden keittiön suuri ruinen talo sekä rakennus aseman päälle. Uudiskohteissa oli keskuslämmitys ja merivartioloikkaan eräänlainen ylellisyys – sähkösauna. Saarelle utta siitä saatu vesi oli suolasta, niinpä käyttövesi oli elta. Asema toimi 1.4.1980 asti, jolloin Suomenlinnan ti toimintansa<sup>2</sup>.

## 1957-1980

## HELSINGFORS

bevakningsstation<sup>3</sup> inleddes sin verksamhet 11.1957, i enheten på Stora Enskärs station upphört dagen i öns norra strand, där man särskilt för stationen hade u rum och två kök samt en separat byggnad för stationens chef. Nybyggena var försedda med centralvärme, de även något som på den tiden var något av en lyx objekt. Man borrade även en brunn på ön, men vattnet ksvattnet måste därför transporteras från fastlandet. n fram till 1.4.1980, då Sveaborgs sjöbevakningsstation et<sup>4</sup>.

MERIVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM





## SUOMENLINNA 1980-



Suomenlinnan sijainti maailmanlaajuisesti. Se on osa Suomen kulttuuriperintöstä ja on ollut merkittävä osa Suomen historiaa.

tämä tuo mukanaan omia haasteita. Rakennukseen alueen rajaaminen ulkopuolisten liikkuksen estämiseksi edellyttää oman organisaation päätösten ohella hyväksynnän.

## SVEABORG 1980-

Sveaborgs station är vår livligaste sjöbevakningsstation lades ner. Den inrättades 1.4.1980, när verksamheten med sig speciella utmaningar. Ändringar på stationsområdet för att förhindra utomståendes vistelse på området kräver, utöver den egna organisationen, seiverkets godkännande.

MERVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM

1930-1956

HELSINKI

Ensimäinintä Katajaluodon vartioasemasta löytyy syksyiltä 1930<sup>5</sup>. Puolustuslaitos vuokrasi Katajaluodosta merivartioaseman käyttöön keittiön ja neljä huonetta. Katajaluodon ongelmana oli suojaalon satama ja talvella aseman huolto oli hankalaa kelirikoni ja laivaväylien takia. Myös salakuljuttukosen valvonta koettiin hankalaksi, sillä Katajana satamasta ja salakuljettajat puolestaan operoivat Katajaluodon etuna oli toisaalta sen suoma tähyystysole. Asema lakkautettiin 31.12.1956.<sup>6</sup>

1930-1956

HELSINGFORS

Stora Enskär omnamns för första gången höstsväsendet hyrde fyra rum och kök på Stora Enskär stationens bruk. Ett problem med Stora Enskär var den och om vintrarna var underhållet av stationen besvärligt och fartygsräddor. Övervakningen av smugglingen var svår, eftersom Stora Enskär låg tämligen långt från hamnarna i sin tur opererade i högre grad just i hamnarna. Stora Enskär var på andra sidan de goda möjligheterna att öppna havet. Stationen lades ner 31.12.1956.<sup>8</sup>

MERIVARTIOMUSEO  
SjöBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM

118



**H**errön merivartiostasema perustettiin yksityiseltä kalastajalta vuokrattuun rakennukseen 23.1.1945 siirtämällä Staffansissa toiminut asema Herröhön. Huhtikuussa myös Penttalan asema siirrettiin Herröhön. Herrön asema siirrettiin Kytöhön 15.5.1947, sillä Porkkalan vuokra-alueen valvonta oli sisäsaaristosta käsin hankalaa. Samalla us luovutettiin Erilliselle Rajavartiopataljoonalle.<sup>9</sup>

**H**errö 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.<sup>10</sup>

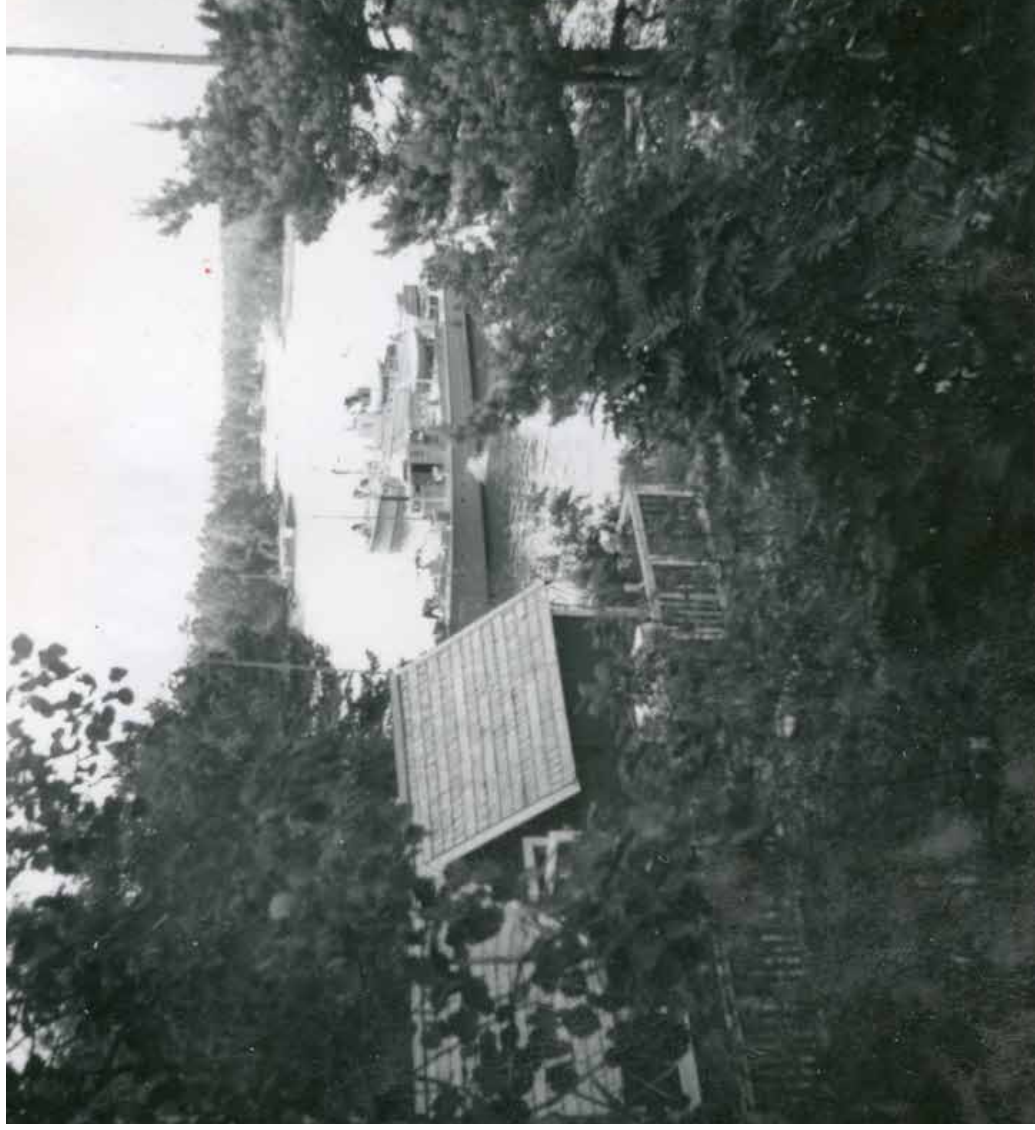
*Villat kalastaja Pettersonin väst i kyseessä oli kuvan vuoksi 1970-luvun alkupuolella.*

*Sjöbevakningsstationen fick hyra rum i fiskaren Pettersons villa. Villan var sannolikt byggna den på fotografiet, taget i början av 1970-talet.*

*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 1970s.*

KAMU ESBO STADSMUSEUM

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 Herrö Island in 1949. KAMU ESPOO CITY MUSEUM*

## ESPOO

Kytön asema sai miehistönsä Herrön asemalta. Asema perustettiin päivämäärällä 15.5.1947. Kytön linnakesaarella sijaitseva rannikkokykistön tulenjohtotorni tarjosi erityisen hyvän tarkkailupaikan Porkkalan vuokra-alueen meriliikenteeseen. Alkuun aseman käytössä oli kaksi majotusparakkia sekä varastotiloja. Vuonna 1950 merivartioston linnakkeen hirsisen kasarmirakennuksen, johon us ennen sen käyttöönottoa. Aseman rooli Porkkalan itittävä. Satamassa oli hyväkuntoinen laituri, jota käyttä. Myös huviveneilijät turvautuivat saaren antamaan parempia säitä. Porkkalan palautuksen myötä Kytön aseman miehistö siirrettiin Porkkalan alueelle perustartoasemalle. Aseman toiminta päättyi 18.6.1957<sup>11, 12</sup>

## KYTÖ 1947–1959

Kytö station fick sitt manskap från Herrö station. Stationen inrättades 15.5.1947. Kustartilleriets elledningstorn på fortön Kytö erbjöd en synnerligen bra plats för övervakning av sjötrafiken i det utarrenderade Porkkalaområdet. Till en början hade stationen två övernattningsbaracker samt förädsutrymmen till sitt föfogande. 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 Porkkala. 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 Porkkala återlämnades lades Kytö station ner och manskapet flyttades till en ny station som inrättades i Porkkalaområdet. Verksamheten på stationen upphörde 18.6.1957<sup>13, 14</sup>

## ESBO



*Kytön merivartiomasema sekä rannikkokykistön tulenjohto- ja mittaustorni.*  
MERVARTIOMUSEO

*Kytö sjöbevakningsstation och kustartilleriets ellednings- och trianguleringstorn.* SJÖBEVAKNINGSMUSEET

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



Asema vuonna 1982.

*Porkkala sjobevakningsstation år 1982.*  
SJOBEVAKNINGSMUSEET

*Porkkala Coast Guard Station in 1982.*  
THE COAST GUARD MUSEUM

## PORKKALA 1930-

## KIRKKONUMMI



Porkkalan perustettiin merivartiostasema ensimmäisen kerran 1.6.1930<sup>15</sup>. Porkkalan aseman erikoisuutena lienee sen perustaminen useaan otteeseen. Jaikosodan päätyttyä Porkkalan alue, mukaan lukien merivartiostaseman alue, jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliiton vuokra-alueeksi. Tämä tarkoitti myös merivartiostaseman lakkautusta. Alueen palaututtua vuonna 1956 takaisin Suomelle perustettiin Porkkalan tilapäinen merivartiostasema, jonka pääasiallinen tehtävä oli valvoa alueella tulijoita. Moni halusi nähdä mitä heidän mailleensa ja rakennuksilleen oli käynyt, mutta liikkumiseen olisi tullut olla lupa. Sitä ei alueelle tulijoilla aina kuitenkaan ollut. Tilat merivartiostemalle saatiin paikallisen kauppias Anderssonin entisestä liikerakennuksesta. Tilapäinen asema lopetti toimintansa 14.3.1956.<sup>16</sup>

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

Seuraava merivartiostasema 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 merivartiostasema on jälleen uuden edessä. Merivartiokoulun tilat jäivät vaille käyttöä ja asemalla on noin 700 m<sup>2</sup> käyttämätöntä tilaa. Tavoitteena on säästösystiä luopua upeasta mutta liian suuresta rakennuksesta ja mahdollisesti Porvoon tavoin siirtävä kelluvalle asemalle.

## PORKKALA 1930-

En sjobevakningsstation inrättades på Porkkala för första gången 1930.<sup>15</sup> Det speciella med Porkkala station torde vara att den byggdes ut Porkkalaområdet, inklusive sjobevakningsstationens nion. Detta innebar även att sjobevakningsstationen det återlämnades till Finland 1956 inrättades en tillfällig, vars huvudsakliga uppgift var att övervaka området i vistades där. Många ville ta sig en titt på hur det hade och byggnader, men man behövde ha tillstånd för att gå på sådant hade dock inte alla som tog sig till området vaktionsstationen fick man i den lokala handlaren A-affärsbyggnad. Den tillfälliga stationens verksamhet på den före detta tullstationens tomt. Den nya stationen hade 300 kvadratmeter stod färdig 1957. Framför den en bedrövlig, sviktande brygga som inte ens lotsbåtar vända. Situationen förbättrades 1961, då stationen fick med bevakningsfartygen kunde lägga till.<sup>20</sup>

Nästa sjobevakningsstation på Porkkala stod klar modern byggd på cirka tusen kvadratmeter, i vilken sjobevakningsutbildning vid Gräns- och sjobevakningsheten flyttades från Porkkala till Pansio 2018, och därifrån många vändningar står Porkkala sjobevakningsstationen nytt skede. Sjobevakningsskolans lokaler lämnades cirka 700 oanvända kvadratmeter i stationsbyggnaderna är avsikten att flytta från den fina, men för stora byggda 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 asemaksi<sup>21</sup>. Inkoon asemasta ei löydy kuin satunnaisia mainintoja aina vuoteen 1941 asti.

Soiten jälkeen Bågaskäriin perustettiin lukuhallitus luovutti Suomenlahden merivartiostolle päätös vuonna 1945. Parakin ohella perustettavalle asemalle saatiin valvontala, jonne perustettiin aseman tähtystyspaikka. Valvontala sijaitsi luotsien kanssa että vuorottelemalla. Alkuvuosina sijaitsi asema sijaitti Porkkalan vuokra-alueen rajan tuononien huiveneilijöiden suosima tukeutumispakka ja aseman saunassa kuivatettiin usein veneilijöiden vaatteita. Vuonna 1945 palaututtua Suomelle siirtyi luotsiasema Porkkalaan ja luejentuut uuden vartiokennuksen valmistuessa samalla Suomenlahden Merivartioston ensimmäinen uusi rakennus. Rakennustöiden yhteydessä asemalla uusi laiturit, joka helpotti vartiolaivojen kiinnittymisen ja laivojen vastaantamien.<sup>22</sup>

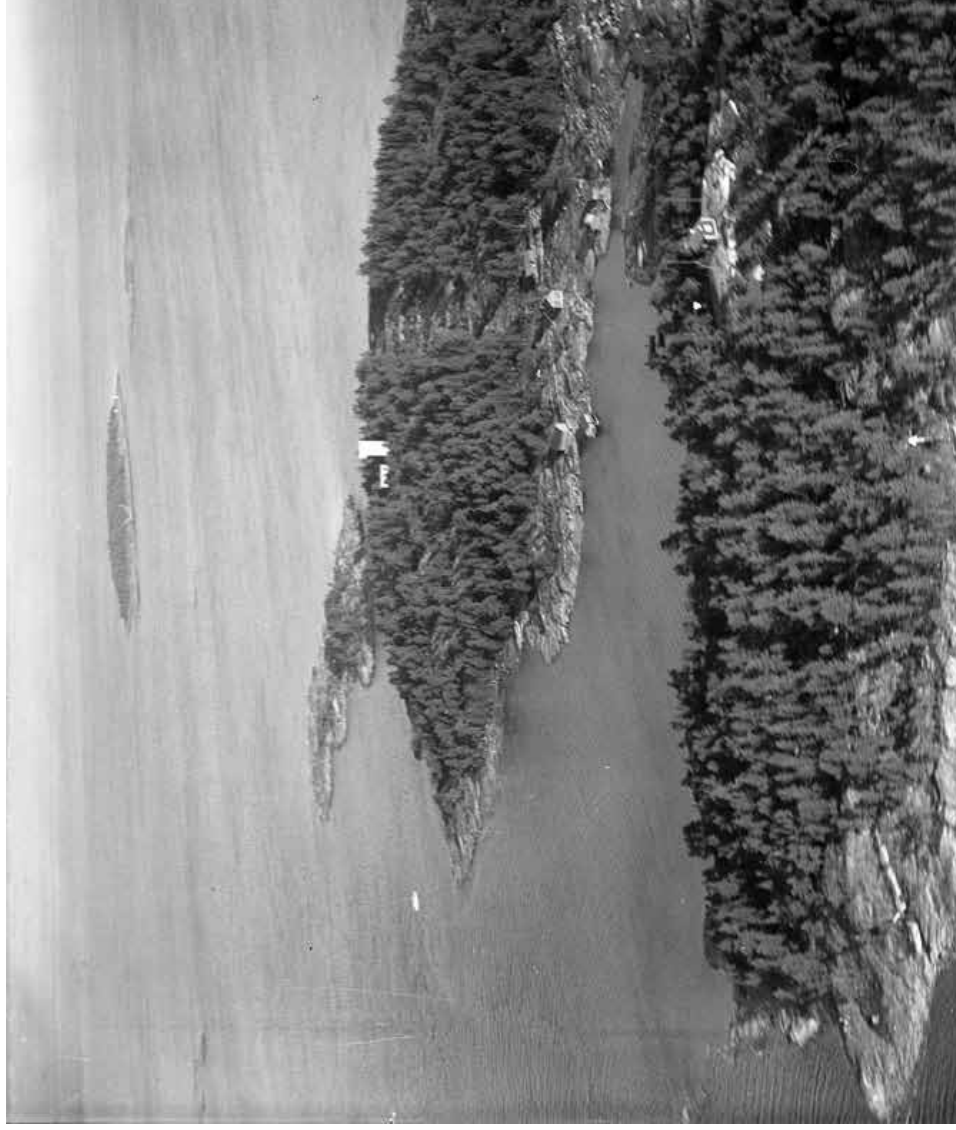
Uusi asema sijaitsi Porkkalaan ja luejentuut uuden vartiokennuksen valmistuessa samalla Suomenlahden Merivartioston ensimmäinen uusi rakennus. Rakennustöiden yhteydessä asemalla uusi laiturit, joka helpotti vartiolaivojen kiinnittymisen ja laivojen vastaantamien.<sup>22</sup>

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 station<sup>25</sup>. Fram till 1941 omnämns Ingå station endast sporadiskt.

Efter krigen inrättades en ny station på Bågaskär. Sjöfartssyrens överlätt en barackbyggnad till Finska vikens sjöbevakningssektion 111.1945. Förutom baracken fick den blivande stationen lokaler i ett lotsvakställe, 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 Porkkalaområdet. 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 Porkkala, och från 1.3.1957 frigjordes mer utrymme för sjöbevakarna. Redan innan detta hade stationens byggnadsbestånd utökats med en ny vakbyggnad 1954. Den var även Finska vikens sjöbevakningssektionens 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.<sup>27</sup>

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

Ett problem med stationen var att observationsstationen låg borta i lotsbyggnaden, vilket upptog personalresurser från andra uppgifter. Sjöbevakningsstationen moderniserades 1970<sup>29</sup> och igen 1991, varvid man äntligen fick ett observationstorn också i anslutning till stationen<sup>30</sup>. Bågaskärs station lades ner 1.5.2006.



Bågaskärissä merivartioiden käytössä on ollut useampikin rakennus. Yksi näistä oli etualan saarella korkealla kalliolle sijaitseva, sittemmin purettu puinen luotsirakennus. Nykyään samalla paikalla on helikopterin laskeutumispakka. 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 FLYGVÄPNMUSEUM

On Bågaskär Island, several red pilot buildings located up of the island in the foreground was demolished later on, and a helicopter landing pad on the island was built. FINNISH AIR FORCE MUSEUM

nta Jussarön merivartiostasemakokäskystä toukokuussa 1933<sup>31</sup>. Merivartiotoiminnan maaintaan tta toistaiseksi arkistoista ei ole si vahvistusta. Jussarön majaksettu vuonna 1890 majakanvarvutettiin Merivartiolaivokselle<sup>32</sup>. irrettiin Modernmagarinin saarelle,



ön, vuonna 1942. Tvärminneen ja vuonna 1945 jälleen Asema toimi vuoden 1956 loppuun asti, jolloin sen enklöstövejauksen takia<sup>34</sup>. Jussarössä käynnisteltiin imikaivostoimintaa ja osa asuinhuoneista vuokrattiin artioasema aloitti toimintansa uudelleen 19.6.1957<sup>35</sup>. itä myös merivartiostasema sai sähköt vuonna 1958. nus läpikävi mittavan kunnostuksen.

taivisonan päätteeksi räjäytetty majakka toimi alkuun spaikkana kunnus vuodesta 1958 eteenpäin siellä ryh- äänmöllistä ilma- ja meritähtytystä. alvellut piti Jussarön merivartiostasemaa karkoituspai- aukana mantereesta ja varsinkin hiljainen: juuri muuta kuin merivartiostasema.

n:in kaivostoiminta olikin piristävää ruiske saaren hiljaise- yhteysalustoimintaa ja paljon työntekijöitä. Kaivos toi lalista toimintaa: merivartijat joutuivat usein avustamaan ilita sekä ohjaamaan näitä tutkalleen sumussa. Malmi- irin satamaan ja siitä tuli aseman uusi tarkkailupiste.<sup>36</sup> iikkautettiin 1960-luvun lopulla, mutta merivartijat oli- "naupureita" rannikkokystistä. Puolustuslaitos ra- armin 1960-luvun alussa ja asema muutti sinne vuon- kennus peruskorjattiin vuonna 1987 ja saman vuoden avavat käyttöön myös uuden valvontatornin. Jussarön minnot siirrettiin Tammissaareen perustetuille asemalle

Jussarö sjoöbevakningsstation omnämns för första gången i en sjoöbevakningsorder från maj 1933<sup>38</sup>. Enligt flera artiklar inleddes sjoöbevakningsverksamheten redan 1930, men ännu har inget som bekräftar detta kunnat hittas i arkiven. År 1890 hade det byggts ett hus för fyrvaktarna på fyrrön Jussarö, vilket överläts till Sjöbevakningsväsendet<sup>39</sup>. År 1940 flyttades stationen till ön Modernmagan, 1941 till Skäldö, 1942 till Tvärminne och 1945 tillbaka till Jussarö igen<sup>40</sup>. Stationen var verksam till slutet av 1956, då man lade ner verksamheten på grund av brist på personal<sup>41</sup>. Vi samma tid började man byta malin på Jussarö och en del av boningsrummen hyrdes ut till gruvbolaget. Sjöbevakningsstation inleddes sin verksamhet igen 19.6.1957<sup>42</sup>. I och med gruvdriften fick även sjoöbevakningsstationen 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 sjoövervakning inleddes där från och med 1958.

Många som tjänstgjorde på stationen ansåg Jussarö sjoöbevakningsstation vara en förvisningsort, eftersom ön låg långt från fastlandet och var tämligen öde: där fanns knappast något liv utöver sjoöbevakningsstationen. Vuoksemiska 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: sjoöbevakarna 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.<sup>43</sup>

Gruvverksamheten lades ner i slutet av 1960-talet, men sjoöbevakarna hade redan fått nya "grannar" från kustartilleriet. Försvärsväsendet byggde en kasern på Jussarö i början av 1960-talet, och stationen flyttade in i den 1963<sup>44</sup>. Kasernbyggnaden renoverades grundligt 1987 och på hösten samma år fick sjoöbevakarna också ett nytt övervakningstorn till sitt förfogande. År 2012 flyttades verksamheten på Jussarö sjoöbevakningsstation till en station som inrättats i Ekenäs.



Merivartiostasema sai 1960-luvulla modernin asemarakennuksen.  
På 1960-talet fick sjoöbevakningsstationen en modern byggnad.  
SJOÖBEVAKNINGSMUSEET

A modern station building was built for the coast guard museum.  
THE COAST GUARD MUSEUM

Vuonna 1939 otetussa kuvassa majakan kaillispuolelelta, joka toimi alkuun merivartiostasemana. SUOMEN ILMAVOIMA  
På fotot från 1939, nordost om fyren, syns det bostadshuset som fungerade som sjoöbevakningsstation. FINLANDS FLYGVA

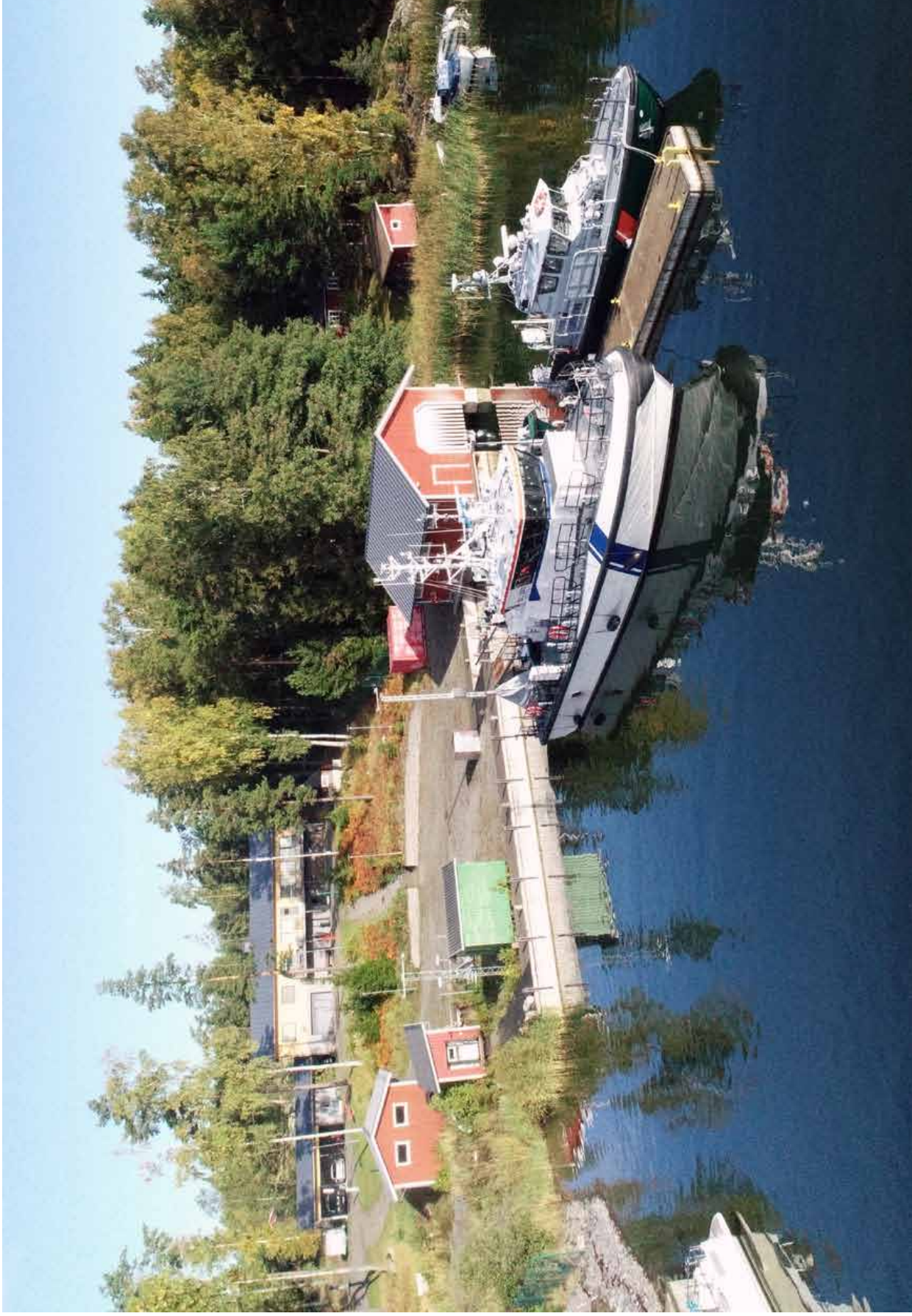
The photo taken in 1939 shows a residential building to the right of the lighthouse, which initially served as a coast guard station.





Jussarön aseman toiminnot siirrettiin 2012 Tammissaaresta 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. Tammissaaren aseman vuokra- aseman toiminnot siirrettiin Lappohjaan.<sup>45</sup>

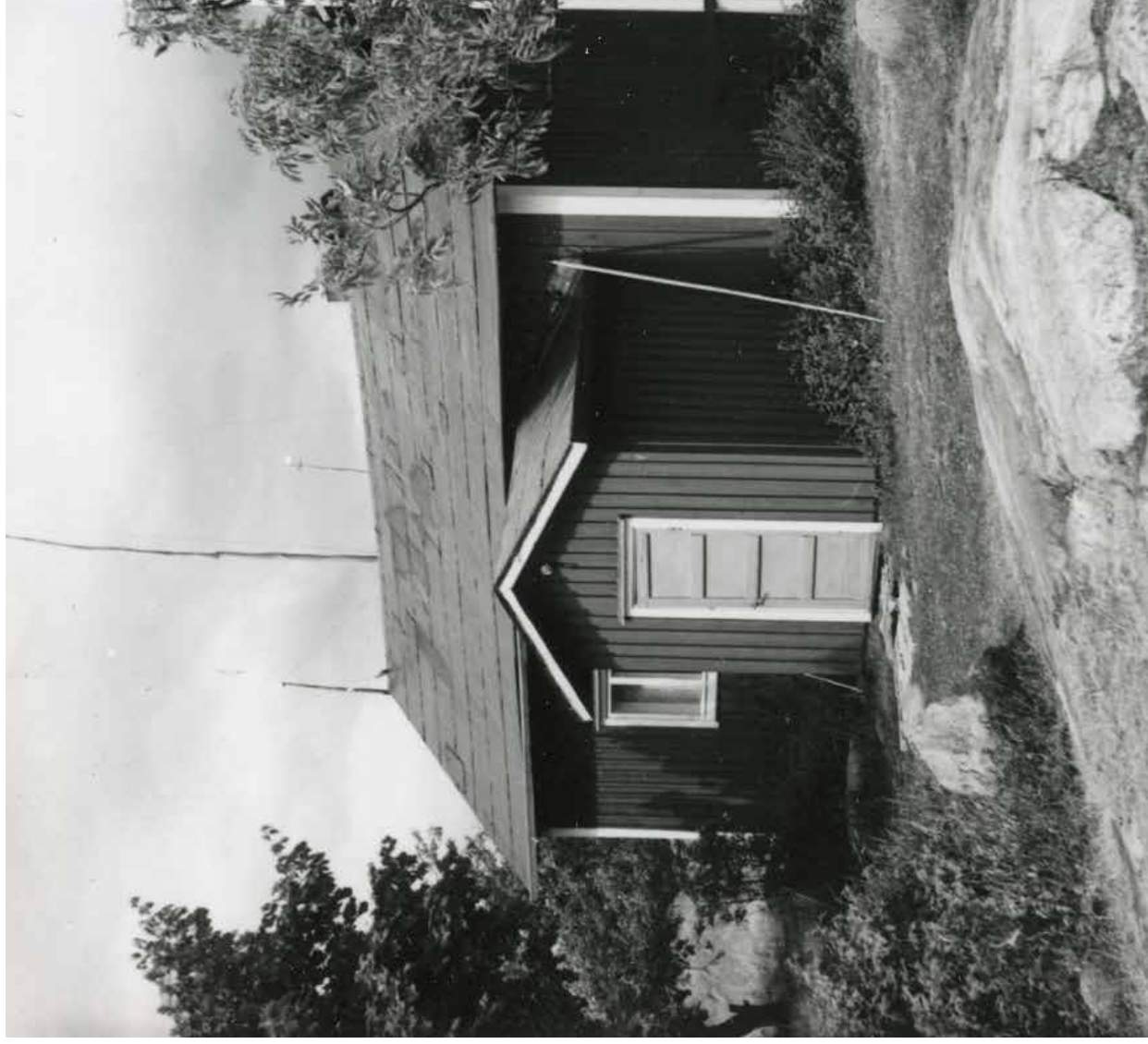
Jussarö station flyttades 2012 till Ekenäs, till hyrdä lo- av en privat aktör. Flytten berodde dels på en vilja samheten från den yttre skärgården till en plats med stlandet, och dels på att den gamla stationsbyggnaden sig sluret av sin livscykel. När hyrestiden för stationen des stationsverksamheten till Lappvik.<sup>46</sup>





Asema aloitti toimintansa 15.6.1953<sup>48</sup>. Hästö-Busön merivartioasema toimi yksityiseltä vuokratussa huonokuntoisessa rakennuksessa. Alakerrassa oli huone ja keittiö, ullakolla emännän pieni kammari. Laiturina oli Merenkulkuhallituksen laiturii. Asema oli käytössä vain ajoittain sen huonon kunnon takia. Pääosin se toimi avoimesti vuonna 1953 se oli toiminnassa 15.6.1953-1.1.1954. Lopullisesti Jussarön merivartioaseman miehillä.<sup>49</sup> Lopullisesti päättyi 10.12.1958 ja sen miehistö ja kalusto sijoitettiin

Stationens verksamhet inleddes 15.6.1953<sup>52</sup>. Hästö-Busö sjöbevakningsstation låg i en byggnad i dälligt 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.<sup>53</sup> Stationens verksamhet upphörde slutgiltigt 10.12.1958 och dess manskap och utrustning placerades vid andra stationer.<sup>54</sup>



*Hästö-Busön vaatimaton merivartioasemarakenus. MERIVARTIOMUSEO*

*Den anspråkslösa sjöbevakningsstationsbyggnaden på Hästö-Busö. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

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



**T**ammisaaren aseman toiminnot siirrettiin vuonna 2023 Lappeenjaan 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 varastoisien yhteen keskitettyyn paikkaan.

## HANGÖ

erksamheten vid Ekenäs station till en ny station som Stationen invigdes officiellt 5.9.2023. Samtidigt fick en gemensam bas, och fartygen flyttades till sin nya

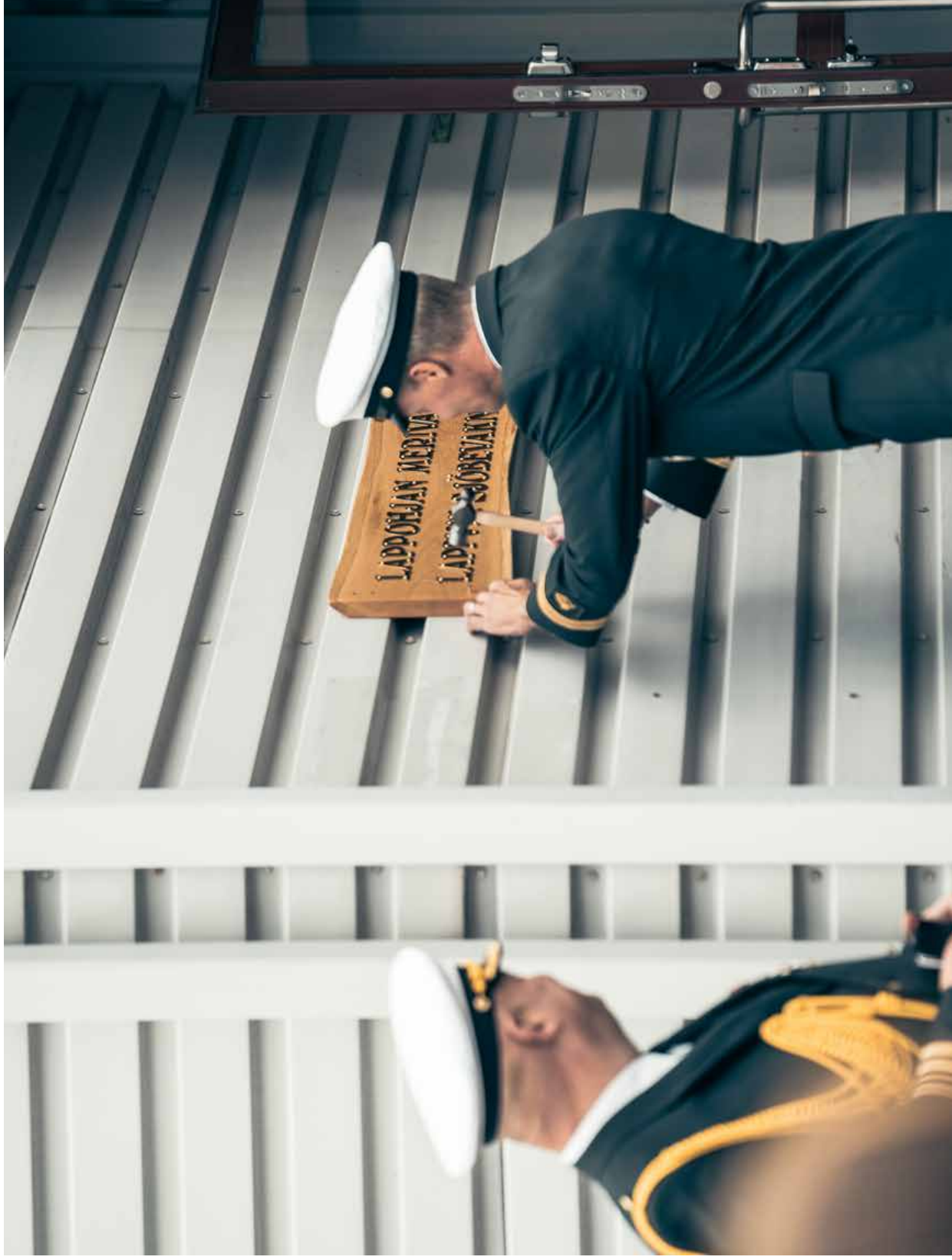
3.

ya basen kunde också förvaringen av utrustning för skador koncentreras till ett och samma ställe.

ojisten yhteydessä suoritettiin merivartioston ARTILOITIOS

gsstationens skylt spikades upp i samband med ten. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

guard station was nailed to the wall in connection the new station. FINNISH BORDER GUARD



**H**angon merivartiostasema aloitti toimintansa 9.11.1933 ja 1.Erillisen Rannikkotykistöpatteriston rakennusmestari Andersén luovutti 11.11.Merivartioloitokselle Hangon Tuuliniemen tullirakennuksen kolme huonetta ja keittiön käsittävän huoneuston<sup>55</sup>. Tullirakennus oli rakennettu vuonna 1854 ja se oli vastaannotettaessa huonokuntoinen. Asema

oli myös 1854 rakennettu huonokuntoinen sauna, julleen. Kai Säteri toteaa<sup>56</sup>, että ilmeisesti henkilökohtaiselle häilytty paloauto ojaan, ja niin sai mv as uuden, 1959.

Hangon yhä toiminnassa, mutta sen elinkearta on värittänyt on päätyminen osaksi Neuvostoliiton vuokra-alueita. Hangon nimen myötä Hankoniemi jouduttiin luovuttamaan merivartiostasema tyhjäksi. Aseman henkilökunta ja kalusto siirrettiin Hangon merivartiostasema lakkauttamiseksi<sup>57</sup> ja Hangon merivartiostasema lakkautettiin Suomelle aseman toiminta käynnistyi uudelleen 7.11.1941. Merivartiostojen uudelleenorganisoinnissa Hangon merivartiosto oli yksi 1.7. Saaristomerien Merivartiostolta Suomenlahden

**H**angö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet 9.11.1933, och den 11 november samma år överlät byggnad Andersén vid första Avdelta Kustartilleribatteriet en lägenhet på tre rum och kök i tullbyggnaden på Tuuludden i Hangö till Sjöbevakningsväsendet<sup>60</sup>. 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 konstaterar<sup>61</sup>: 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 uttäraderades till Sovjetunionen. I och med Moskvafreden var Finland tvungen att avträda Hangö ödd till Sovjetunionen, och sjöbevakningsstationen tömdes på folk. Stationens personal och utrustning flyttades till Hästö sjöbevakningsstation<sup>62</sup> och Hangö sjöbevakningsstation lades ner 1.11.1940<sup>63</sup>.

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 juli<sup>64</sup>.

*Hangon merivartiostasema 1930-luvulla.* FORUM MARINUM, UNO OJANEN KOKOELMA

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

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



MERIVARTIOMUSEO

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM

## Viitteet

- 1 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 10/60, §1
- 2 Rajavartiolaitoksen laukalettujen aseman luettelo
- 3 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 10/60, 1 §
- 4 Föredragning över Gränsbevakningsönskedets nedlagda stationer
- 5 MWK 6/30
- 6 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 7 MWK (sjöbevakningsorder) 6/30
- 8 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 9 KA 1 2/1780, Merivartorykmentin esikunta, kirjeenvaihto 1945-1947, Rajavartiostojen eskumman käsäky 12.5.1947 No 23 kosken Et.Ri.P:n ja Si.Moston välirajan muuttaminen ja Herrön mv-aseman siirto Kyyön saareen, SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 10 KA 1 2/1780, Merivartorykmentin esikunta, kirjeenvaihto 1945-1947, Rajavartiostojen eskumman käsäky 12.5.1947 No 23 kosken Et.Ri.P:n ja Si.Moston välirajan muuttaminen ja Herrön mv-aseman siirto Kyyön 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 Kyyö), utkast till historik över Finska vikens sb-sektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 11 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/57, § 20
- 12 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 13 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 6/57, 20 §
- 14 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 15 MWK 1/30
- 16 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 17 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 18 MWK (sjöbevakningsorder) 1/30
- 19 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 20 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 21 MWK 9/37, §11
- 22 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 23 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW arkisto
- 24 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 1/770, §3 ja 25/701, §12
- 25 MWM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Eiv. Ilosken laatima taulukko 2007
- 26 MWK (sjöbevakningsorder) 9/37, 11 §
- 27 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 28 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 29 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 1/770, 3 § och 25/701, 12 §
- 30 Sjöbevakningsmusseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektion, tabell av Eiv. Ikonen 2007
- 31 MWK 6/33
- 32 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 33 MWM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Eiv. Ilosken laatima
- 34 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 1/57, §19
- 35 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/57, § 19
- 36 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 37 MWM, Merivartioasemat, Suomenlahden merivartiosto, Eiv. Ilosken laatima
- 38 MWK (sjöbevakningsorder) 6/33
- 39 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 40 Sjöbevakningsmusseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 1/57, §15
- 41 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 6/57, § 19
- 42 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 6/57, § 19
- 43 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 44 Sjöbevakningsmusseet, Sjöbevakningsstationer, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 2/07
- 45 Kirjallinen tiedonanto Juha-Pekka Laitala
- 46 Skriftlig redogörelse från Juha-Pekka Laitala
- 47 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 48 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 6/53, §8
- 49 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 50 MWM, Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 12/58, § 22
- 51 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 52 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 6/53
- 53 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 54 Sjöbevakningsmusseet, Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 12/5
- 55 Merivartiokäsäky 15/33
- 56 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 57 MWK 12/40 §15, Sisäasiainministeriön kirj. N:o 8493/31.10.40
- 58 MWK 12/40 §15, Sisäasiainministeriön kirj. N:o 8493/31.10.40
- 59 SLMW historikin konsepti, Kai Säteri, julkaisematon käsikirjoitus, SLMW ark
- 60 Merivartiokäsäky (sjöbevakningsorder) 15/33
- 61 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv
- 62 MWK (sjöbevakningsorder) 12/40 § 15, Inrikesministeriets brev Nr 8493/31.10.40
- 63 MWK (sjöbevakningsorder) 12/40 § 15, Inrikesministeriets brev Nr 8493/31.10.40
- 64 Utkast till historik över Finska vikens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säteri, opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv



Men from the Hanko station in their boat at the station pier.  
FORUM MARINUM, THE COLLECTION OF UNO OJANEN

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

## SEN, AHVENANMAAN JA SELKÄMEREN

aan merivartiopiiriin kuulunut laaja saaristo sai 1.6.1930 ansa Utöön, Öröön, Kökarin ja Hellmanille. 1930-luettiin Ahvenanmaan saaristossa myös muun muassa n. Saaristomerellä puolestaan asemaverkosto laajeni oimien, Gullkronan, Ruotsalaisen ja Lillkyndänin. an merivartiopiiriin toiminnallisena keskuksena toimi ä vartiolaiva Tiira. Purjehduskauden päätyttyä kesku- yn kylään ja vuodesta 1932 eteenpäin merivartioinnin maalla on toiminut Maarianhamina.

inaan merivartiopiiriin alueella vanhimman yhä toimi- antaa vuonna 1930 perustettu Kökarin asema. Aseman ole jatkuva, sillä aseman toiminta päättyi melko pian en kunnas se perustettiin uudelleen. Alueen toiseksi inasta riippuen – on Fagerholm, jonka toiminta siirret- von Pärnäisiin perustetulle uudelle asemalle.

llinen poikkeuksensa on Brändön kunnassa Ahvenan- ut Lillkyndänin kiinteä asema. Vuonna 1937 Turun ja rtiopiiri jaettiin kahtia ja muodostettiin erilliset Turun t. Tällöin asemajako tehtiin maakuntarajan mukaisesi- isesti Brändön kunnan alueella sijainnut Lillkyndänin urun piiriä.

nien ohella merivartioasema tai partiomaja on sijain- os muun muassa Morgonlandetissa, Krokössä, Malt- Örössä, Gullkronassa, Vestervikissä, Grundsundissa, i, Björköriissä, Båtskäriissä, Hammaruddassa, Ruotsa- Ykköyisiin tällä alueella toimivat myös vuonna 1997 toi- auman merivartioasema sekä vuonna 1999 aloittanut a.

## SKÄRGÅRDHAVETS, ÅLANDS OCH BOTTENHAVETS STATIONER

Den vidsträckt skärgården som hörde till Åbo och Ålands sjöbevaknings- distrikt 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 Lillkyndan. Bevak- ningsfartyget Tiira fungerade som operativt centrum för Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt under den första sommaren. Efter att seglätionsssä- songen 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 verkamma 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 återinrät- tades. Den näst äldsta stationen i området – beroende på tolkningen – är Fagerholm, vars verksamhet flyttades till en ny station som inrättades i Pär- näs i Nagu år 1994.

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

Utöver de stationer som presenteras här har även sjöbevakningsstatio- ner eller patrullstugor funnits under kortare perioder bland annat på Mor- gonlandet, Krokö, Maltskär, Erholm, Örö, Gullkrona, Västervik, Grundsund, Kalvholm, Utö, Björkör, Båtskär, Ruotsalais, Lökö och i Hammarudda. Idag är även Raumo sjöbevakningsstation, som inleddes sin verksamhet 1997, och Björneborgs sjöbevakningsstation, som inleddes sin verksamhet 1999, verkamma i detta område.



Ajoittamaton kuva Fagerholman rakennuksista:  
Yhdeällä 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 build-  
ings on Humina on Fagerholm.  
At the top, the building  
and in the foreground the old  
both have since been demo-  
lished.  
FORUM MARINUM, THE COLLECTI-

## KEMIÖNSAARI



**H**ittisten 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 viranhaltijojen asuin- ja työtiloja. Vuonna 1972 rakennus siirtyi Puolustuslaitokselta Rajavartiolaitokselle. Sen toiminnan aloittamista alueella tehtiin mittavia korjaus- ja kunnostustöitä ja alueelle rakennettiin muun muassa venevaja ja laituri.<sup>1</sup>

## KIMITÖÖN

Station inleddes sin verksamhet i början av november 1954. Byggnaden användes som bostad för personalen under fortsättningskriget, och som efter att den övergavs till reservat under krigsåren. Efter kriget stod den delvis tom. I det närmaste hyrde statliga tjänstemännen den. År 1953 överläts byggnaden från försvarsväsendet till Maritima. För att återupprätta verksamheten i bruk gjordes arbeten i stationsområdet: stationsbyggnaden och bostäderna och man byggde bland annat en bastu, ett förråd,<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Asema vuonna 1972. MERIVARTIOMUSEO*

<sup>2</sup> *Station år 1972. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

<sup>3</sup> *Station in 1972. THE COAST GUARD MUSEUM*





## BODÖ 1943-1992<sup>3</sup>



**B**odön merivartiostasema aloitti toimintansa sotavuosina 1943. Ensimmäisen puoli vuotta asema toimi Trunssössä 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 päättyön rakennettiin perheasunto.

Vanhan aseman laiturit 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 veneteikka. Se rakennettiin vanhaa asemaa vastapäätä olevalle ramalle, eikäpä silmäläpitaen uutta tulevaa asemaa. Telakka helpotti veneiden yösostoa, 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 tähtystystorni 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 merivartiostasema lakkautettiin 1.9.1992 ja miehistö siirrettiin Fagerholmian asemalle.<sup>4,5</sup>

## PARAINEN

## BODÖ 1943-1992<sup>6</sup>

**B**odö sjöbevakningsstation inledde sin verksamhet det första halvåret låg stationen i en av försvarsvä Trunso. Stationen flyttades till Bodö i december 1943. gammal tysk barack som förts dit från Lappland som st nadsarbetet med baracken fortsatte även efter att s inlets, och byggnaden färdigställdes slutligen därpå byggnaden renoverades grundligt 1957, och i den er familjebostad.

Den gamla stationens bygga byggdes av manskajaker Deras första arbetsuppgift var att fälla träd och göra slutning till bryggan byggdes ett båthus. År 1960 fick st Den byggdes på den motsatta stranden från stationen på en ny, framtida station. Dockan underlättade upplå tidigare hade man tagit upp dem i Fagerholm.

På vårvintern 1967 började man bygga en ny kaj för redan då hade man fattat beslut om en ny station köptes en tomt för den nya stationen och den gamla fick användas av byggnadsarbetarna. Stationens man 19 som låg vid kajen medan den nya stationen byggde byggnaden invigdes 19.12.1967. Kvar nära den gamla farande ett utrikstorn och förråd. Detta försvarade an efferisom det tog mycket onödigt tid att ständigt förfly platserna. Ett nytt förråd närmare den nyare stationens sjöbevakningsstation lades ner 1.9.1992 och manskajer gerholms station.<sup>7,8</sup>



Nauvon eteläpuolella sijaitsevalle Fagerholman saarelle perustettiin merivartioston vuonna 1931<sup>16</sup> tullipäälysimies Janssonin luovuttaessa ja merivartioliker-santti Pitkäsen vastaanottaessa Fagerholman aseman Merivartiolaikokselle. Pitkäsenä tuli samalla aseman ensimmäinen päällikkö vuosiksi 1931-1932. Pitkäsen jäl-  
 önä toimi hänen jälkeensä K. Ström, joka toimi aseman O-luvun lopulla. Päällikön ohella asemalla työskenteli emäntä. Osa merivartiosta asui saarella perheineen. Senä erikoisuutena oli täydellinen korjauspaja, joka rojen ja veneiden moottorien korjaukset. Sanomalehti kelissaan 1959 ”tämän omatoimisuuden avulla sääs-  
 niit summat valitton varoja<sup>17</sup>”. Korjauspajan ohella Fa-  
 pieni telakka ja sahalaivos. Monipuolisen laitekanman henkilökuunta antoi merivartiostasemalle lempinimen Mylly Oy<sup>18</sup>.

ena toimi vanha tullitalo. Miehistö majoitui vanhassa saunui lempinimen Humina. Lempinimen taustalla oli i. Asuinrakennuksena toiminut Humina purettiin vuon-

at vuonna 1963 käyttönsä uuden asemarakennuk-  
 asemaa ja samalla telakkaa laajennettiin ja saarelle i. Asemarakennukseen valmistui remontin yhteydessä ja ja päivystäjän tilat, sillä vanhasta tilasta ei ollut näky-  
 nsuuntui. Aseman vanhaan osaan rakennettiin tuoloin  
 uone ja majoitusuoneita. Venehalli oli Turun meri-  
 ja ja sinne mahtui kymmenkunta pienvenettä. Hallissa  
 ton huoltoja ja korjauksia ja se toimi myös kausisäily-  
 ssa oli venekuvaamo sekä varaosa- ja akkusäilytys.<sup>14</sup>  
 tyyti 31.12.1993 ja Nauvon Pärnäsin rakennettu asema  
 1994<sup>15</sup>.

En sjobevakningsstation grundades på ön Fagerholm söder om Nagu år 1931<sup>16</sup>, när tullupplivningsman Jansson överlät Fagerholms station och sjobevakningsundersergaant Pitkänen tog emot den för: Sjobevakningsvä-sändets 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 sjobevakarna 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 år<sup>17</sup>”. Förut-  
 om verkstaden fanns det också ett litet varv och ett sågverk på Fagerholm. Som en följd av det mångsidiga beståndet av maskiner på sjobevaknings-  
 stationen, gav personalen den smeknamnet Fagerholman Saha ja Mylly Oy (ung. Fagerholms Såg och Kvarn Ab)<sup>18</sup>.

Ett gammalt tullhus fungerade som stationsbyggnad. Manskapet över-  
 nattade i ett gammalt lotshus som hade fått det finska smeknamnet Humina (ung. Suset). Bakom smeknamnet låg vinden som veni i knutarna. Byggnaden Humina som använts som bostadshus revs 1986<sup>19</sup>.

Sjobevakarna fick en ny stationsbyggnad till sitt förfogande 1963<sup>20</sup>. År 1983 utvidgades stationen och varvet, och en bätthall 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 väder-  
 streck från de gamla lokalerna. På samma gång byggdes sällskapsrum, ett rum med öppen spis samt inkvarteringsrum i den gamla delen av stationen. Bätthallen användes av Åbo sjobevakningsområde 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.<sup>21</sup> Stationens verksamhet upphörde 31.12.1993 och stationen som byggdes i Pärnäs i Nagu inleddes sin verksamhet 1.1.1994<sup>22</sup>.



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 October 1975. The new station building is the low, light building on the left. FORUM MARINUM



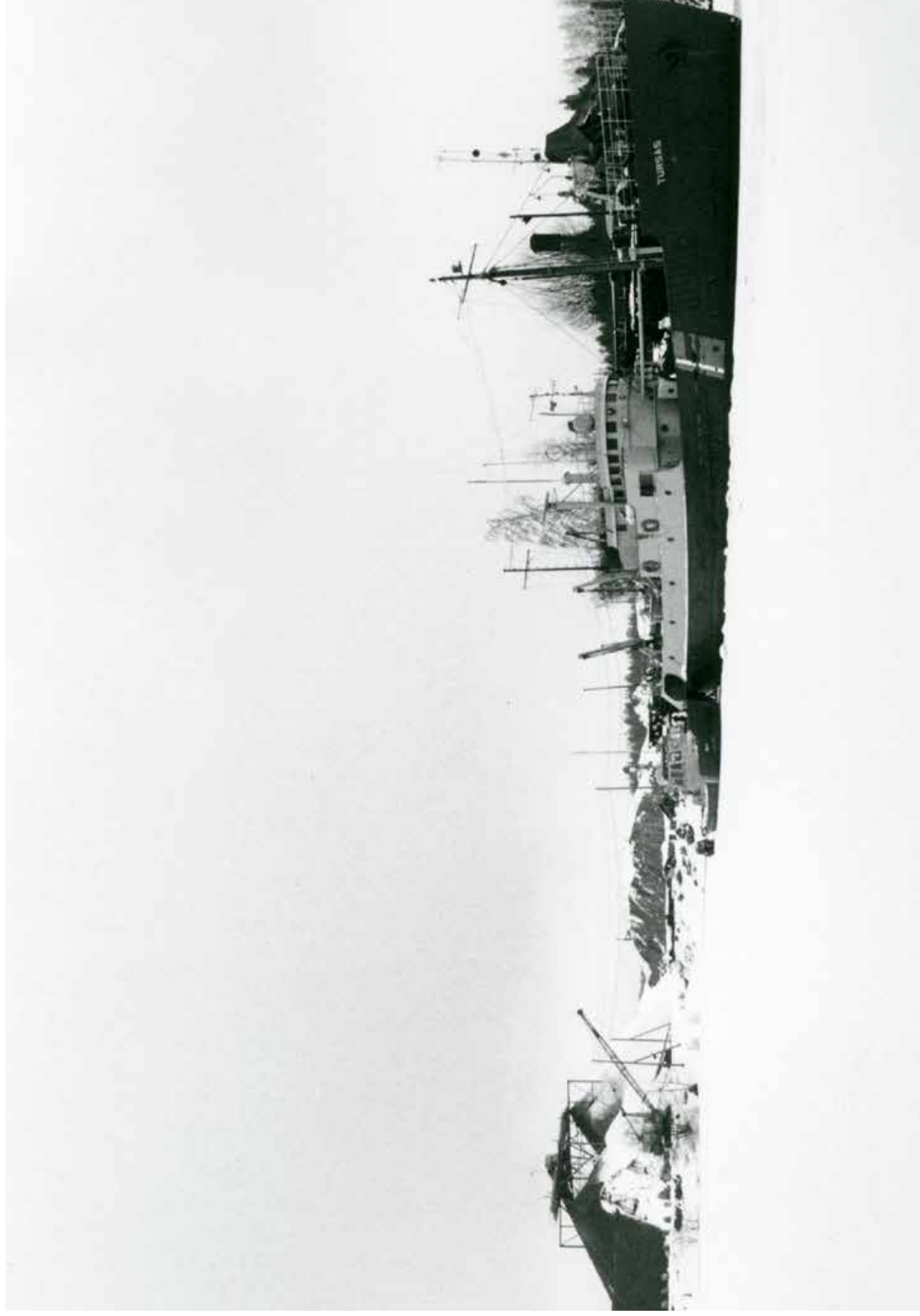
Ariston ensimmäisenä merivartiostasema toimi laituriin kiinnitetty VL Tursas, josta tuli 1.1.1974 asuntolaiva ja heinäkuusta 1975 kiinteä merivartiostasema. Kesällä 1979 Tursas sai nimekseen tukilaiva (TL) Tursas<sup>23</sup>. Belgiassa vuonna 1938 valmistetun tukilaivan rakennettiin aluksen merikelepoisuus ei ollut ollut paras mahdollinen; sen todettiin olevan kiikkerä ja siksi pilssissä ja ahterissa pidettiinkin ajoittain painolastina katukiviä vakauden parantamiseksi. Hyvänä puolena alus kulki jäissä – hitaasti mutta varmasti – silloinkin kun yhteyslaivat olivat jo jääneet jumiin.<sup>24</sup> Laiturissa Tursas sen sijaan pysyi vakaana.

Aristolla päättyi vuonna 1985, kun Stormälön niemenkärjestä hankituille tontille sijoitettiin jonka runkona oli Vartiolentueen vanha kaksikerroksinen parakki. Samalla käynnistyi – tai puolen jatkui – Ariston merivartiostaman toiminta, aloituspäivämääränä oli 1.6.1985. Viralliserivartiostasema, vaikka siitä kyseistä nimeä toisinaan käytettiinkin.<sup>25</sup> Uudelle rakennettiin betonilaituri, veneväjä ja sekä vartioston edustustiloiksi hirsimökki ja savunan toiminta loppui 1.9.1997<sup>27</sup> ja miehistö siirrettiin Fagerholman asemalle.<sup>28</sup>

Bevakningsstation var VL Tursas som låg förtöjd vid kaj. Fartyget blev husbåt 1.1.1974, och blev först sjöbevakningsstation. Sommaren 1979 fick Tursas namnet stödfartyget (TL) Tursas.<sup>29</sup> Intråtare byggd i Belgien 1938 och dess sjöduglighet var inte den bästa; fartyget visade sig förvarades ibland gatstenar i slaget och aktern som barlast för att förbättra stabiliteten. Fartyget gå i is – sakta men säkert – även när förbindelsefartygen redan hade frusit fast.<sup>30</sup> däremot stadigt.

Stationen byggdes på en tomt som anskaffats på slutet av 1985, när en ny sjöbevakningsstation byggdes på en tomt som anskaffats på Stormälö. Stommen till stationen bestod av en gammal barack i två våningar från Bevakningsstationen – eller, beroende på synsätt, fortsatte – verksamheten på Erstans startdatumet var 1.6.1985. Officiellt var Tursas ingen sjöbevakningsstation, trots att den användes.<sup>31</sup>

Stationen byggdes på en tomt som anskaffats på slutet av 1985, när en ny sjöbevakningsstation byggdes på en tomt som anskaffats på Stormälö. Stommen till stationen bestod av en gammal barack i två våningar från Bevakningsstationen – eller, beroende på synsätt, fortsatte – verksamheten på Erstans startdatumet var 1.6.1985. Officiellt var Tursas ingen sjöbevakningsstation, trots att den användes.<sup>31</sup>



Vartiolaiva Tursas toimi Ariston laiturissa merivartiostasemana. Kuva vuodelta 1976. MERIVARTIOMUSEO

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

Coast guard vessel Tursas at the guard station berthed at the station in 1976. THE COAST GUARD MUSEUM

Ensimmäinen maininta Kökarissa sijainneesta asemasta löytyy ensimmäisestä merivartiokäskyistä kesäkuulta 1930. Asema ilmeisesti lopetti toimintansa melko pian, sillä seuraava maininta löytyy vasta vuodelta 1938, jolloin toimitaan Kökarin saarelle perustetun aseman olotilaaan toimintansa 14.1938<sup>35</sup>. Asemaa oli suunniteltu, kesän 1930 toiminnan jälkeen, pe-  
 in, mutta kökarilaiset eivät olleet halukkaita vuokraamaan haluttu ryhtyä maa-alueiden pakkolunastukseen. Lopulta Merivartiolaikokselle vuokralle huoneistoja Hammöstä.  
 yössä oli tammikuussa 1938 yksi huone sekä kirkkoneuran le saivat lisätillaa rakennuksen ulakolta ja huhtikuun alusta inntää merivartioasema. Varsinaisen merivartioasema val-  
 ntuuta siihen muuttu merivartioiden sjaan rannikkotyöstön ääsväät muutamaan asemalle vasta kesällä 1940, jolloin se  
 ön käytöstä.

### uudelleenlinnoittaminen

merivartioasemia kunnostettiin ja niille rakennettiin uu-  
 in saareita alkoi vuonna 1948 kuulua kummia. Lehdis-  
 hujen mukaan Kökaria linnoitettiin uudelleen: saarella  
 puhinta, siellä suoritettiin räjäytystöitä ja entisen linnak-  
 uljetettu ernäköistä rakennustarviketta ja jopa purettuja  
 rivartioaseman tuntumassa sijainnut linnake oli tuhoitu  
 risöinnin yhteydessä, joten huhu aiheutti pontteja toimia.  
 nistymistä asiassa selvitykset. Aseman uuden venhuoneen  
 tuotu parakkien osia ja rakennustarvetta. Lisäksi paikal-  
 luvan saatuaan räjäytettiin tuhoutun linnakkeen betonia  
 kseen betoniin joukossa olevia rautoja. Saarella sijainnut  
 idelleen käyttöön, mutta kiveä ei ollut käytetty linnoitus-  
 ili myyfy mantereelle. Huhut saatiin kumottua ja Kökarin  
 huoneen.<sup>37</sup>

### KÖKÄR 1930, 1938-

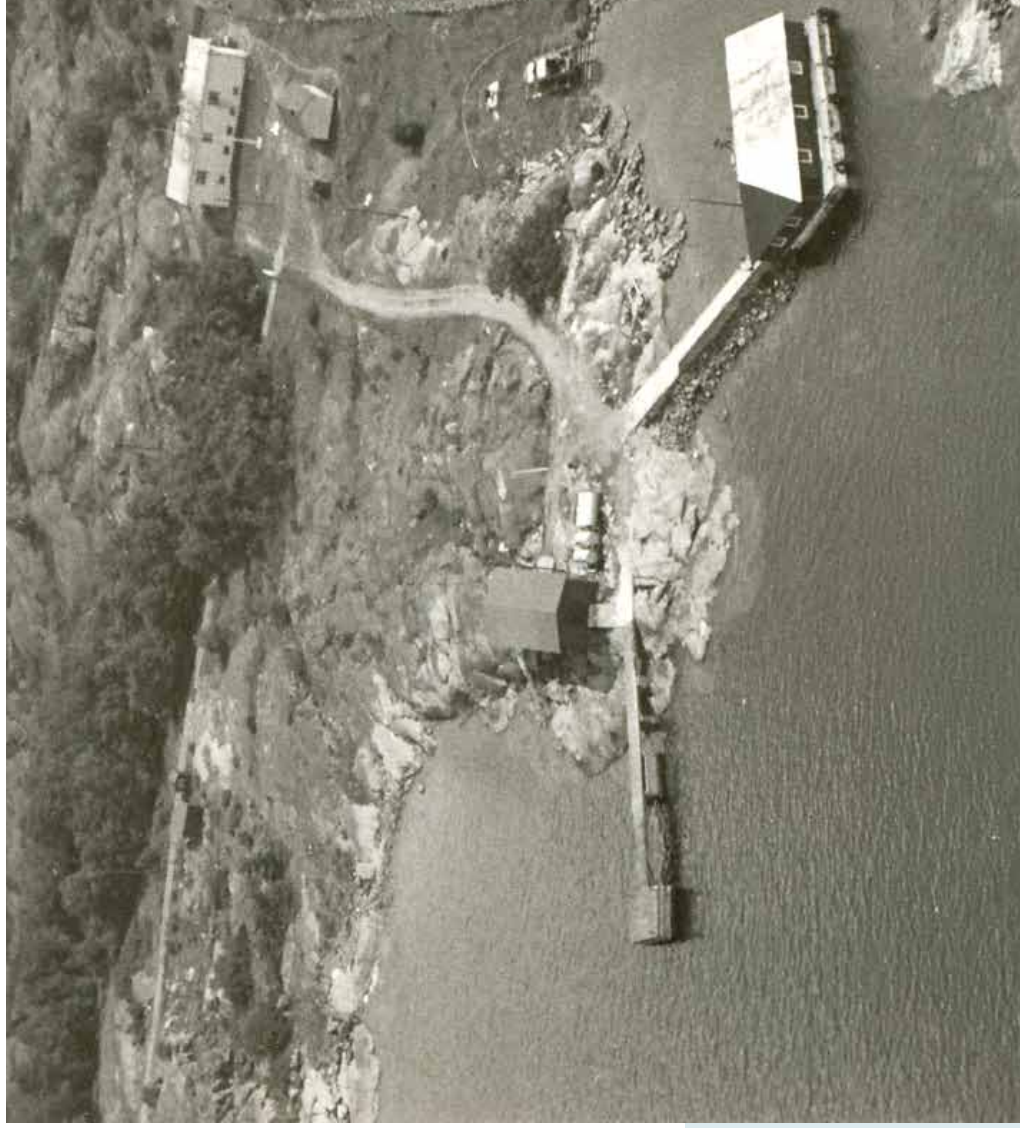
### KÖKÄR

En station på Kökar omnämns för första gången i den första sjöbevakningsordern från juni 1930. Verksamheten på stationen upphörde uppenbart rätt så snabbt, eftersom den omnämns följande gång först år 1938, då man konstaterar att en station som inrättats på Kökar inlett sin verksamhet 14.1938<sup>38</sup>. 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 tvångsiniösa mark för ändamålet. Till slut erbjöd pastorn på Kökar sig att hyra ut en lägenhet i Hammö till Sjöbevakningsväsendet.

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

### Återbefästningen av Åland

Efter krigren renoverades många sjöbevakningsstationer och nya byggnader byggdes 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: stenytyning hade påbörjats på ön, där genomfördes sprängningar, och olika sorters byggmaterial och till och med ryna 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 balthus. Dessutom hade en lokal markägare, med tillstånd, sprängt betong i det förstörda fortet, för att lossa och sälja järn som fanns bland betongen. Stenbrottet som fanns på ön hade tagits i bruk igen, men stenen hade inte använts för befästningsarbete, utan hade sålts till fastlandet. Ryktena kunde dementieras och Kökars station fick sitt nya balthus.<sup>40</sup>



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

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

Undated photo of the Kökar  
 In the foreground is the boat  
 attracted much attention du-  
 FORUM MARINUM

**S**torklobbin aseman virallinen perustamispäivä on 1.10.1940<sup>41</sup> ja asema aloitti toimintansa 11.10.1940<sup>42</sup>. Jo tätä aiemmin, 18.10.1939 aloitti toimintansa Storklobbin vartiiasema, joka toimi liikkuvana asemana vartiolaiva Kvarkenilla käsin<sup>43</sup>. Asemarakennuksena mainitaan tuolloin toimineen 18 m<sup>2</sup> suuruisen parakin<sup>44</sup>.

Uusille rakennettiin sauna. Sen rakennusmateriaalina leiden venäläisten rakentamien talojen perustuksista Lemlandissa sijainneen Herrön linnakkeen puutavajaperuskorjattiin vuonna 1953 ja vuonna 1955 vanhan ennettiin uusi, jonka kohtaloksi kohtui tulipalo marras-kuun saarelle koivosi loppuvuodesta 1979.<sup>45</sup> Asemarakennuksen takia asema suljettiin tilapäisesti aseman purkutyt käytöstä seuraavana päivänä. Rakennus ja veneet olivat muissa yksiköissä<sup>46</sup>. Uuden aseman myötä asema avattiin uudelleen 21.10.1980. Vuon- nistui uusi satama sekä veneveija, venehalli ja verstas. Asematila lakkautettiin vuonna 2011.



**S**torklobbs stations officiella invigningsdag är 1.10.1940<sup>47</sup> och stationen in- ledde sin verksamhet 11.10.1940<sup>48</sup>. Redan innan detta, 18.10.1939, inleddes verksamheten på Storklobbs bevakningsstation, som var en rörlig station ombord på bevakningsfartyget Kvarken<sup>49</sup>. Enligt källor ska stationsbyggnaden då ha varit en barack på 18 m<sup>2</sup><sup>50</sup>.

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 grund- ligt 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.<sup>51</sup>

På grund av stationsbyggnadens dåliga skick stängdes stationen till- fälligt 17.12.1979 och rivningen av den gamla stationen påbörjades följande dag. Under byggnadsarbetet placerades manskapet och båtarna vid andra enheten.<sup>52</sup> När den nya stationsbyggnaden stod färdig öppnades stationen igen 21.10.1980. År 1984 fick stationen en ny hamm och ett båthus, en båthall och en verkstad.

Storklobbs station lades ner 2011.

*Aseman vanha laiturijä veneveija syksyllä 1982. Laiturissa VL Viima, RV 41 ja PV 21. RAJAVARTILOITOS*

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

*The Storklobbs 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.*



*Ilmakuva Storklobbin asemalta vuonna 1975.*  
RAJAVARTILOITOS

*Flygfoto av Storklobbs station 1975.*  
GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET

*Aerial view of the station on*  
FINNISH BORDER GUARD

## 1947- MAARIANHAMINA

**M**aarianhaminan merivartioasema aloitti toimintansa 20.10.1947 ja asema sijoitettiin Maarianhaminan keskustaan osoitteeseen Södragatan 2<sup>93</sup>. Asema muutti vuonna 1963 Lotsbergetille, jossa oli toiminut jo vuodesta 1932 alkaen Ahvenanmaan piirin kanslia sekä Lotsbergetille jo hieman ennen kansliaa muuttanut radioasema<sup>94</sup>. Asemakanslia Venäjän vallan aikana rakennettu Merermit-Asemarakennuksen ohella käytössä oli myös kaksi ta toisessa sijaitse myös keittiö ja ruokasali. Lisäksi oli ratorakennus.

Aseman erikoisuutena on alusta alkaen ollut laiturin sijaitse korkealla kalliolla miltä matkustajasataman laituripaikka löytyi museoalues Pommerin ja pursiseuralista. Laiturialue oli kuitenkin altis etelätuulille ja lähtökövien tuulien alta muualle. Nykyinen asemarakennus vuonna 1996 ja myös venelaituri on tänä päivänä suojaitoskin yhä erillään asemasta. Maarianhaminan aseman 2011 alusta Ahvenanmaan merivartioasema<sup>95</sup>.



## ÄLAND 1947-

## MARIEHAMN

**M**ariehamns sjöbevakningsstation inleddes sin verksamhet 20.10.1947 och stationen placerades på adressen Södragatan 2 i centrum av Mariehamn<sup>96</sup>. 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 kansliet<sup>97</sup>. Stationsbyggnaden var Sjömätningsexpeditionens gamla hus som ursprungligen byggts under det tyska 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 Pommerin och ASS:s kajområde. Kajområdet är dock utsatt för sydlig vind, och vid sådana tillfällen var man tvungen att flytta båtarna någon ammanstans 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 sjöbevakningsstation<sup>98</sup>.

*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*



*Maarianhaminan vanha merivartioasema vuonna 1978. MERIVARTIOMUSEO*

*Mariehamns gamla sjöbevakningsstation 1978. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

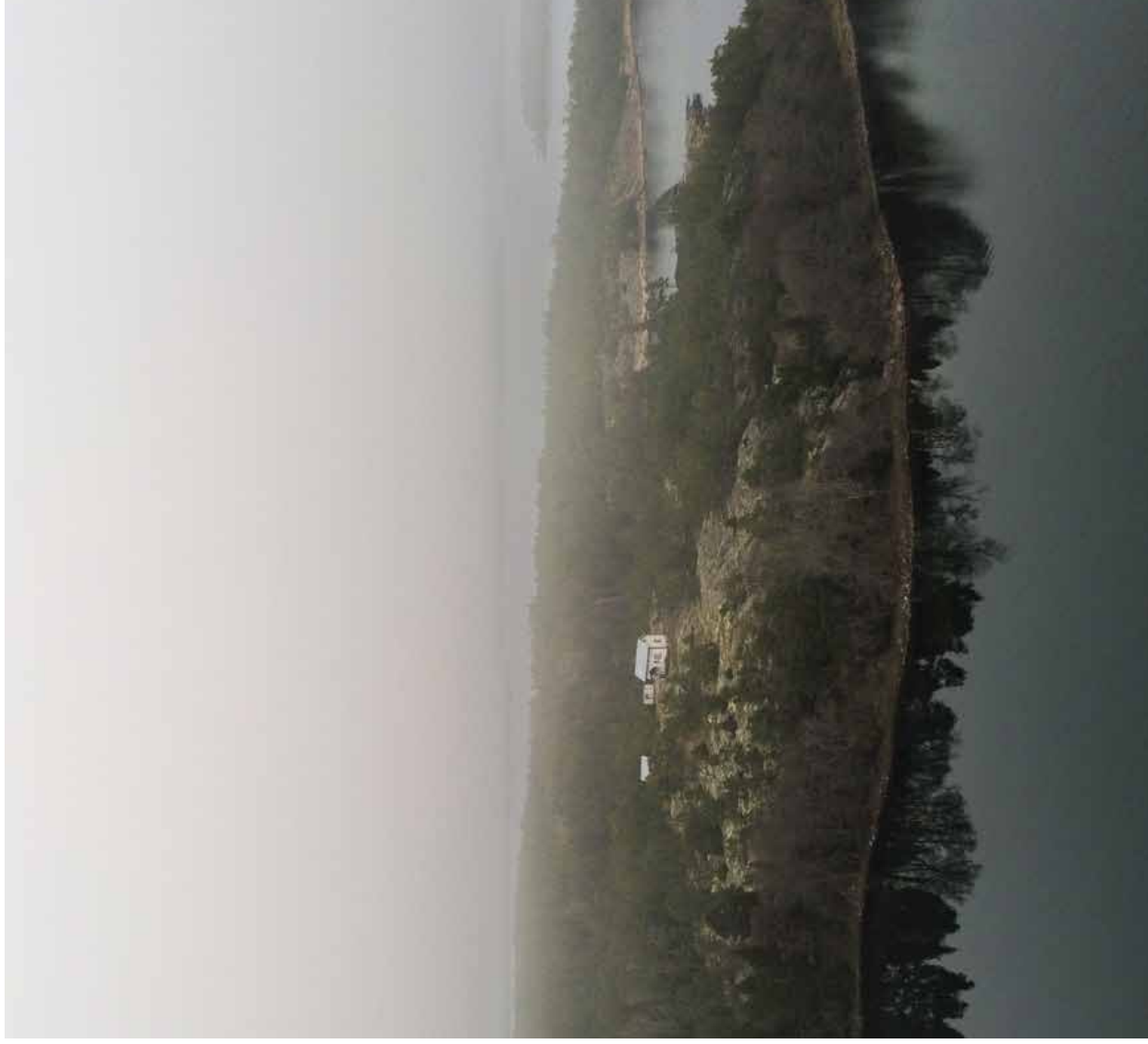
*The old coast guard station 1978. THE COAST GUARD MUSEUM*

Torpön varito, myöhemmin varitioasema, aloitti toimintansa 1.6.1930 aiemmin tullivartiona toimineessa rakennuksessa<sup>59</sup>. Aseman toiminta päättyi vuonna 1934<sup>60</sup>, mutta rakennus itsessään jäi yhä Merivartiolaitekselle.

Merivartiolaiteksen esikunta esitti syyskuussa 1938 Sisäasiainministerille läisä Torpön asemarakennuksen palauttamista takaisin asema oli alkunaan saatu käyttöön. Rakennukselle, sillä asematoiminta Torpössä oli päättynyt. Samas- iin, että myös Degerbyssä olevasta Säaski-koneelle neuvajasta voitaisiin luopua sen ollessa nykyään liian le lentokoneille. Tullihallitus totesi, että sillä ei enää veita, sillä meren valvonta ja kyseiset rakennukset oli setuksella siirtynyt Merivartiolaitekselle.<sup>61</sup> Asema toimi ra 1941-1942 sekä 1944. Väliajan miehistö toimi Eckerö- emalla. Toukokuussa 1944 miehistö palasi Torpöhön äynnistyä uudelleen. Asema lakkautettiin 11.11.1946 ja iiriin perustetulle uudelle asemalle<sup>62, 63</sup>.

Vahtien, senare bevakningsstationen, på Torpön inleddes sin verksamhet 1.6.1930 i en byggnad som tidigare fungerat som tullvakt<sup>64</sup>. Verksamheten på stationen upphörde 1934<sup>65</sup>, 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 flyplansskjul som byggts för ett Säaski-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.<sup>66</sup> 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 Enskå<sup>67, 68</sup>.



## SKÄR 1930-1933<sup>69</sup>, 1946-2010 ECKERÖ

**H**ellmanin saarelle, joka on maayhteydes-  
sä Enskärin saareen, perustettiin varti-  
asema 1.6.1930. Eräissä lähteissä puhutaan  
Signisjärin asemasta, nimi juontaa alueen  
saariston yleisnimestä. Asema toimi Hell-  
manilla sijaitsevassa Merenkulkuhallituk-  
sen Ahvenanmaan piirin rakennuksessa.  
Hellmanin asemasta ei löydy mainintoja

elle Enskärin perustettiin asema marraskuussa 1946<sup>70</sup>.  
valjastettiin ramikkokykistön sotavuosina saarelle ra-  
tehistö asemalle saatiin lakkautetulta Torpön asemalta.  
uajukoina jalkineet tarttuivat kiinni sen vastatenvattiin  
arakenus valmistui vuonna 1951 ja sitä laajennettiin  
siinä oli toistakymmentä huonetta, keskuslämmitys ja  
skel oli myös puhelimen saaminen asemalle: Tanska

pelin ja se päätettiin sijoittaa Enskäriin<sup>71</sup>.  
myös ensimmäinen merivartiokeskelle tarkoitettu ve-  
nminen sieltä kuului hylkeiden ääniä, mutta 16.6.1982  
aittiin sukellusveneen ääni. Vartiolaiva Kuikka saapui  
uudotti kuusi varoituspommia. Äänihavainnot olivat ai-  
sukellusvenettä ei nähty. Eteläisenä vuonna Ruotsin  
arma sukellusvenehavainto neuvostoliittolainen sukel-  
rille. 1980-luvun alkuvuosina sukellusvenehavaintoja  
alueilla paljon, useimmiten ne osoittautuivat vääriksi.<sup>72</sup>  
utettiin vuonna 2010.

## HELLMAN OCH ENSKÄR 1930-1933<sup>74</sup>, 1946-2010 ECKERÖ

**P**å ön Hellman, som har landförbindelse till ön Enskär, inrättades en be-  
vakningsstation 1.6.1930. I vissa källor talar man om Signisjärns station,  
namnet kommer från det allmänna namnet på skärgården i området. Sta-  
tionen var på Hellman i en byggnad som tillhörde Ålands distrikt inom Sjö-  
fartsstyrelsen. Hellmans station omnämns inte längre efter 1933.

På den intilliggande udden på Enskär inrättades en station i novem-  
ber 1946<sup>75</sup>. 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 nyjärade golv. En ny stationsbyggnad stod färdig 1951 och  
den byggdes ut 1963, varmed den omfattade drygt tio rum, centralvärme  
och en WC<sup>76</sup>. Ett stort framsteg var också när man fick telefon till stationen:  
Danmark donerade en begagnad kabel och man beslutade att placera den  
på Enskär<sup>77</sup>.

Enskär fick även den första hydrofonen avsedd för sjöbevakningsstatio-  
nerna. 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 obser-  
vationerna, 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 fal-  
ska.<sup>78</sup> Enskärs station lades ner 2010.

*Hellmanilla asemarakennuksena toimi asuinrakennus, jonka seinässä on  
loistoköju. KANSALLISARKISTO*

*Stationsbyggnaden på Hellman var ett bostadshus med en ledfyr 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, 1941



**E**nsiminen Saggön vartioston eräiden toimintakausien 20.8.1931-1934 ja 1935-1936 päätettiin vuorokausittain ja mainittujen

jolloin Saggön saarelle perustettiin uudelleen merivartioston asemalle saatiin Brändössä sijaitsealta lakkautetulta Lillkyndansin asemalla Saggössä asemarakennuksena toimi yksityiseltä taholta rakennettu toinen puoli. Lisäksi aseman käytössä oli pikkutupa, rautatieasema ja lakkautettiin 1.6.1971 ja miehistö siirtyi Hamsundin asemalle. Saltvikin aseman toiminta päättyi 31.12.1992.

## SAGGÖ

1931-1934, 1941

**D**et fanns en sjöbevakningsstation på ön Saggö förr enligt vissa källor ska verksamheten ha inletts redan i slutet av 1930-talet. Nästa gång omnämns stationen igen inrättade en sjöbevakningsstation på Saggö. Man kan inte säga när stationen byggdes eftersom man från den nedlagda Lillkyndans station som legat på ön Saggö var ena halvan av en herrgård byggd av en herrgård. Dessutom hade stationen en lillstuga, byggd till sitt föregående. Stationen lades ner 1.6.1971 fördes till en ny station som inrättats i Hamsundet i Saltvik på Saltviks station upphörde 31.12.1992.

RAJAVARTIOLAITOS  
GRÄNSBEVAKNINGSPÅSENDET  
THE FINNISH BORDER GUARD



Kumlingeen rakennettu merivartioasema aloitti toimintansa 1.12.1963<sup>85</sup>. Aseman sijaintipaikasta olivat kilpailleet sekä Kumlinge että naapurinkunta Brändö. Lopulta asema perustettiin Bårön saarelle Kumlingeen. Asema sijaitsi harvaan asutussa saaristossa, mutta kuten Kyösti Kärrkäinen asian ilmaisee<sup>86</sup>, kunnan ikäpyramidi seisoiksi 1970-luvun alussa Kumlingen väestö oli vahvasti iäntään myötä aseman tehtävistä iso osa oli sairaskuljetilias kuljetettiin veneellä joko Långnäsiin tai Vuosnäsui ambulanssissa eteenpäin. Tilanteesta todettiinkin, koaikana saaristossa ei saa olla kovin kipeä<sup>87</sup>. Kumlingein 1.3.1995<sup>88</sup>.

onen som byggdes i Kumlinge inleddes sin verksamhet i Kumlinge och grannkommunen Brändö tävlade om i men skulle byggas. Till slut inrättades stationen på ön onen låg i en gästbebyggd skärgård, men som Kyösti det<sup>89</sup>, stod kommunens ålderspyramid på huvudet. v 1970-talet var befolkningen i Kumlinge starkt pensio- gjorde att en stor del av stationens uppdrag utgjordes ifast transporterades patienten med båt aningen till varefter färden fortsatte med ambulans. Angående ade man att det, särskilt i menförestider, är bäst att i: skärgården<sup>91</sup>. Kumlinge station lades ner 1.3.1995<sup>92</sup>.

*vattu maaliskuussa 1974. RAJAVARTIOLAITOS*

*ris 1974. GRÄNSBEVAKNINGSPÅSENDET*

*photographed in March 1974. FINNISH BORDER GUARD*



**K**indhin pohjoisosassa Ahvenanmaan maakunnan puolella sijaitsevilla Lillkyndanin saarella on ollut merivartiostasema vuosina 1934-1946. Asema aloitti toimintansa 14.5.1934<sup>93</sup>. Pienenä erikoisuutena asema siirtyi 11.1937 Turun piirille, vaikka sijaitsin Ahvenanmaan maakunnassa ja Ahvenanmaan piirin alueella.<sup>94</sup> Vuonna asema siirtyi jälleen Ahvenanmaan merivartioston asema toimi saarella sijainneessa luotsitalossa. Asema 6 ja sen miehistö siirtyi Saggön saarelle perustetuille

**P**ää ön Lillkyndan som ligger i norra delen av Skiffet, inom landskapet Ålands område, har det funnits en sjöbevakningsstation under åren 1934–1946. Stationens verksamhet inleddes 14.5.1934<sup>97</sup>. Som en liten säregenhet överfördes stationen till Åbo distrikt 11.1937, trots att den låg i landskapet Åland och inom Ålands distrikts område.<sup>98</sup> År 1945 blev Lillkyndans station igen en av Ålands sjöbevakningssektions stationer.<sup>99</sup> Stationen låg i ett lotshus som fanns på ön. Stationen lades ner 15.6.1946 och manskapet överfördes till den sjöbevakningsstation som inrättats på Saggö<sup>100</sup>.



*Lillkyndanin luotsitalo on ollut vuosikymmeniä ikkivallan kohteena. Vielä se sinnikkäästi uhmaa aikaa ja ikkivallantekijöitä.* ROBERT GRANLUND

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

*he pilot house on the island been the target of vandalism it persistently defies both the vandals.* ROBERT GRANLUND

1952



## KUSTAVI

Lypertön asema aloitti toimintansa talviasemana 8.3.1946 ja jatkoi tämän jälkeen toimintaansa kiinteänä merivartiasemana<sup>101</sup>. Lypertön alueella toimi rannikkotykistön linname ja neuvotteilit rakennusten käytöstä olivat siksi hieman kimmuranteja: 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- ja suinrakennuksesta, ruokalasta, halkovajasta sekä kahdesta kellarista<sup>102</sup>. Aseman käytössä oli keski-nopea vene sekä hitaampi avovene. Asema työllisti kuusi merivartiijaa ja emännän. Lypertön aseman 1952 loppupuolella<sup>103</sup>. Seuraavana vuonna Kustavin puolelle Susiluotoon perustettiin uusi asema.<sup>104</sup>

1952

## GUSTAVS

de sin verksamhet som vinterstation 8.3.1946 och fortsatte sedan som fast sjöbevakningsstation<sup>105</sup>. Lypertö fanns ett av kustartilleriets fort, och förhandlingarna om användningen av byggnaderna var Marinen väntade på att planer från försvarsrevisionen om en eventuell aktivare användning av områdena. Öns stora byggnadsbestånd möjliggjorde till slut både vaktfortets och sjöbevakningsstationens reservariatet för fastigheterna gjordes så att det snabbt kunde sägas upp.

Ända ett bostadshus vid stranden som redan 1946 var känt som Gendarmhuset (fi. Santarmin talo). I slutet av 1946 skulle gälla tills vidare om ett bostadshus, en matsal, en vedbod och två källare som fanns i stationen hade en snabb båt med inombordsmotor och en långsammare öppen båt till sitt förfogande. En sex sjöbevakare och en husmor. Verksamheten på Lypertö station upphörde i slutet av 1952<sup>107</sup>. Nästa station på Susiluoto i Gustavs<sup>108</sup>.

*Puolustusministeriöltä vuokratassa Venäjän vallan aikana rakennetussa nk. Santarmin*

*OLAN KOKOELMA*

*det så kallade Gendarmhuset som man hyrde av Försvarsministeriet och som var byggt under*

*ANNA PAKOLAS SAMLING*

*ered in a building called the Gendarme Building, which was built during the Russian rule, and*

*sh Ministry of Defence. THE COLLECTION OF JOHANNA PAKOLA*

166



**S**usiluodon merivarti asema aloitti toimintansa 16.12.1953 Rajavartiolaikosen saman vuoden helmikuussa ostamalla alueella. Alkuvuosina alueelle rakennettiin polttoainevarasto, raivattiin telakka-alueita, rakennettiin tähtystorni, tehtiin porakaivo ja peruskorjattiin asemakiinteistö. Vuonna 1969 asemalle saatiin tiettyyryys ja pilhaan

na 1974.<sup>109</sup>

että Susiluodon merivarti asema aloitti toimintansa Lyttämisen jälkeen, mutta oletettavasti tässä oli vuoden ä Lypertö hiljeni merivartioiden osalta vuoden 1952 issä Lypertön merivartijat tuon yhden vuoden vietivät, köissä.

**S**usiluoto sjobevakningsstation inleddes 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 gårdsplånen.<sup>110</sup>

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



MERVARTIOMUSEO  
SJOBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM

1997

PORI



Luvian saariston Ryöväskerin saarelle valmistui menivaritoasema 1961. Aseman miehistö osallistui rakennustöihin majoittuen Pirskerissä ja kulkien päivittäin Ryöväskeriin töihin. Muutto Pirskeristä Ryöväskeriin tapahtui marraskuussa ja aseman toiminta käynnistyi 20.12.1961.<sup>111</sup> Sähköt saarelle saatiin 1985.<sup>112</sup> 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 venealuturit korjattiin.<sup>113</sup>

Sen rakentamisen yhteydessä 1960-luvun alussa saarelle valmistui myös noin kaksikymmentä torni. Se päättyi käyttökieltoon 1980-luvulla ja purettiin. Tilalle rakennettiin uusi, kaksi kertaa sen valettiin paikalla, muut osat teetettiin Kuusamossa työllisyystyönä ja kuljetettiin valmiina opterilla. Kaiteelliset avoportaat ja niiden 195 askelmaa johdattivat neljänkymmenen metrin lämmitetty täyhystäjän koppii. Hyvällä säällä näkyvyys ylsi Kymäpohjan ja Rauman majakoille ivartioaseman toiminta päättyi 1.9.1997 ja asema siirtyi Raumalle.<sup>115</sup>

–1997

BJÖRNEBORG

Stationen färdigställdes på ön Rövarskäer i Luvia skärgård 1961. Manskäpet på stationen deltog i vernattade på Birsskäer och för dagligen till Rövarskäer för att arbeta. Flytten från Birsskäer till november och verksamheten på stationen inleddes 20.12.1961.<sup>116</sup> Ön fick elektricitet 1985.<sup>117</sup> Byggs ut 1988 med en ny del, vilket gjorde att stationens yta växte från tidigare trehundra meter. I den nybyggda delen fanns bland annat rum för manskäpet, ett rum med öppen spis

I samband med utbyggnaden renoverades den gamla delen av stationen och båtbyggarna att stationen byggdes i början på 1960-talet, färdigställdes också ett cirka 20 meter högt belades med användningsförbud på 1980-talet och revs. I dess ställe byggdes ett nytt, två Den nedre delen gjöts på plats och ställe, övriga delar lät man tillverka som beredskaps- e färdiga bitarna transporterades till ön med helikopter. De öppna trapporna med ledstänger ide upp till 40 meters höjd, där det fanns en uppvärmd uttiksöja. Vid vackert väder kunde näpplåja och Raumo fyr.<sup>118</sup> Birsskärs sjöbevakningsstations verksamhet upphörde 1.9.1997 as till Raumo.<sup>120</sup>

170



## 45-1999

## MERIKARVIA



**M**erikarvian ensimmäinen merivartioston asema Jukolanmiemessä perustettiin 19.3.1945 yksityiseltä taholta vuokratu-  
sa asunnossa ja toiminta alkoi 28.5.1945.  
Vuonna 1957 käynnistyi uuden asemara-  
kennuksen rakennustyöt ja se valmistui  
30.4.1958. Aseman ohella valmistui myös  
veneväjä, sauna ja telakka. Vanhan aseman  
avulla purkaminen<sup>121</sup>.

Malle seatiin tieyhteys. Merikarvian aseman toiminta  
ella on toiminut myös partiokoukkohta. Se sijaitsi Ouran  
luotistuvassa. Partiotukkohta toimi vuodesta 1969 Me-  
kauttamiseen asti.<sup>124</sup>

## 5-1999

## SASTMOLA

kningsstationen i Sastmola inrättades i Jukolanmiemi  
ad som hyrdes ut av en privatperson, och verksamheten  
r 1957 började man bygga en ny stationsbyggnad och  
1958. Vid sidan om stationen byggdes också ett båt-  
hus.  
a. Den gamla stationen revs på 1960-talet<sup>125</sup>.

fick man en vägförbindelse till stationen. Verksam-  
ation upphörde 1.5.1999<sup>126</sup>.<sup>127</sup>  
nen har det också funnits en patrullbas. Den låg på  
mal lotsstuga. Patrullbasen var verksam från 1969 fram  
Sastmola station.<sup>128</sup>

mistumisvuonna 1958. MERIVARTIOMUSEO  
byggnaden stod färdig. S.ÖBEVAKNINGSMUSEET  
n pictured in its year of completion, 1958.  
MUSEUM



37	TS 26.10.1948	73	Rajamme Vartijat 3/2005	109	MWM, Susilloodon merivartioston historian historiikki
38	MWK (Sjöbevakningsordet) 8/38, 6 §	74	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion	110	Sjöbevakningsmuseet, historik över Susilloodo sjöbevakningsstation
39	Rikssarkivet, inrikesministeriets arkiv, Ea-463, 598, Merivartiotoikes eskumman kirje 7.3.1938 Sisä-asiaministeriölle koskien uuden vertilooseman perustamista [Saaben för Sjöbevakningsväsendets brev till inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation]	75	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	111	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä
40	TS 26.10.1948	76	Rajamme Vartijat 1/1965, Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	112	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
41	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	77	Rajamme Vartijat 1/1965	113	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
42	MWK 1/140, §14	78	Rajamme Vartijat 3/2005	114	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
43	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	79	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto	115	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo
44	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	80	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	116	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
45	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	81	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo	117	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
46	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	82	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion	118	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
47	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	83	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	119	Heisingin Sanomat, 17.8.1988
48	MWK (Sjöbevakningsordet) 1/140, 14 §	84	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer	120	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
49	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	85	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto	121	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä
50	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	86	Rajamme Vartija 8/1971	122	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo
51	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	87	Rajamme Vartija 8/1971	123	MWM, Merikarvan merivartioston historiikki
52	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	88	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo	124	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä
53	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	89	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion	125	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
54	Rajamme Vartijat 1/1975	90	Rajamme Vartija 8/1971	126	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
55	Rajamme Vartijat 1/2011	91	Rajamme Vartija 8/1971	127	Sjöbevakningsmuseet, historik över Sastmola sjöbevakningsstation
56	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	92	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer	128	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
57	Rajamme Vartijat 1/1975	93	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010		
58	Rajamme Vartijat 1/2011	94	MWM, Vuosen 1934-1946 Merivartiokäsyt		
59	MWK 1/30 §13	95	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä		
60	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	96	Tekijän asemalieteloteloja		
61	KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea-464, kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398	97	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010		
62	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	98	MWM, Sjöbevakningsordet från 1934-1946		
63	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	99	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen		
64	MWK (Sjöbevakningsordet) 1/20, 13 §	100	Upphovsmaans stationsföreclning		
65	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	101	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121.		
66	Rikssarkivet, inrikesministeriets arkiv, Ea-464, Kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398	102	PLM arkisto, mappi Lyptonin ilmake, Isokait. Merivoimien eskumman huolto-osaston kirje 4/783/316 PLM:n liitetöstösaotelle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle [Merivartiotoikes arkisto, Ea-464, Kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398]		
67	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	103	<a href="https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/">https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/</a>		
68	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	104	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121-123		
69	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto	105	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121-123		
70	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	106	Forsvarsministeriets arkiv, nämmen Lyptonin ilmake, Isokait. Merivoimien eskumman huolto-osaston kirje 4/783/316 PLM:n liitetöstösaotelle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle [Merivartiotoikes arkisto, Ea-463, 598, Merivartiotoikes eskumman huolto-osaston kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vertilooseman perustamista]		
71	Rajamme Vartijat 1/1965, Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	107	<a href="https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/">https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/</a>		
72	Rajamme Vartija 1/1965	108	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia [Katampää —fort och färgele], på eget förlag, s. 121-123		

37	aseman historiikki	37	TS 26.10.1948	73	Rajamme Vartijat 3/2005
38	Storik över HHS sjöbevakningsstation	38	MWK (Sjöbevakningsordet) 8/38, 6 §	74	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion
39	Storik över HHS sjöbevakningsstation	39	Rikssarkivet, inrikesministeriets arkiv, Ea-463, 598, Merivartiotoikes eskumman kirje 7.3.1938 Sisä-asiaministeriölle koskien uuden vertilooseman perustamista [Saaben för Sjöbevakningsväsendets brev till inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation]	75	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010
40	Storik över HHS sjöbevakningsstation	40	TS 26.10.1948	76	Rajamme Vartijat 1/1965, Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
41	Storik över HHS sjöbevakningsstation	41	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	77	Rajamme Vartijat 1/1965
42	Storik över HHS sjöbevakningsstation	42	MWK 1/140, §14	78	Rajamme Vartijat 3/2005
43	Storik över HHS sjöbevakningsstation	43	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	79	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto
44	Storik över HHS sjöbevakningsstation	44	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	80	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä
45	Storik över HHS sjöbevakningsstation	45	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	81	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo
46	Storik över HHS sjöbevakningsstation	46	Maarianhaminan merivartioston arkisto, Storklubb-kensio	82	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion
47	Storik över HHS sjöbevakningsstation	47	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	83	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
48	Storik över HHS sjöbevakningsstation	48	MWK (Sjöbevakningsordet) 1/140, 14 §	84	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
49	Storik över HHS sjöbevakningsstation	49	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	85	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto
50	Storik över HHS sjöbevakningsstation	50	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	86	Rajamme Vartija 8/1971
51	Storik över HHS sjöbevakningsstation	51	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	87	Rajamme Vartija 8/1971
52	Storik över HHS sjöbevakningsstation	52	Mariehamns sjöbevakningsstations arkiv, mappen Storklubb	88	Rajavartiolaitoksen lakkautettujen asemen luettelo
53	Storik över HHS sjöbevakningsstation	53	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	89	Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skärgårdsbevakets sjöbevakningssektion
54	Storik över HHS sjöbevakningsstation	54	Rajamme Vartijat 1/1975	90	Rajamme Vartija 8/1971
55	Storik över HHS sjöbevakningsstation	55	Rajamme Vartijat 1/2011	91	Rajamme Vartija 8/1971
56	Storik över HHS sjöbevakningsstation	56	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	92	Föreclning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
57	Storik över HHS sjöbevakningsstation	57	Rajamme Vartijat 1/1975	93	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010
58	Storik över HHS sjöbevakningsstation	58	Rajamme Vartijat 1/2011	94	MWM, Vuosen 1934-1946 Merivartiokäsyt
59	Storik över HHS sjöbevakningsstation	59	MWK 1/30 §13	95	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä
60	Storik över HHS sjöbevakningsstation	60	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	96	Tekijän asemalieteloteloja
61	Storik över HHS sjöbevakningsstation	61	KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea-464, kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398	97	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010
62	Storik över HHS sjöbevakningsstation	62	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	98	MWM, Sjöbevakningsordet från 1934-1946
63	Storik över HHS sjöbevakningsstation	63	Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	99	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen
64	Storik över HHS sjöbevakningsstation	64	MWK (Sjöbevakningsordet) 1/20, 13 §	100	Upphovsmaans stationsföreclning
65	Storik över HHS sjöbevakningsstation	65	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	101	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121.
66	Storik över HHS sjöbevakningsstation	66	Rikssarkivet, inrikesministeriets arkiv, Ea-464, Kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398	102	PLM arkisto, mappi Lyptonin ilmake, Isokait. Merivoimien eskumman huolto-osaston kirje 4/783/316 PLM:n liitetöstösaotelle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle [Merivartiotoikes arkisto, Ea-464, Kirjesäkiakirjat 88/599-352/629 1938, 62/11.9.1398]
67	Storik över HHS sjöbevakningsstation	67	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	103	<a href="https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/">https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/</a>
68	Storik över HHS sjöbevakningsstation	68	Sammansällning av stationerna gjord av Satakunnan rajamieskylita ry, en kopia av dokumentet finns hos upphovsnamnen	104	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121-123
69	Storik över HHS sjöbevakningsstation	69	MWM, Saarisstonen merivartiostoa koskeva aineisto	105	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia, omakustanne, s. 121-123
70	Storik över HHS sjöbevakningsstation	70	Gustavsson, Kenneth, 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010. POR, Litauen 2010	106	Forsvarsministeriets arkiv, nämmen Lyptonin ilmake, Isokait. Merivoimien eskumman huolto-osaston kirje 4/783/316 PLM:n liitetöstösaotelle 3.12.1948 koskien rakennusten luovutusta rajavartiolaitokselle [Merivartiotoikes arkisto, Ea-463, 598, Merivartiotoikes eskumman huolto-osaston kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vertilooseman perustamista]
71	Storik över HHS sjöbevakningsstation	71	Rajamme Vartijat 1/1965, Satakunnan rajamieskylän kokoama asemakooste, kopio asiakirjasta tekiijällä	107	<a href="https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/">https://skrajamililta.fillyperton-merivartiosta/</a>
72	Storik över HHS sjöbevakningsstation	72	Rajamme Vartija 1/1965	108	Pakola 2004, Katampää —ilmake ja vanhilia [Katampää —fort och färgele], på eget förlag, s. 121-123

## N MERIVARTIOASEMAT

nen merivartiostoon kuuluva Pohjanlahden alue kattaa pohjoisimman vesistön ja Torniossa sijainneet asemat oisimpia merivartioasemia. Monesti todetaan myös merivartiota, ja niin heitä olikin, mutta Petsamossa ei enää. Siellä toimineet merivartijat työskentelevät Raja- ta käsin. Petsamoon suunniteltiin talvisodan jälkeen merivartiosta<sup>1</sup>, mutta se jäi toteutumatta jatkosodan urauksena. Pohjanlahden merivartiopiirin piiripäällik- alus Turjan tarkoituksena siirtää myöhemmin alus pe- on merivartiostolle. Lopulta Turja siirtyi pitkäksi aikaa

erivartiopiirin ensimmäinen asema perustettiin Bergö- at perustettiin muun muassa Kummelgrundiin, Mäss- Gåshällaniin. Pohjanlahden asemaverkoston harva- a ei johtunut siitä, etteikö alueen asukkailla olisi ollut lattoman pirtun myyntiin tai hankintaan. Ennemminkin pi pirtukaupan suurimman apajat olivat tuontiverkoston hdella, ei niinkään Pohjanlahdella. Vaikka "pirtusota" vartiolaitoksen perustamiseen, ohjasi salakuljetuksen asemaverkosta ja kelluvan kaluston sijoittelua. Muita alastuksen kitkemistä, riitti tuki Pohjanlahdelakin.

n toiminut esiteltävien asemien ohella asemia myös ssa, Sälgrundissa, Kaskissa, Rönnskärissä ja Monä-

## BOTTNISKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSTATIONER

**B**ottniska vikens område, som i dag ingår i Västra Finlands sjöbevaknings- sektion, omfattar de nordligaste vattnen i vårt havsområde, och station- nerna som en gång låg i Torneå var de nordligaste sjöbevakningsstationerna ivårt 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 vinter- kriget planerades en egen sjöbevakningssektion i Petsamo<sup>2</sup>, men på grund av fortsättningskriget och landavträdelserna blev det aldrig av. Distriktsche- fen 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 Ber- gö. Därpå följande stationer inrättades bland annat på Kummelgrund, Mäss- kär, Valgrund och Gåshällan. Att stationsnätverket vid Bottniska viken var så glegt 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 smugglingen till placeringen av sta- tionsnätverket 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*

*Valsöarnas sjöbevakningsstation som stod färdig 1948.*

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

*The coast guard station of Valassaaret, completed in 1948.*

THE COAST GUARD MUSEUM



## D 1931-2006 KRISTIINANKAUPUNKI

**K**ummelgrundin merivarti asema toimi vuodesta 1931, eräiden lähteiden mukaan vuodesta 1930, alkuun Kumietissa Vackmästargrundissa. Asemarakennusena toimi vuonna 1858 rakennettu Tuulilta vastaanotettu vartiorakennus. Asemalle valmistui uusi laituri vuonna 1934 ja 1950-luvun alussa sauna ja venetelakka.<sup>3</sup>

Vartiolaitos osti yksityishenkilöiltä Skaftungin kylä- rakennettiin uusi asema varastoineen ja laiturialueen sauna ja venetelakka kuljetettiin uudelle asemalle vuonna 1958. Uusi asema aloitti toimintansa 8.4.1958 ja huutokaupalla kesäkuussa 1963.<sup>4</sup> Vuonna 1987 asemalla myytiin yksityiselle omistajalle.

## D 1931-2006 KRISTINESTAD

Bevakningsstation var verksam från 1931, enligt vissa källor i början vid Vackmästargrund på Kumiet. Stationsbyggnad byggd 1858 som man tagit över från Tulen, byggda 1934 och i början av 1950 en bastu och en

länsbevakningsväsendet en bit mark i byn Skaftung av byggdes sedan en ny station med förråd och kajområden bastu och docka transporterades till den nya stationen våren 1958. Verksamheten på den nya stationen avslutades den gamla stationen såldes på auktion i juni 1963.<sup>8</sup> År 1963 del i anslutning till stationen.<sup>9</sup> Kummelgrundens station och stationen såldes till en privatperson.



## GÅSHÄLLAN 1935-1972



Gåshällaniin perustettiin 4.6.1935<sup>11</sup>. Aseman luotsiasemalla, jossa oli jaa. Luotsien käytössä oli ja merivartioiden käytössä vasti merivarti asema toivuteen 1950 asti, jolloin valmistui uusi, Gåshällan

tuttava korkea merivarti asema.

Aseman lakkauttamisesta ja miehistön siirrosta Moikipäähän alkoi olla Nariön kunnanhallitus pyrki estämään aseman lakkautuksen<sup>12</sup>. Keskeisistä syistä laajan alueen jäätien ilman valvontaa, Gåshällanin läheisyydessä jäänmurtajien toiminta, Moikipää oli juuri ollut yli kahden kuukauden mittainen jäänmurtajien toiminta. Samalla he totesivat, että neljä asemaa ja merialue Sippyn Kummelgrundista Bergöön jäisi kokonaan Vetoomukset eivät tuottaneet tulosta ja Gåshällanin asema lakkautettiin

## GÅSHÄLLAN 1935-1972

En sjo bevakningsstation inrättades på Gåshällan 4.6.1935<sup>13</sup>. Stationen var avsedd för sjö bevaktning, där 7-8 sjö bevakare arbetade på den tiden. Lotsarna arbetade på Gåshällan och sjö bevakarerna den nedre våningen<sup>14</sup>. Troligen låg sjö bevaktningen ända fram till 1950, då en ny station färdigställdes på den nedre våningen av Gåshällan.

År 1971 började det gå rykten om att stationen skulle läggas ner och ersättas med en färjeläge. Som viktiga argument lade man fram att ett vidsträckt område skulle vara farligt för befolkningen i närområdet av Gåshällan, samt isförhållanden som kunde vara farliga för färjorna. Samtidigt konstaterade styrelsen att det skulle finnas fyra stationer i området, och att havsområdet från Kummelgrund i Sideby till Bergö skulle vara ett vidsträckt område som skulle vara farligt för befolkningen i närområdet.

1950 valmistunut asema vuonna 2021. SVEN SÖDERMAN  
om färdigställdes 1950, fotografierad 2021. SVEN SÖDERMAN  
llan, completed in 1950, photographed in 2021. SVEN SÖDERMAN



Rönnskärin perustettiin merivartioasema syksyllä 1944. Tiilat löytyivät luotsiasemalta. Asema lakkautettiin 15.11.1950 ja toiminta siirtyi samalla päivämäärällä Moikkipäähän perustetuille uudelle asemalle.<sup>19</sup> Uuden aseman tontti oli hankittu yksityiselämä taholta ja alueelle rakennettiin asemarakennus, sauna ja talousrakennus. Laituri vuonna ja 1950-luvulla alueelle koitsoi vielä muita

Moikkipäähän alettiin rakentaa uutta asemaa ja rakennus- ja pesuhuoneineen ja saunoineen valmistui kesäkuussa 1950. Asema oli maamme modernein merivartioasema. Se sijaitsi säähavaintolaitteisto, jota tarjottiin huolto- ja tarkkailuseuraksi. Tämän seurauksena laitteisto siirrettiin Moikkipäähän, jossa aseman miehistö seurasi havaintoja ja tuulitiedot havainnoitiin saman miehistön toimesta, yöaikaan tämä tehtiin kaksivaihtoisella työllä, jolle sääaseman hoito oli määrätty, totesivat työskentelijät.<sup>20</sup>

Moikkipäähän lakkautettiin 1.2.1993<sup>20</sup>

Ennen sjoöbevakningsstation 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.<sup>21</sup> Tomten till den nya stationen hade man köpt av en privat aktör, och på området bygges en stationsbyggnad, en bastu och en ekonomibygnad. En brygga färdigställdes följande år och på 1950-talet byggdes ytterligare andra service lokaler. 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 sjoöbevakningsstation.

På Gåshällans station fanns väderobservationsutrustning som man med dålig framgång försökte bjuda ut till den närliggande lotsstationen. Utrustningen hamnade i stället på Molpe sjoöbevakningsstation, där personalen noterade observationer var tredje timme. Sikten och vindförhållandena observerades i sjoöbevakningsstationens torn enligt samma tidsschema, noterat gjordes detta kl. 1.30 och 4.30. Sjoöbevakarna som hade ålagts att ha hand om väderstationen konstaterade entydigt att arbetet inte är behagligt. Molpe sjoöbevakningsstation lades ner 1.2.1993<sup>22</sup>.

Moikkipäähän vuonna 1972 valmistunut merivartioasema. MERVARTIOMUSEO

Molpe sjoöbevakningsstation som stod färdig 1972. SJOÖBEVAKNINGSMUSEET

The Moikkipää Coast Guard Station, completed in 1972.

THE COAST GUARD MUSEUM



4-1953<sup>23</sup>

MUSTASAARI



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

4-1953<sup>25</sup>

KORSHOLM

Stationen som funnits i Sommarösund upphörde 1944 och flyttades till Norrskär samma år, enligt vissa källor på Norrskär fick lokaler i en av Försvarsmaktens bader i krigsåren.<sup>26</sup> Norrskärs station kan anses vara den första för Vallgrundis sjöbevakningsstation. Stationen på 5.1953 och verksamheten där flyttades till en fastighet i Korsholm. Den nya stationen fick namnet Kalvholms sjöbevak-

asema vuonna 1949. MERIVARTIOMUSEO

ningsstation år 1949. SJÖBEVAKNINGSMUSEET

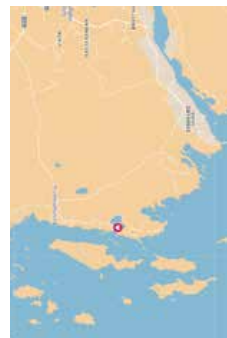
Guard Station in 1949. THE COAST GUARD MUSEUM



184

185

## KALVHOLM 1953-1966



Norrskärstietä  
lynyt asen  
1.6.1953 Kalvh  
man nimellä.  
leråsen-nimis  
Rajavaritiloit  
tehtiin vuokr  
oli sähkö ja p

ti autotie. Päärakennuksessa oli korkea torniosa, josta  
ulkomerelle ja lounaaseen. Myös aseman entinen sij  
näky tornista.<sup>27</sup>

Kalvholmman ongelmiana oli matala väylä, joten väylä  
dyttiin miettimään uutta paikkaa. Toisena ongelmiana  
tilat. Uusi asema rakennettiin Vallgrundin ja Kalvholm  
Raippaluodon kunnalle.<sup>28</sup> Kalvholm in aseman toimint

## KALVHOLM 1953-1966

Stationen som flyttats från Norrskär till Replot inle  
1.6.1953 under namnet Kalvholms sjöbevaknings  
lokaler i en villa vid namn Bollersåsen som inlöstes av  
sendet. Ett arrendeavtal gjordes upp om tomten. I vi  
och telefon, och en bilväg ledde fram till gården. Huvu  
hög torrdel med god sikt ut över det öppna havet oc  
platsen där stationen tidigare legat, Norrskär, syntes

Problemet med Kalvholm var den grunda farled  
man så småningom började leta efter en ny plats fö  
problem var att lokaler bli för små. En ny station b  
och byggnaderna vid Kalvholm såldes till Replots kom  
på Kalvholms station upphörde 13.6.1966.<sup>22</sup>



MERVARTIJAMUSEO  
SJOBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM



MERIVARTOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM

## VALLGRUND 1934-1945<sup>33</sup> 1966-

## MUSTASAARI

## VALLGRUND 1934-1945<sup>37</sup> 1966-



Vallgrundin merivartioasema on toiminut useissa eri paikoissa eri nimillä. Vuodesta 1934 vuoteen 1944 se toimi Sommarösundissa yksityisellä taholta vuokratuissa niin kutsutussa pikkumörskärissä, vuodesta 1944 vuoteen 1953 Norrskärissä, vuodesta 1953 vuoteen 1966 Kallholmissa ja vuodesta 1966 eteenpäin nykyisellä paikallaan Söndbådanissa.<sup>34</sup>

Rakennustyöt Vallgrundissa käynnistyivät lokakuussa 1965, maaliskuussa 1966 vietettiin harjannostajaisia ja asema otettiin käyttöön kesäkuussa. Puiheen 500-neliöiseen asemarakennukseen valmistui perheasunto, ope-  
tustiloja ja majoitustiloja sekä erillisiä käytävällä pääarakennukseen yhdistetyt sauna ja lämmitysosasto. Aseman ohella alueelle kohosi venehalli, telakka ja muita huoltorakennuksia. Asema sijoittui pienelle saarelle, jonne Raippaluodosta johtaa merivartiostaisten rakentama tie.<sup>35</sup> Vuonna 1980 asemalle valmistui toimistorakennus kolmikerroksisine torneineen.<sup>36</sup>

Vallgrundin sjoebevakningsstation har funnits på ett flertal olika namn. Från 1934 till 1944 låg den i en så kallad marösund som hyrdes ut av en privatperson, från 1944 Norrskär, från 1953 till 1966 i Kallholm och från 1966 nuvarande plats på Söndbådan.<sup>38</sup>

Byggnadsarbetet i Vallgrund satte igång i oktober 1965, i mars 1966 togs stationen i bruk. Den 500 kvadratkilometer stora stationen byggdes i trä omfåttade en familjebostad, och inkvarteringsrum, samt en bastu och värmeavdelning. Huvudbyggnaden genom en särskild korridor. Förutom även en båthall, en docka och andra servicebyggnader ligger på en liten ö som är förbunden med Replot av sjoebevakningen.<sup>39</sup> År 1980 fick stationen även en ett torn i tre våningar.<sup>40</sup>

**V**alassaarille perustettiin jatkosodan alussa merivalvonta-asema, josta vuonna 1944 tuli merivartiolasema. Ensimmäiset vuodet asema toimi majakanvartioiden saunakamarissa. Vuonna 1947 päällikkö sai tilat majakanvartioiden talosta. Asema lakkautettiin 15.5.1947<sup>41</sup> ja toiminta jatkui uuden aseman valmistuttua.

Ennen pohjoisosasta vuokrattiin maa-alue, jolle ryhdyt-  
entamaan uutta asemaa. Se valmistui loppuvuodesta  
12.12.1948. Kalusto saatiin vuosina 1945–1948 Monäsissä  
saasemalta. Rakennuskanta lisääntyi vielä muutaman  
lähetyville kohosi muun muassa talousrakennus, sau-  
ri, telakka ja öljyvarasto. Asemaa laajennettiin 1960-lu-  
semalle saatiin muun muassa keskuslämmityksen kivi-  
la pitkä lumimyrsky laittoivat keskuslämmityksen kovi-  
la pitkä putosi myrskyn aikana +9 asteeseen.<sup>42</sup>

Valassaarille kohosi uusi kolmikerroksinen merivartiase-  
ma oli laajennettu ja peruskorjattu vanha asema. Tilat  
aiemmasta ja jokaisella miehellä oli oma huone. Sen  
oikeus ei ollut suuresti edeltäjänsä parempi: pohjois-  
enaman vetoisuuden. Aseman valmistuttua satamaa ruo-  
nettiin aalonnurtaja ja ponttonilaituri.<sup>43</sup> Valassaarten  
tyy 11.2010<sup>44</sup>

På Valsörarna inrättades en sjöövervakningsstation i början av fortsätt-  
ningskriget, 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 15.5.1947<sup>45</sup> och verksamheten  
fortsatte när en ny station stod färdig.

År 1946 hyrdes ett landområde på den norra delen av ön, där man bör-  
jade 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.<sup>46</sup>

År 1984 höjde sig en ny sjöbevakningsstation i tre våningar på Valsö-  
rarna; 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 tillgången för stormar  
förbättrats nämnvärt jämfört med den tidigare stationen: nordliga stormar  
avslojade hur dräglig stationen var. När stationen stod klar muddrades ham-  
nen och där byggdes en vågbrytare och en pontonbrygga.<sup>47</sup> Verksamheten  
på Valsörarna upphörde 11.2010<sup>48</sup>.

*Merivartiolaseman päällikkön tilat sijaitsivat vuosina 1947-1948  
Valassaarten majakanvartioiden 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*



**M**ikkeliinsaarten merivartiostasman historia siirtyi asemalle Sälgrundista, jossa luotsiasemalla vuosina 1941-1949 toiminut asema siirrettiin Mikkelinsaarelle<sup>49</sup>. Vuonna 1968 asemalla vierailut toimittaja raportoi merivartiostasman toiminnasta seuraavaa<sup>50</sup>. Asemalla palvelevilla merivartiollaisilla on vapaa-ajanaan mahdollisuus retkeillä maakoisista löylyistä nautitaan myös usein ja kun ulkona seurataan maailman tapahtumia kuvaruudusta. Ra-yhteydessä muihin merivartiostasmiin ja kaupunkiin. on pimeänä aikana, ja emäntä huolehtii ruuanlaitosta. sena päivänä merivartioiden työ kiellettiin saattaa alitaiselta idylliltä. Asemarakennus uusittiin vuosina 1993<sup>51</sup>



**M**anskapet på Mickelsörarnas sjöbevakningsstation överfördes till stationen från Sälgrund, vars station, som varit verksam i en lotsstation 1941–1949, flyttades till Mickelsörarna<sup>52</sup>. En reporter som besökte stationen 1968 rapporterade följande om verksamheten på sjöbevakningsstationen<sup>53</sup>. Sjöbevakarna som tjänstgör på stationen har möjlighet att göra utflykter och fiska på fritiden. Man njuter också ofta av bastuens 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 1.2.1993<sup>54</sup>.

*Merivartiostasmen ja vartiolaivojen päälliköt Mikkelinsaaren vanhan merivartiostasman edustalla 1951. MERIVARTIOMUSEO*

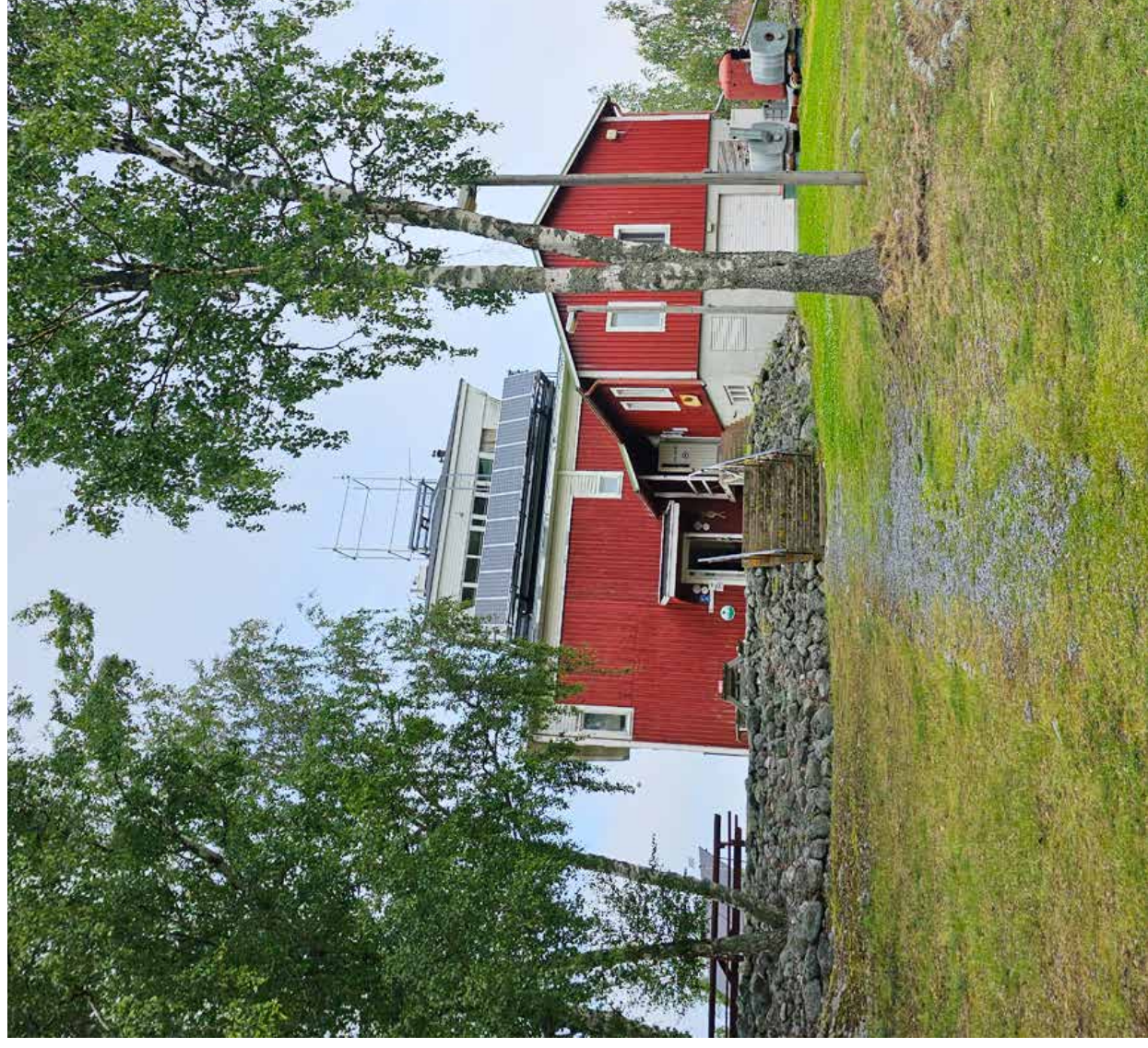
*Beihavarna för sjöbevakningsstationerna och bevakningsfartygen framför den gamla sjöbevakningsstationen på Mickelsörarna 1951. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

*The chiefs of the coast guard stations and coast guard vessels in front of the old coast guard station on Mikkelinsaaret 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*



-1991

## PIETARSAARI

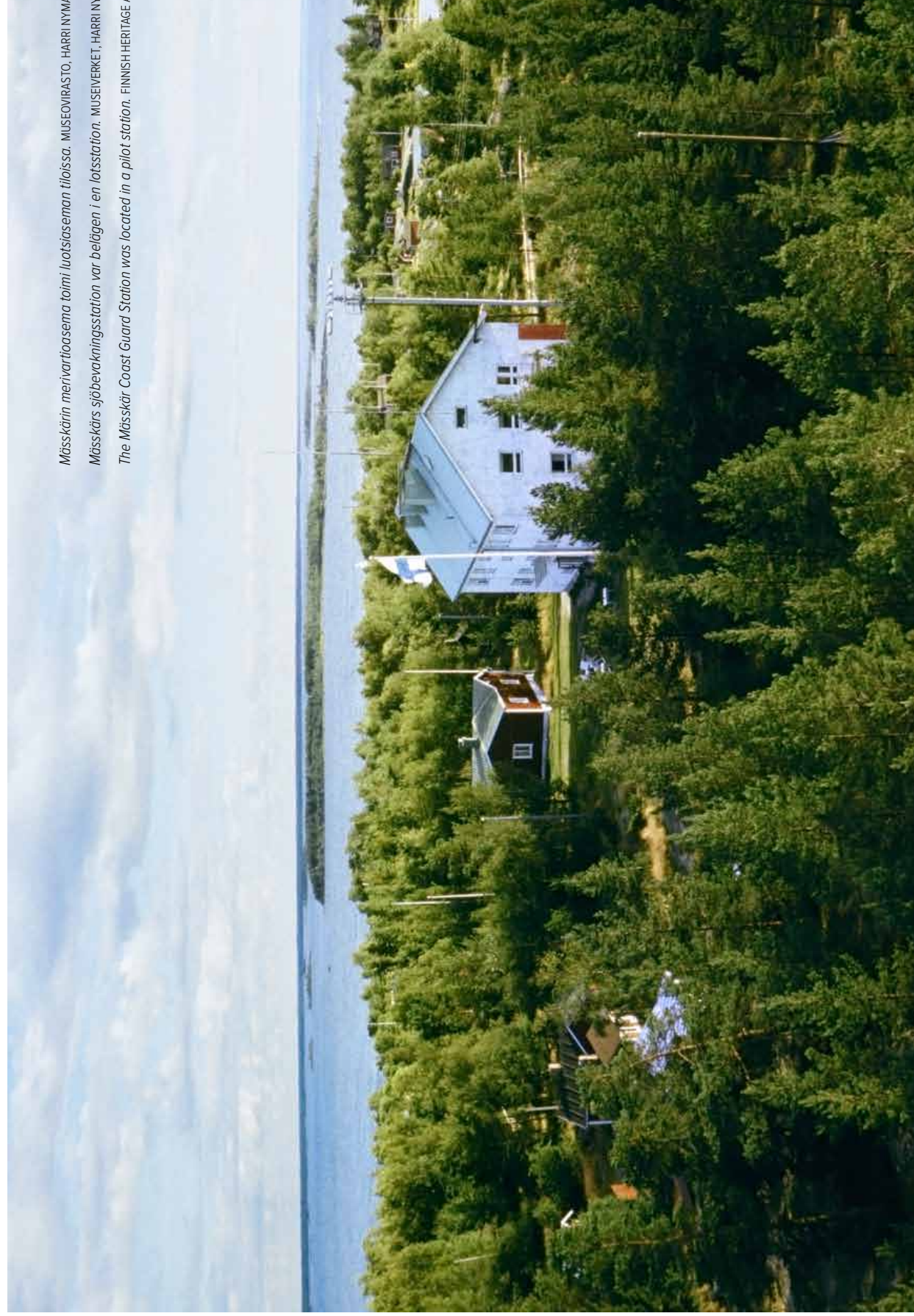
**M**ässkäirin merivartiiasema aloitti toimintansa vuonna 1933 Tullin luovuttamassa vartiiorakennuksessa Stormesskäirin saarella. 1930-luvulla asema mainittiin Merivartiokäskyissä toisinaan nimellä Messkäir. Asemarakennuksena toimi Tullilta 3.8.1931 vastaanotettu vartiiorakennus<sup>55</sup>. Loppuvuodesta 1959 asema muutti Messkäirin luoto-  
ranha asemarakennus jäi tarpeettomaksi. Se myytiin vuonna 1963.

an kohtaloksi koitui työaikamuutos, joka alkaisi kymmenen miehen vajakseen. Uusia vakansseja ei ollut yhtenä asema lakkautus. Tiheään asemaverkoston seella lakkautettavaksi päätyi Mässkäirin asema.<sup>56</sup> Se

-1991

## JAKOBSTAD

kningsstation inleddes sin verksamhet 1933 i en vaktverhållits av Tullen på ön Stormässkäir. På 1930-talet namnet Messkäir om stationen i Sjöbevakningsorden var en vaktbyggnad som man tagit emot av Tullen år 1959 flyttade stationen till lokaler i Mässkäirs lottastationsbyggnaden blev överflödig. Den såldes på ring blev ödesdiger för Mässkäirs station – ändringen ott på tio personer i bemanningen i Bottniska vikens arkanser fick man inte, så lösningen blev att lägga ner tioner i det täta stationsnätverket i havsområdet, var som valdes ut.<sup>59</sup> Den lades ner 191991.<sup>60</sup>



Mässkäirin merivartiostasema toimi luotiaseman tiloissa. MUSEOVRASTO, HARRINYMÄ.  
Mässkäirs sjöbevakningsstation var belägen i en lotsstation. MUSEUMVERKET, HARRINYMÄ.  
The Mässkäir Coast Guard Station was located in a pilot station. FINNISH HERITAGE



Pohjanlahden piirin päällikkö H. Enqvist teki alkuvuodesta 1938 esityksen Tankarin saarelle perustettavasta asemasta. Esityksen mukaan Merenkulkuhallitukselta Truthällanin toimittomaksi jäänyt luotsien asuntorakennus siirrettäisiin Tankariin ja siitä tulisi uusi asema. Siirtokustannukset olisivat noin 40 000 markkaa. Tankarin seutua suorittanut NV 47 oli määrätty vuoden alusta hyüneena. Enqvist oli esityksessään tuonut esiin alueen uljetuksen yhtenä keskuspaikkana ja tämän johdosta sitä vartioimatta. Ahvenanmaan alueella piiripäällikön esitti Kökariin perustettavaksi asemaa. Saarelle oli saman perustamista, mutta kukaan ei ollut suostunut jaa. Nyt Kökariin pastori tarjosi huoneistoa 700 markan rennervartioliatoksen päällikkö Miettinen kommentoi esillään rakennuksen siirron olevan liian kallis. Kökariin hän sen sijaan puolsi, sillä saarelle oli pyritty perustuksen alkujousta lähtien. Ongelmana oli aina ollut se, et t vuokrata huoneistoa eikä merivartiolaitos halunnut akkolunastukseen. Miettinen korosti, ettei Kökkolan oimatta. Niinpä hän esitti, että Kökariin NV 44 siirretään shittäisi poistetaan NV 47:n miehistö. Kökariin pastori krasopimus ja NV 44:n apuvene jäisi Kökariin apuveneä säästettäisiin kuluja että kyettäisiin järjestämään valvonta.<sup>65</sup>

oston selvittely ei olisi liian helppoa, on Tankar tästä rista Pohjanlahden merivartiostoa koskevassa historionjonka mukaan MP 108:n miehistö olisi aluksen myynnin 35 siirtynyt Tankariin Merenkulkuhallituksen asuntoon ut. Tankarissa 8.5.1950 asti. Tankarista asema siirtyi dexi Hällgrundin luotsiasemalle ja sieltä muuttaman Mikkelinsaarten merivartiostasemalle. Osa miehistöistä

siirrettiin merivartioluueen pohjoisemmille asemille. Merivartiokäskyt eivät kuitenkaan tunne Tankaria koko 1930-luvulla, ensimmällinen maininta niissä on 31.5.1941<sup>66</sup>, jolloin aseman hallintaan aloitettiin toimintansa.

Mitä sitten tapahtui Tankarissa ja Kökarissa? Kökariin saatiin merivartiostasema vuonna 1938 ja Tankarissa asema toimi ainakin vuodet 1941-1950. Mahdollisesti toiminta-aika oli pidempi, mutta toistaiseksi arkiot eivät ole ratkaisseet lopullisesti aseman toiminta-aikaa. Tankarin asema lopetettiin 7.5.1950<sup>67</sup>. Tankarista miehistö siirtyi Hällgrundin. Hällgrundissa merivartijat työskentelivät noin kaksi kuukautta ja sieltä heidät sijoitettiin Pohjanlahden merivartioston muille asemille<sup>68</sup>.

## TANKAR 1941-1950

### KARLEBY

Ghefen 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 förlämpligt 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.<sup>69</sup>

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 Mickelsörens 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 31.5.1941<sup>70</sup>, 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 verksamhetsstid. Verksamheten på Tankars station upphörde 7.5.1950<sup>71</sup>. Manskapet från Tankar överfördes till Hällgrund. På Hällgrund arbetade sjöbevakarna i ungefär två månader, och placerades sedan vid andra stationer inom Bottniska vikens sjöbevakningssektion<sup>72</sup>.



Vuonna 1889 valmistunut Tankarin majakka on ollut sekä majakanvartiomerivartioiden kotsaaren maamerkki. Kuva vuodelta 1895. MUSEOVIRA

Fyren på Tankar, som stod färdig 1889, har varit ett landmärke på denna ö. Bild från 1895. MUSEUMVERKET

The lighthouse on Tankar Island, completed in 1889, has been a landmark of lighthouse keepers, pilots and coast guards alike. Photo taken

HERITAGE AGENCY

**K**alajoen ensimmäinen merivartioasema perustettiin vuonna 1945 yksityisellä henkilöllä vuokrattuun huvilaan Pöliän saarelle. Saman vuoden syksyllä asema siirtyi Piekonniemeen nimikkään yksityishenkilön huvilaan. Seuraava muutto oli 171946, jolloin asema siirtyi jälleen yksityisen henkilön vuokraamiin tiloihin takaisin Pöliän saarelle.

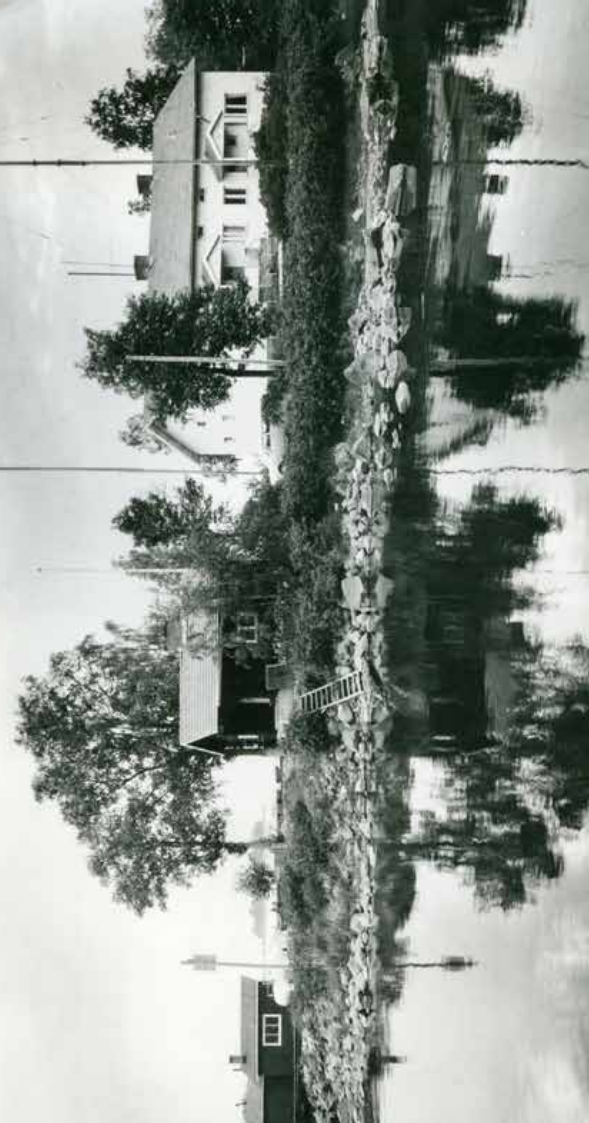
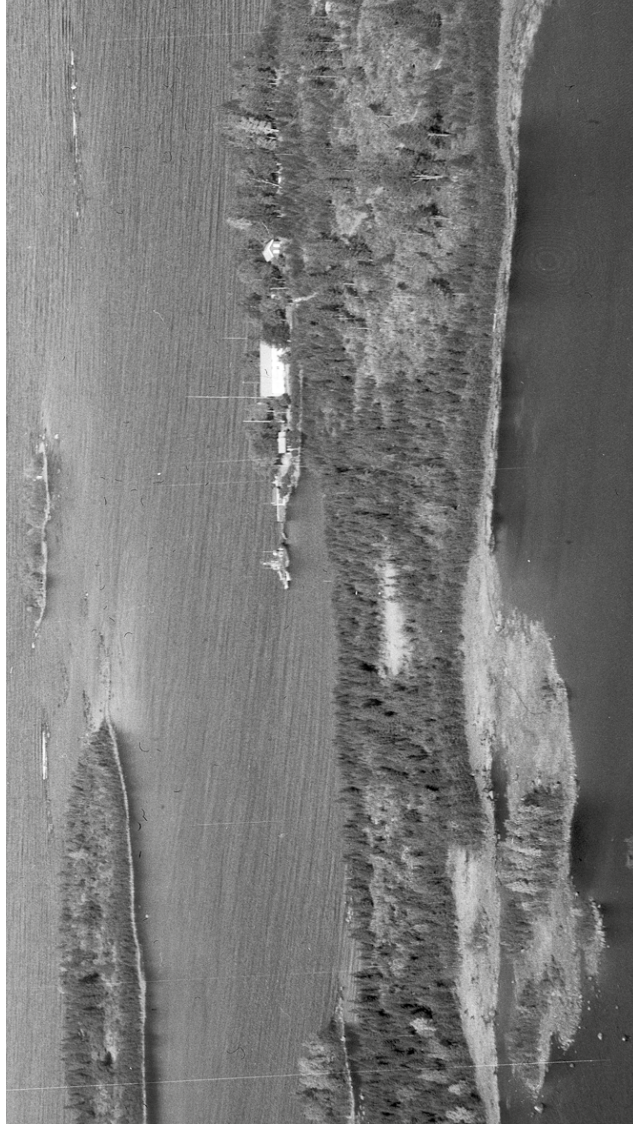
Siirtyi paikalliselta yritykseltä vuokrattuun vanhaan tulla-  
karille. Kaikkia Kalajoella olleita asemia vaivas i laiturin  
n veneet olivat ankkurissa.

Asema siirtyi uuteen vastavalmistuneeseen rakennukseen  
Iso-Pauhakariniin vastapäätä vanhaa asemaa. Aseman yhte-

yteen valmistui lukuisia huoltoiltoja ja laituria. Vuonna 1966 laituria jatkettiin siten,  
että sillä oli mittaa 50 metriä ja silhen kykeni kiinnittymään myös vartiolaivat.

Kesällä 1970 asemalla käynnistyi peruskorjaus ja samalla rakennettiin  
asemarakennuksen katolle tähyystorni. Peruskorjauksen yhteydessä kok-  
silämmitys vaihtui öljylämmitykseksi. Peruskorjauksen ajan miehistö asui lai-  
turiin tuodussa VMV 19-aluksessa. Venemajoituksen toimivuus oli testattu Jo-  
Bodön merivartioaseman rakentamisen aikana. Loppusyksystä VMV 19 siir-  
rettiin Vaalgrundin 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 yhdistet-  
tiin Kalajoen merivartioasemaan<sup>73</sup>. Kalajoen merivartioasema lakkautettiin  
11.2.2019<sup>74</sup>.<sup>75</sup>



## KALAJOKI 1945–2019

### KALAJOKI

**D**en första sjöbevakningsstationen i Kalajoki inrättades 1945 i en villa som hyrdes ut av en privatperson på ön Pöliä. På hösten samma år flyttades stationen till Piekonniemi, även där till en privatpersons villa. Följande flytt ägde rum 171946, då stationen flyttade tillbaka till ön Pöliä, än en gång till lokaler som hyrdes ut av en privatperson. Sommaren 1947 flyttade stationen till ön Laurinkari, till en tullvakstuga som man hyrde av ett lokalt företag. Alla stationer som funnits runt om 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-Pauhakarari på fastlandet, mitt emot den gamla stationen. I anslutning till stationen byggdes ett flertal serviceokaler 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 1966*  
SUOMEN ILMAVOIMAMUSEO

*Kalajoki sjöbevakningsstation fotograferad i september*  
FLYGVAPENMUSEUM

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

Sommaren 1970 påbörjades en grundlig renovering och byggdes ett utökat storn på stationsbyggnadens tak. I ringen bytte man från uppvärmning med koks till oljeuppvärmningen bodde manskäpet på båten VMV 19 som förtöjdes personalen på en båt var en beprövat metod som fungerade bevakningsstation byggdes. På senhösten flyttades VMV 19 skäpet bodde i stationens bastu under renoveringens sist-

På 1990-talet konstaterades problem med inomhusluft och det var dags för änu en renovering. Kalajoki station fick stationen som funnits i Brahestad sedan 1997 lades ner o Kalajoki sjöbevakningsstation<sup>76</sup>. Kalajoki sjöbevakningsstati-

## VIRPINIEMI 1958 -

## OULU

## VIRPINIEMI 1958 -

## ULEÅBORG



Virpiniemen merivartioston toiminta käynnistyi 1.11.1958 talvivar-  
tiosasemana. 13.3.  
samana vuonna  
talvivartiostasema  
muuttui merivarti-  
ostasemaksi, kun uusi asemarakennus valmistui. Aseman ohella rakennettiin sauna, kellari, poltto- ja voiteluainevarasto, venesuojä, telakka ja laituri.

Vuonna 1985 aseman yhteyteen rakennettiin lähes 20-metrinen "lennonjohtotorni", joka tarjosi tähytystymahdollisuuden parhaimmillaan 20 kilometrin päähän ja vähensi samalla partiointitarvetta. Torni oli erittäin tervetullut, sillä aiemmin asemalta näki vain rantametsikön.<sup>83</sup> Ensimmäinen torniosa asemarakennukseen oli valmistunut jo 1970-luvun alkupuolella, mutta sen korkeus ei ollut riittävä. Niinpä vuonna 1985 valmistuneet kaksi lisäkerrasta mahdollistivat laajan tähytysalueen.1980-luvun kummostusöissä 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 punainen asemarakennus. Se valmistui vuonna 2024 ja otettiin virallisesti käyttöön helmikuussa 2025.

*Vanha merivartiostasema kuvattuna vuonna 1975.*

MERIVARTIOMUSEO

*Den gamla sjöbevakningsstationen fotograferad 1975.*

SJÖBEVAKNINGSMUSEET

*The old coast guard station photographed in 1975.*

THE COAST GUARD MUSEUM

ä Raahen lähtivesille alettiin suunnittelemaan uutta merivartioston laajennussuunnitelmiin myötä alueelle odotettiin jopa sukasmäärän kasvun oletettiin heijastuvan venelikkenteen kasvun. Myös Rautaruukin toiminnan mahdollisen kasvun myötä kasvamiaan. Kalajoen ja Virpiniemen välisellä merialueella maasta laaja aukko. Uutta asema suunniteltaessa päädyttiin uuden aseman paikkaiksi tulisi joko Hailuodon Pöllänihti, Saari- ja Iso-Kraaseli. Näistä parhaaksi kohteeksi nousi Iso-Kraaseli, josta saatiin luotsiasema. Saari oli lahjoitusmaata, joten maata ei ollut omistuu. Lokakuussa 1967 Merenkulkulaitus vuokrasi maan tontille. Vuokransi määritettiin neljä penniä neliömetriä kohti. Vuokran maksu oli 1000 markkaa. Vuonna 1976 rakennettiin talousrakennus ja asuinrakennuksia. Vuonna 1976 rakennettiin myös uuden aseman ja Rajavartiolaits luovutti vuokra- ja rakennukset takaisin Raahen kaupungille. Alkuvuodesta 1976 perustettavasta merivartiostasemasta.<sup>79</sup> Se sijoitettiin Meren-  
 ja oli toiminnassa 1.6.1997-1.8.2008<sup>80</sup>.

de man planera en ny sjöbevakningsstation i vattnen nära som en följd av bolaget Rautaruukkin planer på en utvidgning i området, väntade en ökning i invånarantalet på till och med kade invånarantalet väntades ta sig uttryck som en ökning dsfisket. Även fartygstraffiken i området skulle komma att öka eventuella utökade verksamhet. Ur sjöbevaknings- ruckis lucka i bevakningen i havsområdet mellan Kalajoki och av den nya stationen kom man fram till tre olika alternativ: tningen i Pöllänihti på Karlo, i Similuoto i Saloinen eller på et bästa alternativet av dessa ansågs vara Iso-Kraaseli, där sa som sjöbevakningsstation. Ön var donationsjord, och kun- visserligen hyras ut. I oktober 1967 hyrde Sjöfartsstyrelsen ränsbevakningsväsendet. Hyran fastställdes till fyra penni tillstånd att bygga en ekonomibyggnad och bostadshus på onsbbygget inte framskridit, och Gränsbevakningsväsendet och byggnaderna där tillbaka till Brahestads stad. I början illan om att inrätta en sjöbevakningsstation i Brahestad.<sup>81</sup> öfartsverkets fastigheter och var verksam under perioden

Virpiniemi sjöbevakningsstation inleddes sin verksamhet 1.11.1958 som vin-  
terbevakningsstation. Den 13 mars samma år blev den en sjöbevaknings-  
station, 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 station-  
en, vilket i bästa fall gav en sikt på 20 kilometer och minskade samtidigt  
behovet av att patrullera. Tornet var mycket välkommet, eftersom man tidi-  
gare endast hade kunnat se skogsdlungarna vid stranden från stationen.<sup>84</sup>





1900-luvun alussa Kuusiluodon saari oli vilkas sahayhdyskunta. Saari pulppusi elämää ja noin tuhat asukkaan saarelta 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 rannikkokuussa 1944.<sup>85</sup> Osa rakennuksista säästyi palolta ja perustettu merivarti asema sai niistä itselleen tilat. yhdistämällä Ajoksen ja Röytän asemat<sup>86</sup>. Asemalääärin seitsemän miestä ja aseman vastuualue katettiin rannikkoalueet.<sup>87</sup> Kuusiluodon asema lakkautettiin yhtin Outokumpu OY:lle.

början av 1900-talet var ön Kuusiluoto ett livligt sågverksamhälle. 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.<sup>89</sup> 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 Röytta<sup>90</sup>. På stationen arbetade i medeltal sju män och stationens ansvarsområde omfattade sju olika kommuners kustområden.<sup>91</sup> Kuusiluoto station lades ner 31.5.1968<sup>92</sup> och lokalerna såldes till Outokumpu OY.



MERIVARTIOMUSEO  
SJÖBEVAKNINGSMUSEET  
THE COAST GUARD MUSEUM



Röyttässä toimi merivartiostasema ensimmäisen kerran vuosina 1945-1947, tilat löytyivät Ylipäästä Tullin tiloista. Asema yhdistettiin Ajoksen aseman kanssa ja siirrettiin Kuusiluotoon<sup>93</sup>. Uudelleen merivartiostasema perustettiin Röyhtään 1.6.1968 Lapin Rajavartiolaitosla saatuin tiloihin<sup>94</sup>, kyseessä oli aseman siirtyminen Kuusiluodon merivartiostalon katoille valmistui vuonna 1969 tähystystorni ja päivitys vuonna 1973. 1970-luvun loppupuolella aseman perustamispaalutuksella ja asemalle rakennettiin uusi betonikorjaamo, polttoainevarasto ja venehalli. 1980-luvun alkuun ulkopuolelle valmistui työllisyystyönä aallonmurtaja. Asemarakennuksessa toimi merivartioiden ohella Asemalle saatiin uusia viranomaiskollegoita vuonna 1999 rajavartiostasema lakkautettiin ja Röyhtään rajavartiostasema lakkautettiin ja Kemi. Asemalle saatiin uusia viranomaiskollegoita vuonna 1999 rajavartiostasema lakkautettiin ja Röyhtään rajavartiostasema lakkautettiin 1.1.2019.

På Röyhtä fanns en sjöbevakningsstation för första gången 1945-1947, stationen låg i Tullens lokaler i Ylipää. Stationen slogs samman med Ajos station och flyttades till Kuusiluoto<sup>97</sup>. En sjöbevakningsstation inrättades på nytt på Röyhtä 1.6.1968 i lokaler man fått överta från Lapplands gränsvakningssektion<sup>98</sup>, sjöbevakningsstationen flyttades då från Kuusiluoto till Röyhtä.

Ett utökning byggdes på stationsbyggnadens tak 1969 och ett jorrum stod klart 1973. I slutet av 1970-talet förstärktes stationens grund med stålplåtar, och en ny betongkaj, en docka, en verkstad, ett bränsleförråd och en bålhall byggdes vid stationen. I slutet av 1980-talet färdigställdes en vägbytare utanför hamnen genom beredskapsarbete.

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

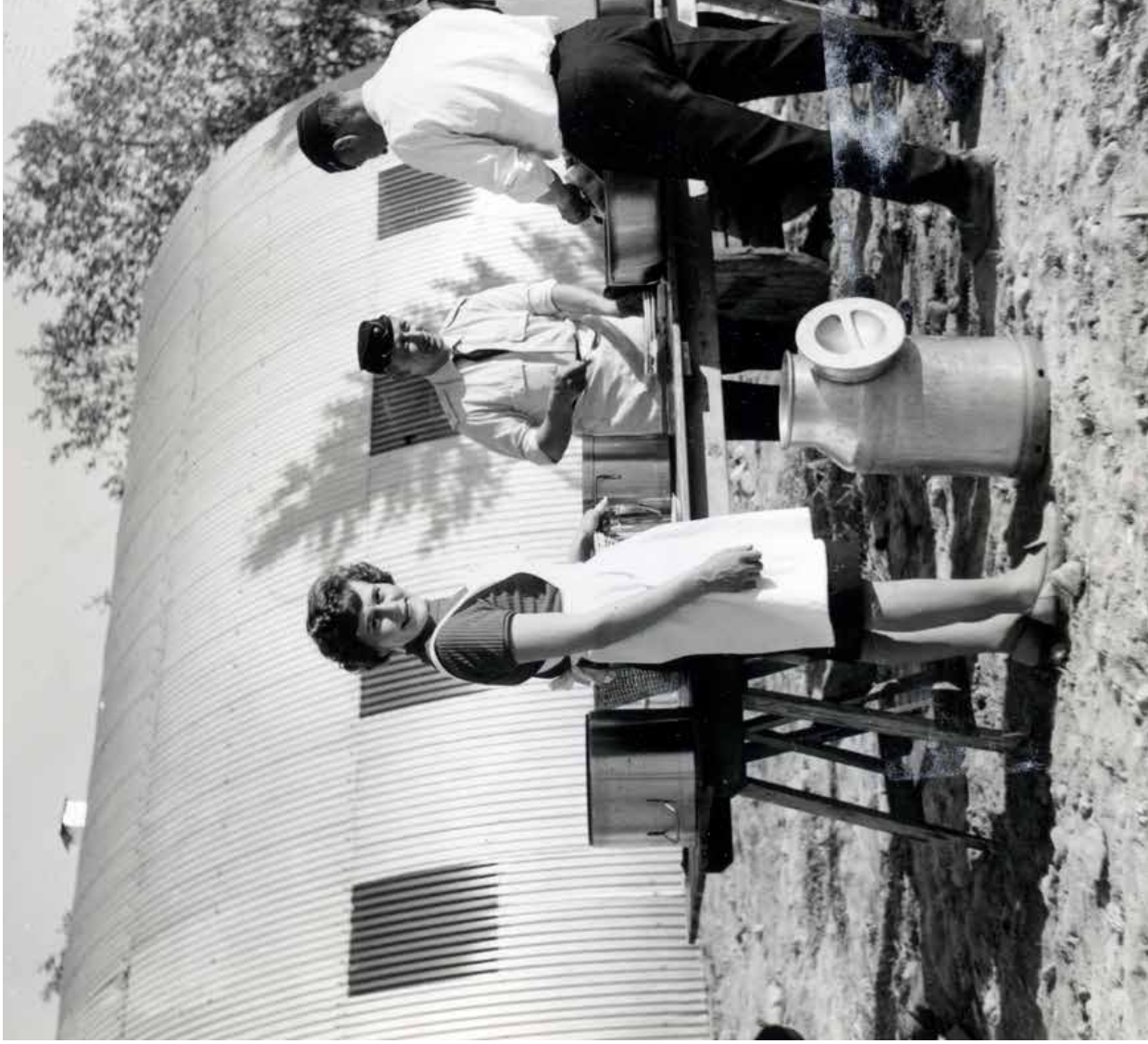
På vårsafton 2003 fortsatte den nedlagda Röyhtä stations verksamhet vid en ny station som inrättats i Kemi.<sup>99</sup> Den fick lokaler på gatan Sairaalkatu i Radio Ankkuris före detta lokaler<sup>100</sup>. Kemi sjöbevakningsstation lades ner 1.1.2019.

*Röyhtän merivartiostasema kuvattuna vuonna 1999.*  
MUSEOVIRASTO, HARRI NYMAN

*Röyhtä sjöbevakningsstation fotograferad 1999.*  
MUSEVERKET, HARRI NYMAN

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





- 72 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Bottniska vikens sjöbevakningssektion
- 73 Rajavartiobotscens lakkautehtujen aseminen luettelo
- 74 Pohjanlahden meivartokillan asemaluettelo
- 75 Pohjanlahden Meivartokillan 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, Raaiten asemaa koskeva aineisto
- 80 Pohjanlahden meivartokillan 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](https://www.tornio.fi/wp-content/uploads/2017/11/Kuusiluoto_esite2014.pdf)
- 86 MVM, Kuusiluodon asemaa koskeva aineisto
- 87 Kaleva 5.4.1968, lehdistöleikkejä Meivartiossemin leikkikolhoina
- 88 Rajavartiobotscens lakkautehtujen aseminen luettelo
- 89 [https://www.tornio.fi/wp-content/uploads/2017/11/Kuusiluoto\\_esite2014.pdf](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, Røyttå: koskeva aineisto
- 94 Rajamme Vartijat 1989
- 95 Rajavartiobotscens lakkautehtujen aseminen luettelo
- 96 Kaleva 31.12.2003
- 97 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Røyttå
- 98 Rajamme Vartijat 1989
- 99 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- 100 Kaleva 31.12.2003

*Meivartiosseman harjannostajaiset, kuvattu todennäköisesti Vallgrundissa. MERVARTIOMUSEO*

*Sjöbevakningsstationens taklagsfest, fotografierad antagligen i Vallgrund. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

*Coast Guard Station's topping-out ceremony, photograph probably taken in Vallgrund.*

THE COAST GUARD MUSEUM

- 40 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Vallgrund
- 41 MVM, Pohjanlahden meivartiossemaa koskeva aineisto ja Meivartio-rykmentin toimintakertomus 1947.
- 42 Pohjanlahden meivartioilta. Välasaarten historikki
- 43 Pohjanlahden meivartioilta. Välasaarten historikki
- 44 Pohjanlahden meivartiokillan 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, yleistä arotia meivartiossema
- 50 Vaasa-lehti 31.8.1968
- 51 Rajavartiobotscens lakkautehtujen aseminen luettelo
- 52 Sjöbevakningsmuseet, allmänt om sjöbevakning
- 53 Tidningen Väsa 31.8.1968
- 54 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- 55 MVM, Kummelgrundin meivartiossemaan liittyvä aineisto
- 56 Pohjanmaan kansa 1.9.1989
- 57 Rajavartiobotscens lakkautehtujen aseminen luettelo
- 58 Sjöbevakningsmuseet, material som rör Kummelgrundis sjöbevakningsstation
- 59 Pohjanmaan kansa 1.9.1989
- 60 Förteckning över Gränsbevakningsväsendets nedlagda stationer
- 61 Keski-Pohjanmaa 21.6.1985
- 62 Pohjanlahden meivartiokillan asemaluettelo
- 63 Keski-Pohjanmaa 21.6.1985
- 64 Bottniska vikens Sjöbevaknings gilles stationsförteckning
- 65 KA, Sisäasiainministeriön arkisto, Ea:463-598, Meivartiobotscens eskottman kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vartiiosseman perustamista (laaben för Sjöbevakningsväsendets brev till Inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation)
- 66 MYK (Sjöbevakningsvorder) 1041, 13 §
- 67 MVM, Pohjanlahden meivartiossemaa koskeva aineisto
- 68 MVM, Pohjanlahden meivartiossemaa koskeva aineisto
- 69 Rikskärvet, Inrikesministeriets arkiv, Ea:463-598, Meivartiobotscens eskottman kirje 7.3.1938 Sisäasiainministeriölle koskien uuden vartiiosseman perustamista (laaben för Sjöbevakningsväsendets brev till Inrikesministeriet om inrättande av en ny bevakningsstation)
- 70 MYK (Sjöbevakningsvorder) 1041, 13 §
- 71 Sjöbevakningsmuseet, material rörande Bottniska vikens sjöbevakningssektion

- meivartiossemaan liittyvä asiakirjat
- vartiiossemaan liittyvä asiakirjat
- tehtujen aseminen luettelo, Pohjanlah-
- luettelo
- Ummelgrundis sjöbevakningsstation
- ument som rör Kummelgrundis sjöbe-
- fr. Väsa-lehti
- vakningsväsendets nedlagda stationer,
- nings gilles stationsförteckning
- llan asemaluettelo
- artioimista
- tehtujen aseminen luettelo
- nings gilles stationsförteckning
- ärt om Sjöbevakning
- vakningsväsendets nedlagda stationer
- liittyvä aineisto
- tehtujen aseminen luettelo
- terial som rör Molpe station
- vakningsväsendets nedlagda stationer
- llan asemaluettelo
- liittyvä aineisto
- nings gilles stationsförteckning
- terial som rör Norrskärs station
- liittyvä aineisto
- aineisto
- llan asemaluettelo
- terial som rör Norrskärs station
- terial som rör Kalvholm
- nings gilles stationsförteckning
- aineisto
- aineisto
- terial som rör Vallgrund





|||  
MERIVARTIJOIDEN LAIVAT  
SJÖBEVAKARNAS FARTYD

## A VARTIOMOOTTORIVENEET<sup>1</sup>

n aikakaudella kelluina kalusto oli vanhaa ja hidasta. erityt laivat palvelivat laitosta kuitenkin vuosikymme- aluksista palveluksessa oli vuonna 1903 rekennetty köitynen vasta vuonna 1981<sup>2</sup>. Palvelusvuosia sille kertyi ja sittemmin Rajavartiolaikoksessa yhteensä 51.

en perustamisen jälkeen uusia vartiolaivoja saatiin en- en alla, jolloin Belgiasta ostettiin valtamertroolarit Cel- nimet *Uisko* ja *Tursas*. Seuraavan kerran uusia vartiola- 0-luvulla. Koskelo-luokka valmistui vuosien 1955-1960 -luvun lopulla valmistui uusi *Uisko* ja 1960-1970-luvulla 1970-luvulla *Valpas* ja *Turva*. Tursas-luokan laivat *Tursas* itaan jo kolmas *Uisko*, valmistuivat 1980-luvun loppu- in puolivälissä suoritettu modernisointi: jatkoi alusten n puoleen väliin asti. 1980-luvulla vastaanotettiin Lok- uokan *Kista* ja *Kurki*. 1990-luvun puolivälissä vastaan- oden 2000 molemmin puolin valmistui Telkkä-luokan 4 valmistui Rajavartiolaikoksen uusin alus, vartiolaiva ysluvultaan toinen *Turva*-niminen alus.

en ja Rajavartiolaikoksen tunnetuin alusluokka on ol- eet eli VMV:t, tultavallisemmin venmat. Ensimmäiset otettiin vuonna 1930 ja yhteensä uusia VMV-alkusia -muu VMV-alkuksen hankkimat alukset suunnitel- vartiointiin, mutta VMV-luokkaa suunniteltaessa yhtenä ten mahdollinen hyödyntäminen myös sotilaallisessa

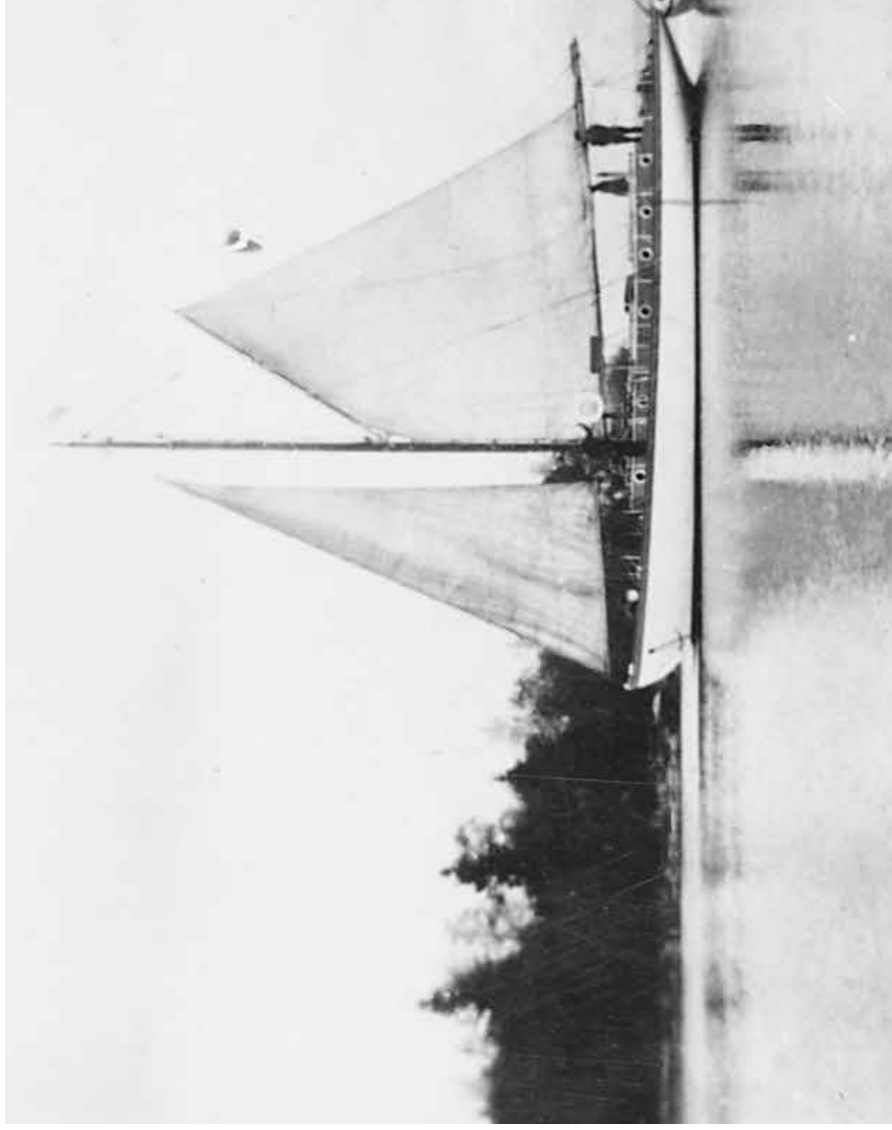
Sotavuosina, jolloin Merivartiolaitos niin aluksineen istetettu Merivoimille, VMV-luokan alukset edustivatkin ia ja monikäyttöisimpiä aluksia. reili Merivartiolaitosta ja sittemmin Rajavartiolaitosta n. Viimeinen VMV-alus, *VMV 13*, poistettiin käytöstä jeillä oleva vartiomoottorivene, *VMV 11*, on museoituna *VMV 11* valmistui vuonna 1935 yhtenä Turun Veneveis- nimestä vartiomoottoriveneestä. Alun perin aluksen

huippuunopeus oli 23,5 solmua. Aika teki alukselle tehtiävänsä ja 35 palve- lusvuoden jälkeen aluksella sai ajaa enää kuutta solmua, sillä pitkä palvelus- aika oli saanut aluksen rungon väsymään. Aluksen viimeinen päällikkö Ahti Strikkinen muisteli Uusi Suomi-lehden haastattelussa marraskuussa 1990 erästä matkaa<sup>3</sup>:

”...Kerran ajimme *Kalibadagrundin tienoilta terävässä vasta-aalokos- sa. 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 vaihti on nykyään pysähtynyt, mutta museoituna se edustaa legendaariseen maineeseen kohonnutta venetyyppiä. Pitkä käyttöaika ajoi muidenkin vartiomoottoriveneiden ohii. Osa tuhoutui jo ennen sotia, osa sodissa. Kun koitti aika, jolloin VMV-alkuksia alettiin poistamaan, myytiin ne useimmiten huutokaupoilla. Kaikkien alusten jälkiä ei ole tähän mennessä löydetty, mutta kirjassa pyritään kertomaan lyhyesti mitä aluksille tapah- tui Rajavartiolaikoksen luovuttua niistä. Oletettavasti kahden aluksen runko on yhä tallella, museoidun VMV 11-aluksen ohella. Oma haasteensa alus- ten jälkien selvittämiseen on se, että jompikumpi Katajanokalla Helsingin pommittuksissa tuhoutuneista VMV-alkuksista sai jossakin muodossa uuden elämän, sillä toisesta, tai mahdollisesti osin molemmista, tehtiin Valmetille kuljetusvene<sup>4</sup>.

Seuraavien sivujen kuvakatsaus antaa pienen poikkeileikkauksen Meri- vartiolaikoksen ja Rajavartiolaikoksen aluskannasta. Kuvakatsaus painottuu vartiolauksiin (VL) ja vartiomoottoriveneisiin (VMV). Nopeat veneet (NV), hi- taat veneet (HV), apuveneet (AV), partioveneet (PV) sekä eräät muut alukset on rajattu tässä ulkopuolelle.



Merivartiolaitos vastaanotti Tulihallitukselta monien muiden alusten ohella myös useita moottoripurjealuksia (MP). Alusten nimet olivat MP 101-109<sup>5</sup>. Vuosina 1932 ja 1933 takavarikoitui viralaisten salakuljettajien alukset saivat nimet MP 110 ja MP 111, myös ne siirtyivät Merivartiolaikoksen 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 101–109<sup>5</sup>. 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 Botteniska viken. MUSEUMVERKET, FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUMS SAMLING

In addition to many other vessels (MP) from the National Customs. The names of the in 1932 and 1933 were names 111, and they, too, were transferred to the Maritime Guard. Here, the MP 101 picture vessel served mainly on the FINNISH HERITAGE AGENCY, THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

## BEVAKNINGSFARTYGEN OCH BEVAKNINGSMOTORBÅTARNA<sup>5</sup>

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 1986. 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 oceantrålarerna *Celtic* och *Baltic* köptes från Belgien. De fick namnen *Usiko* 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 *Usiko*, på 1960–1970-talet *Silmä* och *Viima* samt på 1970-talet *Vajpas* och *Turva*. Turvas-klassens fartyg *Tursas* och *Usiko*, redan den tredje *Usiko* 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 Teikkä-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 vid Gränsbevakningsväsendet under flera årtionden i VMV-klassen, VMV 13, togs ur bruk 1971. Den enda bevakningsmotorbåten, VMV 11, finns bevarad på Sjöbevakningsstod färdig 1935 som en av tio bevakningsmotorbåtar Åbo Båtvärf. Ursprungligen var farkostens topphastighet gjorde dock sitt med farkosten, och efter 35 år i tjänst köra i mer än sex knop med den, eftersom den långa hade tröttnat ut farkostens skrov. I en intervju i tidningen november 1990 drog sig båtens sista befälhavare Alhtinen en viss resa<sup>7</sup>:

"... En gång körde vi i hård motström i närheten av karna kom upp för att säga till oss att ta det lite lugnt lossna från väggarna. Vi spikade sedan fast listerna Skrovet började vara rätt så slut..."

Åldringens fart har numera stannat, men som museum rar den en båttyp som nått legendstatus. Den långa även de andra bevakningsmotorbåtarna förbi. En del krigen, en del under krigen. När tiden att börja ta VMV-kommen, såldes de oftast på auktion. Spåren efter a inte kunnat hittas, men i boken är ambitionen att kort hände med båtarna efter att Gränsbevakningsväsendet Trolligen finns skrovet av två av båtarna ännu kvar, utö ras på museum. En av utmaningarna med att reda ut sp att endera av VMV-båtarna som förstördes vid Skatu av Helsingfors fick ett nytt liv i någon form, eftersom möjlig delvis båda, gjordes om till transportbåt för Bildöversikten på följande sidor utgör ett litet t ningsväsendets och Gränsbevakningsväsendets far versikten prioriteras bevakningsfartygen (VL) och beva (VMV), Snabbåtar (NV), långsamma båtar (HV), hjäla tar (PV) och vissa andra farkoster har inte tagits med.



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



## Viitteet

- 1 Luvun lähienä on käytetty muun muassa Tuulilaitoksen vuoden 1928 vartoalustuetta, Kansallisarkiston aineistosta asiakirjakokonaisuutta ”Mervoimien eskunta, Järjestelytoimisto (Isto III), Henkilököhtäinen diaari, T 1482408” sekä Merivoimien kesäkuun vuonna 2004 laatimaa Merivoimien lauksen ja Rajavartiolaitoksen alustuetta. Muut lähteet on mainittu erikseen.
- 2 Rajamme vartiijat 10/1981, s.23
- 3 Uusi Suomi 8.11.1990
- 4 Kirjallinen tiedonanto Olli-Pekka Haukiala
- 5 Källorna till kapitlet är bland annat Tuulverkets förteckning över bevakningsfartyg från 1928, Riksarkivets samling dokument ”Mervoimien eskunta, Järjestelytoimisto (Isto III), Henkilököhtäinen diaari, T 1482408”, ”Mairinstaben, Organisationsvärdn (Ivyrå III), Personligt diarium, T 1482408” samt en förteckning över Sjöbevakningsväsendets och Gårdsbevakningsväsendets fartyg, som utarbetats av Sjöbevakningsmuseet 2004. Övriga källor nämns separat.
- 6 Rajamme vartiijat 10/1981, s. 23
- 7 Uusi Suomi 8.11.1990
- 8 Skriftlig redogörelse från Olli-Pekka Haukiala
- 9 MKK 1/30, §13
- 10 MKK (Sjöbevakningsordern) 1/30, 13 §
- 11 MKK (Coast Guard Order) 1/30, §13

Vartiolaiva Silmä kastetaan Turussa Oyj Laivateollisuus Ab:n telakalla 25.3.1963. MERIVARTTOMUSEO

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

Coast guard vessel christened at the Laivateollisuus March 1963. THE COAST GUARD



tomootoriveneistä en. Myös alusten otavuosina. Sotien jälkeen iselleen ja alukset saivat an värnsä. Kuvassa 1. iivue irrottautumassa onin laiturista kesällä 1942. MV 14, joilla on kyljissään unumerot. MERIVARTTOMUSEO

Under krigsåren kamoufflagemålades en del av bevakningsfartygen. Också numeringen av farkosterna varierade under krigsåren. Efter krigen återgick numeringen till det normala och farkosterna fick tillbaka sin gamla, grå färg. På bilden kastar 1:a Bevakningsmotorbåtsflottiljen loss från byggan på Kungsholmen iPELLINGE sommaren 1942. I färggrunden VMV 16 och VMV 14 med avvikande numering 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



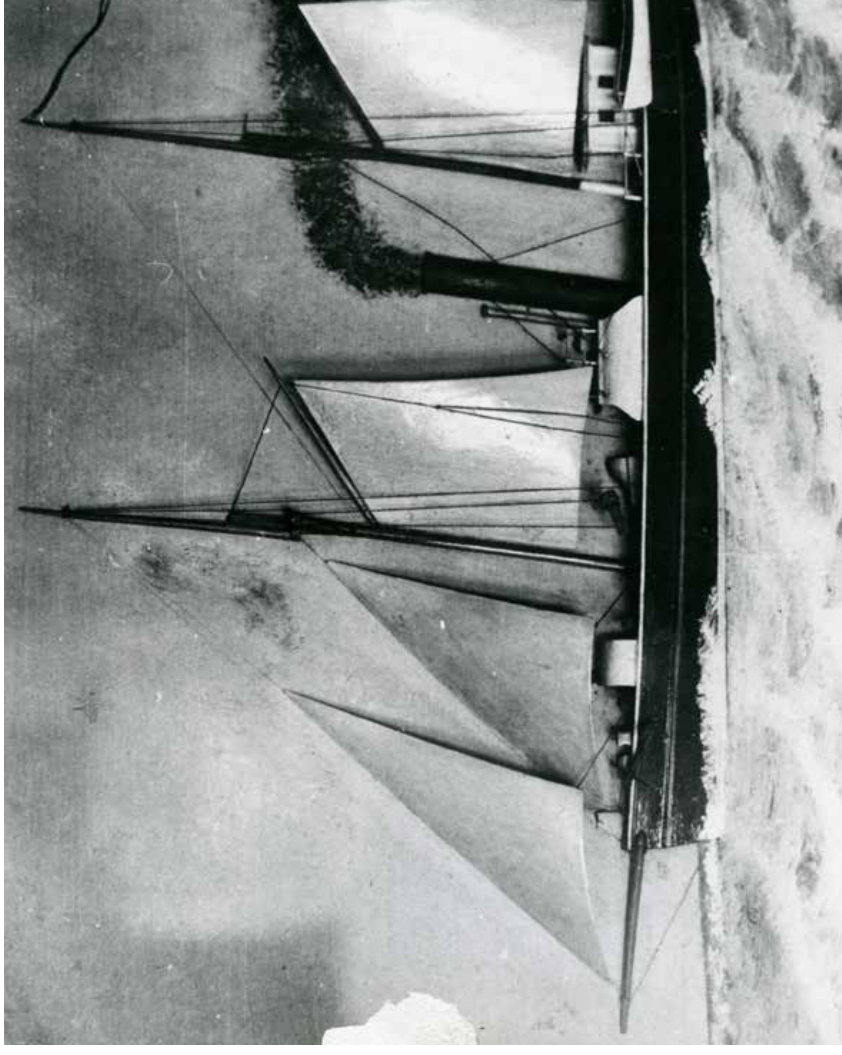
FORUM MARINUM/UNO OJASEN KOKOELMA / FORUM MARINUM/UNO OJANENS SAMLING / FORUM MARINUM/THE COLLECTION OF UNO OJANEN

## -1935

Byggnadsår	1935
Crichton & Co Ab	Varv
Längd	20
Bredd	3
Djupgående	3
Fart i knop	10
Drivkraft	1000
länga	20

**M**erivartiolaitos luopui vartiolaiva *Suomesta* vuonna 1935. Seuraavana vuonna alus odotell romuttamistaan Taalintehtaalla, mutta romuttamisen sijaan se myytiin lastilavaksi 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 Kemiön. 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.<sup>1</sup>

**S**jöbevakningsväsendet tog bevakningsfartyget VL *Suomi* ur drift 1935. Följande år läg 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 plösligt kolliderade med ett annat fartyg. *Freja* sjönk till botten på 47 meters djup tillsammans med en av sina ägare.<sup>2</sup>



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

The masts of the steam schooner were removed in 1885, and the ship was modified to make the ship better serving as a government vessel. THE COAST GUARD MUSEUM

Masterna på ångskonaren *Suomi* avlägsnades 1885 och däckskonstruktionerna ändrades för att fartyget skulle lämpa sig bättre som myndighetsfartyg. SjöBEVAKNINGSMUSEET



MERIVARTIOMUSEO / S JÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**M**erikotkan pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahti. Laiva myytiin huutokaupalla vuonna 1959<sup>3</sup> ja aluksen tiedot päättyvät tähän vuoteen.

**M**erikotkas huvudsakliga verksamhetsområde var Finska viken. Fartyget såldes på auktion 1959<sup>4</sup> och efter det saknas all information om det.

### 1930-1959

<i>Aluksen nimi</i>	<i>Tidigare namn</i>
<i>Byggnadsår</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>Crichton &amp; Co Ab</i>	<i>Varv</i>
<i>Längd</i>	<i>Längd</i>
<i>Bredd</i>	<i>Bredd</i>
<i>Djupgående</i>	<i>Djupgående</i>
<i>Fart i knop</i>	<i>Fart i knop</i>
<i>/övinga</i>	<i>Drivkraft</i>



POHJANLAHDEN MERIVARTIOKILTA / BOTTNISKA VIKENS S JÖBEVÄKNINGS GILLE / THE GULF OF BOTHNIA

**H**aukan pääasiallinen toiminta-alue oli läntinen Suomenlahti. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1958.

### VL HAUUKKA 1930-1958

<i>Aluksen nimi</i>	<i>Vuoteen 1935 asti Falken<sup>5</sup></i>
<i>Tidigare namn</i>	<i>Till 1935 Falken<sup>6</sup></i>
<i>Rakennusvuosi</i>	<i>1885</i>
<i>Teollisuus</i>	<i>Wim Crichton &amp; Co Ab</i>
<i>Pituus</i>	<i>19,2</i>
<i>Leveys</i>	<i>3,3</i>
<i>Syväys</i>	<i>1,2</i>
<i>Nopeus solmuissa</i>	<i>8,5</i>
<i>Käyttövaihto</i>	<i>Höyryövinga</i>
	<i>Drivkraft</i>

*Byggnadsår*

**H**aukas huvudsakliga var västra Finska viken. slutar år 1958.



1957

Byggnadsår

Crichton & Co Ab

Värn

Längd

Bredd

Djupgående

Fart i knop

Drivkraft

/ånga

MERVARTIONMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

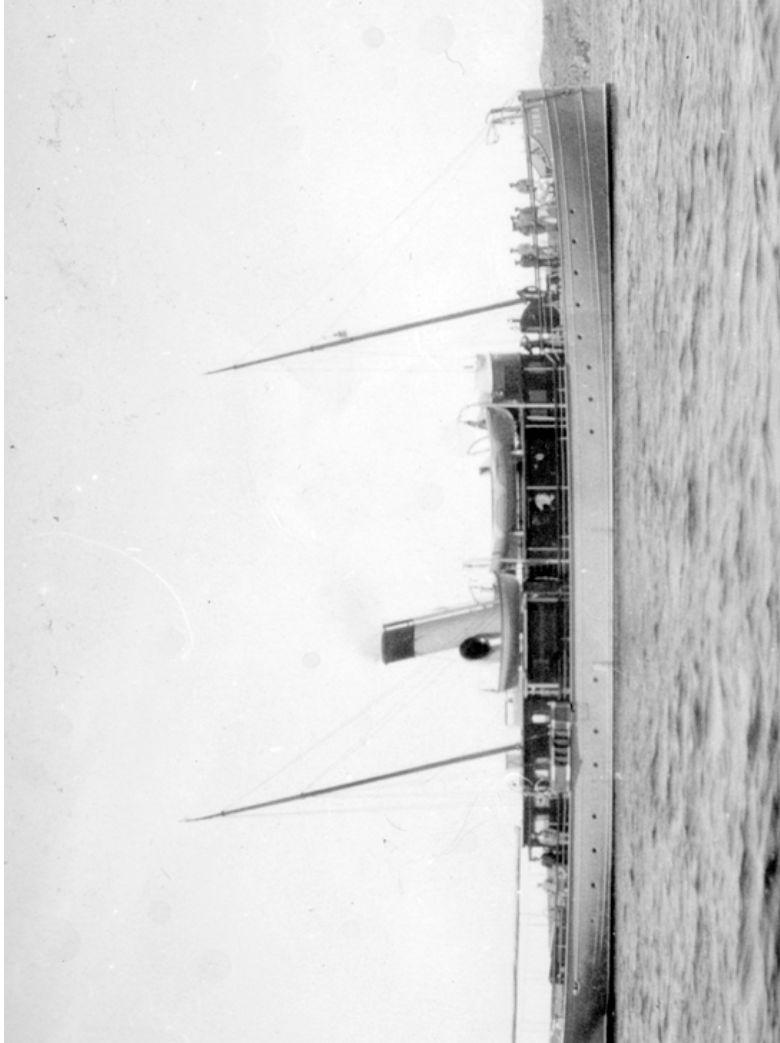
Vestan pääasiallinen toiminta-alue oli vuosina 1930-1931 Suomenlahden itäosa ja myöhemmin Pohjanlahti. Vesta myytiin ja siitä tehtiin trololari, samalla se sai uuden nimen *Anneli*. Tammi-helmikuun vaihteessa 1970 se jäi Rauman edustalla jäiden puristuksiin ja muutaman päivän sinnitelyään aluksen kyljet antoivat periksi ja se upposi. Vesta, uudeita nimitetään *Anneli* leppää hylkynä Selkämerellä<sup>13</sup>.

224



225

Vesta  
nimi p  
Vestas  
aviägs  
namne  
Vesta  
her ölt  
PRIVAT



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**T**irran pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa. Se luovutettiin Merivoimille 5.11.1962<sup>9</sup> ja alus toimi moottorirykkiveneiden emäläivana purjehduskauden 1963<sup>8</sup>. Alus romutettiin Katajanokalla<sup>9</sup>.

**T**irras huvudskiliga verksamhetsområde var Åland. Fartyget överläts till Marinen 5.11.1962<sup>9</sup> och fungerade som motorfartyg för motorkanonbåtar under seglotionssäsongen 1963<sup>11</sup>. Det skrotades på Skatudden<sup>12</sup>.

## 1962

Träigare namn	Byggnadsår
Byggnadsår	Varv
Varv	Längd
Längd	Bredd
Bredd	Djupgående
Djupgående	Fart i knop
Fart i knop	Drivkraft
Drivkraft	Höjryfänga

226



SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / THE INSTITUTE OF MARITIME HER

## VL MÄNTYLUOTO 1930-1956

Rakennusvuosi	1903	Byggnadsår
Tehtävä	Varv	Varv
Byggnadsår	18,9	Längd
Längd	3,9	Bredd
Bredd	1,8	Djupgående
Djupgående	8,5	Fart i knop
Fart i knop	Höjryfänga	Drivkraft
Drivkraft		

**M**äntyluodon pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa ja Saaristomeri. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1956.

**M**äntyluotos huvudskiliga verksamhetsområde var Åland och Skärstomern. A-luksen jäljet efter fartyget slutar år 1956.

227





*...sia lähdössä  
vuonna 1934. Alusta  
ksen ohella myös  
OVIRASTO, HISTORIAN*

*...r på väg på övning  
fartyget användes  
ningsväsendet även  
MUSEVERKET, HISTORISKA*

*...ne Civil Guard on their  
LA 3 in 1934. In addition  
Guard, the vessel was  
Guard. FINNISH HERITAGE  
- PICTURE COLLECTION*

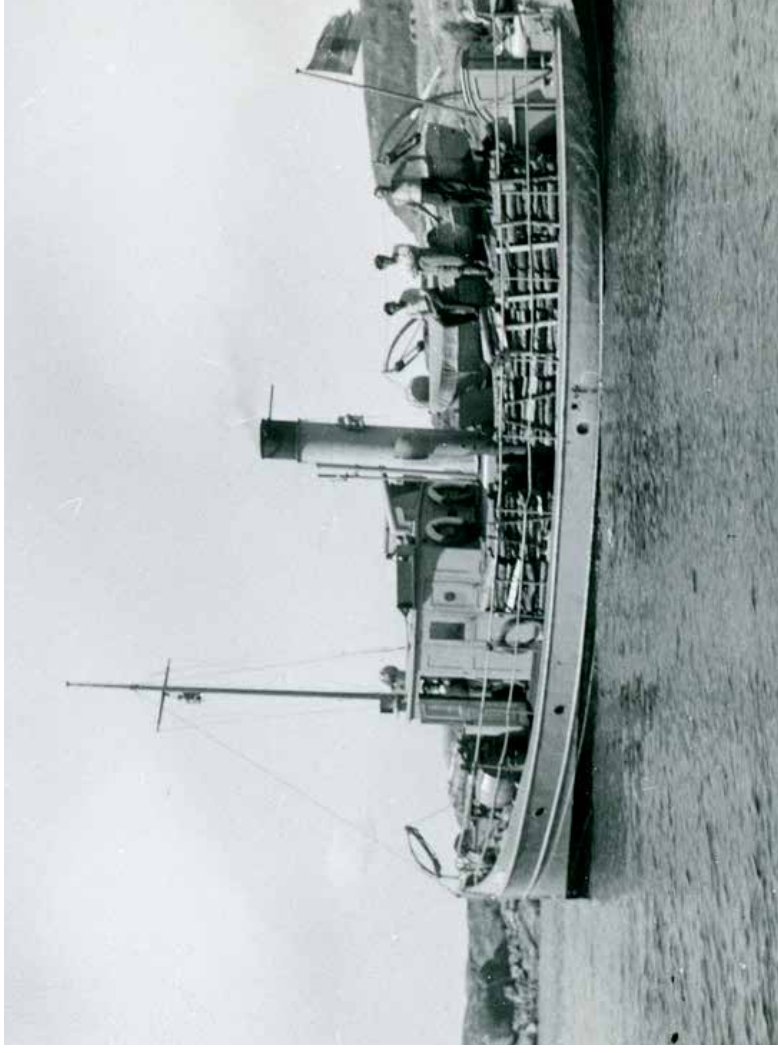
*Aluksen lopullisena kohtalona oli perimätiedon mukaan päätyä osaksi Orrengrundin luotsiaseman laituriin. Vuonna 1971 Orrengrundin laituriin otetussa kuvassa näkyvä hyökky on suurella todennäköisyydellä MP 2, joten se on ainakin hyvää vauhtia matkalla osaksi laiturin runkoa. MUSEOVIRASTO, SUOMEN MERIMUSEON KOKOELMA*

*Enligt sägnen blev fartygets slutliga öde att sluta som en del av byggnan vid Orrengrunds lotsstation. Wraket som syns på bilden av Orrengrunds bygga från 1970 är med stor sannolikhet MP 2, så åtminstone är fartyget på god väg att bli en del av byggstommen. MUSEVERKET, 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*



230



JOHANNA PAKOLAN KOKOELMA / JOHANNA PAKOLA'S SAMLING / THE COLLECTION

## VL PORI 1930-1950

Rakennusvuosi	1907	Byggnadsår	Varv
Teknikka		Ab Sarmavikens Skeppstada och Mekaniska Verkstad, Helsing	
Pituus	16,6	Längd	Bredd
Leveys	4,0	Syväys	1,8
Nopeus	8	Nopeus salmuissa	8
Käyttövoima	Höyrytango	Käyttökraft	Drivkraft

**P**orin pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlah-  
ti. Alus myytiin Vaasaan, muutettiin hinaajaksi  
ja sai uuden nimen *Tottesund*<sup>21</sup>. Viimeinen tieto  
aluksesta löytyy vuodelta 1951 höyrykoneen kat-  
sastuksesta<sup>22</sup>.

**P**oris huvudsakliga ver-  
Bottniska viken. Fartyge  
des om till bogserbåt och  
*Tottesund*<sup>23</sup>. De sista uppg-  
fartyget gäller en besiktning  
1951<sup>24</sup>.



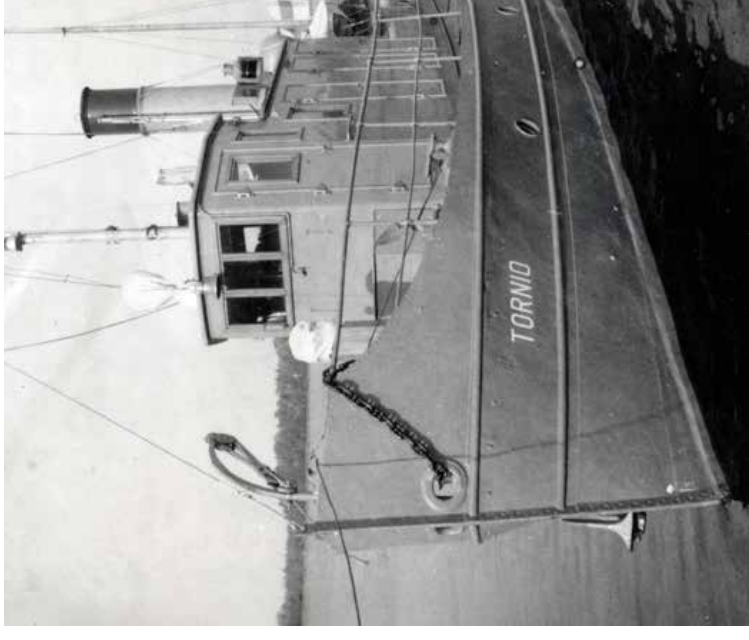
MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**A**uran pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa, mutta se liikentöi muillakin merialueillamme. Alus luovutettiin vuonna 1970 Merenkulkulaitokselle merikarttaosaston väylysmittausaluukseksi. Vanha ja huonosti käyttöönsoveltuva alus — siihen luovutuksen jälkeen tehdyistä muutostöistä huolimatta — poistettiin käytöstä syksyllä 1975. Sen salonkien paneeloita ja muita sisärakenteita otettiin talteen ja sijoitettiin Merenkulkulaituksen tiloihin<sup>25</sup>.

**A**uras huvudsakliga verksamhetsområde var Åland, men det seglade även på andra av våra havsområden. Fartyget överläts 1970 till Sjöfartsverket för att användas av Sjökartorsavdelningen vid sjömåtning av fanleder. Fartyget var gammalt och illa lämpat för ändamålet — trots ombyggnadsarbetet som gjorts på fartyget efter överläteisen — och det togs ur drift hösten 1975. Panelerna från salonerna samt annan inredning togs tillvara och placerades i Sjöfartsstyrelsens lokaler<sup>26</sup>.

## 1970

<i>Byggnadsår</i>	1970
<i>Byggnadsfirma</i>	Turku
<i>Värv</i>	Varv
<i>Längd</i>	16,6
<i>Bredd</i>	4
<i>Djupgående</i>	1,4
<i>Fart i knop</i>	8
<i>Drivkraft</i>	Hölyylfångare
<i>Ölång</i>	Drivkraft



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE

**T**ornion pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti. Vuonna 1958 alus myytiin Raahen hinaajaksi ja se sai nimen *Arsi*. Vuonna 1966 alus myytiin Helsinkiin, jossa se vaihtoi omistajaa jälleen vuonna 1967. Aluksen jäljet päättyvät vuoteen 1967<sup>27</sup>.

## VL TORNIO 1930-1958

<i>Rakennusvuosi</i>	1908
<i>Tekijä</i>	Byggnadsår Varv
<i>Al</i>	<i>Ab Samdviikens Skeppsstaða och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>
<i>Pituus</i>	16,6
<i>Leveys</i>	4
<i>Syväys</i>	1,4
<i>Nopeus salmuissa</i>	8
<i>Käyttövoima</i>	Hölyylfångare
	Drivkraft

**T**ornios huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken. År 1958 Brahestad som bogserbåt. År 1966 såldes det till Helsinki. År 1967 bytte ägare år 1967. slutar år 1967<sup>28</sup>.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**S**ilmän 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 Boddön laiturin luota, jossa se makasi pitkään puolliksi uponneena hylykinä<sup>29</sup>. Aluksen jäljet päättyvät 1970-luvulle.

<i>Byggnadsår</i>	1970
<i>Värv</i>	Valkoinen
<i>Alus ja Mekaaniska Verkstad, Helsinki</i>	
<i>Längd</i>	16,6
<i>Bredd</i>	4
<i>Djupgående</i>	1,8
<i>Fart i knop</i>	8,5
<i>Drivkraft</i>	Höyrylänga



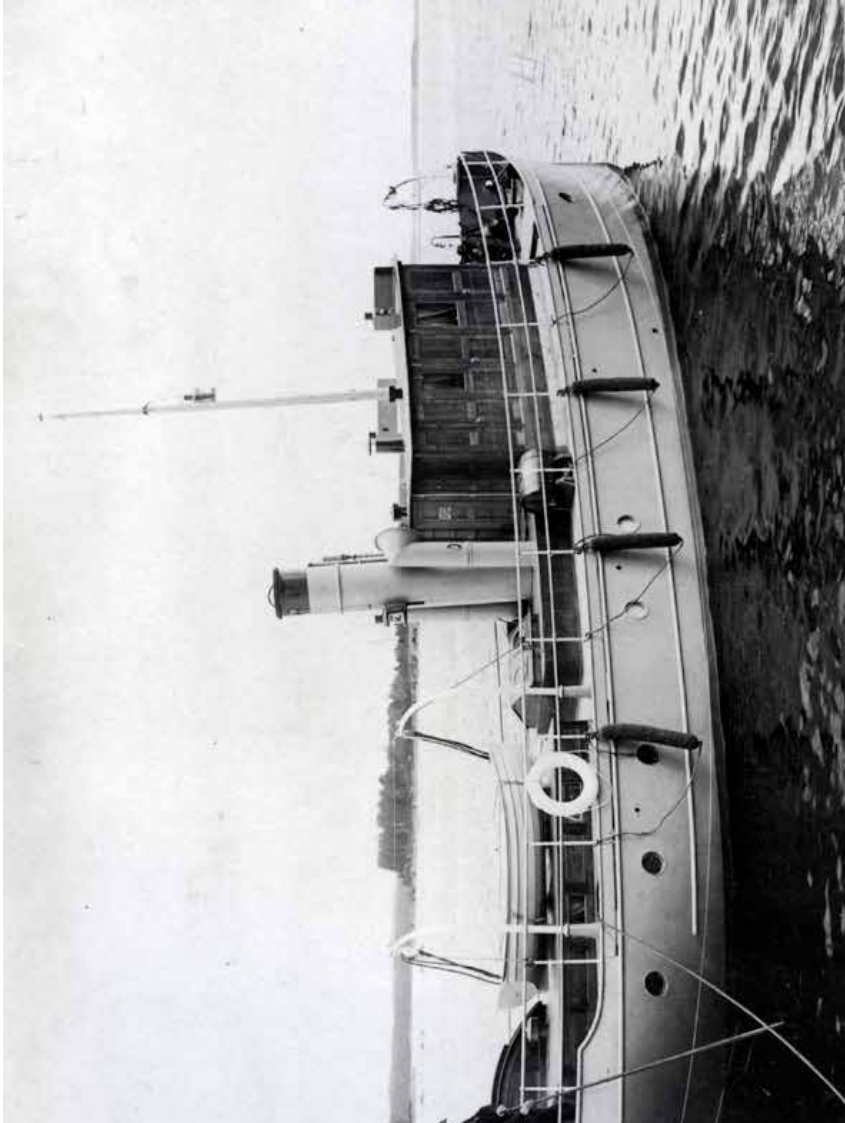
MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE

## VL MERKURIUS 1930-1944

<i>Rakennusvuosi</i>	1908
<i>Teollisuus</i>	Varv
<i>Ab Smedvikens Skeppstäck och Mekaniska Verkstad, Helsinki</i>	
<i>Pituus</i>	16,6
<i>Leveys</i>	4
<i>Syväys</i>	1,8
<i>Nopeus solmuissa</i>	8,5
<i>Käyttövoima</i>	Höyrylänga
	Drivkraft

**M**erkuriuksen pääasiallinen toiminta-alue oli Ahvenanmaa ja Saaristomeri. Alus tuhoutui 25.7.1944 neuvostoliittolaisen lentokoneen pudottamaan torpedoon Träskön laiturissa Porkkalassa. Aluksen tuhoutumisessa kaatui neljä merivartiomiestä.

**M**erkurius huvudsakliga var Åland och 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 byggnaden på Boddö, där det låg länge som ett till hälften sjunket vrak. Spåren efter fartyget slutar på 1970-talet.



MERIVARTIOMUSEO / Sjöbevakningsmuseet / THE COAST GUARD MUSEUM

**L**okin 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.

**L**okkis 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.

1955

Byggnadsår  
1935

Byggnadsår	Varv
Längd	Bredd
Djupgående	Fart i knop
Öppningslängd	Drivkraft

236



Kvarken miinamraivauksessa vuonna 1946.  
JOHANNA PAKOLAN KOKOELMA

## VL KVARKEN 1930-1950

Rakennusvuosi	1909	Byggnadsår	1909
Teläkkä	Varv	Varv	Varv
Ab-Sandvikens Skeppsticket och Mekaniska Verkstad, Helsinki	17,2	Längd	17,2
Pituus	4	Bredd	4
Leveys	1,2	Djupgående	1,2
Syvlys	8	Fart i knop	8
Nopeus solmuissa	Höyrylänga	Drivkraft	Höyrylänga
Käyttövoima			

Kvarken i miinräjningsarbete 1946.  
JOHANNA PAKOLAN SAMLING

**K**varkenin pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti. Nykyään Kvarken on Kokkolassa sukeltajien tukialuksena nimellä *Vrve*<sup>32</sup>.

Kvarken during minesweeping  
THE COLLECTION OF JOHANNA

**K**varkens huvudsakliga verksamhetsområde var Bottniska viken. Idag är Kvarken en stödfartyg för dykarnas verksamhet i Kokkola som stödfartyg av dykarnas nät *Vrve*<sup>33</sup>.

237

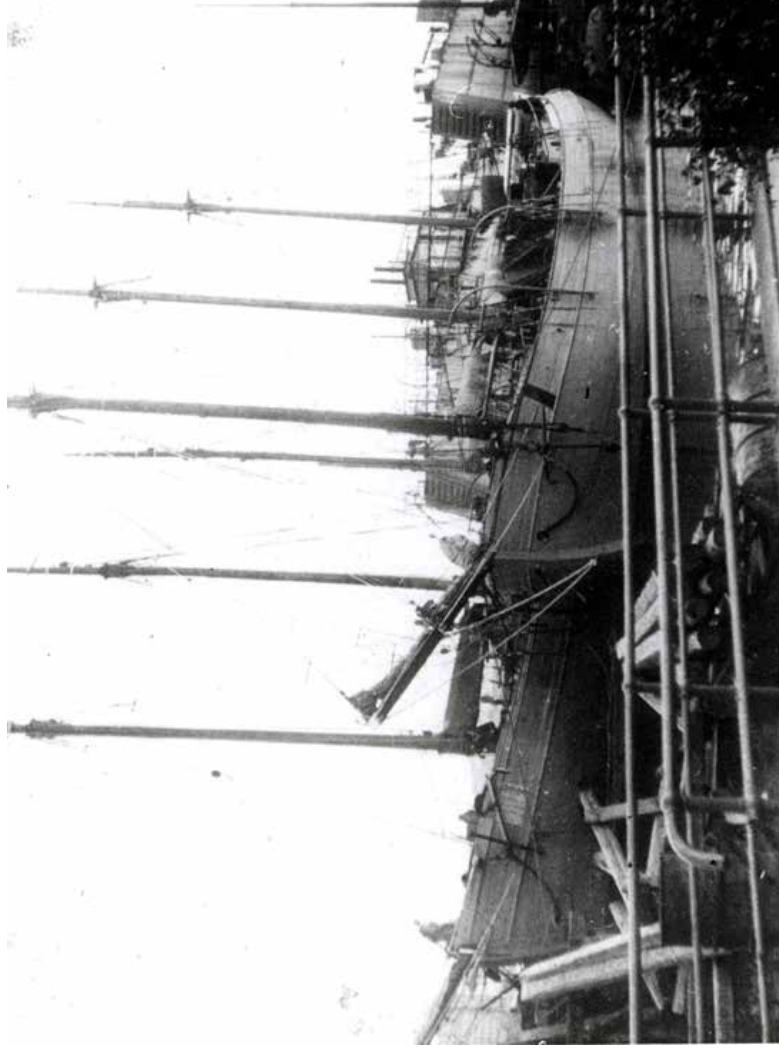




SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / SJÖHISTORISKA INSTITUTET VID ÅBO AKADEMI / THE INSTITUTE OF MARITIME HISTORY AT ÅBO AKADEMI

**M**erivartioloitos osti aluksen vuonna 1930 ja sen pääasiallinen toiminta-alue oli Saaris-tomei. Vuonna 1944 alus luovutettiin Sotakorvausteollisuuden valtiokunta SOTEVA:lle ja se päätyi Neuvostoliittoon.

<i>Taligare namn</i>	Alahti III
<i>Byggnadsår</i>	Iskröm Oy, Varkaus Varv
<i>Längd</i>	Bredd
<i>Bredd</i>	Djupgående
<i>Djupgående</i>	Fart i knop
<i>Fart i knop</i>	Drivkraft
<i>Ölninga</i>	



## LA 11930-1935

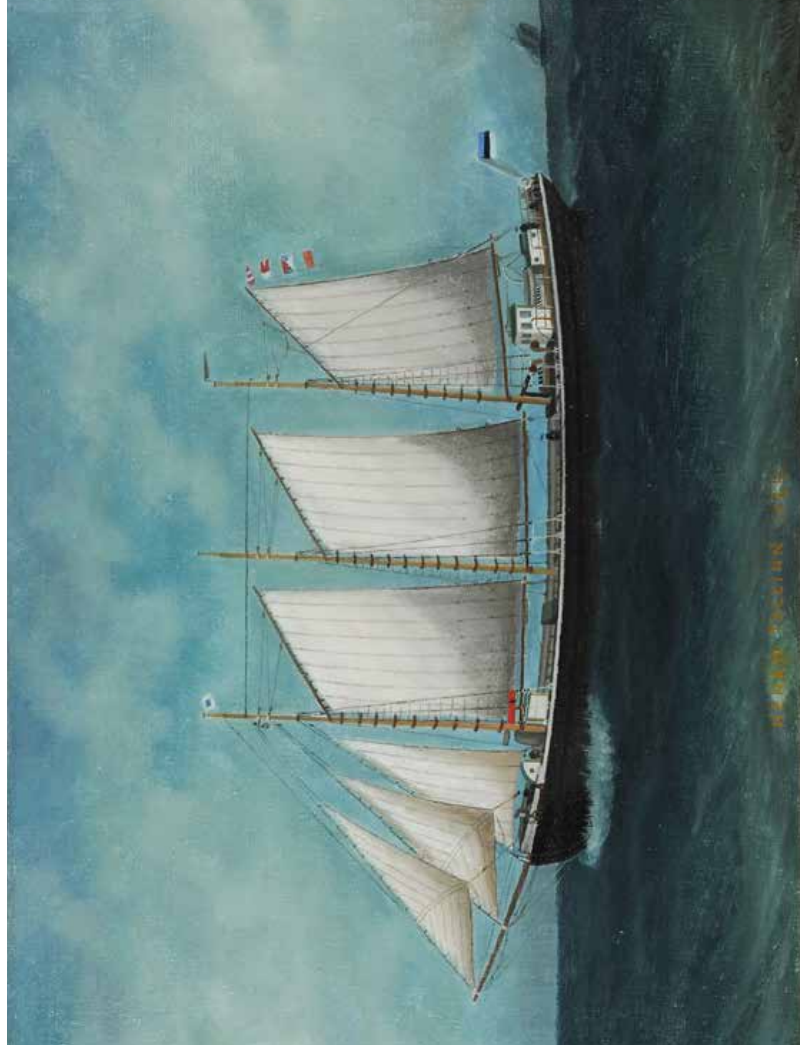
<i>Alimpi nimi<sup>42</sup></i>	Antoinette, Salamis, Henry, alkunaan Bjaelan
<i>Fartygets tidigare namn<sup>43</sup></i>	Antoinette, Salamis, Henry, ursprungligen Bjaelan
<i>Rakennusvuosi</i>	1917
<i>Teollika</i>	Julius Christoffersen, Assens, Tanska Varv
<i>Pluus</i>	27 <sup>44,45</sup>
<i>Leveys</i>	Bredd
<i>Syväys</i>	Djupgående
<i>Nopeus solmuissa</i>	4
<i>Käyttövoima</i>	Tuulikivinä, diesel
	Drivkraft

**A**lus myytiin Merivartioloitokselle sopimattomana huutokaupalla 10.11.1935. Ostajana oli porvoolainen G. Gustafsson.<sup>46</sup> Aluksen jäljet päättyvät tähän.

**F**artyget såldes på auktion 10.11.1935 som oömligt för Sjöbevakningsväsendet. Köparen var Borgåbon G. Gustafsson.<sup>47</sup> Spåren efter fartyget slutar här.

Kaksi Merivartioloitoksen LA 1 ja LA 2 sekä oikeassa Katajanokan laiturissa. Merivartioloitoksen Sjöbevakningsväsendet stationer, LA 1 och LA 2, som ligger vid kajen i Katajanokan pier. THE

Two of the Coast Guard's LA 1 and LA 2, and on the right the Katajanokka pier. THE



*Tammikin maalaukseen kuunari  
Henny tuli LA 1.*

*Estiländaren Friedrich Tammiks målning av  
skonaren Henny, 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

<i>Alempi nimi</i>	<i>Ristinieniemi</i>	<i>Taligare namn</i>
<i>Rakennusvuosi</i>	1928	<i>Byggnadsår</i>
<i>Tehtäkö</i>	<i>Kalken Konepaja Oy</i>	<i>Varv</i>
<i>Pituus</i>	22,7	<i>Längd</i>
<i>Leveys</i>	5,4	<i>Bredd</i>
<i>Syväys</i>	2,7	<i>Djupgående</i>
<i>Nopeus salmuisissa</i>	8	<i>Fort i knop</i>
<i>Käyttövoima</i>	<i>Höyrytango</i>	<i>Drivkraft</i>

**A**luksen pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahden läntinen alue. Vuonna 1944 alus luovutettiin Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta SOTEVA:lle ja se päätyi Neuvostoliittoon.

*VH 2 Hangon satamassa ja lopulta, jolloin satama-alue vuokrattiin sinne jättäen SA-KUVA*

*VH 2 i Hangö hamn i slutet 1941, då hamnbassängen sådant som hyresgästerna FÖRSVARSMÅKTENS BILD*

*VH 2 in the port of Hangö December 1941, when the cleared of goods left there*

**F**artygets huvudsakliga var västra Finska viken. Tyget till Delegationen för Kstrin (SOTEVA) och det ham



SA-KUVA / FÖRSVARSMAKTENS BILD / SA-IMAGE

**O**llesaan 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.

<i>Tidigare namn</i>	
<i>Byggnadsår</i>	
<i>Önner</i> <sup>18</sup>	Belgia
<i>Varv</i>	
<i>Längd</i>	
<i>Bredd</i>	
<i>Djupgående</i>	
<i>Fart i knop</i>	
<i>Drivkraft</i>	

**N**orr om Kockskärs fyr, fällde ett sovjetiskt flygplan en torped som sänkte fartyget. FFartyget tog med sig 18 män, varav åtta var sjöbevaktningsmän. 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>Ättempi / nimi</i>	Baltic	<i>Tidigare namn</i>	
<i>Rakennusvuosi</i>	1938	<i>Byggnadsår</i>	
<i>Tehtävä</i>	Jos. Bach & Zonen, Belgia	<i>Varv</i>	
<i>Pituus</i>	40,4	<i>Längd</i>	
<i>Leveys</i>	7,1	<i>Bredd</i>	
<i>Syväys</i>	4,3	<i>Djupgående</i>	
<i>Nopeus salmuissa</i>	13	<i>Fart i knop</i>	
<i>Käyttövoima</i>	Diesel	<i>Drivkraft</i>	

**V** *Tursas* kiinnittyi Stor Mälöön Aliriston soran laiturin 15.5.1973. *Tursas* toimi asuntolaivana ja partiointi tapahtui *VL Eckerölla*. Kun *VL Eckerö* luovutettiin 19.4.1974 Merivartiokoululle koululainaksi, muuttui *Tursaksen* käyttö merivartiomasiksi. Kesällä 1979 *Tursaksen* nimi muuttui *TL Tursakseksi*. Se palveli Aliriston merivartiomasina vuoteen 1985 asti.<sup>49</sup>

Alus myytiin vuonna 1985 Ruotsiin, jossa se palveli useammalla omistajalla nimellä *Holmia<sup>50</sup>*. Vuonna 1997 alus siirtyi Norjaan ja sai nimen *Polnes*. Kesäkuussa 2002 aluksen pitkä elinkaari päättyi ja se romutettiin<sup>51</sup>.

**V** *Tursas* förtöjdes vid Aliristonsorans laiturin 15.5.1973. *Tursas* användes som bostadsbåt och patrullering gjordes med *VL Eckerölla*. När *VL Eckerö* överläts till Sjöbevakningsstationen 19.4.1974, började man i stället använda *Tursaksen* som merivartiomas. Sommar 1979 byttes *Tursaksens* namn till *TL Tursas*. Fartyget användes som sjöbevakningsstation fram till 1985. Fartyget såldes till Sverige och användes sedan av flera ägare under namnet *Holmia<sup>50</sup>*. År 1997 flyttades fartyget till Norge och fick namnet *Polnes*. I juni 2002 blev fartyget avskrotat.<sup>51</sup>

Sekstanttiharjoitus VL Turjan peräkamella 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

## VL TURJA 1940-1977

Rakennusvuosi	1927	Byggnadsår
Telakka		Varv
		Ab Sandvikens Skeppstäck och Mekaniska Verkstad, Helsing
Pituus	22,7	Längd
Leveys	4,6	Bredd
Syväys	2,7	Djupgående
Nopeus solmuissa	10	Fort i knop
Käyttövoima	Diesel	Drivkraft

Petsamon alueella partioinut Lapin rajavartioston vartiolaiva Turja luovutettiin Merivartiolaistokselle 13.12.1940<sup>55</sup>. Pohjanlahden piiri vastaanotti Turjan 27.1.1941, joskin vain muodollisesti, sillä Petsamon alueella ei ollut Merivartiolaistoksen piiriä vaikka merivartioita palvelikin siellä. Joulukuun 22. päivä 1944 alus siirtyi Merivartiolaistoksen Rajavartiolaistokseen liittämisen yhteydessä muiden alusten tavoin Rajavartiolaistoksen alukseksi. Turja siirrettiin Turkuun ja 1940-luvun lopulla se siirrettiin Pohjanlahden merivartiostolle Vaasaan. 1970-luvun alussa Turja palasi jälleen Turun vesille Saaristomeren Merivartioston käyttöön<sup>56</sup>.

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 kotisatama on Stocksund Tukholman saaristossa. Nykyään *Petsamo* liikemöi Tukholman saaristossa matkustaja- ja koulutusaluksena<sup>57, 58</sup>



Lapplands gränsbevakningssektions bevakningsfartyg Turja, som patrullerat i Petsamområdet, överläts till Sjöbevakningsväsendet 13.12.1940<sup>59</sup>. Bottniska vikens distrikt emottog Turja 27.1.1941, om än endast formellt, eftersom Sjöbevakningsväsendet inte hade något distrikt i Petsamområdet, 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 överläts till Sjöbevakningsväsendet i början av 1970-talet åter till Sjöbevakningssektionen<sup>60</sup>.

År 1977 såldes Turja till en privatperson. År 1985 övergick fartyget i svenskt ägande och fick det historiskt passande namnet *Petsamo*. År 1993 såldes fartyget igen och flyttades till Stockholm från Stocksund i Stockholms skärgård<sup>61, 62</sup>.



RTOKILTA/SAIMA SUOMISEN KOKOELMA  
BEVAKNINGSGILLE RF/SAIMA SUOMINENS SAMLING  
COAST GUARD GUILD /THE COLLECTION OF SAIMA SUOMINEN

## KKA 1955-1960 KOSKELO-KLASSEN

VL *Kuikka* 1956-1992, VL *Kiista* 1957-1990, VL *Kurki* 1957-1986, VL *Kaakkuri* 1957-1992, VL *Teikkä* 1958-1992, VL *Tavi* 1960-1986

### 1959-1992

	Byggnadsår
et. <i>Helsinki</i>	Varv
	Längd
	Bredd
	Djupgående
	Fart i knop
	Drivkraft

ensimmäinen vartiolaiva-  
nnettiin Rajavartiolaitoksen  
oli Rajavartiolaitokselle ra-  
ensimmäinen teräsrunkoi-  
issa on keskenään eroavai-  
yhteydessä niistä on esillä  
nen, nimikkoaluksensa *Kos-  
marraskuussa 1986 huuto-  
1987 alus upposi Hangon ve-  
skä hänen liitekumppanil-  
1987 alus upposi Hangon ve-  
aluksen pohjakaivon. Alus  
Porvooseen vuonna 1989.  
n vaihtanut omistajaa muu-  
kyään Lahdessa.*

ntyytyselle tahoille ja se on ro-  
töstä 1989 ja se myytiin yk-  
na 2000 alus myytiin Tuk-  
liza saaneen aluksen kotisa-  
in alueella Tukholmassa<sup>65</sup>.  
luksista poistonsa jälkeen  
linssarilla aseman perus-

koirauksen ajan. 1980-luvun lopulla alus myytiin  
Ruotsiin.

*Tavi* myytiin marraskuussa 1986 turkulaiselle  
sukelluseura Nautic Club ry:lle<sup>66</sup>. *Tavin* kotisata-  
ma on Turussa Aurajoessa.

*Kuikka*, *Kaakkuri* ja *Teikkä* luovutettiin mar-  
raskuussa 1992 Viron Rajavartiolaitokselle eli Eesti  
Piirivalvle<sup>67</sup>.

*Kuikka* palveli Viron Rajavartiolaitoksessa ni-  
mellä *PVL-101* ja *Kaakkuri* palveli Viron Rajavar-  
tialaitoksessa nimellä *PVL-102* vuoteen 2005.  
Nykyään *PVL-102* (*Kaakkuri*) on museoaluksena  
Tallinnassa Viron Merimuseon laituriissa. Myös  
*PVL-101* (*Kuikka*) on poistettu käytöstä. *Teikkä* toi-  
mi vuodesta 1982 vuoteen 1992 merivartiokoulun  
kouluajavana. Virossa se palveli Viron Rajavarti-  
laitoksessa nimellä *PVL-100*. Alus poistettiin Viros-  
sa käytöstä vuonna 2000 ja vuonna 2002 *Teikkä*  
palasi Suomeen ja siirrettiin Merivartiomuseoon.

**K**oskelo-klassen var den första bevaknings-  
fartygsklassen som byggdes för Gränsbe-  
vakningsväsendet. 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, *Kos-  
kelo*, som också har gett fartygsklassen dess  
namn.

*Koskelo* såldes på auktion i november 1986  
till skepparen Pekka Ojaranta, känd för sina  
giffunnor, och hans affärspartner<sup>68</sup>. 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.

*Kiista* såldes till en privat aktör och skrota-  
des senare i Vasa<sup>69</sup>.

*Kuovi* togs ur drift 1989 och såldes till en  
privat aktör. År 2000 såldes fartyget till Stock-  
holm och fick namnet *Karliza*. Dess hemmahamn  
ligger vid Kungsholmen i Stockholm<sup>70</sup>.

Efter att ha tagits ur tjänst användes *Kurki*  
som husbåt under tiden som stationen på Mick-  
elsöarna renoverades. I slutet av 1980-talet sål-  
des fartyget till Sverige.

*Tavi* såldes till den Åbobaserade dykfören-  
ingen Nautic Club ry i november 1986<sup>71</sup>. *Tavis*  
hemmahamn är i Aura å i Åbo.

*Kuikka*, *Kaakkuri* och *Teikkä* överläts till den  
estniska gränsbevakningen Eesti Piirivalve i no-  
vember 1992<sup>72</sup>.

*Kuikka* tjänstgjorde vid estniska gränsbe-  
vakningen 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. Ock-  
så *PVL-101* (*Kuikka*) har tagits ur drift. *Teikkä* var  
skolfartyg vid Sjöbevakningsskolan från 1982  
till 1992. I Estland tjänstgjorde det vid estniska  
gränsbevakningen under namnet *PVL-100*. Far-  
tyget togs ur drift i Estland år 2000, och 2002  
återvände *Teikkä* till Finland och flyttades till Sjö-  
bevakningsmuseet.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVÄKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**U**iskon pääasiallinen toiminta-alue oli Saaristomeri. Alus huutokaupattiin vuonna 1987, jolloin sen uudeksi omistajaksi tuli maarianhaminalainen yksityishenkilö ja aluksen nimeksi vaihtui *Kustgara*<sup>75</sup>. 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*.<sup>74</sup>

1987	Byggnadsår
	Varv
	Längd
	Bredd
	Djupgående
	Fart i knop
	Drivkraft

**U**iskos huvudsakliga verksamhetsområde var Skärgårdshavet. Fartyget såldes på auktion 1987, varvid en privatperson i Mariehamn blev dess nya ägare och det bytte namn till *Kustgara*<sup>75</sup>. 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*.<sup>76</sup>

Rakennusvuosi	1963	Byggnadsår
Teknikka	Oy Lavaréalisuus Ab, Turku	Varv
Pituus	48,3	Längd
Leveys	8,2	Bredd
Syväys	4,2	Djupgående
Nopeus soimuissa	15	Fart i knop
Käyttövaihto	Diesel	Drivkraft

## VL SILMÄ 1963-1995

**S**ilmä luovutettiin Viron Rajavartiolaitokselle vuonna 1995 ja se sai nimekseen *Köy (PVL-1077)*. Taloudellisten haasteiden myötä alus poistui käytöstä vuonna 2014 ja seuraavana vuonna se purettiin Koplossa. Potkuri ja osa aluksen varusteista löytyi Tallinnan teknillisen yliopiston Viron merenkulkukaatemiansta<sup>78</sup>.

**S**ilmä överläts till den estniska marinen 1995 och fick namnet *Köy*. På grund av ekonomiska svårigheter ur drift 2014 och följande utrustning finns vid estniska tekniska universitetet i Kopli.



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

1994

Byggnadsår	1994
Byggnadsfirma	Oy Laitateollisuus Ab, Turku
Längd	48,3
Bredd	8,6
Djupgående	4,3
Fart i knop	15
Drivkraft	Diesel

Viihman pääasiallinen toiminta-alue oli Suomenlahti ja Saaristomeri. Viima luovutettiin Viron rajavartiolaitokselle vuonna 1995 ja se sai uuden nimen *Maru (PVL-106)*<sup>81</sup>. Alus eläköityi palveluksesta vuonna 2010 ja vuodesta 2012 se on ollut museoaluksena Tallinnassa Viron Merimuseon ulkoalueella<sup>82</sup>.

Viihman huvuksakliga verksamhetsområde var Finska viken och Skärgårdshavet. Viima överläts till den estniska gränsbevakningen 1995 och fick namnet *Maru (PVL-106)*<sup>83</sup>. Fartyget pensionerades från tjänst år 2010 och sedan 2012 har det varit museifartyg i Tallinn utanför Estlands sjöfartsmuseum<sup>84</sup>.

252

## VL VALPAS 1971-2002

Rakennusvuosi	1971	Byggnadsår	1971
Tehtävä	Oy Laitateollisuus Ab, Turku	Värv	Varv
Pituus	48,3	Längd	48,3
Leveys	8,6	Bredd	8,6
Syväys	4,3	Djupgående	4,3
Nopeus solmuissa	15	Fart i knop	15
Käyttövoima	Diesel	Drivkraft	Drivkraft

**V**alpas oli Suomenlahden merivartioston käytössä. Se luovutettiin Latviaan ja on Latvian rajavartiolaitoksen käytössä, yhä tutulla nimellään *Valpas*. Alus on palvellut Latvian rajavartiolaitoksen operaatioissa muun muassa Välimerillä<sup>85</sup>.

**V**alpas 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 gränsbevakningsoperationer bland annat på Medelhavet<sup>86</sup>.

*Valpaaan vesillelasku 1970*. MUSEOVIRASTO, KANSATIEEN KUVAKOKOELMA

*Sjösättningen av Valpas 1970*. MUSEOVERKET, ETNOLOGISKA BILDSAMLINGARNA

*The launch of Valpas in 1970*. FINNISH HERITAGE AGENCY, THE ETHNOGRAPHIC PICTURE COLLECTION



## LOKKI-LUOKKA 1986-2011 LOKKI-KLASSEN

(VL Lokki 1986-1997, VL Tiira 1985-2001, VL Kajava 1986-1997, VL Kihu 1986-1998)



SUOMEN MERIMUSEO / FINLANDS SjöHISTORISKA MUSEUM / THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

**V**L *Turva* oli Suomenlahden Merivartioston käytössä. Se myytiin Idäntie OY:lle ja toimii nykyään hinaajana nimellä *Varma*.

**V**L *Turva* användes av Finska vikens sjöbevakningssektion. Fartyget såldes till Idäntie OY och används numera som bogserare under namnet *Varma*.

2006

Rakennusmaa	1981	Byggnadsår
Teollisuus	Oy Lahateollisuus Ab, Turku	Värv
Merivartioston Käytössä	1986-1999	
Användes av sjöbevakningen	1986-1999	
Pituus	26,8	Längd
Leveys	5,2	Bredd
Syväys	2	Djupgående
Nopeus solmuissa	27	Fart i knop
Käyttövaihto	Diesel	Drivkraft

## VL LOKKI 1986-1997

Rakennusmaa	1981	Byggnadsår
Teollisuus	Oy Lahateollisuus Ab, Turku	Värv
Merivartioston Käytössä	1986-1999	
Användes av sjöbevakningen	1986-1999	
Pituus	26,8	Längd
Leveys	5,2	Bredd
Syväys	2	Djupgående
Nopeus solmuissa	27	Fart i knop
Käyttövaihto	Diesel	Drivkraft

**L**okki ja *Kihu* palvelivat Suomenlahdella, *Tiira* Pohjanlahdella ja *Kajava* Saaristomerellä. *Lokki* ja *Kajava* luovutettiin vuonna 1997 Merivartiolaiteen *Tiira* luovutettiin vuonna 2001 Latviaan ja *Kihu* luovutettiin 1998 Liettuun. *Lokki* romutettiin 2000-luvun puolivälissä ja *Kajava* 2020-luvun alussa.

MERVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE

**L**okki och *Kihu* tjänstgjorde på Bottniska vikens gårdshavet. *Lokki* och *Kajava* överläts till Litauen 1998. *Lokki* av 2000-talet och *Kajava* i

## KA 1986- TURSAS-KLASSEN

isko 1987



RAJAVARTILOAITOS / GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET / THE FINNISH BORDER GUARD

**A**lusten pääasiallinen toiminta-alue on Sääristomerellä. Vuosina 2004-2005 alukset läpikäivät mittavan peruskorjauksen, jossa ne muutettiin monitoimialuksiksi. *Tursas*-luokasta on tarkoitus luopua vuonna 2026.

2004	Byggnadsår
Oy, Uusikaupunki	Värv
62	Längd
	Bredd
	Djupgående
	Fart i knop
	Drivkraft

256

## KIISLA-LUOKKA 1987-2004 KIISLA-KLASSEN

VL Kiisla 1987-2004, VL Kurki 1990-2004



RAJAVARTILOAITOS / GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET / THE

**S**ekä *Kiisla* että *Kurki* luovutettiin vuonna 2004 Merivoimille. Merivoimien luovuttua aluksista niitä yritettiin myydä, mutta ne eivät käyneet kaupaksi<sup>87</sup>. Alukset romutettiin 2010-luvun puolivälissä.

1987	Byggnadsår
Holming Oy, Rauma	Värv
48,8	Längd
8,8	Bredd
2,3	Djupgående
31,5	Fart i knop
Diesel	Drivkraft

257

## TELKKÄ-LUOKKA 1999-2011 TELKKÄ-KLASSEN

(VL Telkkä 1999-2011, VL Tavi 2002-2011, VL Tiira 2004-2011)



106. RAJAVARTIOLAITOS,

Merikarhu år 2006. GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET, BEVAKNINGSLYGDIVISIONEN

### 1994-2020

Rakennusvuosi	Byggnadsår
Telkkä Oy, Rauma	Värv
	Längd
	Bredd
	Djupgående
	Fart i knop
	Drivkraft

**M**erikarhu on *Tursaan* ja *Uiskon* jatkokehitysversio. Alukseen lisättiin muun muassa pirttuutta ja leveyttä, aluksen sisäjärjestys oli melko yhtenäinen *Tursaan* ja *Uiskon* kanssa. *Merikarhusta* luovuttiin vuonna 2020 ja nykyään alus toimii Etelä-Kymenlaakson ammattopiston koulutusaluksena.

Merikarhu in 2006. THE FINNISH BORDER GUARD, AIR PATROL SQUADRON

**M**erikarhu 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.



**T**elkkä palveli Saaristomerellä, Tavi Suomalaisella ja Tiira Pohjanlahdella.

Tavi myytiin vuonna 2013 Yhdistyneen kuningaskunnan rajavartiolaitokselle ja se palvelee nykyään nimellä *HMC Protector*. Aluksen kotisatama on Portsmouth<sup>91</sup>.

Vartiolaivat *Telkkä* ja *Tiira* myytiin toukokuussa 2014 Norjaan Mobico Shipping As-nimiselle yritykselle, joka hyödyntää aluksia öljynporauskentillä<sup>92</sup>. Alusten nykyiset nimet ovat *Husvik Hugin* (*Tiira*) ja *Husvik Munin* (*Telkkä*)<sup>93</sup>.

Vartiolaiva Tiira Storklobbi

2008. RAJAVARTIOLAITOS

Bevakningsfartyget Tiira vid Storklobb station in 2008.

kaj 2008. GRÄNSBEVAKNING

Coast guard vessel Tiira at Storklobb station in 2008.

THE FINNISH BORDER GUARD

Telkkä tjänstgjorde på Finnska viken och Tiira

Tavi såldes 2013 till F

gränsbevakning och tjänstgör net *HMC Protector*. Fartyget Portsmouth<sup>94</sup>.

Bevakningsfartygen Te

i maj 2014 till ett företag i

bico Shipping As som anv

jeffäten<sup>95</sup>. Fartygens nuvar

Hugin (*Tiira*) och Husvik M



MERIVARTIOMUSEO / SJÖBEVAKNINGSMUSEET / THE COAST GUARD MUSEUM

**R**ajavartiolaitoksen uusiin alus *Turva* palvelee **G**ränsbevakningsväsendets nyaste fartyg *Turva* pääosin Suomenlahdella. **G**va tjänstgör huvudsakligen på Finska viken.

<i>Finland, Rauma</i>	<i>Byggnadsår</i>
<i>1914</i>	<i>Värv</i>
<i>1920-1924</i>	
<i>1929</i>	<i>Längd</i>
	<i>Bredd</i>
	<i>Djupgående</i>
	<i>Fart i knop</i>
	<i>Drivkraft</i>

## Viitteet

- ↑ Rami Wirranhosken arkisto ja https://www.ts.fi/tee-maati/1073971933
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv och https://www.ts.fi/tee-maati/1073971933
- ↑ VL Merikotkaa ei löydy enää vuoden 1959 Suomen Kauppalainvas-tojulkaisusta (MKL2130), jossa on tiedot 1.4.1959 liian teesta
- ↑ Bevakningsfartyget VL Merikotka finns inte längre med i 1959 års upplaga av publikationen Finlands handelsflotta (MKL2130), som innehåller aktuella uppgifter från 1.4.1959.
- ↑ MWK 4/35
- ↑ MWK (Sjöbevakningsorder) 4/35
- ↑ Avinenen, Visa. Leijonailippu merellä, s. 157
- ↑ Avinenen, Visa. Leijonailippu merellä, s. 157
- ↑ Rami Wirranhosken arkisto
- ↑ Avinenen, Visa. Leijonailippu merellä [Leijoniflaggan till havs], s. 157
- ↑ Avinenen, Visa. Leijonailippu merellä [Leijoniflaggan till havs], s. 157
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv
- ↑ https://hylyt.methylykortit/190
- ↑ https://hylyt.methylykortit/190
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Juhla-Pekka Laitala 18.5.2025
- ↑ Skriftligt meddelande från Juhla-Pekka Laitala 18.5.2025
- ↑ Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muisto
- ↑ Anteekinnngar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- ↑ Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muisto
- ↑ Anteekinnngar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- ↑ Rami Wirranhosken arkisto
- ↑ Rami Wirranhosken arkisto
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv
- ↑ Avinenen, Visa. Leijonailippu merellä, s. 152
- ↑ Rami Wirranhosken arkisto
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- ↑ MWK 4/35
- ↑ MWK (Sjöbevakningsorder) 4/35
- ↑ Sähköposti Markku Käänit-Pakola 19.4.2021
- ↑ E-post Markku Käänit-Pakola 19.4.2021
- ↑ https://www.skargardsbotar.se/aialloar\_1911/
- ↑ https://en.wikipedia.org/wiki/List\_of\_ships\_built\_at\_Hietalahti\_Shipyard\_(1%2E%80%93200)
- ↑ Rami Wirranhosken arkisto
- ↑ https://www.skargardsbotar.se/aialloar\_1911/
- ↑ https://en.wikipedia.org/wiki/List\_of\_ships\_built\_at\_Hietalahti\_Shipyard\_(1%2E%80%93200)
- ↑ Rami Wirranhoskis arkiv
- ↑ Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muisto
- ↑ Anteekinnngar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- ↑ Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muisto
- ↑ Anteekinnngar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- ↑ Aluksen tekniiset tiedot ovat ristiriitaisia. Lisässä lähetsässä, mukaan lukien aluksen myynti-ilmoitus, aluksen pituudeksi mainitaan 33 metriä (Pekka Takojan muisto)
- ↑ De tekniska uppgifterna om fartyget är motsägelsefulla. I flera källor, bland annat en försäljningsannons om fartyget, sägs det att fartygets längd är 33 meter (anteckningar av Pekka Takoja).
- ↑ Aluksen nimistöä ja historiaa tutkineen Pekka Takojan muisto
- ↑ Anteekinnngar av Pekka Takoja som forskat i fartygets namn och historia
- ↑ KÄ, Merivoimien esikunta. Järjestelytoimisto (tsio III). Henkilökohtainen diaari. T. 14824/8
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- ↑ Mika Suutarinen muistinpäätös
- ↑ https://www.ishavsmuseet.no/skutekatalog/poines/
- ↑ Skriftligt meddelande från Veikko Loukonen 18.5.2025
- ↑ Mika Suutarinen anteekinnngar
- ↑ https://www.ishavsmuseet.no/skutekatalog/poines/
- ↑ Sähköposti Pekka Takoja-Pakola 5.5.2025
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Veikko Loukonen 18.5.2025
- ↑ http://www.lugholaitas.se/Petsamo.htm
- ↑ Iljija, Ilja. Yhtiöaus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkiija. Artikkeeli julkaisu leijamme Yhtiät-lehdessä numerossa 2/22
- ↑ E-post Pekka Takoja-Pakola 5.5.2025
- ↑ Skriftligt meddelande från Veikko Loukonen 18.5.2025
- ↑ http://www.lugholaitas.se/Petsamo.htm
- ↑ Iljija, Ilja. Yhtiöaus Turja – Jäämeren ja Itämeren kulkiija [Bevakningsfartyget Turja – Ishavets och Östersjöns vandrare]. Artikel publicerad i tidningen Rajamme Vartiijat nummer 2/22
- ↑ Kirjallinen tiedonanto Juhla-Pekka Laitala 18.5.2025
- ↑ Sähköposti Hamu Wallius-Pakola 9.5.2025
- ↑ https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan\_rannikkovartiolaiva
- ↑ https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan\_rannikkovartiolaiva
- ↑ https://en.wikipedia.org/wiki/PVL-102
- ↑ Skriftligt meddelande från Juhla-Pekka Laitala 18.5.2025
- ↑ E-post Hamu Wallius-Pakola 9.5.2025
- ↑ https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan\_rannikkovartiolaiva

**71** https://fi.wikipedia.org/wiki/Koskelo-luokan\_rannikkovartiolaiva

**72** https://en.wikipedia.org/wiki/PVL-102

**73** Komentajakapteeni Mikko Salonen

**74** Rami Wirranhosken arkisto ja photos:4636933?mwlst=galery&vpp&ortor=n=94936&viewtype=normal&sort=artikkelilehdessä

**75** Kommandörkapten Mikko Salos fo

**76** Rami Wirranhoskis arkiv och photos:7636933?mwlst=galery&vpp&ortor=n=94936&viewtype=normal&sort=artikkelilehdessä

**77** Sipilä, Petri. Koskelo-luokan varior

**78** https://et.wikipedia.org/wiki/%C3%a4rtikkelilehdessä

**79** Sipilä, Petri. Koskelo-luokan varior

**80** https://et.wikipedia.org/wiki/%C3%a4rtikkelilehdessä

**81** Sipilä, Petri. Koskelo-luokan varior

**82** https://meremuuseum.ee/lemusukasmat-uuksaluueal

**83** Sipilä, Petri. Koskelo-luokan varior

**84** https://meremuuseum.ee/lemusukasmat-uuksaluueal

**85** https://www.marinetraffic.com/en/nmsi:275093000mms:4589737ve

**86** https://www.marinetraffic.com/en/nmsi:275093000mms:4589737ve

**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

**92** http://hnhweb.org/00-tiira.v.htm, photo.php?fid=1493016407878-set=a:400353630179590&ocale=fi/14108659/raivartiolaitoksen-va-daane-norjaan

**93** Kirjallinen tiedonanto Juhla-Pekka

**94** https://en.wikipedia.org/wiki/HMC

**95** http://hnhweb.org/00-tiira.v.htm, photo.php?fid=1493016407878-set=a:400353630179590&ocale=fi/14108659/raivartiolaitoksen-va-daane-norjaan

**96** Skriftligt meddelande från Juhla-Pekka

## VMV 1 & VMV 2 1930-1950

Rakennusvuosi	1930	Byggnadsår
Telakka	Abeking & Rasmussen, Bremen	Varv
Pituus	23,5	Längd
Leveys	4,2	Bredd
Syväys	1,04	Djupgående
Nopeus solmuissa	25	Fart i knop
Käyttövoima	Bensiini/bensin	Drivkraft

**A**lukset toimivat pääasiassa Saaristomerellä.

**VMV 1** upotettiin 1950-luvulla ja sen hyky lepää Airtistolla.

**VMV 2** myytiin vuonna 1952 Helsinkiin ja se sai nimekseen *Amphitrite*, vuonna 1965 omistajanvaihdoksen myötä aluksen nimeksi tuli *Terhi* ja vuonna 1976 *Meribussi 3*, jolloin kotipaikaksi vaihtui Velkua<sup>1</sup>. Viimeinen maininta aluksesta on vuodelta 1978.

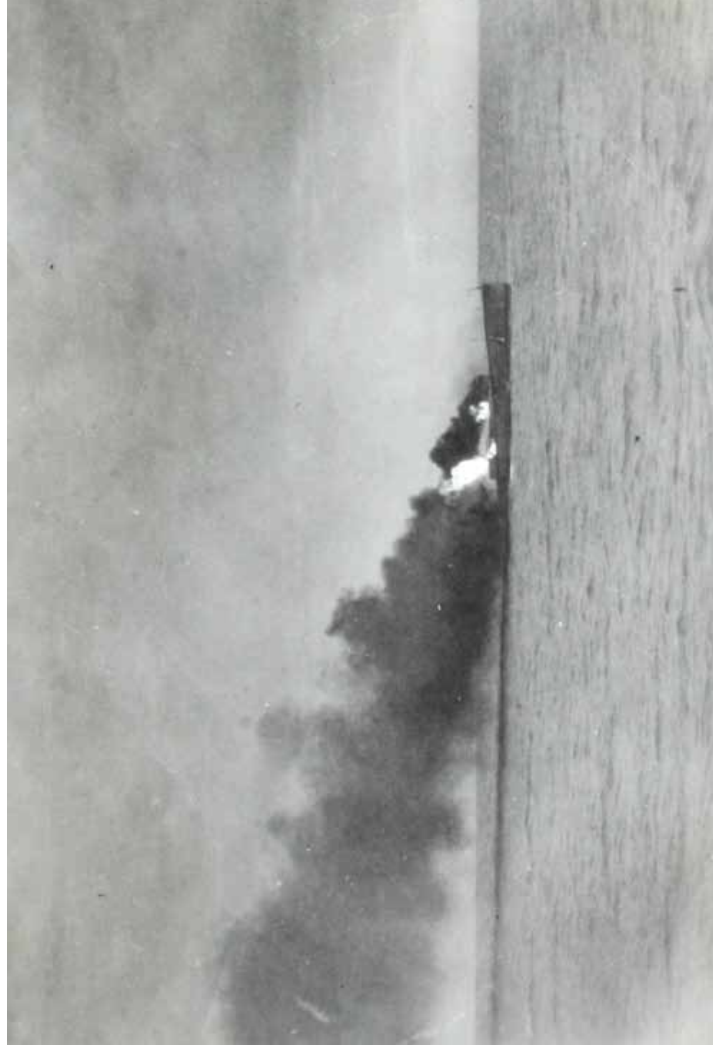
**B**äarna användes i huvudsak på Skärgårdshavet. **VMV 1** sänktes på 1950-talet och vraket vilar på bottnen av Erstan.

**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 Velkua<sup>2</sup>. Båten omnämns för sista gången 1978.

*Vartiomoottoriveneet 1 ja 2 olivat identtiset parvellen merivartioliinissa 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. MUSEVERKET, 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

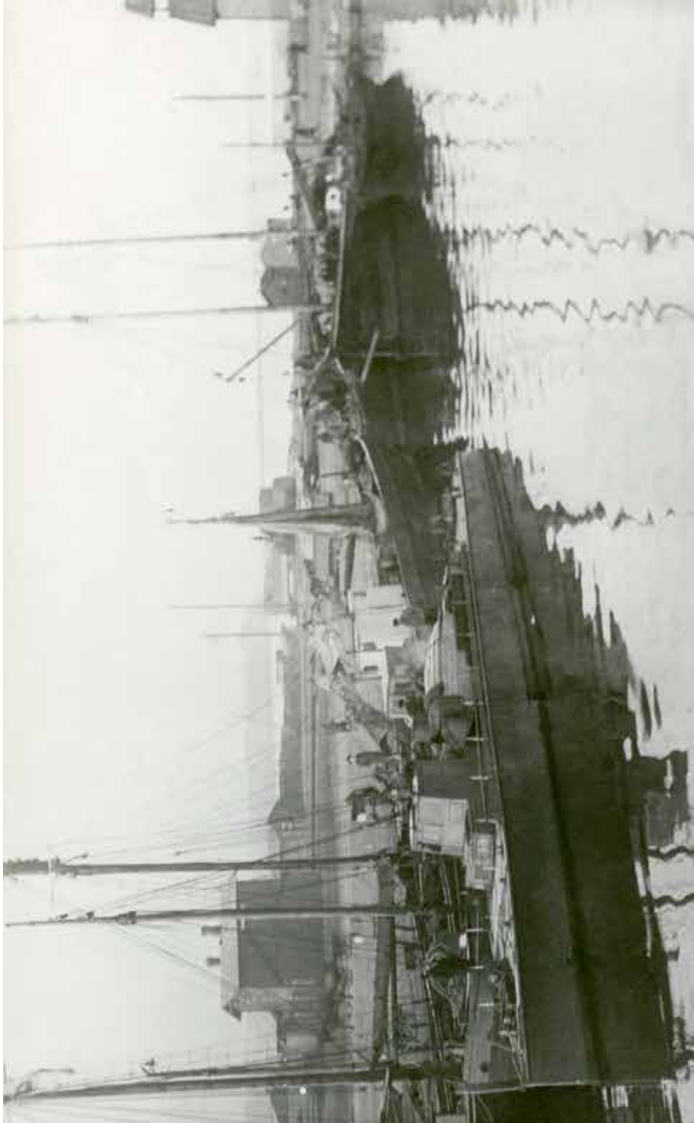
Rakennusvuosi	1930	Byggnadsår
Telakka	Suorin veneveistämö, Helsinki	Varv
Pituus	23,5	Längd
Leveys	4,2	Bredd
Syväys	0,9	Djupgående
Nopeus solmuissa	23	Fart i knop
Käyttövoima	Bensiini/bensin	Drivkraft

*Bevakningsmotorbåt 3 förstördes i en brand i juni 1931, endast ett år efter att den färdigställdes. SJÖBEVAKNINGSMUSEET*

**A**lus oli ensimmäinen Merivartiolaitokselle tilattu VMV-vene, mutta kaksi myöhemmin tilattua VMV-alusta emättivät valmistua ennen sitä. Näin se sai numerokseen kolmosen. Epäkiitollisen ykköspalkan alus sen sijaan sai toisessa tilastossa. **VMV 3** tuhoutui konehuoneessa sytyneestä tulipalosta 11.6.1931 ollen ensimmäinen Merivartiolaitoksen menettämä vartiomoottorivene.

*The patrol motorboat 3 was in June 1931, only one year after it was completed. THE COAST GUARD MUSEUM*

**F**artyget var den första ställdes till Sjöbevakningen VMV-båtar som beställdes digställdas innan den. Därför nummer tre. En mer otäck båten i stället i en annan stades av en brand i maskinrummet gjorde den till den första sendets bevakningsmotor



*Sterling, josta tuli  
Helsingin Pohjoisrannassa  
lusten kylkeen.*

*Smugglarbåten Sterling som senare blev VMV 4,  
förhöjd invid segelfartygen vid Norra Kajen i  
Helsingfors. KYMMENEDALENS MUSEUM*

*The smugglers' boat Sterling, which later  
became the VMV 4, moored alongside sailing  
ships at the Pohjoisranta pier in Helsinki.*

THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

**V**MV 4 oli rakennettu Norjassa vuonna 1916 keisarillisen Venäjän laivastolle. Siitä tuli Viron Rajavartioston *Mootorvahilaev 4*. Vuonna 1928 se myytiin ja alus päätyi salakajettajien käyttöön saaden nimen *Sterling*, kunnes tuli uudenvuodenpäivänä 1930 takavarikoit sen<sup>3</sup>. Alus luovutettiin heinäkuussa 1931 Merivartiolaitselle. Aluksen pääasiallinen toiminta-alue oli Pohjanlahti ja vuodesta 1937 Turun piiri. Huonokuntoisena se myytiin siviilikäyttöön vuonna 1939 eikä aluksen myöhemmistä vaihteista ole tietoa.<sup>4</sup>

**V**MV 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 1930<sup>5</sup>. 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.<sup>6</sup>

9	Edgare namn
ing	Ursprungligt namn
onahilaev 4	Byggnadsår
lanitim, Noija	Vaiv
	Längd
	Bredd
	Djupgående
	Fart i knop
	Drivkraft
	ini/bensin

KYMENLAAKSON MUSEO

## VMV 5 & 6 1931-1960

Rakennusvuosi	1931	Byggnadsår
Tehtävä	Uudenkaupungin veneveistämö	Vaiv
Pituus	24,6	Längd
Leveys	4,2	Bredd
Syväys	1,1	Djupgående
Nopeus soimuissa	23	Fart i knop
Käyttövoima	Bensini/bensin	Drivkraft

KYMMENEDALENS MUSEUM

THE MUSEUM OF KYMENLAAKSO

**A**lusten 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.

**B**åtarnas huvudsakliga verksamhetsområde var västra Finlands kust 1930-talet. VMV 5 användes 1931-1959, sen senare skeden är inte kända. VMV 6 användes 1931-1960. Båten sjönk i Vaasa.



UOJAJASEN KOKOELMA

FORUM MARINUM/UOJAJASEN SAMLING

FORUM MARINUM/ THE COLLECTION OF UNO OJAJANEN

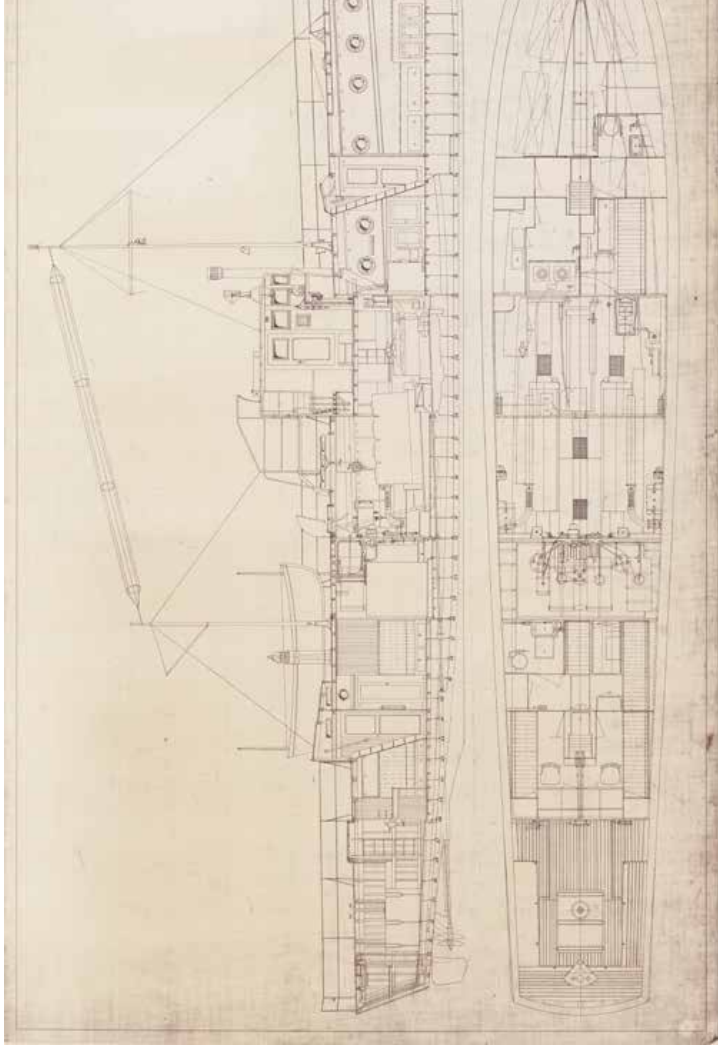
3

Byggnadsår	1935
Motor	Turun veneveistämö
Längd	25,6
Bredd	4,36
Djupgående	1,025
Fart i knop	23
Drivkraft	Diesel

**A**lus tuhoutui tulipalossa 11.10.1933, paloa edesauttoi polttoaineena käytetty bensini. VMV 7 ennätti palvella vain vuoden. Seuraavien VMV-alusten käyttövoimaksi päätettiin valita diesel.

**B**åten förstördes i en brand 11.10.1933. 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.

266



Vartiomaottoriveneiden 8-17 mallipiirustus. MERIVARTIOMUSEO

Modellritning av bevakningsmotorbåtarna 8-17. SjöBEVAKNINGSMUSEET

A model designing of the 8-17. THE COAST GUARD MUSEUM

VMV 8-17

Rakennusvuosi	1935	Byggnadsår	Varv
Teollisuuslaitos	Turun veneveistämö	Längd	Bredd
Pituus	25,6	Djupgående	Fart i knop
Leveys	4,36	Käyttövoima	Drivkraft
Syväys	1,025		
Nopeus salmuissa	23		
	Diesel		

267

toimi pääasiassa läntisellä Saaristomerellä. Alus tuhoutui Helsingin suurtoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 15 (1935-1964) toimi 1930-luvulla pääasiassa Saaristomerellä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen 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 18 (1935-1944) käytettiin 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 19 (1935-1960) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 20 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 12 (1935-1944) käytettiin 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 13 (1935-1971) käytettiin 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 14 (1935-1944) käytettiin 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 15 (1935-1964) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 16 (1935-1965) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 17 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 18 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 19 (1935-1960) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 20 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 21 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 22 (1935-1960) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

VMV 23 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.

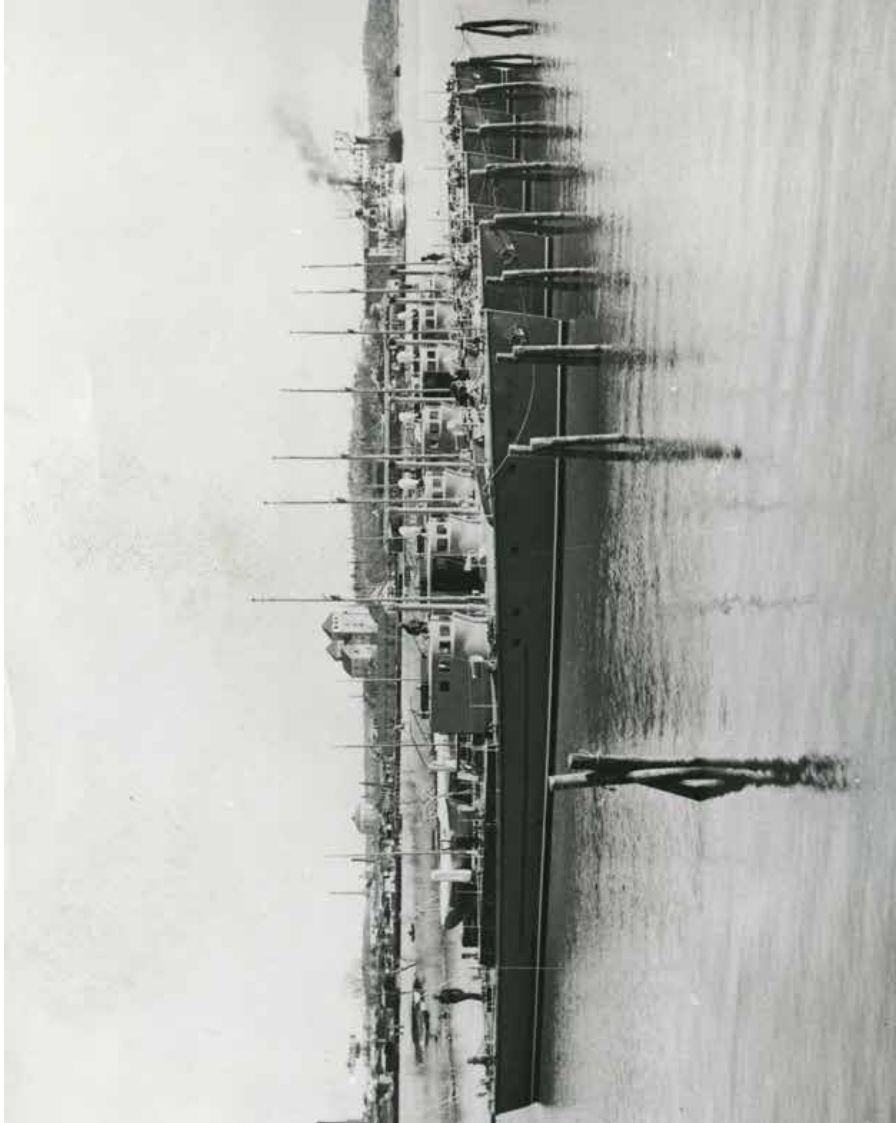
VMV 24 (1935-1944) toimi 1930-luvulla pääasiassa Skärgårdshavetissä. Alus myytiin 1974 Rajavartiolaistoksen huutokaupalla. Sen runko on tallella ja odottaa kunnostustaan.



VMV 9 heinäkuussa 1942. SA-KUVA

VMV 9 i juli 1942. FÖRSVARSMÅKTENS BILD

The VMV 9 in July 1942. SA



SJÖBEVÄKNINGSMUSEET

THE COAST GUARD MUSEUM



Vartiomoottorivene 18 kuvassa etualalla, taustalla vartiomoottorivene 6 Mikkelinsaarten merivartioston laiturissa vuonna 1952. MERIVARTIOMUSEO

Bevakningsmotorbåt 18 i förgrunden på bilden, i bakgrunden bevakningsmotorbåt 6 vid kajen vid Mickelsörarnas sjöbevakningsstation 1952. SJÖBEVÄKNINGSMUSEET

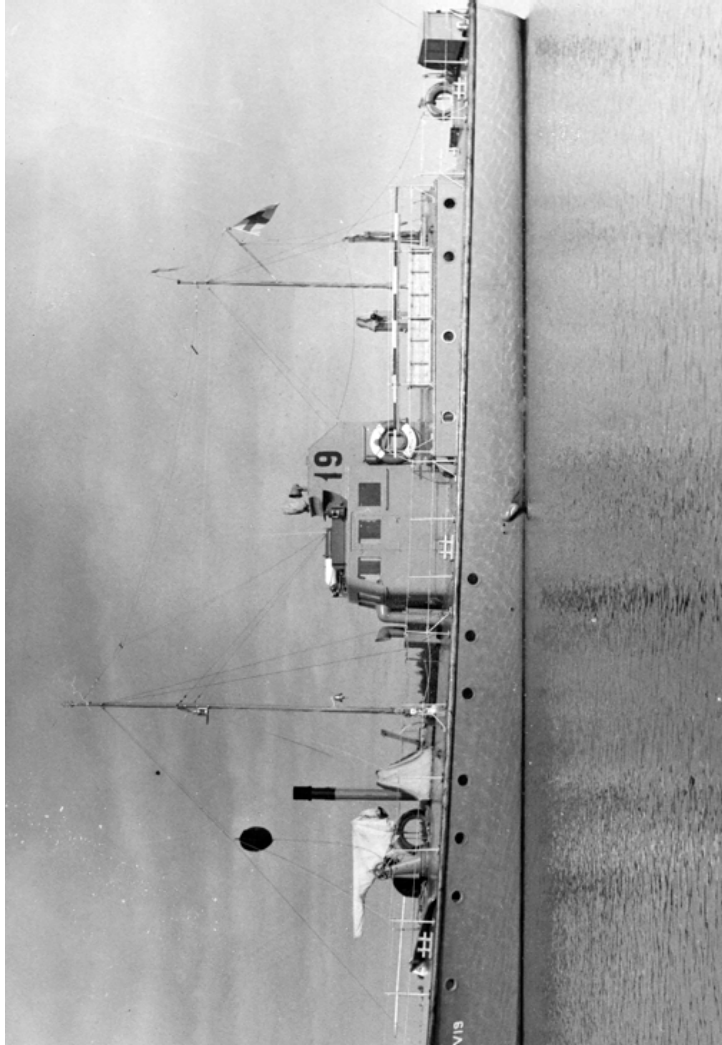
## VMV 18 1944-1958

Åldersgrupp	SP 1	Tidigare namn
Byggnadsår	1935	Byggnadsår
Teckning	August Eklöf, Talkkinen	Varv
Plåt	22	Längd
Levets	4	Bredd
Sydys	1,2	Djupgående
Nopetus salmuissa	11	Fart i knop
Kärlkraft	Diesel	Drivkraft

Patrol motorboat 18 in the motorboat 6 in the background of the coast guard station Mikkelinsaaret in 1952. THE

**F**ram till 1944 fungerade dofarfartyg för befälvare vid Skyddskårens huvudst. Marinen överlät båten till det 20.12.1944. <sup>11</sup> När Gräns tog båten ur bruk 1958 flyddes den användes som fritidsva. Båten blev tvungen att skrotas 2008.

**A**lus toimi vuoteen 1944 Suojeluskuntain ylläpidon laivasto-osaston päällikön komentoalueksena nimellä SP 1. Merivoimat luovutti aluksen Merivartiostolle 20.12.1944. <sup>9</sup> Rajavartiostoksen 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. <sup>10</sup>



*ulkonäyttään ja mitoitaa*  
MUSEO

*VMV 19 och 20 var identiska till utseende och mätt. S.JÖBEVAKNINGSMUSEET*

*The VMV 19 and 20 were identical in appearance and dimensions. THE COAST GUARD MUSEUM*

## 20 1944-1970

<i>Tidigare namn</i>	
<i>Byggnadsår</i>	
<i>sf</i> <i>Arkof</i> , <i>Tolkänen</i> , <i>Varv</i>	
<i>Längd</i>	
<i>Bredd</i>	
<i>Djupgående</i>	
<i>Fart i knop</i>	
<i>Drivkraft</i>	

**A**lukset olivat aiemmin suojelusuntapursia. **VMV 19** oli alkuaan *SP 41* ja **VMV 20** *SP 42*. Merivoimat luovutti alukset Merivartiolaitselle 20.12.1944.<sup>13</sup>

*Vartiomoottorivene 19* romutettiin Kokkolassa 1980-luvun lopulla. *Vartiomoottorivene 20* oli 2000-luvun alussa Lappeenrannassa, sen nykytilanne on epäselvä.

**B**åtarna var tidigare skyddskårsfarkoster. **VMV 19** kallades ursprungligen *SP 41* och **VMV 20** *SP 42*. Marinen överlät båtarna till Sjöbevakningsväsendet 20.12.1944.<sup>14</sup>

*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. MERVARTIOMUSEO*

*Besättningen på VMV 5 tar en badpaus. S.JÖBEVAKNINGSMUSEET*

*The crew of VMV 5 on a swim. 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>
- [https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://fi.wikipedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)
- [https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene\\_13](https://www.wikimedia.org/wiki/Vartiomoottorivene_13)

## ON MERKKIPALUJA

- 1991 Passintarkastukset alkavat Haapasaaren ja Santion merivartiostojen avulla
- 1992 Rajavartiolaitokselle perustetaan oma valmiuosasto ja valmiusjoukot
- 1993 Merivartiijat aloittavat rajatarkastukset satamissa ja lentokentillä
- 1994 Passintarkastustoiminta Rajavartiolaitokselle koko valtakunnassa
- 28.9.1994 Kello 01.24 MRCC-Turku vastaanottaa *M/S Estonian* hätäkutsun.
- 11.1995 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 Siirytään kahden merivartioston, Länsi-Suomen ja Suomenlahden, alkaen
- 11.2.2005 Uusi rajavartiolaitos astuu voimaan, rikostorjunnan toimivaltuudet laajenevat merkittävästi
- 2006 Rajavartiolaitoksen osallistuminen kansainväliseen toimintaan Välimerellä, EU:n eteläisellä ulkorajalla, käynnistyy
- 9.5.2014 Rajavartiolaitos vastaanottaa *VL Turvan* jättiläisalus saavat uuden sinivalkoisen värin
- 2016 Ensimmäinen kelluva merivartiostasema otetaan käyttöön Porvoossa
- 2016 Suuren siirtolaismäärän vuoksi Rajavartiolaitos osallistuu merirajan valvontaopeeraatioon *VL Merikarhulla* Välimerellä
- 11.2.019 Avomeriympäristövahinkojen torjunnan johtovastuu Rajavartiolaitokselle
- 19.3.2020 Valtioneuvoston päätöksellä Suomessa palautetaan sisärajalvonta Covid-19-taudista kansanterveydelle aiheutuvan uhan johdosta. Ulkorajaliikennettä rajoitetaan.
- 2022 Sisärajalvontaa laajennetaan tammikuussa
- 2022 Turvallisuustilanteen muutoksen seurauksena Rajavartiolaitosta alkaa enenevässä määrin työllistää kohonneet merelliset riskit. Näisiä keskeisimpinä itämerellä liikkuva varjolaivasto ja onnettomuuksirikä nostavat satelliittipaikannusjärjestelmien häiriintä sekä alusliikenteen automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) paukaloitinta.

274

## SJÖBEVAKNINGENS MILSTÖLPAR

- 1.6.1919 Förbudslagen som förbjuder alkohol träder i kraft i Finland
- 4.4.1930 Lagen om inrättandet av sjöbevakningsväsendet antas med rösterna 119–56
- 1.6.1930 Sjöbevakningsväsendet inleder sin verksamhet
- 14.8.1930 Sjöbevakningsväsendet får sitt första flygplan, LK-1 (*Sääski II*) av Tullen
- 5.4.1932 Förbudslagen avskaffas kl. 10.00
- 1932 Förordning om skötsel av sjuktransporter med Sjöbevakningsväsendets flygplan
- 1932 Två Junkers F13-flygplan för sjuktransport
- 12.10.1939 Sjöbevakningsväsendet ansluts till Marinen
- 9.9.1942 *VMV II* och *VMV 12* sänker en rysk ubåt väster om Högland
- 16.9.1943 *VL Ujsko* torpederas på Finska viken
- 25.7.1944 *VL Mercurius* förstörs vid Träskö kaj
- 15.9.1944 *VMV 10* och *VMV 14* förstörs i samband med tyskarnas landstigning på Högland
- 22.12.1944 Sjöbevakningsväsendet slås samman med Gränsbevakningsväsendet
- 1945–1948 Sjöbevakarna förstör närmare 200 minor i Finska viken
- 1959 *VL Ujsko* färdigställd
- 1960 Gränsbevakningsväsendet får sina första helikoptrar
- 1963 Anvisning om sjöräddningsverksamhet – leder till att räddningsväsendet får en större roll i uppgifterna
- 1969 Båtraffiklagen skapar en ram för övervakningen av den allt livligare fritidsbåtraffiken
- 1972 Arbetsidslagen träder i kraft
- 1975 I området som hör till Finska vikens sjöbevakningssektion konstateras 38 gränskränkningar av sovjettrålare
- 1.6.1981 Flygverksamheten överförs till den nya Bevakningsflygdivisionen
- 1982 Sjärräddningslagstiftningen träder i kraft, Gränsbevakningsväsendet ansvarig myndighet inom sjöräddningen
- 1987 Det första tunga kustbevakningsfartyget, *VL Kirisa*, färdigställs

275

- 1991 Passkontroller inleds vid Aspö och Santio
- 1992 Gränsbevakningsväsendet får en egen bevakningsredskapstrupper
- 1993 Sjöbevakarna inleder gränskontroller i hamnar
- 1994 Gränsbevakningsväsendet övertar passkontrollerna
- 28.9.1994 MRCC-Åbo tar emot nödalarmet från *M/S Estonia*
- 1.1.1995 Finland går med i Europeiska unionen
- 3.3.1995 Finlands territorialavtavsgränser ändras
- 1997 Gräns- och sjöbevakningskolonna slås samman
- 1997 Finska vikens sjöbevakningssektion kontrollerar året
- 1999 Lagstiftningen som gäller Gränsbevakningssektionen
- 25.3.2001 Finland börjar övervaka Schengenområdet
- 1.2.2004 Övergång till två sjöbevakningssektioner: Västra och Östra
- 1.1.2005 Den nya gränsbevakningslagen träder i kraft
- 2006 Brottsbekämpning utvidgas avsevärt
- 2006 Gränsbevakningsväsendet börjar delta i Medelhavet, vid EU:s södra yttre gräns
- 9.5.2014 Gränsbevakningsväsendet tar emot *VL Turku* från sin nya, blåvita färg
- 2016 Den första flytande sjöbevakningsstationen i världen
- 2016 På grund av den stora mängden invandrarsändet i en operation för övervakning av tecken på terrorism i Medelhavet
- 11.2.2019 Gränsbevakningsväsendet övertar ledningsansvaret för övervakning av tecken på terrorism i Medelhavet
- 19.3.2020 Genom statsrådets beslut återinförs kontroller i Finland på grund av sjukdomen Covid-19
- 2022 Trafiken vid de yttre gränserna begränsas.
- 2022 Kontrollen vid de inre gränserna upphör i juli
- 2022 Som en följd av det förändrade säkerhetsläget i Östern ökar de yttre gränsernas betydelse
- 2022 De viktigaste av dessa är skuggflottan som störs av ryska satellitpositioneringssystemet det automatiska identifieringssystemet för båtar och flygfartyg.



På bilden ser man fasaden på Statens hus från Uniongatan på gatans högra sida. Staben för Sjöbevakningsväsendet inlede 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

1.6.1930<sup>1</sup>

Suomenlahden merivartiopiiri  
Turun ja Ahvenanmaan merivartiopiiri  
Pohjanlahden merivartiopiiri

1.1.1937<sup>2</sup>

Suomenlahden itäpiiri  
Suomenlahden länsipiiri  
Turun piiri  
Ahvenanmaan piiri  
Pohjanlahden piiri

14.10.1939<sup>3</sup>

(Merivartiolaitos liitettiin Merivoimiin)

22.12.1944<sup>4</sup>

(Merivartiolaitos liitettiin Rajavartiolaitekseen)

Suomenlahden merivartiosto  
Saaristomeren merivartiosto  
Ahvenanmaan merivartiosto  
Pohjanlahden merivartiosto

1.7.1947<sup>5</sup>

Suomenlahden merivartiosto  
Saaristomeren merivartiosto  
Pohjanlahden merivartiosto

1.2.2004<sup>6</sup>

Suomenlahden merivartiosto  
Länsi-Suomen merivartiosto

## ORGANISATION 1930-2025

1.6.1930<sup>7</sup>

Finska vikens sjöbevakningsdistrikt  
Åbo och Ålands sjöbevakningsdistrikt  
Bottniska vikens sjöbevakningsdistrikt

1.1.1937<sup>8</sup>

Finska vikens östra distrikt  
Finska vikens västra distrikt  
Åbo distrikt  
Ålands distrikt  
Bottniska vikens distrikt

14.10.1939<sup>9</sup>

(Sjöbevakningsväsendet införlivades med Marinen)

22.12.1944<sup>10</sup>

(Sjöbevakningsväsendet införlivades med Gränsbevakningsväsendet)  
Finska vikens sjöbevakningssektion  
Skärgårdshavets sjöbevakningssektion  
Ålands sjöbevakningssektion  
Bottniska vikens sjöbevakningssektion

1.7.1947<sup>11</sup>

Finska vikens sjöbevakningssektion  
Skärgårdshavets sjöbevakningssektion  
Bottniska vikens sjöbevakningssektion

1.2.2004<sup>12</sup>

Finska vikens sjöbevakningssektion  
Västra Finlands sjöbevakningssektion

## Viitteet

- 1 MWK 1/30
- 2 MWK 1/37
- 3 Hollmän Tapani, tukkielina Meripoliin maisoiden aikana Suomen rannikolla koulustasto, 2000
- 4 Laki 980/1944
- 5 Asetus Rajavartiolaiteksesta n:o 56
- 6 Valtioneuvoston asetus rajavartiolaiston asetuksen muuttamisesta
- 7 MWK (sjöbevakningsorder) 1/30
- 8 MWK (sjöbevakningsorder) 1/37
- 9 Hollmän Tapani, studien Meripolis sodan aikana Suomen rannikolla i den finska kusten under andra världskrigsskolan, 2000
- 10 Lag 980/1944
- 11 Förordning om Gränsbevakningsväsendets förordning om ändring
- 12 Statsrådets förordning om ändring i gränsbevakningsväsendet 322/2004

## MERIVARTIOKOULU

Merivartiokoulu on Suomessa yksi vanhimmista ja merkittävimmistä sotilasarjoista. Sen perusti vuonna 1900 merimies Matti Kuitto.

Merivartiokoulun perustamisesta on tullut Suomessa tunnettu ja arvostettu tapahtuma, jota pidetään vuosittain Helsingin kaupungin keskeisessä osassa. Koulun toiminta on ollut merkittävä osa Suomen sotilasarjojen historiaa ja se on ollut tärkeä osa Suomen sotilasarjojen kehitystä.

Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen.

Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen. Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen.

Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen. Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen.

Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen.

Merivartiokoulun perustaminen oli merkittävä tapahtuma, joka osoitti Suomen valtion sitoutumista sotilasarjojen kehittämiseen ja sotilasarjojen osuutta Suomen puolustukseen.

Degerbybyn Engheten-nimiseen taloon. Kesällä 1932 piiritoimisto muutti Maarintaminaan Lottsbergetille eli Luotsivuorelle<sup>7</sup>. Syksyllä 1939 eskikunta sijaitsi osoitteessa Södragatan 2, jossa sijaitsi vanha navigointikoulu.

Ahvenanmaan merivartiosto liitettiin 1947 Saaristomeren merivartioston ja tämän jälkeen Ahvenanmaalla ei ole sijainnut eskikuntaa. Alueen johtopaikka sen sijaan jatkoi toimimistaan. Södragatanilla sijainnut rakennus purettiin 1960-luvun loppupuolella ja oletettavasti tässä vaiheessa johtopaikka siirtyi jälleen Lottsbergetille. Vuonna 1983 johtopaikka muutti Lottsbergetiltä kaupungille uuteen Väilton virastotaloon samaan kortteliin, jossa se oli toiminut jo 1940-luvulla<sup>8</sup>. Keväällä 1996 johtopaikka muutti Lottsbergetille, jonne Merivartiolaitoksen aikainen piiritoimisto oli ollut sijoitettuna ensimmäisen kerran jo 1930-luvun alussa.<sup>9</sup>

### Turun piiri, Saaristomeren merivartiosto ja Länsi-Suomen merivartiosto

Turkuun Lääninhalituksen tiloihin oli perustettu niin kutsuttu aluetuomisto 20.11.1935<sup>9</sup>. Organisaatiomuutoksen myötä 1937 perustetun Turun piirin eskikunta aloitti toimintansa 14.4.1937 alkaen osoitteessa Linnankatu 87, jossa sijaitsevan poliisilaitoksen tiloista saatiin vuokrattua kaksi pientä ullakko-huonetta. Radioasemalle tilat löytyivät etsikäytävältä. Tilanpuute oli suuri, joten piiripäällikkö komentajakaapteni Ramela osti osoitteesta Birgerinkatu 15 huoneiston ja vuokrasi Turun piirille kaksi isoa huonetta, radioasemalle tila löytyi kellarista.<sup>11</sup> 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 eskikunta. Vuonna 1945 eskikunta siirtyi linja-autoaseman naapurin bensimitaloon osoitteeseen Tuureporinkatu <sup>12</sup>, jossa käytettävissä oli neljä huonetta. Toimintaja oli riipotehtu pitkin kaupunkia ja esimerkiksi radioasema toimi Vähä-Heikkilässä. Asemalla todettiin olevan paljon *vanhempia ja uudempia runsasarppulaisia veikkotimia, piipittäviä ja viinkuvien radiopuhelinlännettimien vastaanottimien keskellä hääri sukaton neitonien*<sup>13</sup>. Saaristomeren merivartioston korjauspaja ja varastot sijaitsivat Maalaistentalon kellarissa<sup>14</sup>. Syksyllä 1952 eskikunta siirtyi osoitteeseen Puutarhakatu 8 b D 49. Talon kellarikerrokseen sijoitettiin varastot, asekorjaamo ja puusepän työhuone. Puutarhakadulta

eskikunta muutti 25.9.1967 vastavalmistuneeseen valtion virastotaloon. Virastotalolta muutettiin vuonna 1985 jälleen uusiin tiloihin: Turun uuteen Poliisitaloon ja sieltä vuonna 2013 vastaremontoituu Aurigaan Juhana Herttuan Puistokatu 21:een.

### Pohjanlahden merivartiopiiri, Pohjanlahden piiri ja Pohjanlahden merivartiosto

Pohjanlahden merivartiopiirin toimisto sijaitsi vuosina 1930-1931 VL Aurassa. Aurasta eskikunta muutti vuonna 1931 piiripäällikön, komentajakaaptenei Hilding Enqvistin omistamaan yksityisesuntoon Raastuvankatu 5:een Vaasaan, vuonna 1936 niin ikään Enqvistin omistamaan yksityisesuntoon Hoviokaudenpuistikko 20:een ja sotavuosina eskikunta toimi useissa eri osoitteissa. Lähteestä riippuen joko vuonna 1944 tai 1945 eskikunta siirtyi yksityishenkilön asunnosta Koulikkadun ja Kirjastokadun kulmasta osoitteeseen Rantakatu 4. Vuonna 1952 eskikunta sai uudet tilat vastavalmistuneesta Suomen pankin talosta Hoviokaudenpuistikko 7 D:stä, josta vuokrattiin eskikunnan käyttöön toimistotilat. Lisäksi rakennuksen kellarissa oli runsaasti varastotiloja. Eskikunta laajeni vuosien saatossa useampaan kerrokseen. Joulukuussa 1990 eskikunta muutti Palosarelle Wolffintie 35:een valtion virastotaloon. Tilaa oli riittävästi ja kaikki toiminnot saatiin yhteen kerrokseen.<sup>15</sup> Eskikunta toimi valtion virastotalossa aina Pohjanlahden merivartioston lakkauttamiseen 2004 asti.<sup>16</sup>

### 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.<sup>17</sup> Vuonna 1961 koulu muutti Otaniemeen, jossa se toimi vuoteen 1996 asti. Rajakoulu ja Merivartiokoulu yhdistettiin 1.1.1997 Raja- ja merivartiokouluksi ja koulutuspaiikkoina toimivat Espoon Otaniemi ja Immola Imatralla. Vuonna 2014 Raja- ja merivartiokoulu muutti Imatralle ja merilliset opinnot siirtyivät Porkkalaan. Vuoden 2018 alusta lähtien merillisen opetus siirtyi Porkkalasta Turkuun ja kahden Pansiossa vietetyn vuoden jälkeen Nauvon Pärnäisiin.

### Viitteet

- ↑ Merivartiokäsily 130
- ↑ SLM historianikin konsepti: Kai Säteri, julkaisematon käsikirjotus, SLM ark. KA, T.27780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilauks. v. 1947 loppupuolelle, 28.6.1947.
- ↑ SLM historianikin konsepti: Kai Säteri, julkaisematon käsikirjotus, SLM ark. KA, T.27780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ SLM historianikin konsepti: Kai Säteri, julkaisematon käsikirjotus, SLM ark. KA, T.27780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ Suomenlahden Merivartioston päiväkäsky 195
- ↑ Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselitys ja inventointi. Livady Osa-kehittäö
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Gustavson Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010.
- ↑ Sähköposti Gustavsson-Pakola
- ↑ MWM, Saaristomeren merivartioston kosteva aineisto
- ↑ MWM, Saaristomeren Merivartiosta koskeva aineisto, KA, Sääksäläministeriö 112/602, Merivartiolaitoksen eskikunnan kirje T.41938 Sääksäläministeriö 112/602, Merivartiolaitoksen eskikunnan kirje 12.4.1938
- ↑ KA, T.27780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ Tekijän asemalehtiö, tiedot kirjattu tumistamattomasta lehtileikkeestä.
- ↑ Tekijän asemalehtiö, tiedot kirjattu tumistamattomasta lehtileikkeestä.
- ↑ Tekijän asemalehtiö, tiedot kirjattu tumistamattomasta lehtileikkeestä.
- ↑ Rajamme Vartijat 2/1991
- ↑ MWM, Pohjanlahden merivartioston eskikunnan historikki
- ↑ Merivartiokoulu: 30 vuotta-lehti
- ↑ Merivartiokäsily [Sjöbevakningsorder] 130
- ↑ Ulkost till historik över Finska vicens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säters ringg. Livady Osa-kehittäö, Setaatti-Kimiteistö, Granö Oy Esbo 2016
- ↑ Riksarkivet, T.2780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilauks. v. 1947 loppupuolelle, 28.6.1947
- ↑ Ulkost till historik över Finska vicens sjöbevakningssektion (SBFV), Kai Säters ringg.
- ↑ Finska vikens sjöbevakningssektionens dagorder 185
- ↑ Laivastokatu 20, Rakennushistoriaselitys ja inventointi [Merigatan 20, Byringg. Livady Osa-kehittäö, Setaatti-Kimiteistö, Granö Oy Esbo 2016
- ↑ Rajamme Vartijat 1/1975
- ↑ Gustavson, Kenneth. 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010.
- ↑ E-post Gustavsson-Pakola
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skäringsöshavets sjöbevakningssektion (Sjöbevakningsmuseet, material rörande Skäringsöshavets sjöbevakningssektion) Es-464, kirjessakkiat, 112/602, Merivartiolaitoksen eskikunnan kirje 12.4.1938, piirin toimiston vuokraa [Staben för Sjöbevakningsväsendets brev till linne distrikt kontorsbyråer]
- ↑ Riksarkivet, T.2780/21, Merivartioryhmittien eskikunnan kirjevalitto, II tilaukset ja tioryhmittien eskikunta, sanomalehtitilaukset 30.6.1947
- ↑ Lippohisnannens stationsförteckning, uppgifterna är nedtecknade från ett olik Socialisti 9/7/1949
- ↑ Lippohisnannens stationsförteckning, uppgifterna nedtecknade från ett olik Socialisti 9/7/1949
- ↑ Rajamme Vartijat 2/1991
- ↑ Sjöbevakningsmuseet, historik över staben för Bottniska vikens sjöbevakning i Tönningen Merivartiokoulu 30 vuotta

staberna innehåller, liksom när det gäller stationerna, ter och många brister. Under de tidigare åren kallas för distriktsbyrå, kansli och stab. Här har i huvudsak mning på staberna som i källdokumentet.

### vakningsväsendet, staberna för Finska inska vikens sjöbevakningssektion

ningsväsendet inledde sin verksamhet 1930 på adress- Södra esplanaden 4<sup>18</sup>. Från Unionsgatan flyttade stationerna Magasinsgatan 9, där den sannolikt var verksam fram an för Finska vikens sjöbevakningsdistrikt (1930–1936) taben för Sjöbevakningsväsendet i Helsingfors. I och sreform 1937 fick Finska viken två staber. Staben för g i anslutning till staben för Sjöbevakningsväsendet, östra distriktet låg i ett rum som hyrdes på adressen i Kotka.<sup>19</sup>

staben för Finska vikens sjöbevakningssektion på en 25<sup>20</sup>. I tre rum på bottnplan hade kommandören, andra adjutanten, signalofficeren och maskininspektö- andra våningen låg ekonomibyran. I källarvåningen d. Senare fick staben tolv rum i andra våningen till sitt n med arkiv flyttades dit.<sup>21</sup> Från Fabiansgatan flyttade atan, och därifrån till Marinstabens före detta lokaler an 20 på Skatudden. Flytten ägde rum 10.12.1985<sup>22</sup>. en tegelbyggnad från slutet av 1800-talet som är en militärarkitektur. Byggnaden hade ursprungligen fungerad för Ölogshamnen<sup>23</sup>. År 2016 flyttade staben rnas strandväg, när renoveringen av fastigheten fär-

### 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 ämn alltså officiellt kallades distriktsbyrån, till ett hus vid namn Enigheten i De- gerby. Sommaren 1932 flyttade distriktsbyrån till Lotsberget i Mariehamn<sup>24</sup>. 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-talet<sup>25</sup>. Våren 1996 flyttade ledningsplatsen igen till Lotsberget, där distriktsbyrån under Sjöbevakningsväsendets tid varit placerad för första gången redan i början av 1930-talet.<sup>26</sup>

### Åbo distrikt, Skärgårdshavets sjöbevakningssektion och Västra Finlands sjöbevakningssektion

I länsstyrelsens lokaler i Åbo hade man inrättat en så kallad regionalbyrå 20.11.1935<sup>27</sup>. 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 vindrum i polisinsirättningens 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.<sup>28</sup> År 1941–1943 låg distriktsbyrån 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<sup>129</sup>, 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 *mojänger med massor av knappar, och mitt bland de pipande och gnällande radiosändarna och mottagarna stökade en fräken utan strumpor omkring*<sup>30</sup>. Skärgårdshavets sjöbevakningssektions reparationsverkstad och förråd låg i källaren i fastigheten Maalitentälö<sup>31</sup>. 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 Hovrättsplanaden 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 Hovrättsplanaden 7 D, där man hyrde kontorlokaler 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.<sup>32</sup> Staben var verksam i statens ämbetshus fram till dess att Bottniska vikens sjöbevakningssektion lades ner 2004.<sup>33</sup>

### Sjöbevakningsskolan

Sjöbevakningsskolan, som grundades 1947, var belädd på Sveaborg under åren 1947–1950, och i Nyländs kas 1951–1952. År 1953–1956 var skolan verksam i Sjöka och på Suomen Joutsen, år 1956–1959 i Gardeskasemen.<sup>34</sup> År 1961 flyttade och fram till år 1961 i Gardeskasemen.<sup>34</sup> År 1961 flyttade där den låg fram till 1996. Gränsbevakningsskolan och lan slogs samman till Gräns- och sjöbevakningsskolan verksam i Otnäs i Esbo och i Immola i Imatra. År 2011 sjöbevakningsskolan till Imatra och den maritima utbildningen till Porkkala. I början av 2018 flyttades den maritima utbildningen till Åbo, och efter två år i Pansio, till Päämäsi i Nagu.

## Birth of the coast guard

The establishment of the Finnish Coast Guard is often thought of as ending and eradicating the smuggling that took place during the Prohibition Act. This is part of the story, but there were also other reasons. In the 1920s, Finnish Customs was still responsible for inland's maritime borders and for efforts to monitor and control the Prohibition Act kept civil servants busy. Finnish Customs at the prohibition act was not intended to be monitored and was, then sufficient resources had not been allocated. It was clear that their task was administrative customs clearance and tax, not operational border control.

In the 1920s, the establishment of a new supervisory authority was considered. Reasons for this included the increasing number of supervisory tasks under the authority of the Ministry of Finance department, due to the fact that the smuggling of alcohol resulted in a number of incidents and interrogations. The result was to police work, and which Customs did not feel was a question of national defence was also an important one. It would enable more effective coastal defence, which was the budget for the current fleet was inadequate and the need for a fortress system inherited from the times of the Swedish Empire. At the same time, there was one particularly important task that had to be done: the proposed organisation: the surveillance of the coast. Since the new authority would be categorised as a police authority, it would be permitted to operate in the waters of this country.

The Finnish Coast Guard was not self-evident to all in Parliament. Nonetheless, it was made through Parliament, in part thanks to the work of the Ministry of Finance, for example, deliberately omitted the word 'defence'. There were plenty of opponents to the act, but the reading of the text clarified the different issues and the need for a new authority. The Finnish Coast Guard was adopted on 4 April 1930. The Finnish Coast Guard was established 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, Söderskäär, Porkkala, Utö, Örö, Kökar, Hellman, Kuivasaari, Gogland, Tyärsaari 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 useful life. The much-needed new boats arrived in the form of the Indrovaara-class vessels. The last VMV was taken out of use in 1970. Indrovaara-class vessels have been continually developed and refined over the years. They are designed for coast guard operations, while the other boats are primarily for the needs of Customs. Large border guard boats are also used for other capacities, also serve as floating bases – just as they did in the 1930s. In the mid-1990s, two new vessel classes, the Rigid Inflatable Boats (RIB), which can reach high speeds, were added to the fleet. 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, drinking became increasingly professional in many places. These became increasingly professional in many places. In the Finnish archipelago also took care of some of the moonshine. It offered good money – even if it was illegal.

Foreign vessels carrying moonshine anchored in the territorial waterline, then smugglers approached in small, fast boats, paid for the cargo and then, in most cases, their purchases to a temporary warehouse in the outer archipelago. There, the cargo continued its journey towards the smugglers, the most difficult thing was to keep their eyes on the vessels. They were being monitored first by Customs and later by the coast guard. On the other hand, the challenge for the coast guard's surveillance was to catch the fast boats of the smugglers. The fleet was, for the most part, very old and slow during the Prohibition Act ended on 5 April 1932 at 10 a.m.

However, that the smuggling ended completely, although there were some slumps in the amount of alcohol being smuggled, was high and smuggled alcohol was less expensive to their old hobbies. Smuggling was profitable – for those who got caught.

of the Prohibition Act, the parties who had opposed the Finnish Coast Guard proposed in Parliament the organisation. This proposal, however, did not get passed. The end of the Prohibition Act enabled the development of a reduction in the amount of smuggling surveillance or other work. In the following years, smuggling gradually at the same time other dark clouds began to gather and was approaching a state of war.

### in times of war

of 1939, the fastest and most seaworthy vessels were handed over to the Navy and, before the Winter War were integrated into different Navy units such as the Escort Flotilla, the Torpedo Boat Flotilla and the An- The ships provided much-needed reinforcements to an almost complete lack of light naval forces. At the

ls were equipped for military operations. ded over, the vessels' captains, officers and engineers were handed over to the Navy. The naval crews were assembled and the vessels' original crews. In the Winter War and the coast guards serving in the Navy carried out a tasks. Many served as maritime police officers, with the g greatly from one place to another. The coast guards' shipelago provided the Navy with much needed local guards were also placed in specialist branches.

, originally established to fight the war against moon- ated its strengths, expertise and importance in many also suffering losses. During the Winter War, six coast with four of these being killed during an enemy attack Lavansaari to Someri. The Continuation War, meant 27 coast guards. As for losses of vessels, 11 auxiliary Winter War, while the Continuation War saw the loss tisko, 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 to 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, subordinate 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 Turku<sup>1</sup>.

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 known as PCB cooperation, is extensive and, in something quite unique. The link back to the past here early years of the Coast Guard: the organisation received as well as some of its personnel, equipment and station cooperation has deep roots, and nowadays it also in- ceptance. The Border Guard – which includes the Coast G

to conduct pre-trial investigations in cases of suspected border offences, nature conservation offences and a nu- One of the reasons for the establishment of the was the smuggling of moonshine. Over its 90 years things have changed, but Finns have still not given up Europe of today, the large-scale import of alcohol is pe- conditions. Nevertheless, the work of the coastguard sea will continue on into the future.

### Endnotes

1 Written information from Juhana-Pekka Laitala 10 April 2025

on mainittu keskeisimmät lähdet on saatavilla

### Lehdet

en kalastajainseura ry:n kustantama jyl, kolika 1963 digit: 1939-1940. KR-kirjat, Viljandi 2016 illä, ETA OY, Satakunnan Kirjateollisuus-riidallinen selvitys 6.8.2010, Arkkitehtitö-avet. Sjöbevakinnigen på Åland 1930-ä: Sämannan portivarjit. Suomen raevitvitys ja inventointi. Livvady Osa-ario Oy Espoo 2016 Kirja 1, Kamlian seutu ry, 2003

alajakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan 2007 ä – limake ja vankki, omakustanne,

Kuorsalossa, omakustanne, Nurmijärvi

5 vuotta. Merivartiolotoksen ja meri-ajavartiolotoksen julkaisu, Kainuun

essa Rajavartiolaitos: 1919-1969, Kirjapaino, Mikkel 1969

lakaarsaaren paikallisyhteisössä

h. Merivartioiden ja saarelaidsten en nakoikumasta. Helsingin Yliopisto, 0003

### Lehdet

Helsingin sanomat Kaleva Keski-Pohjanmaa Käikkäsalmen Sanomat Laatokka Pohjanmaan Kansa Rajamme Varjit Suometar Turun Päivälehti Turun Sanomat Uusi Aura Uusi Suomi Väpäs Keski-Vuoksi Tuulimies Iävilittä Merimmaa Väasa

### Julkaistut ja julkaisemattomat artikkelit, tutkielmat, diplomityöt ja käsikirjoitukset

Eckstein, Timo: Merivartiolotoksen asema ja toiminta syysstä 1939 vuoden 1944 loppuun. Satakoulun diplomyö 1983, s. 52, suora linkki: https://sido.narc.fi/uusisidat/arkotti\_aineisto.html?id=1538078341 Holmén, Tapant: tutkielma Meripolisen toiminta toisen maailman-sodan aikana Suomen rannikolla, Merisotakouluin korkeakouluosasto, 2000

Iljin, Ilja: Vartiolaus Turja – Jämeren ja Iämeren kulkija. Artikkeeli julkaistu Rajamme Varjia-lehdessä numerossa 2/22

Sähari, Aaro: Artikkeeli Muuttuva merivartiointi 1930-2010. Kymenlaak-son museo/Merentutkimuseo.

Sipilä, Petri: Koskeko-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa, artikkelii lehdessä Laita 3/2002

Säteri, Kai: SLMV historioitin konsepti, julkaisematon käsikirjoitus, SLMV arkisto

Takaja, Pekka: julkaisematon käsikirjoitus

Wenrus, Lauri: Kotkan merivartiostasena Pookkimäellä, 2018, Suomen-rialden merivartiosto Arkisto

### Kansallisarkisto (KA)

Länsi-Suomen merivartioston arkisto Merivartiomuseo (MM) Pohjanlahden merivartiokilta Puolustusministeriön arkisto Rajavartiolaitos Rami Wirrankosken arkisto Satakunnan rajamieskiltilla Suomenrialden Merivartioston arkisto Tekijän henkilökohtainen arkisto

### Kirjallinen tiedonanto

Aittainen Pentti Gustavsson Kemeth Haukiala Olli-Pekka Käanta Markku Lahtala Juija-Pekka Loukonen Veikko Salo Mikko Silenti Tuomo Suutarinen Mikka Takaja Pekka Wallius Hannu

### Haastattelut

Korjus Matti Silenti Tuomo Suomalainen Pentti

### Lait, asetukset ja eduskunnan kirjalliset kysymykset

Aseus Rajavartiolaitoksesta n:o 581

Kirjallinen kysymys 1063/2008 vp, Pirikko Ruohonen-Lerner laki 980/1944

Valtioneuvoston asetus rajavartiolaitoksesta ammetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 3/2004

### KÄÄLIFÖRTECKNING

källförteckningen anges de viktigaste källorna, www-källor nämms endast i slutnoterna. Näрма-re referensuppgifter fås av bokens upphovsman.

### Litteratur och artiklar

Aalberg, A.F.: Tyvärsaaen kalastajainseura ry:n kustantama kotiseutujulkaisu Tyvärskä. Hembrygdspublikation utgiven av förenin-gen Tyvärsaaen kalastajainseura ry, Sanomalehti Oy, kolika 1963 Antilla, Reimo: Seikkariin sotavangit, 1939-1940 (Krigsfångarna på Seits-ka 1939-1940), KR-kirjat, Viljandi 2016 Aavinen, Visa: Leijonallippu Merellä (Leijonilagan till havs), ETA OY, Satakunnan Kirjateollisuus Oy, Björneborg 1983

Eteläesplanadi 4, Rakennushistoriallinen selvitys 6.8.2010 Skötra esplanaden 4, Byggnadshistorisk utredning 6.8.2010, Arkkitehtitoimisto ark-byroo Gustavsson, Kemeth: 80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010, POK, Uusinen 2010

Kosonen, Matti – Pohjonen, Juija: Sämannan portivarjit. Suomen rialden vartiointi 1918-1994 (Esterlendandes portväktare. Bevakningen av Finlands gränser 1918–1994), Otava, Keuruu 1994 Lavastokatu 20, Rakennushistoriaselvitys ja inventointi (Merinagan 20, Byggnadshistorisk utredning och inventering), Livvady Osakeyhtiö, Senaatti-kämestöt, Grano Oy Esbo 2016

Lommi, Aapo: Pohjakunnan kyäkirja I (Pohjakunta bybook I), Kamlian seutu ry, 2003

Nokki, Järme: Tullin Karjalassa. Säiaakuljetusta ja tullivalvontaa Karjalan kannaksella (Tullen i Karelen. Smuggling och tullövervakning på Karels-ka näset), Grano Oy, Helsingfors 2017

Pekola, Johanna: Katempää – limake ja vankki (Katempää – fort och fångelse), på eget förlag, Newprint Oy Nystad 2004

Silenti, Tuomo: Saaretseläimää Kuorsalossa (Livet som Kuorsälabo), Nurmijärvi 2016

Sundbäck, Esa: Merivartiointia 75 vuotta. Merivartiolotoksen ja meri-vertuoston historia 1930-2005 (75 år av sjöbevakning, Sjöbevaknings-vasenets och sjöbevakningssektionens historia 1930–2005), Gransbe-veningsväsendets publikation, Kainuu Sanomat Oy, 2005

Säteri, Kai: Merivartiolaitos, verklet Rajavartiolaitos 1919-1969. Rajam-meri varjit ry, Länsi-Savon Kirjapaino, S:t Michal 1969

Teikarsaari, reet, Eija Memelä, Teikarsaaren Usva, Helsingfors 2013

Tidinngen Merivartiokoulu 30 vuotta

Tiili, Miia-Leena: Merivartiosto Haapasaaaren paikallisyhteisössä 1950-luvulta 1990-luvun loppuun. Merivartioiden ja saarelaidsten soci-alistet suhteet merivartioiden nakoikumasta Sjöbevakningssektionen ilioakimäellät på Åspö från 1950-talet till slutet av 1990-talet. Sjöbe-vekarnas och öbornas sociala relationer ur sjöbevakarnas perspektiv), Helsingin Yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos 2003

### Tidningar

Helsingin sanomat Kaleva Keski-Pohjanmaa Käikkäsalmen Sanomat Laatokka Pohjanmaan Kansa Rajamme Varjit Suometar Turun Päivälehti Turun Sanomat Uusi Aura Uusi Suomi Väpäs Keski-Vuoksi Tuulimies Iävilittä Merimmaa Väasa

### Publicerade och icke publicerade artiklar, studier, diplomarbeten och manuskript

Eckstein, Timo: Merivartiolotoksen asema ja toiminta syysstä 1939 vuoden 1944 loppuun. Sjöbevakningsväsendets ställning och verkam-het hösten 1939 till slutet av 1944, diplomarbete vid Krigstingskolan 1983, s. 52, direktdnk: https://sido.narc.fi/uusisidat/arkotti\_aineisto.html?id=1538078341

Holmén, Tapant: Studien Meripolisen toiminta toisen maailmansodan ai-kanä Suomen rannikolla (Sjöbevaknings verksamhet längs den finska kusten under andra världskriget), Högskolovevningigen vid Sjökrigskolan, 2000 Iljin, Ilja: Vartiolaus Turja – Jämeren ja Iämeren kulkija (Bevaknings-fartyget Turja – Ishavets och Östersjös vandrare), artikkelii publicerat i tidningen Rajamme Varjit artikkelii nummer 2/22

Säteri, Aaro: Artikkeeli Muuttuva merivartiointi 1930-2010 (Sjöbevakning i förändring 1930–2010), Kymmeneläiden museom/Sjöbevakningsmuseet Sipiä, Petri: Koskeko-luokan vartiolaivoja kolmessa maassa (Bevakin-gsfartyg i Koskeko-klassen i tre länder), artikkelii i tidningen Laita 3/2002

Säteri, Kai: Likkest till historik över Finnska vikens sjöbevakningssektion (Särfv), opubliserat manuskript, SBFV:s arkiv

Takaja, Pekka: opubliserat manuskript

Wenrus, Lauri: Kotkan merivartiostasena Pookkimäellä (Kolka sjöbevak-ningsstation i Pookkimäki), Finnska vikens sjöbevakningssektion, 2018

### Arkiv

Ålands sjöbevakningsstations arkiv Riksarkivet Västra Finlands sjöbevakningssektionens arkiv Sjöbevakningsmuseet Botniska vikens Sjöbevaknings gille Forsvarsministeriets arkiv Gransbevakningsväsendet Rami Wirrankoskis arkiv Satakunnan Rajamieskiltilla Finnska vikens sjöbevakningssektionens arkiv Upphovsmaans privata arkiv

### Skriftliga redogörelser

Aittainen Pentti Gustavsson Kemeth Haukiala Olli-Pekka Käanta Markku Lahtala Juija-Pekka Loukonen Veikko Salo Mikko Silenti Tuomo Suutarinen Mikka Takaja Pekka Wallius Hannu

### Intervjuer

Korjus Matti Silenti Tuomo Suomalainen Pentti

### Legat, förordningar och skriftliga spörmål

Förordning om Gransbevakningsväsendets Skriftligt spörmål 1063/2008 rd, Pirikko Laq 980/1944 Säteris förordning om ändring av sjöbevakningsväsendet 3/2004



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





**M**erivartijat ovat tuttu näky merialueillamme, mutta alusten ohella heidän tärkeänä työympäristönään ovat myös merivartioasemat. Maamme merialueilla on Merivartiolaituksen 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. Merivartiolaituksen 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.

**S**jöbevakarna är en bekant syn på sjön, men utöver fartygen är också sjöbevakningsstationerna en viktig del av deras arbetsmiljö. I havsområdena runtom i landet har det sedan Sjöbevakningsväsendet inrättades funnits över hundra sjöbevakningsstationer. I den här boken presenteras ungefär sjuttio, i huvudsak redan nedlagda, stationer runtom 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.