

## MÄRKET-OPASTUS

teksti: Eevakaisa Mäntyrinta

10.3.2019

### Lähteet:

- Jan Andersson: Märket
- Granqvist, Huhtamies: Onnettomuus ja onni – Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600-1800 -luvulla
- [hylyt.net](http://hylyt.net) -verkkosivusto

Tällaisenaan opastus on melko pitkä. Suosittelen, että jokainen opas käy talkooviikkonsa aluksi opastusreitit itsekseen läpi tämän tekstin kanssa ja miettii omalta osaltaan, haluaako jättää jotain tekstistä sanomatta. Kaikkea ei tarvitse selostaa, mutta suotavaa kuitenkin on, että opastuksessa kerrotaisiin kolmella tähdellä \*\*\* alkavat kappaleet, jotta kävijöille jäisi selkeä kuva majakan historian päävaiheista. Tarinoita – kuten haaksirikkoja, eri laivojen kohtaloita – voi jättää vähemmälle, ne ovat mukana lähinnä keventämässä asiasisältöä, koska draama kiinnostaa aina. Ideana ei ole että paperi luetaan sanasta sanaan, vaan jokainen opas käyttää itselleen sopivimpia ja luontevia ilmaisuja.

Veneen rantautuessa Märketille kahvinkeitin ladataan varmuuden vuoksi valmiiksi ja talkooporukka menee sopivilta osin vastaan ja avustaa rantautumisessa, ottaa köysiä vastaan jne. Kun vieraat nousevat veneestä, opas esittäytyy ja aloittaa.

(Opastus alkaa)

\*\*\* Tervetuloa Märketille! Me olemme Majakkaseuran vapaaehtoisia ja päivystämme täällä saarella, ja minun nimeni on Etunimi Sukunimi. Haluatteko saada opastuskierroksen, jossa kerron saaren historiasta? Kierros kestää 30-45 minuuttia, se maksaa x (?) euroa per henkilö ja hintaan kuuluu myös kahvit majakan ruokatilassa. Saarella on toki mahdollisuus kierrellä myös ominpäin mutta kuten näette, kallioperä on louhikkoista joten katsokaa mihin astutte.

(Tässä vaiheessa veneestä tulijat yleensä tervehtivät, sitten vaihdetaan muutama sana, kysytään esim. mistä he ovat tulossa ja minne menossa, kauanko reissun on tarkoitus kestää jne. Kysytään myös lupa, saadaanko heistä ottaa kuvia ja heidät mainita nimineen ja kuvineen majakan päiväkirjassa internetissä.)

No niin, lähdetäänpä sitten. Kävelkää varovasti, täältä on pitkä matka lääkäriin jos jotain sattuu.

(Pysähdys maston kohdalle.)

\*\*\* Majakan historia alkaa oikeastaan juuri tästä kohdasta. Ennen vuotta 1862 tämä saari oli täysin koskematon, vain hylkeenpyytäjät tekivät tänne pyyntireissuja mutta luonnollisesti siihen aikaan saarella ei ollut mitään, ei yhtään rakennusta, ei edes tätä mastoa tässä.

\*\*\* Ympäröivät vedet ovat kuitenkin hyvin vaarallisia. Tuolta vierestä (osoita kädelläsi länteen) kulkee väylä Pohjanlahden tärkeisiin satamiin, mutta koska Märketin rannat ovat niin kivikkoiset, laivat yrittivät välttää kiviä ajamalla hyvin lähelle Ruotsin rannikkoa huonoin seurauksin. Ja usein nekin laivat, jotka uskalsivat ajaa lähempää Märketiä, kokivat kohtalokkaan lopun alueen karikoissa.

\*\*\* Koko Itämeren laivaliikenne lisääntyi merkittävästi 1700-luvulla. Asiaan vaikutti kolme tekijää: Viaporin eli Suomenlinnan rakentaminen Helsingin edustalle, Pietarin suurkaupungin perustaminen Suomenlahden pohjukkaan sekä Suomen sahateollisuuden voimakas kehittyminen. Sitä seuranneella 1800-luvulla laivaliikenne väylällä kasvoi edelleen Ruotsin kukoistavan kaivos- ja terästeollisuuden ansiosta. Joidenkin lähteiden mukaan tuossa vähän etelämpänä, niinsanotussa Eteläkurkussa (Södra Kvarken) saattoi yhdellä silmäyksellä nähdä kymmeniä purjealuksia, jotka kukin pyrkivät ahtaasta väylästä kohti pohjoista. Kunnollisten merimerkkien tarve siis kasvoi merkittävästi.

\*\*\* Tässä Märketin ympäristössä on tapahtunut vuosisatojen mittaan varmaankin satoja haaksirikkoja ja meren pohjasta löytyy edelleen useita uponneita laivoja, osa paremmassa, osa huonommassa kunnossa. Itämeri sinänsä on otollinen paikka laivalle haaksirikkoutua, sillä täkäläisissä vesissä hylyt säilyvät ihmeen pitkään hyvässä kunnossa, kun eteläisemmällä merillä erilaiset eliöt (pääsääntöisesti laivamato) tuhoavat ne varsin nopeasti. Laivahylkyjä löytyy erityisesti tuosta luodon luoteisrannikolta, sekä lisäksi tuolta itäpuolelta (näytä suunnat kädellä), jossa on niinsanottujen Sankanin luotojen – Norra ja Södra Sankan – matalikot.

\*\*\* Mutta siis tämä masto tässä on ensimmäinen merimerkki tällä luodolla. Merenkävijät vaativat jo 1800-luvun alkupuolella, että luodolle on saatava majakka, mutta asia ei edennyt. Toisaalta vaikka majakkaa ei saatu, saatiin sentään tämä masto, joka oli alunperin 12 metriä korkea. Huippuun oli usein hilattu kori, jolloin tämä toimi tunnusmerkkinä luotoa lähestyville laivoille vaikka valonlähde toistaiseksi puuttuikin.

\*\*\* Vihdoin, 1880-luvun alkupuolella, majakkahanke saatiin etenemään Venäjän keisarin ja Ruotsin kruunun yhteistyöllä. Rakennuspiirustukset tilattiin arkkitehti Georg Schreckiltä, joka on Märketin lisäksi suunnitellut mm. Tampereen raatihuoneen ja tullikamarin. Rakentaminen aloitettiin keväällä 1885 ja paikaksi valikoitui luodon korkein kohta.

\*\*\* Rakennustöiden alkaessa luodolla ei ollut siis mitään muuta kuin tämä rautainen merimerkki: ei varastoja, ei suojaa työntekijöille. Rakentajat nukkuivat kallioilla ja keittivät ruokansa avotulilla. Rakennustyö alkoi varastorakennusten pystyttämällä, sillä tarvikkeita oli runsaasti ja ne oli saatava säältä suojaan. Aluksi kaikki sujui suunnitelmien mukaan ja työ eteni, mutta eräänä toukokuun iltana pohjoisesta nousi tuuli joka päivän edetessä muuttui kovaksi myrskyksi. Rakennusmiehet olivat täysin suojaattomia ja luonnon armoilla – pohjoismyrskyllä nimittäin aallot lyövät pahimmillaan koko luodon yli siten, että oleskelu kallioilla on hengenvaarallista. Mutta hätä keinot keksii, niinpä rakentajat keksivät hilata tämän 12-metrisen rautamaston huippuun veneen, jonne he kiipesivät kallioiden yli vellovia laineita pakoon. Myrsky jatkui koko yön, mutta vene pysyi paikoillaan ja kaikki rakentajat pelastuivat. Rakentajat pääsivät laskeutumaan veneestä turvallisesti vasta seuraavana päivänä puolenpäivän maissa. Näky oli kuitenkin surkea: myrsky oli pyyhkinnyt mereen vastarakennetut tarvikevarastot, samaten lähes kaikki vaivalla tuodut rakennusaineet olivat kadonneet kuin tuhka tuuleen.

\*\*\* Voitte vain kuvitella sitä tunnetta, kun miehet tarkastelivat tyhjiksi huuhtoutuneita kallioita oletettavasti myrskystä läpimärissä vaatteissa, varmaan nälissään ja palellen. Siinä on voinut tulla niinsanotusti äitiä ikävä. Ja tulikin: tämän kokemuksen jälkeen yli puolet rakennusmiehistä, alkaen rakennusmestari Erikssonista, ilmoitti ettei jatka enää tällä työmaalla, että se on liian vaarallista.

\*\*\* Tarvittiin siis uusia miehiä. Rakentamista johtamaan tulikin itse arkkitehti Schreck, joka tunsi Märketin majakkaprojektia kohtaan erityistä mielenkiintoa. Työt lähtivät uudelleen käyntiin, ja nyt edettiin vauhdilla. Kesä työskenneltiin ahkerasti ja koko tämä edessämme oleva varsinainen majakkarakennus saatiin valmiiksi vielä ennen syksyä. Majakan valo sytytettiin ensimmäisen kerran 10.11.1885, ja se on palanut siitä lähtien lähes yhtäjaksoisesti sotavuotia lukuunottamatta turvaten omalta osaltaan merenkulun Pohjanlahden ja Pohjoisen Itämeren välillä.

(Kävellään aallonmurtajalle.)

\*\*\* Äsken mainitsin että pohjoistuulella aallot lyövät pahimmillaan koko luodon ylitse. Voitte katsoa Youtubesta filmejä hakusanoilla ”Märket myrsky”, siellä on useita videoita joissa meri näyttää ne pahemmat kasvonsa. Myrskyvesien lisäksi pohjoisesta vyöryy jäätä: sitä tulee kevättalvisin niin paljon, että se rikkoi majakan ikkunat aina toiseen kerrokseen asti. Sen takia vuonna 1886 Senaatti määräsi, että

luodolle rakennettaisiin aallonmurtaja, joka on auttanut asiaa. Jäiden takia majakan ensimmäisen ja toisen kerroksen puiset ikkunanpuitteet on jouduttu vaihtamaan rautaisiksi. Voimme katsoa niitä tarkemmin sisällä majakassa. Mutta seuraavaksi kierrämme vähän luodolla ja puhutaan mm. haaksirikoista.

(Kävellään kohti Modersmagea)

Kuten huomaatte, tämä Märketin musta kallioperä leikkautuu melko geometrisesti neliöiksi ja kolmioiksi. Kivilaji on nimeltään oliviinidiabaasi ja sitä tavataan Märketin lisäksi oikeastaan vain pienellä alueella Pohjanmaalla. Se on sama kivilaji jota käytetään esimerkiksi kiuaskivinä. Märketille ominainen värimaailma on tuo musta kallio, jonka pinnalla kasvaa keltaista jäkälää.

Kävelkää varovasti, sillä täällä on tosi helppo taittaa nilkkansa. Ja se apu on kaukana.

\*\*\* Tuo edessä oleva laguuni on nimeltään Modersmage, ja se on meidän uimapaikkamme. Vesi siinä on hyvin lämmintä, sillä se vaihtuu hitaasti ja laguuni on matala. Meressäkin voi toki uida, mutta paikka pitää valita tarkkaan: mereen on helppo pulahtaa, mutta ylös kömpiminen ei aina ole ihan yksinkertaista.

(Seisahdutaan Modersmagen kohdalle.)

No niin, nyt voisin kertoa hieman niistä haaksirikoista, joita on tapahtunut runsaasti tällä puolella saarta.

Itse asiassa juuri tuossa suunnassa merenpohjassa on rivissä useampiakin hylkyjä, tosin suurin osa niistä on jo ajan syömä, mutta esimerkiksi Hesperius ihan tuossa lähellä on vielä suhteellisen hyvässä kunnossa. Hesperius oli englantilainen höyrylaiva, joka seilasi puutavaralastissa luodon ohi samana keväänä kun majakkaa rakennettiin, siis 1885. Se sai kuitenkin pohjakosketuksen ja haaksirikkoutui, jolloin miehistö pelastautui Märketille mutta laiva menetettiin. Hesperius on erittäin suosittu hylkysukelluskohde.

Mutta jo ennen Hesperiuista tuolle alueelle on uponnut laivoja. Siellä on mm. Ruotsin Helsingöristä tullut parkki nimeltä Holger Danske, joka upposi synkeänä lokakuun yönä vuonna 1854, miehistön kohtalosta ei ole tietoa. On myös kuunari Johannes Udestakaupungista, joka upposi niinikään lokakuuisena yönä vuonna 1883. Johanneksen miehistö pelastui tiettävästi kokonaan. Myös Lontoosta puutavaralastissa seilannut parkki Hildegard kohtasi matkansa pään noilla kivillä elokuussa 1888. Hildegardista saatiin pelastettua irtaimistoa, takila ja koko miehistö, mutta laiva menetettiin.

Haaksirikot olivat hyvin eri asteisia. Lievin tapaus oli kevyt pohjakosketus tai vuoto, jolloin laiva saattoi kuitenkin vielä purjehtia hallitusti lähimpään turvalliseen rantaan korjattavaksi. Toisessa ääripäässä olivat esimerkiksi myrskyistä, karilleajoista tai jäästä johtuvat täystuhot. Myrskyn yllättäessä laiva saatettiin pelastaa esimerkiksi keventämällä lastia eli heittämällä sitä kylmästi mereen ja laivan kaatuminen estettiin toisinaan hakkaamalla mastot poikki. Näin tehtiin esimerkiksi 1735 Tallinnasta Tukholmaan ruislastissa matkanneelle, Hiidenmaalla haaksirikkoutuneelle brigantiinille.

Haaksirikko oli laivanvarustajalle suuri taloudellinen tappio, mutta rannikon asukkaille se saattoi olla varsinainen onnenpotku. Keskiajalla vallitsi vielä germaaninen tapaoikeus, jonka mukaan rannan omistaja sai kaikki oikeudet laivaan, sen lastiin, jopa miehistöönkin. Uuden ajan koittaessa laki alkoi suojella myös haaksirikkoutuneita. Pelastustoiminnan ensisijainen kohde oli kuitenkin edelleen lasti, ja miehistö tuli vasta seuraavaksi.

Lähdetäänpä lähemmäksi majakkaa!

(Pysähdytään makasiinin vieressä olevalle valtakunnan rajamerkille.)

\*\*\* Majakan valmistuttua valtakunnanrajan uskottiin kulkevan suoraan majakan läpi, tarkalleen sanottuna majakkamestarin keittiön ja makuuhuoneen välistä. Majakka oli päätetty rakentaa luodon korkeimmalle kohdalle eikä valtakunnan rajan kulkua tuossa tilanteessa tarkistettu. Virallinen valtakunnanraja kulkee kuitenkin etelä-pohjoissuunnassa suoraan läpi luodon, mutta noin 50 metriä majakkarakennuksesta itään. Rajatarkastuksessa huomattiin, että vaikka majakka on Suomen omaisuutta, se olikin yllättäen Ruotsin puolella. Kuitenkin vasta vuonna 1979 Suomi teki aloitteen, että vaihtamalla samankokoisia maa-alueita keskenään majakkarakennus saataisiin Suomelle kuuluvalla alueella.

\*\*\* Vuonna 1982 Ruotsille kuuluvasta alueesta erotettiin Suomelle sellainen alue, jolle majakka rakennuksineen mahtui, ja korvaukseksi Suomen alueesta erotettiin vastaavankokoinen alue tuolta majakan takaa. Tuloksena oli erikoinen rusetin muotoinen rajaviiva. Voimme myöhemmin katsoa rajaa messinkitaulusta, joka on tuolla majakan etupuolella.

\*\*\* Valtakunnanraja on tuottanut paljonkin hauskoja tapauksia ja tarinoita. Esimerkiksi kieltolain aikoihin majakanvartijat kävivät ”Ruotsin puolella” nauttimassa neuvoa-antavia, kun matka oli niin lyhyt ja kotimaassa väkijuomat olivat pannassa. Sota-aikana saattoi sänkyä siirtämällä nukkua siten, että pää oli sotaikäyvässä valtiossa ja jalat rauhan puolella. Ja tosiaan rajanylitys täällä on näin helppoa (astu viivan toiselle puolelle), tax-freetä meillä ei valitettavasti ole.

\*\*\* Tämä on muuten suosittu valokuvauskohta. Usein tässä kohdassa otetaan kuvia, jossa kuvattavan toinen jalka on Ruotsin, toinen Suomen puolella. Tai voitte asettua loikoilemaan kalliolle jalat Ruotsissa, pää Suomessa. Pidetään pieni kuvaustauko ja sitten jatketaan tuonne rakennuksiin.

(Valokuvaustauko)

(Portaita ylös saunan edessä olevalle terassille)

\*\*\* Vuosikymmenet kuluivat ja majakka täytti tehtävänsä, mutta 1970-luvun lopulla tapahtui se mikä on tapahtunut muillekin majakoille: Merenkulkuhallitukselle tehdyssä esityksessä majakan hoito syrjäisen sijainnin takia todettiin erittäin vaikeaksi, lisäksi mainittiin paikan olevan ”sielullisesti painostava” työntekijöilleen juuri eristäytyneen sijaintinsa takia. Niinpä Märketiä ehdotettiin automatisoitavaksi. Sama kehityskulku oli käynnissä muillakin majakoilla, ja koska Ruotsin puolellekin oli rakennettu useita voimakkaasti valaisevia majakoita, esitykseen suhtauduttiin myönteisesti. Viimeiset majakanvartijat itse eivät kuitenkaan kokeneet Märketiä ”sielullisesti painostavana” vaan he kertoivat viihtyneensä saarella hyvin. Taistelu nykyikaa vastaan oli kuitenkin turhaa ja niinpä vuoden 1976 lopussa majakka jäi autioksi.

\*\*\* Tämän jälkeen seurasi rappeutumisen aika. Rakennukset jäivät kylmilleen tuulten ja säiden armoille. Paikalla käyneiden radioamatöörien mukaan 1900-luvun lopulla vesi valui valtoimenaan pitkin tornin sisäseinämiä lisäten kosteusvaurioita alakerroksissa. Majakan kohtaloa pohdittiin Merenkulkuhallituksessa, ja pelastajaksi löytyi vihdoinkin Suomen Majakkaseura.

\*\*\* Majakkaseura teki valtion kanssa vuokrasopimuksen Märketistä keväällä 2007. Siitä lähtien olemme olleet täällä vuosittain toukokuusta lokakuuhun tekemässä kunnostus- ja ylläpitotöitä. Kun seuran lippu on tangossa, se on merkinä siitä että Majakkaseuran vapaaehtoiset ovat paikalla. Meitä on täällä aina noin viiden hengen porukka, ja vuoro kestää lauantaista lauantaihin, jos sää sallii.

\*\*\* Seisomme nyt Suomen läntisimmän saunan ovella. Täytyihän tänne sauna rakentaa, kun olemme suomalaisia! Tämä tila oli ensin majakanvartija Roland Carlbergin verstaana, mutta vuonna 2014 siitä tehtiin todellakin sauna, jonka ikkunasta voi katsella auringonlaskua Ruotsin puolelle. (avaa ovi ja päästä vieraat kurkistamaan sisään)

Märket opastusteksti

(Kävellään siltaa kohti majakkaa, pysähdytään konehuoneen ovelle)

\*\*\* Tässä on majakan konehuone, jossa on Wikströmin dieselgeneraattori. Tarvittava sähkö tänne tuotetaan aurinkopaneeleilla, mutta kovemman kulutuksen aikaan myös diesel käynnistyy. Tuolla makasiinirakennuksen katolla on myös tuuliturbiini, mutta se vioittui liian helposti joten siirryimme aurinkopaneeleihin. Katolla on lisäksi Ilmatieteen laitoksen säähavaintoanturit, joiden perusteella esim. Merisää-ohjelmassa pystytään kertomaan millainen sää Märketillä vallitsee.

(Mennään ovelle)

\*\*\* Tervetuloa sisälle majakkaan. Torniin mahdtaa kerralla 4-5 henkeä joten joudumme jakutumaan kahteen ryhmään (jos ryhmä on suuri). Osa voi odottaa vaikka tuossa ruokatilassa ja nauttia ensimmäisen kupillisen kahvia sillä välin kun ensimmäinen porukka tulee ylös. Tavataan sitten vielä kaikki tuossa ruokatilassa.

(porukka jakautuu kahtia, jos heitä on niin paljon)

(nopea näyttö asuinhuoneeseen, jos se on siinä kunnossa että voi näyttää)

Tässä nopea silmäys meidän majoitustiloihimme. Tuolla ylemmissä kerroksissa on lisää huoneita. Tähän huoneeseen mahtuu kerralla kuusi henkeä.

(Radioamatöörien huoneiden ovella)

Tässä on niinsanottu Radioamatöörien huone. Märketillä on oma maatunnus radioamatöörien keskuudessa, ja se tekee tästä erittäin suosittua paikan. Kesäaikaan täällä on meidän majakkaseuralaisten kavereina hyvin usein radioamatöörejä Suomesta ja muistakin maista, ja silloin tuosta huoneesta kulkee jatkuva signaalivirta eri puolille maailmaa.

Ja tässä on meidän pieni matkamuistokauppamme, jonne voidaan mennä alastulon yhteydessä. Nyt portaat vaikeutuvat joten olkaa varovaisia!

(tullaan lyhtytorniin)

(Ylhäällä opas antaa vieraiden ihailla maisemaa rauhassa. Ylhäällä voi omasta ja porukan mielenkiinnosta riippuen kertoa esim. jotain seuraavista asioista:)

Täältä näkyy hyvin tuo helikopterikenttä. Harvemmin tänne helikopterit lentävät, mutta vuonna 2007 myrsky esti talkoolaisten paluun mantereelle, jolloin tarvittiin kopteria. Rajavartioston Super Puma on täällä usein nähty helikopteri ja heilä on jatkuva kutsu kahville.

Täältä näkee myös vähän paremmin tuon mutkittelevan valtakunnanrajan. Ihan

Märket opastusteksti

majakkan edessä oleva valkoinen maaliraita ei ole valtakunnanraja vaan turvaraja, kuten näette, heti sen takana on jyrkähkö pudotus josta maalattu raita varoittaa.

Illan tullen Märketille näkyy myös Ruotsin puolen majakoita. Parhaiten näkyy Understenin majakka (opas näyttää kädellään mistä suunnasta), ja tarkkasilmäisemmät näkevät myös muita merimerkkejä.

Nuo luodot tuolla ovat nimeltään Märketshällan. Siellä on myös haaksirikkoutunut monia laivoja vuosien kuluessa. Luodoilla näkee usein hylkeitä köllöttelemässä kallioilla.

Kuten näette, täällä on paljon pieniä itikoita. Ne ovat sulkasääskiä ja ne lentävät tänne etelästä sankkoina pilvinä kesäkuisin.

(lähdetään alas, pysähdytään kauppaan, on hyvä jos siellä on joku toinen talkoolainen valmiina jo odottamassa ja ”vahtimassa”)

\*\*\* Ja tässä on meidän matkamuistokauppamme. Täällä myydään upeaa majakkakalenteria, Märket-aiheisia t-paitoja, majakka-aiheisia kirjoja ja postikortteja ja muuta mukavaa kotiin viemiseksi. Kaikki tuotteista kertyvät varat käytetään Majakkaseuran toimintaan, joten älkää olko liian säästäväisiä! Kun olette tehneet ostokset, tervetuloa alakertaan kahville!

(Opas kiittää ja poistuu, ja vahtivuoro jää kaupanhoitajalle)