

Kallbådanin majakka valmistui vuonna 1921. Se sijaitsee karulla luodolla noin 20 kilometriä Upinniemestä etelään. Matkaa Viron Naissaareen on 31 kilometriä. Kuva: Väylävirasto

Porkkalan Kallbådanista tärkeä kohde matkailulle

10.10.2026 9.59

Kulttuurihistoriallisesti merkittävän Kallbådanin majakan mittava peruskorjaus Porkkalan edustalla saatiin päätökseen kesäkuun lopussa. Majakan vuokrannut yrittäjä Veikka Gustafsson järjestää majakalle nyt harvinaislaatuisia vierailuita. A-Insinöörit vastasi Väyläviraston korjaushankkeessa majakan korjaussuunnittelusta ja laadunvalvonnasta.



Kallbådanin majakka toimii nykyisin valaisemattomana tunnusmajakka. Majakkavalo siirrettiin vuonna 2015 tornista 10 metrin päähän valotolppaan. Kuva: Väylävirasto

Suomenlahdella Porkkalan edustalla sijaitseva Kallbådanin majakka on Suomen viimeinen miehitetyksi rakennettu majakka, joka valmistui vuonna 1920. Kallbådanin luodolta on vain 31 kilometrin matka Viron Naissaaren pohjoiskärkeen.

Nyt peruskorjatun majakkarakennuksen on vuokrannut vuorikiipeilijänä tunnettu yrittäjä **Veikka Gustafsson**. Gustafsson saa poikkeusluvalla järjestää vuosittain 30 ohjattua retkeä majakalle, jonka luodot ovat hylkeidensuojelualuetta.

– Olen todella tyytyväinen siihen, että peruskorjaus saatiin päätökseen. Korjaus pystyttiin vielä tekemään järkevällä tavalla, ja jos tätä ei olisi tehty nyt, olisi korjaaminen tullut todella kalliiksi ja vaikeaksi. Tässä tehtiin paljon myös sellaisia perusparannuksia, joiden ansiosta rakennus säilyy seuraavat sata vuotta, Veikka Gustafsson sanoo.

Kuusikerroksinen, 19,5 metriä korkea Kallbådanin majakka on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi. Vuosina 1944–1956 Kallbådan oli osa Porkkalan vuokra-aluetta ja Neuvostoliiton hallussa.

– Kunnioitimme korjaustöiden suunnittelussa majakan ainutlaatuista historiaa ja pyrimme säilyttämään sen alkuperäisen ulkoasun niin hyvin kuin mahdollista. Esimerkiksi majakan uudempaan, sota-aikana rakennettuun bunkkeriosaan suunniteltiin uusi vesikatto vanhan betonikaton kaarevien muotojen mukaan, suunnittelujohtaja **Jukka Törmänen** A-Insinööreistä kertoo.

Kallbådan toimii edelleen veneilijöiden maamerkkinä sekä merenkulun turvalaitteena. Majakkavalo siirrettiin vuonna 2015 tornista 10 metrin päähän valotolppaan, ja majakkarakennus jäi ilman valolaitetta olevaksi tunnusmajakaksi.

Majakka on Suomen vanhimpia teräsbetonirakenteita. Peruskorjauksessa uusittiin majakan ja majakkatornin betoniset julkisivupinnat, sokkeli, ikkunat, valokojun rakenteet sekä parvekelaatat ja korjattiin majakkatornin sisätilat. Rakennuksessa sijaitsevat valokojun lisäksi majakanvartijan huone, ullakko, majoitus- ja saunatilat, varastotilat sekä konehuone ja työpaja.
Ikkunoihin lisättiin myrskypellityksiä ja 1921 Pariisista tuodun lyhtykojun ikkunat ja kaksi kupolia uusittiin. Samalla prisma purettiin vintille odottamaan mahdollista palauttamista.

– Majakkarakennusta pitää huoltaa kuten valtamerilaivoja, joten aion jatkaa huolto- ja korjaustöitä. Seuraavaksi tutkin asiantuntijoiden kanssa muun muassa rakennuksen hormiston, jotta rakennukseen saataisiin tulevaisuudessa tulisijoja, Gustafsson sanoo.

Vaikeat olosuhteet sanelivat korjaussuunnittelua

Kallbådanin majakka sijaitsee kallioisella luodolla noin 20 kilometriä Upinniemestä etelään. Korjausrakentaminen avomerellä vaatii erikoistunutta suunnitteluosaamista. Vaihteleva sää sekä vaikeat kuljetus- ja huolto-olosuhteet sanelivat korjaustöiden suunnittelua, aikataulutusta ja toteutusta. Korjaaminen oli mahdollista vain avovesikauden aikana.

– Luodolla ei ole laituria, joten huolto- ja kuljetusalukset voivat rantautua vain matalan aallokon aikana, mikä haastoi tarvikekuljetusten järjestämistä. Vaikeat kuljetus- ja huolto-olosuhteet asettivat myös rakenneosien ja kaluston painolle ja koolle rajoituksia, Törmänen kertoo.

Vaikeimpien rakenneosien purkamisessa ja asentamisessa jouduttiin käyttämään nostoihin helikopteria. Betonipintojen korjaustyöt tehtiin sääsuojassa, mikä mahdollisti korjausten ja pinnoitusten tekemisen aikaa ja kovia olosuhteita kestäviksi.

– Maaolosuhteisiin suunnitellut suojapressut ja telineratkaisut eivät useimmiten sovellu käytettäväksi meriolosuhteissa. Kaikki tämä vaati koko projektiorganisaatiolta hyvää organisointia ja kokemusta vastaavista olosuhteista, Törmänen toteaa.
A-Insinöörit vastasi vuonna 2020 alkaneessa Väyläviraston korjaushankkeessa korjaussuunnittelusta, korjausten laadunvalvonnasta sekä muista asiantuntijatehtävistä. Urakoitsijana toimi Oteran. Edellisen kerran majakan julkisivuja korjattiin 30 vuotta sitten.