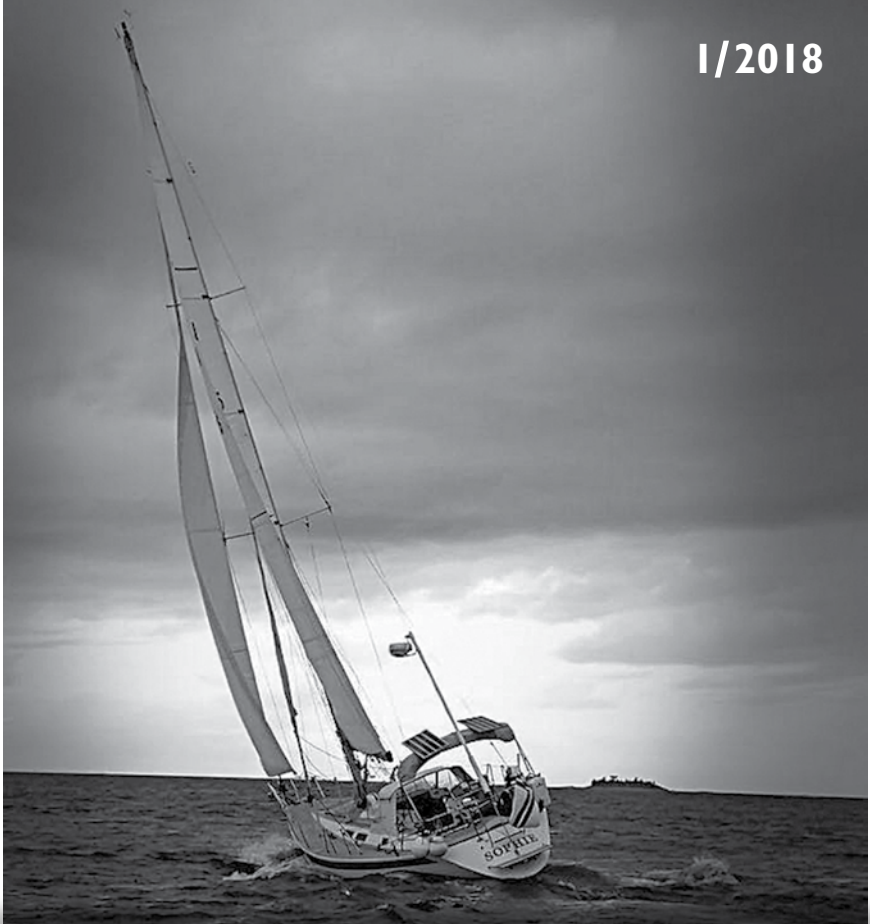


PURSI

Suomalainen Pursesseura

I/2018



Kevätkokous ma 26.3. klo 18
Tieteiden talo, sali 404, Kirkkokatu 6, Helsinki



Tervetuloa Hyvän Tuulen Saareen!

Perinteinen Vappulounas 1.5.

Lipunnoston jälkeen Vappulounas 57,00 € sis. tervetulomaljan, alkuruokapöydän, pääruoan, jälkiruoan ja kahvin/teen. Lasten buffet 8,00 €/3-6 v. & 14,00 €/7-11 v.

Pöytävaraukset to 15.3. mennessä!

Muista Äitiä 13.5.

Äitienpäivämenu su 13.5., kattaukset klo 11.30-14.00 & 14.30-17.00.

Hinta: 54,00 €/aikuinen • 8,00 €/lapsi 3-6 v. • 14,00 €/lapsi 7-11 v.

Hinta sis. tervetulomaljan, alkuruokapöydän, pääruoan pöytiin tarjoiltuna sekä äitienpäiväkakun ja kahvin/teen.

SPS:n jäsenedut 2018

Ravintola Saaressa: Pursiateria 10 € ja olut/viini 5 € (Pursibaarissa nautittuna)

Kaikissa A&S Ravintoloissa: 15 % alennus à la carte annoksista (ei ravuista).

Etu ei voimassa vappuna, äitienpäivänä eikä isänpäivänä.

A&S myyntipalvelu p. 09 7425 5505 / myynti@asravintolat.fi

Ravintola Saaren aukioloajat 2018

Toukokuu & syyskuu: ma-la klo 17-23, su vain SPS:n jäsenille klo 14.20-18

Kesä-elokuu: ma-la klo 12.00-23, su 16-22

Poikkeukset: Vappu ti 1.5. 13-16 • Äitienpäivä su 13.5. 11.30-17 • Juhannus 22.-24.6. suljettu

Lämpimästi Tervetuloa Sirpalesaareen!

- Anne & Sakke sekä koko Saaren väki -



- Hyvän tuulen saari -

VARAUKSET:

p. (09) 7425 5566

myynti@asravintolat.fi

Ravintola Saari

Sirpalesaari, 00150 HKI

www.ravintolasaari.fi

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

Pilvi Vainonen
Rusthollarintie 13 A 7
00910 Helsinki
puh. 040 560 2889
pilssi(at)kolumbus.fi

Ilmestymisaikataulu 2018

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
2	4.3.	vko 15
3	29.7.	vko 33
4	14.10.	vko 46

Painopaikka Painojussit Oy, Kerava
Painos 430 kpl

SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki
Puhelin 050 342 2836
info@suomalainenpursiseura.fi
www.suomalainenpursiseura.fi

Toimisto on avoinna talvikauden
Kankurinkadulla tiistaisin ja torstaisin
klo 17–18.30.

Pankkiyhteys

FI54 1018 3000 0760 28
Laskun viitenumero on annettava
maksettaessa.

PURSI 1/2018 SISÄLTÖ

Pääkirjoitus	4
Kutsu kevätkokoukseen	5
Kilpailuvastukset	5
Syyskokous 27.11.2017	6
Hallitus 2018	7
Laura Määttänen esittäytyy	8
Toimintasuunnitelma 2018.	9
Myrskylinnun ”1755 merimailia”	15
Pink Gin ja 16 kääpiötä	18
LOUHI – joka pojan unelma.	28
Myrkytöntä veneilyä	29
Pinnan karheuden vaikutus veneeseen nopeuteen.	30
Ajoista	32
Tulevia tapahtumia	40

SPS:n uusia jäseniä:

Aleksi Keto-Tokoi Johanna Riikonen
Janne Nevalainen Anaïs Rousseau

Tervetuloa joukkoon!



*Kannen kuva:
S/y Sophie purjehti
kesällä 2017
Puolan Gdanskiin.*

Pääkirjoitus



Meri on jäässä, mutta kesäaika lähestyy ja uusi kausi alkaa pikkuhiljaa käynnistyä. Vielä hetken Sirpikseenkin pääsee jäätä pitkin ja siltayhteys Uunisaaren kautta on kaupungin mukaan paikallaan huhtikuun puoliväliin, mutta jo nyt talvi alkaa olla taistettu ja kevät edessä.

Sitten marraskuussa pidetyn syyskokouksen monia kuluvan vuoden toimintasuunnitelmaan (s. 9) sisältyviä asioita on käynnistetty ja edistetty, kuten Tågholmenin mahdollisen sähköistämisen tutkiminen ja Sirpalesaaren seuramajan naisten wc:n remontointi. Edellisestä keskustellaan kevätkokouksessa, jälkimmäisen on tarkoitus olla tehtynä kun lippu nostetaan. Satamien ja telakan puolella entraamista odottavat muun muassa laiturien valaisimet.

Uusiakin töitä ilmaantuu koko ajan, etenkin liittyen rakennuksiimme. Kattava kiinteistöhuoltosuunnitelma on tekeillä, mutta välillä luonto näyttää mallia. Näin kävi alkuvuodesta, kun kova etelänpuoleinen tuuli pölyytti vajan kattolapteen alisen tuuletuspellin rei'istä hienoa lunta tupaan. Lumiesteiden rakentaminen oli siis lisättävä työlialle, jotta pienetkin kinokset pysyvät jatkossa vajan ulkopuolella.

Varsin hyvällä mallilla ovat silti asiat sekä saarissamme että seuran taloudessa. Kaik-

kea ei saada valmiiksi kerralla, mutta töiden ja talouden suunnittelu ja seuranta mahdollistavat sen, että yllätyksistäkin selvitään ja saaritutkikohtamme pystytään pitämään hyvässä kunnossa, toimivina ja viihtyisinä.

Vielä muutama käytännön asia, joista ensimmäinen koskee telakkavajan vinttiä. Sinne ja katon taitteen alle on vuosien saatossa kertynyt paikoin paksukin kulttuurikerrostuma, suomeksi sanottuna monenlaisista säästöön pantua, aikanaan tarpeelliselta vaikuttanutta tavaraa. Ja vuosien kuluessa on alkanut vaikuttaa siltä, että osa tavaroista on käynyt tarpeettomiksi eikä kaikille löydy enää omistajaakaan. Merkitkää siis omaisuutenne toukokuun puoliväliin mennessä nimilapulla, sillä vintti siivotaan kevättalkoissa ja merkitsemättömät tavarat katsotaan hylätyiksi ja voidaan hävittää.

Toinen käytännön asia on lähestyvä lipunnosto, tai tarkemmin ravintola Saaren perinteinen, lipunnoston jälkeinen lounas. Ravintola pyytää pursiseuralaisia tekemään pöytävarauksensa tänä vuonna jo 15. maaliskuuta mennessä, yhteystiedot ovat 2. kannessa.

Tapaamisiin kevätkokouksessa,

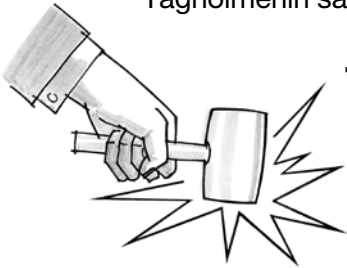
Pilvi Vainonen

KOKOUSKUTSU

**SPS:n kevätkokous pidetään
maanantaina 26.3.2018 klo 18,
Tieteiden talo, sali 404,
Kirkkokatu 6, Helsinki.**

Esillä ovat sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat.

Asialistan kohdassa 6 on esillä selvitys
Tågholmenin sähköistämismahdollisuudesta.



Tervetuloa!

KILPAILUAVUSTUKSET

Kilpailuavustushakemukset on jätettävä 30.4.2018 mennessä.
Sähköinen lomake täytetään seuran verkkosivuilla osoitteessa
www.suomalainenpursiseura.fi / Lomakkeet / Kilpailut.

Avustuksista ilmoitetaan hakijoille päätöksen jälkeen. Saajan on käytävä kuittaamassa avustus ja allekirjoittamassa kilpailuavustuksen ehdot seuran toimistossa.

*Maria Oksa
kilpailupäällikkö*

SYYSKOKOUS 27.11.2017

SPS:n syyskokous pidettiin maanantaina 27.11.2017 Tieteiden talolla. Asialistalla olivat sääntöjen 12 § mukaiset asiat. Läsnä oli 40 seuran jäsentä, puheenjohtajana toimi Heta Leppävuori.

Jukka Honkimaa valittiin jatkamaan kommodorina. Varakommodoreina jatkavat Hannu-Ilari Nuotio ja Pilvi Vainonen. Hallitukseen valittiin kahden vuoden toimikaudelle erovuoroisista jäsenistä uudelleen Pekka Hilden, Maria Oksa ja Petri Wilska, ja uudeksi jäseneksi Laura Määttänen. Yhden vuoden kaudelle valittiin Tuomas Aarnio, jolloin vuonna 2018 päästään hallituksen kokoonpanossa yhdistyksen sääntöjen määrittelemään tilanteeseen (vuosittain neljä erovuoroista jäsentä). Nykyisen hallituksen jäsenistä Turcka Keinonen ei ollut enää käytettävissä, Turkalle kiitokset Tägholmen-, vartiointi- ja katsastusasioiden hoitamisesta! Uuden hallituksen toimikausi alkaa vuoden 2018 alusta.

Hallituksen esitys vuoden 2018 toimintasuunnitelmaksi ja budjetiksi hyväksyttiin ilman muutoksia. Liittymis- ja jäsenmaksuihin on tulossa maltillinen korotus.

Jaettiin seuraavat palkinnot: Kommodori Pentti Heikkilän kiertopalkinto matkapurjehdukseen (kaksi luokkaa): Veikko Hautanen, s/y *Canace* (2844 nm) ja Mika Ervast, s/y *Ebba* (1351 nm)

Vuoden juniori: Anais Rousseau
Vanha kippari: Pekka Taiminen



*Vuoden juniori Anais Rousseau.
Kuva Tuomas Aarnio.*



SPS:N HALLITUS 2018

Jukka Honkimaa

kommodori, sidosryhmät, sopimusasiat
040 556 8938
jukka.honkimaa(at)fi.ibm.com

Pekka Hilden

talous, toimisto ja hankinnat, IT
0400 276 040
pekka.hilden(at)kotikone.fi

Hannu-Ilari Nuotio

varakommodori, telakkavaja, talkoot,
komerot, kiinteistöt
0400 616 381
hannuilari.nuotio(at)gmail.com

Janne Härkönen

kiinteistöt, komerot, talkoot
040 560 5922
janne.harkonen(at)luukku.com

Pilvi Vainonen

varakommodori, hallituksen sihteeri,
tiedotus, juniori- ja kilpailutoiminta
040 560 2889
pilssi(at)kolumbus.fi

Laura Määttänen

lakiasiat, sopimusasiat, vartiointi
044 0700 790
laura.s.maattanen(at)gmail.com

Tuomas Aarnio

ympäristöasiat, lakiasiat, matkapurjehdus
040 506 4595
tuoaarni(at)welho.com

Maria Oksa

kilpailupäällikkö, junioritoiminta
040 561 1335
maria.h.a.oksa(at)gmail.com

Henri Havulinna

klubitoimikunta, matkapurjehdus,
Tågholmen
040 5529 136
havulinna.henri(at)gmail.com

Matti Rautio

satama ja telakka, alukset
040 507 7071
matti.rautio(at)gmail.com

Petri Wilska

palkitseminen, sidosryhmät, katsastus,
juniori- ja kilpailutoiminta
050 311 2398
petri.wilska(at)gmail.com

Laura Määttänen – uusi flikka hallituksessa

Aloitin purjehdusurani yhdeksänvuotiaana Rauman Kuuskarissa, jonne vanhempani suostuttelivat (pakottivat) minut optarikurssille. Rakastin solmujen opettelua ja VIHASIN purjehdusta. Kurssin päätteeksi jollalla piti purjehtia kahdeksikko kahden pojun ympäri. En osannut – ja sain megalomaa-niset raivarit.

Isosiskon kanssa meillä oli niihin aikoihin myös yhteinen optari(!). Minä en siihen epäilyttävään purkkiin juuri suostunut astumaan, vaikka värimaailmaan oli satsattu kiitettävästi:

houkuttelevan vaaleanpunaisessa kyljessä komeili tyylikkään, tummansinisin kirjaimin jollan nimi – *Rauman Joutsen*. *Rauman Joutsen* taisi lopulta lahota telakalle eikä optareista meidän perheessä juuri enää puhuttu. Tuttavaperheen puupaatilla kyllä kierrettiin Saaristomerellä sitäkin ahkerammin.

Havahduin purjehduksen ihanuuteen vasta ystävien matkapurjehdusinnostuksen inspiroimana pitkästi yli parikymppisenä. Veneen omistaminen tuntui pitkään lähinnä utopialta, mutta vuosien myötä lämpenin ajatukselle. Ja kun Kaisa (Tiusanen) pyysi minua mukaan ihastuttavan *Lotta*-folkkarin venekimppaan kolme vuotta sitten, en epäroinyt hetkeäkään. Tässä sitä nyt sitten ollaan!



Vaikka tieni purjehduksen pariin on ollut kivikkoinen, telakoista olen aina tykännyt. Jo pienenä leikin tottuneesti veneen alla tuntikausia isäpuoleni, tuon intohimoisen puuvene-harrastajan, krapputtaessa Itämeren kutostaan. Saman rauhallisen ja ajattoman fiiliksen olen löytänyt Sirpalesaaresta: sen tuoksuista, veneistä, merestä, kallioista, vajaan – ja tietenkin ihmisistä. Sirpiksessä tulee Rauman flikalle kotoisa olo.

Koulutukseltani olen juristi ja työskentelelen lainsäädäntöneuvoksena oikeusministeriössä.

Laura Määttänen
lakiasiat, sopimusasiat, vartiointi
044 0700 790
laura.s.maattanen(at)gmail.com



SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimintasuunnitelma vuodelle 2018

Hyväksytty syyskokouksessa 27.11.2017

KOMMODORIN KATSAUS

Suomalainen Pursiseura aloittaa vuoden 2018 todella hyvässä kunnossa ja se antaa perustan edelleen kehittymiselle ja tavoittelemamme maltillisen kasvun suunnittelulle.

Kuluvalla kaudella työstimme pursiseurallemme strategian, jonka jäsenistö hyväksyi kevätkokouksessa. Merisataman meillä oleva kaavoitushanke mahdollistaa seuramme rakenteiden muuttamisen. Strategia luotiin selkänäjäksi, jonka perusteella näitä muutoksia suunnitellaan ja jatkossa toteutetaan. Strategian kulmakiviä ovat maltillinen kasvu, kokonaisvaltaisen palvelutarjonnan edelleen kehittäminen, avoimuus sidosryhmäyhteistyöhön ja kaikkien harrastuksen osa-alueiden yhdenvertainen tukeminen. Uskon, että tämä strategiatyö kantaa tulevaisuuteen ja uuden hallinnon päätöksenteko on ensi vuonna ja jatkossa entistäkin johdonmukaisempaa.

Tulevallakin kaudella Merisataman kaavoitus on keskiössä. Ensimmäinen kaupunkisuunnitteluviraston kaavaluonnos on nyt julkistettu ja katselmoitu. Nyt teemme lisäsuosituksiamme, ja kannaltamme parhaan mahdollisen kaavan aikaansaaminen vaatii jatkuvaa avointa dialogia kaupunkisuunnittelun ja muiden sidosryhmiemme kanssa.

Ensi kaudella tulemme keskittymään kolmeen kokonaisuuteen:

- I) Jatkamme pitkän tähtäimen suunnittelua strategiamme toteuttamiseksi.
- II) Korjaamme rakennuksiamme. Niiden korjaustarve on alati kasvava.
- III) Edelleen kehitämme monimuotoista harrastustoimintaamme.

Purjehdus- ja veneilyharrastus muuttuu ja kehittyy ja sen kehityksen mukana me haluamme olla tulevallakin kaudella. Taloudellinen tilanteemme ja jäsentemme aktiivinen osallistuminen antavat erinomaiset mahdollisuudet onnistua yllä mainittujen kokonaisuuksien kehittämisessä.

Nyt voimme hetkeksi viedä ajatukset talvisiin harrastuksiin ja päivien taas pidentyessä alkaa suunnitella uutta purjehdus- ja veneilykautta.

*Jukka Honkimaa
kommodori*

TALOUS JA HALLINTO

Seuran tulo- ja kulurakenne on pysynyt muuttumatonta jo useamman vuoden ajan. Tämä luo turvaa toiminnalle, mutta myös haasteita. Nykyisellä toiminnalla tulovirtoja on vaikea kasvattaa merkittävästi, joka tuo haasteita silloin kun on tarve tehdä suurempia hankintoja tai investointeja.

Seuran rakennukset ovat vanhoja ja vuosien kuluessa korjausvelkaa on kertynyt melko paljon, ja korjausvelan purkamista on vielä jatkettava. Vuonna 2016 uusittiin telakkavajan katto, joka maalattiin 2017. Molemmat olivat tärkeitä, mutta melko isoja investointeja, joista katon korjaus rahoitettiin lainalla ja maalaus hoidettiin tulorahoituksella. Kaudella 2018 on tarkoitus jatkaa kiinteistöjen korjausta (mm. ravintolan naisten vessa) ja tähän on kaudelle 2018 varattu 30 000 €, josta 20 000 € ajoittuu alkuvuodelle ja 10 000 € syksyille. Nämä pystytään neen hoitamaan tulorahoituksella.

Toinen tärkeä korjauskohde on laitureiden ja aallonmurtajan valaisimien vaihto. Nyt esimerkiksi aallonmurtajalla on pimeinä iltoina vaarallisen pimeitä paikkoja. Valaisimien vaihtoon ja asentamiseen varataan 4 500 €.

Tågholmeniin ei ole menneinä vuosina suuria investointeja tehty, mutta kauden 2018 aikana on tarkoitus asentaa yksi lisäpoiju, joka on tarpeen, kun kävijämäärät ovat olleet kasvussa. Suurempi investointi on kuitenkin sähköjen mahdollinen asentaminen, johon voidaan varata tarvittaessa 8 500 €. Tätä selvitetään tarkemmin kevään kuluessa.

Vuonna 2016 aloitetun tehostetun laskutuksen perinnän avulla on saatu purettua saatavien määrää ja tämä on tarkoittanut sitä, että kassatilanne on pysynyt tyydyttävänä nyt jo toista kautta. Tyydyttävä se on siten, että missään vaiheessa vuotta seuralla ei ole ollut edes uhkaavaa kassakriisiä. Samaa toimintatapaa tullaan jatkamaan myös vuonna 2018. Jos budjetti toteutuu suunniteltuna ja jäsenet hoitavat maksuvelvoitteensa ajallaan, niin kaikki yllä mainitut

suunnitelmat voidaan toteuttaa tulorahoituksella ja samaan aikaan pitää kassassa riittävää puskuria.

Kauden 2017 lopussa seuralla on pitkäaikaista velkaa n. 55 000 €. Velasta johtuvat vuotuiset kulut ovat hiukan alle 15 000 €, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että velan hoito ei aiheuta mitään ongelmia seuralle. Tämä tarkoittaa myös sitä, että jos kiinteistöjen kunnostamista jatketaan ja seuran tulorahoitus ei siihen riitä, niin niitä pystytään hoitamaan lainarahoituksella ilman että siitä aiheutuu ylitsepääsemättömiä taloudellisia haasteita.

Kausi 2018 tullaan aloittamaan taloudellisesti vakaassa tilanteessa ja myöskään toimiston hoidossa ei tulla näkemään muutoksia.

SATAMA JA TELAKKA

Satamaan saadaan tulevalle purjehduskaudelle muutama lisäpaikka ykkösponttonin uudistuksessa tulleille laiturin lisämetreille. Samassa yhteydessä jatketaan neuvottelua seuran hallussa olevien poijujen hallinnan siirrosta kaupungin vastuulle. Myös yhteysaluslaiturin lankonkin uusimisesta on keskusteltu kaupungin kanssa. Satamien valaisimet on tulleet elinkaarensa päähän ja ne tullaan vaihtamaan uusiin. Pekan pätjän laiturikannen uusimista suunnitellaan tulevan vuoden aikana.

Aluksista *Mikko Pitkäniemi* tulee todennäköisesti tarvitsemaan pressukatteiden uusimista ja pohjakorjauksen laajuutta kartoitetaan vesiltä noston jälkeen.

Muilta osin toiminta jatkuu normaalin käytön ja ylläpidon merkeissä.

Venepaikkasopimukset pyritään uusimaan siten, että sopimuksen irtisanomispäivä on vuoden alussa. Näin aikaistetaan sekä tulevan kauden venepaikkojen suunnittelua että venepaikkamaksujen tulouttamista.

VARTIOINTI

Sirpalesaaren satamaa ja telakkaa vartioidaan purjehduskaudella 2018. Vartiovelvollisia ovat Sirpalesaaren satamassa tai telakalla venettä pitävät. Vartiointi noudattaa 2015 laadittua vartiosääntöä, joka on saatavilla Vuosikirjassa ja seuran verkkosivuilta. Vartioinnin käytännön järjestelyistä vastaavat vartiopäälliköt.

KATSASTUS

Suomalaiseen Pursiseuraan rekisteröidyt veneet katsastetaan Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n katsastusohjeiden mukaisesti. Seuran oma, SPV:n ohjeita täsmentävä katsastusohje päivitetään 2018.

Katsastusmaksukäytäntöä kehitetään tavoitteena vähentää erillisten seuralle suoritettavien maksujen määrää. Kaksinkertaisen katsastusmaksun perimisen ja vuosikatsastuksesta vapauttamisen kriteerit täsmennetään. Katsastuksen käytännön järjestelyistä vastaa katsastuspäällikkö.

KIINTEISTÖT JA TALKOOT

Talkoot

Järjestetään tavanmukaiset kevät- ja syys-talkoot, joissa tehdään erilaisia seuran ja Sirpalesaaren hyvinvoinnin kannalta tärkeitä töitä. Telakan toimintaa tukevat kausityöt ja mahdolliset erilliset tehtävät.

Eryteisesti kevään talkootöiden ennakkoina tullaan parantamaan valmistelemalla tehtäviä töitä etukäteen tekemällä suunnitelmat ja hankinnat ja sopimalla tekijöiden kanssa aikaisempaa useammat työt etukäteen ja varustamalla heidät tarvittavilla työkaluilla, tarvikkeilla ja apu työvoimalla. Työvoiman etukäteisvärväystä tehostetaan käyttäen hyväksi tarkoitukseen sopivia viestijärjestelmiä. Samoin tullaan ennakoimaan tarvittava lavakapasiteetti roskien, hylättyjen va-

rusteiden ja purkumateriaalin pois kuljetusta varten.

Ravintola Saarelle ilmoitetaan talkoopäivät heti keväällä purjehduskauden alkaessa ja talkoopäivän sään ollessa ennustettavissa arvioidaan osanottajamäärä, joka keväällä on aina perinteisesti ollut noin 20 prosenttia suurempi kuin syksyllä.

Asemakaava

Osallistutaan Merisataman alueen asemakaavan muutokseen pitämällä yhteyttä hankkeen eri osapuoliin ja valvomalla SPS:n asemakaavalle asettamien tavoitteiden toteutumista käytettävissä olevin keinoin.

Rakennukset

Sirpalesaaren rakennuksissa olevat korjaustarpeet kartoittaa asetettu toimikunta mahdollisimman kattavasti. Selvityksen pohjalta tehdään sekä kokonaisvaltainen pitkän tähtäimen korjaussuunnitelma että määritellään välittömästi välttämättömät peruskorjaus- ja parannustyöt. Viimeksi mainittuja ovat mm. saunan perusparannuksen loppuun saattaminen ja seuramajan wc-tilojen vaatimat korjaukset, jotka on oltava valmiina hyvissä ajoin ennen vappua. Vajasta tähän ryhmään kuuluvat päätyjen palauttaminen alkuperäiseen ilmeeseen luvan mukaisesti ja lattiarakenteen perusparannustöiden jatkaminen sekä eräät erillishankkeet, kuten uusien marinakomeroitten mahdollinen rakentaminen.

Kiinteistöjen ja ympäristön huolto

Sirpalesaaren kesävesijohtoverkon avaamisen keväällä ja sulkeminen syksyllä. Muiden mahdollisten äkillisten LVIS-järjestelmien vaatimat korjaus- ja huoltotyöt.

Rakennusten perustusten, viemäriputkien ja Sirpalesaassa olevien avojohtojen (sähkö- ja viestiverkot) turvallisuutta ja terveellisyttä uhkaavien puiden kaataminen yhteistyössä maanomistajan, verkostojen

haltijoiden ja ammattimaisen puunkaatajan kanssa. Asian vaatimat kartoitustyöt ovat jo käynnissä. Puiden kaato pyritään sovittamaan yleisten talkoiden yhteyteen, jolloin työ tulee mahdollisimman edulliseksi ja paikat nopeasti siistiksi.

Vajan itäpuolella olevan huonokuntoisen sähköpylvään omistaja pyritään löytämään ja saamaan pylväs nurin uhkaamista vajan kattoa. Samalla alueella olevat hylätyt(?) pyörypuut pyritään saamaan alueelta pois.

TÅGHOLMEN

Tågholmenissa tehdään saari-isäntien johdolla ne huoltotyöt ja kunnostukset, jotka ovat tarpeellisia saaren hyvän palvelutason ylläpitämiseksi. Tiskipaikalle tehdään kansi. Tågiksen käyttöasteen ollessa jatkuvasi melko korkea, selvitetään yhden lisäpoijun hankintaa laiturin itäpäähän. Sähköliittymän kokonaishinta on tarkemmassa tutkimuksessa sekä vaihtoehtoinen tuuli/aurinkoenergian toimivuuden selvitys käyttötarpeet huomioiden.

MATKAPURJEHDUS

Matkapurjehduksessa vallitsevat suotuisat tuulet ja matkan edistytessä tutkailemme yhteistyötä muiden pursiseurojen kanssa.

Järjestämme perinteisesti avomeriessa-kaaderin kesäkuun puolenvälin paikkeilla ja kauden päätöseskaaderin Tågholmeniin elo-syyskuun vaihteessa. Eskaadereissa pyritään korostamaan perinteisen yhdessäolon ja hauskanpidon lisäksi jotain merenkulun teemaa, kuten turvallisuutta, ympäristöä tai hyvää merimiestapaa.

KILPAILUTOIMINTA

Järjestettävät kilpailut

- Formula 18 -luokan ranking
- Helsinki Regatta (yhteistyössä muiden HSRM:n jäsenseurojen kanssa)

- Kansanvene-luokan SM
- Olympiamalja

Harkinnan mukaan SPS voi ottaa järjestettäväkseen myös muita kilpailuja luokkaliittojen tai muiden pursiseurojen kanssa käytävien neuvottelujen myötä.

Tuetaan kilpailevia venekuntia myöntämällä kilpailuavustuksia kilpailumaksujen kattamiseen ja tarjoamalla ylimääräinen nosto kilpailukauden keskellä pohjanpesua varten.

Tuetaan jäsenten osallistumista SPV:n kilpailutoimihenkilökoulutuksiin.

Uusitaan tarpeen mukaan vanhentunutta poijukalustoa.

JUNIORITOIMINTA

Tavoitteena on saada laajennettua aktiivisesti junioritoimintaan osallistuvien määrää. Pyritään saamaan useampi toimintaan osallistuva liittymään seuran jäseneksi ja jatkamaan toiminnan parissa. Kartoitetaan tiiviimmän yhteistyön mahdollisuuksia meripartioliippukuntien kanssa. Junioritoiminnan rahoituksen tukemiseksi kartoitetaan yritysyhteistyömahdollisuuksia.

Optimistijollatoiminnan osalta järjestetään alkeiskursseja vasta-alkajille sekä viikkoharjoituksia ja jatkokursseja kokeneemille purjehtijoille.

Kölivenetoiminnan osalta järjestetään kaikille avoimia tutustumis- ja retkipurjehduksia *Hai-Vei III*:lla sekä veneen kunnostamiseen liittyvää opetusta. Pyritään muodostamaan junioreiden kilpajoukkue, joka osallistuu viikkokilpailuihin ja mahdollisesti muihin avoimiin kilpailuihin.

Kunnostetaan junioreiden käytössä olevat pukutilat.

YMPÄRISTÖASIAT

Ympäristöasioissa jatketaan yhdistyksen vuonna 2016 hyväksytyyn ympäristöohjelman toteuttamista. Vuoden 2018 erityistemoina ovat Sirpalesaaren ja Tågholmenin

oman sähköntuotannon jatkoselvittäminen tavoitteena päättää toteuttamisesta, jos jatkoselvitys edelleen tukee oman aurinko- ja tuulivoiman teknistä, ympäristöllistä ja taloudellista tarkoituksenmukaisuutta ja soveltuvuutta.

Toinen erityisteema on vähentää telakoinnissa ja purjehduksessa syntyvien käytöstä poistettujen tavaroiden hylkäämistä Sirpalesaareen. Tämä toteutetaan edellyttämällä varastoitavien tavaroiden omistajuuden parempaa merkitsemistä ja poistamalla nopeammin ympäristöön tai rakennuksiin jätetyt isännättömät tavarat järjestetyn jätehuollon piiriin.

SEURATOIMINTA / KLUBI-TOIMIKUNTA

Tavoitteena on järjestää seuraavat tapahtumat:

- 24.1. Kroatia purjehtijan silmissä
- Matkapurjehdus-teemailta maaliskuussa
- Buffetit huhtikuussa
- Sammutinhuolto huhti-toukokuussa
- Kaasulaitteiden tarkastus toukokuussa ja kesäkuussa
- Grilli-ilta kesäkuussa
- Buffetit lokakuussa

TIEDOTUS

Tiedonkulku rakentuu *Pursi*-lehden, verkkosivujen, Vuosikirjan ja kiireellisissä asioissa sähköpostitiedotuksen varaan. SPS:lla on myös epävirallinen Facebook-profiili, jolle jäsenet voivat postata tietoja, linkkejä ja kuvia. Tulokkaan opas päivitetään. Uudet jäsenet saavat oppaan jatkossakin tulosteena ja se päivitetään myös verkkosivuille.

Pursi

Pursi-lehti julkaistaan painotuotteena 4 kertaa. Taitto- ja painotyö ostetaan edelleen Painojussit Oy:ltä. Lehden sähköinen ver-

sio linkitetään seuran verkkosivuille pdf-tiedostona. Lehti jatkaa mustavalkoisena. Ilmestymisaikataulu ja sisältö:

1. numero helmikuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:

- toimintasuunnitelma 2018
- hallituksen jäsenet
- kevätkokouskutsu
- ansiomerkkien ja kausipalkintojen saajat
- kilpailuvastushakemusten jättöpvm

2. numero huhtikuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:

- lipunnostokutsu
- kevättalkoopvm
- vuoden 2018 aikataulu/tapahtumat
- vesillelaskuaikataulu ja -ohjeet
- vartiointiohjeet
- katsastusajakataulu ja -ohjeet
- yhteysveneeseen kevä- ja kesäaikataulu

3. numero elokuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:

- telakointiaikataulu ja -ohjeet
- syystalkoointi
- lipunlaskukutsu
- loppukauden vartiointiohjeet
- yhteysveneeseen syysaikataulu

4. numero marraskuussa ennen syyskokousta sisältönä pääsääntöisesti:

- syyskokouskutsu

Vuosikirja

Vuosikirja 2018 ilmestyy kesäkuussa sisältäen ainakin seuraavat tiedot:

- hallitus 2018 yhteystietoineen
- toimihenkilöt ja kommodorit -luettelo
- palkintosaaajaluettelot päivitettyinä
- toimintakertomus 2017
- toimintasuunnitelma 2018
- tulos ja tase 2017
- talousarvio 2018
- yhdistyksen säännöt
- satama- ja telakkasääntö



- komerosääntö
- tularityöohje
- vartiosääntö
- ympäristöohjelma
- veneiden rekisteröimis- ja katsastusohjeet
- klubihuoneen käyttösäännöt
- maksutaulukko
- jäsenluettelo
- veneluettelo

Verkkosivut ja sähköpostitiedotus

Verkkosivuilla tarjotaan perustiedot seuran toiminnasta sekä julkaistaan mm. tapahtumakalenteri ja tiedotetaan muista ajankohtaisista asioista. Tietoja päivitetään aktiivisesti. Verkkosivuilla on myös salasanalla suojattu jäsenpalsta. Verkkotyökalu ostetaan edelleen Fonectan Kotisivukoneelta.

Sähköpostitiedotus toimii tarpeen mukaan toimiston kautta.

Sirpalesaari 24. tammikuuta 2018. Sivun kuvat Markku Leppävuori.





SPS:n Hai-vene FIN-264 *Myrskylintu* koki elämänsä kesän kuluneella kaudella niin purjein kuin trailerin kyydissä kuljetut mailit laskien. Lisäksi viisitoista kilpailua oli todennäköisesti enemmän kuin koskaan veneen 48-vuotisessa historiassa.

Kahdeksan naapuriseuran järjestämistä kymmenestä keskiviikkokisasta Sirpalesaaren ja Liuskasaaren edustalla toivat kisamääriä ja hyvää harjoittelua, vaikka mailien määrää ne eivät paljon kasvattaneetkaan. Osallistuipa keskiviikkokisoihin kaikkiaan kahdeksan Hai-venettä, mitä voidaan pitää suurena saavutuksena. Hienointa koko keskiviikko-rankingissa oli seuran oman Hai-veneen *Hai-Vei III:n* kokonaisvoitto ja se, että pinnassa oli 12-vuotias juniorimme Venla Aliklaavu!

Myrskylinnun kisakausi alkoi poikkeuksellisen ajoissa Naantalin ranking-kilpailulla 20.–21.5., kun se yleensä on totuttu avaamaan Hangon Regatassa. Moni naantalilaistenkin vene oli vielä keväthuollon alla, mikä vaikut-

ti myös osallistuneiden venekuntien määrään. Naantalin kisan ja juhannuksen välissä oli mukavasti viisi keskiviikkokisaa, missä oli hyvä harjoitella tulevaan Hangon Regataan.

Hankoa varten *Myrskylintu* vietiin Itäsaaman parkkialueelle hyvissä ajoin, kun allekirjoittanut muutaman muun kera sai kutsun lähteä kohti Gdanskia seuramme kommodorin ja hänen vaimonsa kanssa. No, Gdanskiin asti eivät omistaja lukuun ottamatta muut ehdineet. Hangon Regatassa pärjäsimme heti ensimmäisessä lähdössä erinomaisesti sijoittuen 19 veneen joukossa neljänneksi. Tätä aiemmin paras saavutus oli ollut muutaman vuoden takainen Naantalin kisan lähtövoitto. Henkilökohtaisesti pidän Hangon sijoitusta arvokkaampana, koska a) veneitä Naantalissa oli alle kymmenen ja Hangossa 19 ja b) Naantalissa pinnassa oli yksi Suomen parhaita Hai-, H- ja kansanvenepurjehtijoita, purjeentekijä Roope Heikkilä, kun Hangossa olin itse ajajan paikalla.

Hangosta tie vei suoraan Pietarsaaren, missä perinteinen Hai Ranking purjehdittiin niin ikään perinteisen Sägelsällskap ja Jakob-

stad eli SSJ:n vuosipurjehduksen yhteydessä. Pietarsaaren jälkeen seuraavat kaksi viikonloppua kisat olivat Kokkolassa KP:n ja GSF:n isännöiminä. Ensin oli nk. esikisa tulevilla SM-raidoilla ja lopuksi itse SM-kilpailut. Jälleen mukaan saatiin yli kaksikymmentä Hai-venettä ja näin SM-status luokalla säilyi. Mainittakoon, että Pietarsaaresta *Myrskylintu* siirrettiin purjehtien Kokkolaan Mustakarille ja siis GSF:n satamaan. Harvemmin siirtopurjehduksia tehneelle kokemus oli todella hieno ja mieleenpainuva.

Kokkolan SM-kilpailujen jälkeen matka vei takaisin Helsinkiin ja tulevan viikonlopun Samppanjaregataan. HSS:n hieno kisa kärsi tällä kaudella liian vähästä osanotosta, onhan kyseessä kuitenkin ranking-kilpailu.

Samppanjaregatan jälkeen olikin jo kiire ehtiä laivaan ja *Myrskylinnun* ensimmäiselle ulkomaanmatkalle Sandhamnsregattaniin. Muutama ihaileva silmäpari oli



Pvm	Kisa	Trailerilla	Purjehtien	Yhteensä
20.-21.5.2017	Naantali Hai Ranking	199	23	222
24.5.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
31.5.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
6.6.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
14.6.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
21.6.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
7.-9.7.2017	Hangon Regatta	137	30	167
15.-16.7.2017	Pietarsaari Hai Ranking	259	23	282
22.-23.7.2017	Kokkola Hai Ranking	0	61	61
28.-30.7.2017	Kokkola Hai SM	275	54	329
5.-6.8.2017	Samppanjaregatta	0	6	6
10.-12.8.2017	Sandhamnsregattan	545	95	640
16.8.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
23.8.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
30.8.2017	HSS Keskiviikkokisa	0	6	6
Yhteensä		1415	340	1755

Kilpailut ja niihin trailerilla kuljettu matka sekä purjehdusosuudet.



Myrskylintu Hangon Regatassa spinaakkerin nostoaikaisissa.

havaittavissa, kun ajoimme auto-
lautalle vuonna 1930 suunniteltu
parin tonnin painoinen puuvene
trailerilla. Itse kisaan olin saanut
vakiogastini Annan lisäksi Jukka
ja Leena Honkimaan. Kolmen
päivän matkaradat kevyissä tuu-
lissa tuntemattomilla vesillä ei-
vät olleet meille mieluisia, mutta
Sandhamn, KSSS ja tunnelma
muiden klassikkoveneiden seu-
rassa ainoana suomalaisena oli
mukava. Koska Viaporin Tuoppi
jäi Sandhamnin vuoksi väliin, oli-
vat Hai-rankingit kaudelta 2017
purjehdittu.

Onneksi HSS:n keskiviikkokil-
pailut jatkuivat vielä koko elokuun
ja pääsimme kolme kertaa kisa-
maan. Lisäksi oman Olympiamal-
jamme yhteydessä elvytetty Hai
Life -kilpailu toi LYS takaa-ajokil-
pailuun vielä neljä Haita.

Teksti ja kuvat Petri Wiilka



*Venla Aliklaavu miehistöineen voitti kultaa
HSS:n järjestämässä Keskiviikkorankingissa.*



Kotimatalla Sandhamnista.

Pink Gin VI.



PINK GIN JA 16 KÄÄPIÖTÄ

Baltic Rendezvous on muutaman vuoden välein järjestettävä tapaaminen, joka kokoaa Baltic-perheen jäseniä yhteen. Aiemmin Välimerellä järjestetty tapaaminen järjestettiin vuonna 2017 poikkeuksellisesti Suomessa, joten omalla veneellä osallistuminen tuli mahdolliseksi. Heti kun ennakkotieto tapahtumasta julkaistiin syksyllä 2016, heräsi *Wilma*lle valtaisa halu päästä kotikulmilleen Pietarsaareen tapaamaan sisariaan ja serkkujaan sekä katsomaan millaisia veneitä synnyinseuduillaan nykyisin tehdään.

Wilma

Tämän tarinan päähenkilö on *Wilma* – vanha rouva Pohjanmaalta – alkuperäiseltä nimeltään *Janina II*. Valmistuessaan joulukuussa 1982 oli se ensimmäisiä Balticin 38-jalkaisia ja sai runkonumeron 07. *Janinan* jälkeen sen sisaraluksia lähti maailman merille vielä liki 50.

Suomeen näistä veneistä päätyi alun perinkin vain muutama. Synnän lienee ollut se, että vene maksoi perusvarusteineen tuolloin yhtä paljon ”kuin viisi kaksiota Kalliossa”, kuten eräs tuolloin hankintaa harkinnut sittemmin asian minulle ilmaisi.

Tuulet veivät *Janinan* ensin Välimerelle, mistä vene v. 1990 siirtyi Kielin pурсiseuran (Kieler Yacht-Club) omistukseen ja sai nimen *Ostara*. Sieltä sen ostivat v. 1990-luvun loppulla Tukholman pohjoispuolella Täbyssä asuneet Christina ja Stefan ja antoivat sukuihdyttönsä ehdotuksesta sille sen nykyisen nimen ja fontin.

Baltic Family

Ostettuumme *Wilman* vuonna 2005 olin jonkin tiedon puutteessa ensimmäisen kerran yhteydessä veistämööön ja liki ensimmäiset sanat, jotka silloin jälkimarkkinointia hoitanut Elisabeth minulle sanoi olivat: ”Välkommen till Baltic familjen”. Tuolloin en ihan heti ymmärtänyt asian syvintä olemusta, mutta vuosien mittaan opin ymmärtämään, että Elisabeth todella tarkoitti täsmälleen sitä, mitä hän tuolloin sanoi.

Perheen jäsenet ovat voineet osallistua aiempiin tapahtumiin myös veneettöminä, ja järjestäjät ovat auttaneet ilman venettä tulleeita löytämään sopivan miehistöpaikan kilpailuun osallistuvista veneistä. Osallistumisessa tapahtumaan omalla veneellä on kuitenkin aivan oma hohtonsa, joten järjestelyt osallistumiseksi vuoden 2017 tapahtumaan aloitettiin pikimmiten. Tapahtuma tulisi samalla olemaan 175-jalkaisen *Pink Gin VI* -veneen ristiästilaisuus, mikä tekisi siitä jos mahdollista vieläkin ainutkertaisemman – ja kyllä tekikin.

Kun varsinainen kutsu tuli postin kantamana ja ilmoittautumismahdollisuus internetissä aukeni, ei kulunut kovinkaan kauaa, kun ensimmäinen vene oli ilmoittautunut – se oli 35-jalkainen *Pumpnickel* Kielistä. Suunnattomasta innostaan huolimatta *Wilma* ehti ilmoittautumaan vasta toisena. Kerrottakoon jo tässä vaiheessa, että *Pumpnickelin* omistajien riemu SSJ:n (Segelskap i Jakobstad) satamassa oli enemmän kuin suuri, kun he löysivät viereensä kiinnittyneen *Wilman* kannesta tuttuja yksityiskohtia. He olivat nimittäin huolehtineet veneestä sen ollessa Kielin pурсiseuran

omistuksessa, ja myös purjehtineet sillä paljon. Kuten tunnettua, maailma on niin pieni...

Merenkurkun tuolle puolen

Pietarsaari on sen verran kaukana, että ihan jokainen purjehtija ei sinne saakka tule koskaan menneeksi, mutta ei kuitenkaan mitenkään mahdottoman matkan takana. *Wilma* on jo aiemmin käynyt harjoittelemassa kotinurkillaan käyntiä; tuolloin kävimme kääntymässä Djupkastetissa, mikä on WSF:n (Wasa Segelförening) saaritukikohta n. 9 nm koilliseen Vaskiluodon sillalta. Djupkastet oli suojaisen ja syvän satamansa perusteella ehdolla yöpymispaikaksi myös tällä matkalla.

Olen ollut Merenkurkun väärällä puolella ensimmäisen kerran kauan sitten lokakuussa -89, jolloin olin mukana viemässä uutta 43-jalkaista *Balticia* veistämöltä Kieliin (terveiset *Mollukalle*) ja tällä vuosituhannella huomattavasti rauhallisemmissa olosuhteis-

sa viemässä saman kokoista Palmer Johnsonia* Hangosta Ruotsin Holmön kautta YBY:lle (Yxpila Boat Yard) Kokkolaan. Tulevaan matkaan valmistauduttiin normaaliprosessien lisäksi myös omaksumalla tarkkaan, mitä Anne ja Steffi Sjöholm kirjoittivat ja puhuivat teemalla ”Paljon valoa – vähän vettä”.

Matkaan varattiin muutama ylimääräinen päivä sopivan sääikkunan odotteluun ja sellainen tulikin pian juhannuksen jälkeen, jolloin teimme matkaa pysähtymättä Uudestakaupungista Vaasaan ja sieltä WSF:n Djupkastetin kautta ensin SSJ:n vieraspaikeille ja seuraavana päivänä tapahtumapaikalle veistämön merenranta-faciliteettien tuntumaan tilaisuutta varten rakennettuun satamaan.

Eripituisten matkojen takaa tulleita Heritage-sarjan veneitä otti tapahtumaan osaa yhteensä 16. Vähävaivaisinta osallistuminen oli niille parille veneelle, jotka tulivat juhlapaikalle runsaan 1,5 mailin päästä SSJ:n satamasta.



Mies, huivi ja sikari - prof. Näder.



Jo SSJ:n satamaan tullessa tunsin olevansa tervetullut ja ystävien joukossa, mutta kun torstaina 29.6. kiinnityimme veistämön laiturin, oli jo henkilökunta auttamassa meitä kiinnittymisessä ja vastaanotto muutenkin suorastaan sydämellinen. Tilaisuus päättyi aamiaiseen seuraavana maanantaina ja tällä välillä ei nälkä tai jano eikä ohjelman puute pääsyt yllättämään.

Pink Gin kautta aikain

Tarina ei kerro, miksi profs. Hans Georg Näderin purjeveneet/-alukset ovat jo pidemmän aikaa olleet nimeltään *Pink Gin*. Liekö asialla jotain tekemistä sen kanssa, että ensin lentäjänä ja sittemmin purjehtijana tunnetun Sir Francis Chichesterin suosikkijuoma oli ginistä, agnosturasta ja muista salaisista – mutta sallituista – lisäaineista tehty hennotusti vaaleanpunainen juoma nimeltä *Pink Gin*. Mene ja tiedä – *Pink Giniä* kastajaisissa tarjottiin myös tässä muodossa.

Alkukesästä veteen laskettu ja Rendezvoun aikana juhlaivn menoin kastettu *Pink*

Gin on järjestyksessä kuudes omistajansa samanniminen vene. Ensimmäinen taisi olla tyyppiä *Baltic 35*, numeroista 2–3 ei kirjoittajalla ole tietoa. *Pink Gin IV* (*Baltic 97*) valmistui 1997 ja *Pink Gin V* (*Baltic 150*) 2006.

Toivottavasti tarinamme tähdelle ei tuo huonoa onnea se kamala tosiasia, että shampanjapullon rikki saaminen oli liki yhtä vaikeaa kuin kookospähkinän avaaminen – sieluni korvilla taisin kuulla jonkun ajatelleen saksalaista ukkosenjumalaa useampaankin kertaan, ennen kuin pullo nro 2 vihdoinkin viimein – eikä lainkaan suunnitellulla tavalla – särkyi valtavan kokoisen rullalaitteen teräksiseen suojakuoreen, sen jälkeen, kun Hans Georg oli pannut peliin koko ylävartalonsa voimat.

Bog oak

Arvoisa lukija tietänee, että tammea puhutellaan englanniksi nimellä oak – mutta onko bog oak entuudestaan tuttu termi? Alustukseksi kerrottakoon, että halvoissa autoissa olevat muovipaneelit yritetään saada näyttämään puulta ja vastaavasti hieman kalliimman hintaluokan autoissa moneen kertaan lakattu puu näyttämään muovilta. *Pink Ginin* parraslista näytti siltä, että se on tehty mustasta kiiltävästä muovista – erehdyin



OHO - enkö minäkään saannut sitä rikkoutumaan.

pahasti. Parraslista on ovaaliin muotoinen ja sen kokoinen, että mahtuu kahden käden sisään, ja, kuten koko runko, oli parraslistatkin tehty hiilikuidusta. Tässä tapauksessa hiilikuitu oli jollain käsittämättömällä tavalla viilutettu kahdella 0,5 mm paksulla mustalla tammiviilulla ja sitten lakattu lukemattomia kertoja. Tammen saa mustaksi ainakin kahdella tavalla, petsaamalla tai hieman hitaammalla menetelmällä. Tässä tapauksessa tammi oli mustunut sen seurauksena, että puuparka oli n. 5 000 (viisi tuhatta) vuotta sitten jäänyt maavyöryn alle ja muhnut siellä hapettomassa tilassa menettämättä lujuuksiaan, mutta värjäytyen mustaksi. Yllätyin suuresti, kun veistämön puunostaja kertoi bog oakin maksavan kuitenkin vain n. 1½ kertaa niin paljon kuin hyvä tiikki.

54 m absoluuttista laatua, mutta...

Alukseen oli tilaisuudessa vapaa pääsy, joskin vain opastetusti, eikä mitään tallentavia laitteita saanut tuolloin olla mukana. Kerrotakoon tässä yhteydessä, että veistämön henkilökunnastakin aluksessa ovat käyneet vain ne, joilla on sinne aidosti työnsä puolesta asiaa.

Olen vuosien varrella käynyt useamman kerran veistämölä tutustumassa eri valmistusvaiheissa ja luovutuksessa oleviin veneisiin, joten tiesin suunnilleen mitä odottaa, mutta silti yllätyin suuresti.

Tuntui hieman hämmäntävältä astua veneen kannelle – jalkojen alla ja kannesta runsaat 60 m ylöspäin oli parasta, mitä purjehtija rahalla voi saa-

da – ja pääosin Suomessa tehtyä. Kansi oli mittasuhteissaan ja kokonaisilmeeltään ja -laadultaan likimain shokeeraava, mutta alukseen sisään mennessä aivot lakkasivat toimimasta ja mielikuvat tallentumasta. Hans Georg Näderillä on hänen kotonaan käyneen henkilön mukaan hyvin vahva maku taiteen suhteen, ja aiemmista veneistä poiketen on hän tässä hankkeessa ilmeisesti ohjannut sisustussuunnittelijaa entistäkin vahvemmin omien mieltymystensä mukaisesti – sitä ei voinut olla huomaamatta. Balticin sarjatuotantokauden tiikkisisustuksista ei ollut jälkeäkään – päällimmäisenä mieleen jäi jonkin käytävän verhoiluun käytetyt vanhat kuubalaiset öljytynnyrit ja valokatkaisijat, jotka olivat kuin entisen Itä-Saksan konkursipesästä ostettuja. Muistikuvat palautuivat hieman mieleen, kun aluksesta julkaistiin ensimmäiset sisäkuvat Monacon venenäyttelyn jälkeen – asiasta kiinnostuneet löytävät ne Balticin www-sivuilta.

Kyljestä suoraan sisään omistajan kajuuttaan

Nopeuden ja keveyden lisäksi erilaiset rakenneratkaisut, sisään vedettävät potkurit, pohjasta laskeutuvat ankkurit yms. teknisesti hyvin haasteelliset rakenneratkaisut



*Omistajan
kajuutan
terassi.*



*Ohjaustuntuma
aikaansaadaan sähköisesti.*

ja yksityiskohdat tuntuvat olevan jotain sellaista millä näiden mega-alusten omistajat kilpailevat jo ennen ensimmäisenkään purjeen nostoa.

Runko kokonaan hiilikuitua, nostoköli, kaksi kulkuaukkoa kyljissä, sisään vedettävät ohjauspötkurit edessä ja takana ym. ym. 250 tonnin kokonaispaino – josta kölin osuus on liki 80 tonnia – ei ilmeisesti aluk-



*Mittakaava. Tuulimittarin varsi
on liki kaksi metriä korkea.*



Fokan skuuttiploki.

Check-stay vinssit koko XXXXL.



sen muut mitat huomioon ottaen ole erityisen suuri. Ilmeisesti myös flyygeli on valmistettu hiilikuidusta.

Valtavan hiilikuituisen takilan kuituvanttien esijännityksen on lähteestä riippuen kerrottu olevan yhteensä n. 250–300 tonnia. Lukitusjärjestelmiltään kassakaapin ovia muistuttaneita kylkiluukkuja ei saa avata ennen kuin backstay ja checkstayt on löysätty – niiden kiristäminen taivuttaa liki 54 m pitkää runkoa runsaat 70 mm.

Eri tarpeita varten kulkureitti alukseen löytyy myös perästä, missä kannesta ja peräpeleistä avautuu portaikko ja vedenpinnan yläpinnalle laskeutuva taso. Peräpeilin takaa työntyä tarvittaessa esiin myös ihan perinteinen laakonki.

Toinen kylkiluukuista on omistajan kajuutan ja toinen keittiön kohdalla. Varsinkin jälkimmäinen palvelee keittiön huollon lisäksi muutakin henkilö- ja tavaraliikennettä.

Pink Ginin pääkoneen teho on 1 400 hv ja tyynellä säällä aluksesta kantautui vaimea jylly, mutta mukana olleen kertoman mukaan sisään ei kuitenkaan kuulu minkäänlaisia ääniä – kadehdittavaa. *Pink Ginin* sisään vedettävien ohjauspotkureiden tehosta sai kalpean aavistuksen kippari Oscar Vallejon tehdessä sentin tarkkaa työtä töijätessaan *Pink Ginin* laituriin aluksen palattua megapursien suunnittelijoille tarkoitetulta esittelypurjehdukselta.

Bill and Me

Tapahtuma-aikana oli paikalla – mutta ei yleisesti tutustuttavissa – myös ulkomaisista kolmas Balticin kautta aikain tekemä moottorivene Baltic M78 nimeltään *Bill and Me*, joka samalla on myös suurin veistämöllä tähän mennessä tehty moottorivene. Toki viime kädessä kyse on vain siitä, millä kannalta asiaa tarkastelee – *Pink Ginissä* on runsaasti enemmän konetehoa kuin em. moottoriveneessä.

Sattuman kauppaa sain tilaisuuden tutustua *Bill And Me*:n kippariin (palkkaselälaiseen), ja koska meitä yhdistää mieltymys laadukkaisiin amerikkalaisiin työkaluihin, tulin myös kutsutuksi hänen päälliköimäänsä, kiistatta hyvin erikoisen näköiseen alukseen. Ohjaamon ja pääkannen viimeistelyn keskeneräisyydestä huolimatta runsas tunti vierähti iloisesti tutustuessani aluksen sisustukseen ja tekniikkaan, josta voisi mainita esim. gyroskooppiset vakaajat.

Perinteisesti ammattikipparit kipparit eivät juurikaan kerro mitään kipparoimiensa

veneiden omistajista, mutta tällä kertaa irto si sen verran tiedonmurusia, että hänen aiempi työpaikansa oli saman omistajan 22 m pitkä *Oyster*, ja että *Bill and Me* lienee omistajansa ensimmäinen moottorivene.

Harmikseni jäi kysymättä mikä on veneen varsin kummallisen nimen tarina. Kysymättä jättäminen johtunee varmaan siitä, insinöörinä tekniikka kiinnostaa taas kerran enemmän kuin etymologia. Veneestä kiinnostuneet voivat tyydyttää tiedonnälkänsä Balticin [www-sivuilla](http://www.sivuilla).

Todettakoon vielä, että Baltic lienee jo aloittanut Mercedes-Benzin suunnitteleminen ja englantilaisen Silver Arrows Marinen markkinoimien 46-jalkaisten moottoriveneiden sarjavalmistuksen, joten ainakin toistaiseksi veistämöllä tehdään myös moottoriveneitä, ehkä jopa em. suurempiakin.

Tapahtumat

Vaatimattoman yleiskuvan tapahtumasta saa YouTuben välityksellä esim. hakusalla *Baltic Yachts Rendezvous – Jakobstad 2017*.

Melkein aito Le Gendarme de Saint-Tropez.



Perjantain ohjelman päätapahtuma oli tervetuliaisillallinen SSJ:n kerhorakennuksella, missä ei voinut olla huomamatta sitä, että paikkakunnalla toimii kaksi maailmanluokan veistämöä, ja että SSJ on Club Swannin kotisatama.

Lauantai kului iloisesti *Pink Ginin* kasta-jaisten ja muiden pienmuotoisempien tapahtuminen merkeissä. Tilaisuuden turvallisuudesta huolehti paikallisten turvamiesten lisäksi melkein aito ”Le Gendarme de Saint Tropez”, joka erityisen tarkasti ja huolehti *Pink Ginin* kannelle pääsemiseen oikeuttavan vaaleanpunaisen rannekkeen haltijoiden turvallisuudesta. Lisäksi kastajaisia kunnioitettiin läsnäolollaan lukuisten kutsuvieraiden lisäksi ihan aito katolinen pappi.

Veistämän perustajista olivat paikalla ainakin Jan-Erik Nyfelt – joka perimätiedon mukaan oli aikoinaan myös Nautorin ensimmäinen työntekijä – ja P. G. Johansson. Heistä jälkimmäinen tunnetaan maailmanlaajuisesti lyhyesti nimellä PG tai Mister Baltic. PG:n vaatimattomasta olemuksesta ei ihan heti tule tehneeksi sitä johtopäätöstä, että juuri hän on kenties merkittävin yksittäinen henkilö Baltic Yachtsin maailmanlaajuisen menestyksen taustalla.

Sunnuntain ohjelmaan kuului perinteiseen tapaan myös pienimuotoinen kilpailu. Kaikilla muilla kriteereillä mitattuna sää suosi tapahtumaa, mutta sunnuntaille olisi toivonut hieman enemmän tuulta. Lähdön jälkeen tuuli onneksi hieman nousi ja rataa lyhentämällä SSJ:n kilpailulautakunta sai kilpailun järjestettyä olosuhteet nähden suoraan hyvin.

Sunnuntaina päivän päätteeksi oli palkintojen jako, ja perinteitä kunnioittaen niitä jaettiin riittävästi:

- jollapurjehduksessa pärjäsi parhaiten vene-kunta, jossa pinnassa oli *Nanan* (B39) miehistöön kuulunut Jyrki Järvi
- pisimmän matkan tapahtumaan teki Kielistä tullut *Pumpnickel* (B 35)
- varsinaisen purjehdusosuuden voitti vahvasta kotivesiedusta nauttinut *Medoc* (B33)

”Baltic Family Gem” -maininnan kävi nou-tamassa *Wilma* (B38) koko miehistönsä voimin.

Paluu arkeen tai uuteen juhlaan

Tapahtuma päättyi omalla veneellä tullei-den osalta maanantain aamiaiseen, minkä jälkeen *Wilmaa* ryhdyttiin valmistelemaan Höga Kustenin kautta tapahtuvaan paluu-matkaan. Tapahtuman ajaksi veneen miehis-töön liittyneet Lilli (4 v.) ja Viivi (2 v.) vanhem-pineen joutuivat valitettavasti palaamaan autokyydillä Helsinkiin.

Kohti Uumajaa.



Osana neljän Balticin ex tempore -eskaaderia *Wilma* jatkoi kahden hengen miehistöllä Mäskärin ja Umeån kautta kohti eteläisempiä vesiä. Reitti kulki Högakustenin mansikkapaikkojen Trysundan, Mjältön ja Ullvön kautta Härnosandiin. Todettakoon, että Mjältön laguunissa on kanssamme samaan aikaan sattumoisin merkittävän monta SPS:n lipulla purjehtinutta venettä – terveiset heille.

Härnösandissa sunnuntainen aamu valkeni aurinkoisena ja kevyttuulisena tarjoten *Wilmalle* ja sen sisarveneelle *Favoritalle* tuulen suuntaa lukuun ottamatta kohtuu hyvän

sääikkunan n. 130 mailin mittaiselle Raumanmeren ylitykselle.

Uudestakaupungista matka jatkui muuttaman sataman kautta kohti Airistoa, jossa Lilli ja Viivi taas ottivat aluksen komentoonsa ja kiersivät vanhempiensa kanssa saaristomerta.

Varustamo – Wilma – Rederiet

*Teksti Leena ja Eero Nuotio,
kuvat Eero Nuotio*

*) Nautorin Palmer Johnsonille valmistamat veneet ovat mielenkiintoinen, mutta kohtuu vähän tunnettu osa Nautorin historiaa.



Louhi – monen pikkupojan ja vähän isommankin unelma

Olllessani Kampissa töissä vähän vajaat 30 vuotta kävin joskus ruokatuntikävelyllä lähiympäristössä.

Eräänä syyskuun päivänä vuonna 1986 huomasin silloisen lasten leluliikkeen ikkunassa Kampissa (Askartelukeskus Oy) hienon puisen Louhen pienoismallin (rakennussarja sisältäen piirustukset ja materiaalit). Kiinnostuin heti kovasti, koska olin aina halunnut rakentaa purjevereen pienoismallin.

Tane Väyrynen (edesmennyt seurakaveri) oli ollut pitkään ko. liikkeen myymälänhoitaja ja olin usein käynyt jo 60-luvulta lähtien Tanea treffaamassa silloisessa Aikatalon leluliikkeessä ja ihaillemassa lentokoneiden pienoismalleja.

Nyt kun menin sisään Kampin liikkeeseen ei Tane kuitenkaan ollut juuri silloin paikalla, mutta huolimatta siitä ostin heti ko. Louhen rakennussarjan.

Sain sinä syksynä pidettyä viikon syyslomaa töistäni ja kovasti innoissani askartelusta rakensin ko. viikon aikana koon tuon pienoismallin.

Lyhyesti kerrottuna rakensin pienoismallin samalla

tavalla kuin aidon kokoisenkin purjevereen. Ensin kokosin alustapukin, johon rakensin kaikki kaaret kiinni, sitten emäpuun ja veneen laudoituksen jne.

Rungon kasaamisessa käytin puuliimaa ja vain liimausvaiheessa kiinnitin laudoituksen nuppineuloilla. Nuppineulat olivatkin liimauksen jälkeen tietysti oikeaan tarkoitukseensa käyttökelvottomia (josta sain kehua vaimoltani). Onneksi kuitenkin kangaskaupasta sai uusia neuloja tilalle.

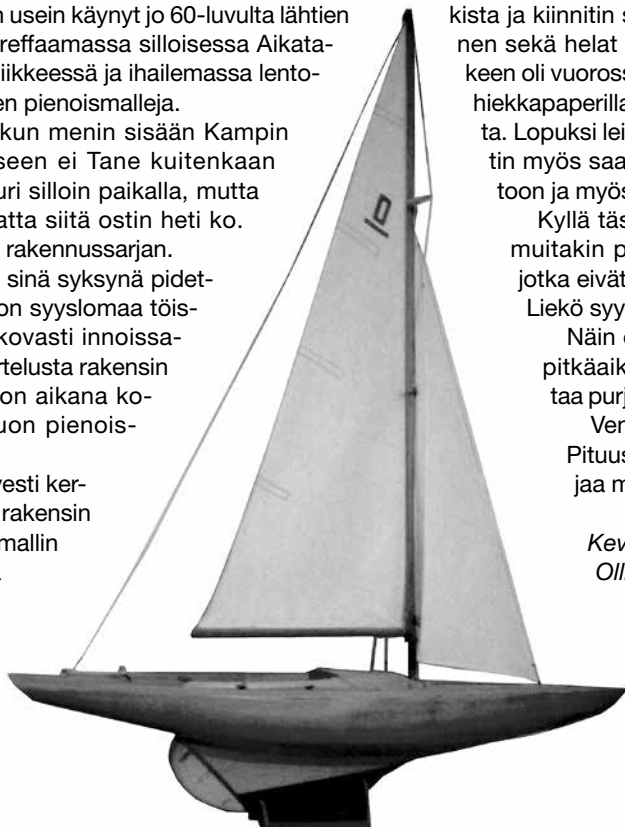
Kun runko oli valmis, irroitin sen pukista ja kiinnitin siihen kajuutan ja kannen sekä helat ja maston. Tämän jälkeen oli vuorossa kevyt hionta hienolla hiekkapaperilla ja pari kolme lakkausta. Lopuksi leikkasin purjeet ja kiinnitin myös saalingit sekä vantit mastoon ja myös kölin.

Kyllä tässä varmaan oli paljon muitakin pienempiä työvaiheita, jotka eivät muistu enää mieleeni. Liekö syy "emmentalini".

Näin olin saanut toteutettua pitkäaikaisen haaveeni rakentaa purjevereen pienoismallin.

Veneen strategisia mittoja: Pituus 75 cm ja korkeus vajaa metri.

*Kevätterveisin
Olli Hänninen*



MYRKYTÖNTÄ VENEILYÄ

Itämeren alueella on tutkittu, miten eliönestomaalien eli arkipäiväisemmin myrkkymaalien kuormitusta veteen ja maalle voitaisiin vähentää tai jopa kokonaan poistaa. Projektin nimi on Bonus Change. Projektista ja sen tuloksista voi lukea *Vene*-lehdestä 12/2017. Projektin joh-



topäätös oli, että Itämeren veneilyssä käytetään selkeästi liikaa eliönestomaaleja. Erityisesti kuparipitoisia maaleja käytetään liikaa ja seitsemäsosa tämänhetkisestä tasosta olisi riittävä. Lisäksi maalien kuparipitoisuus on liian korkea. Nykyisiä kuparimaaleja ei myöskään tarvitse maalata vuosittain, vaan joka esimerkiksi joka toinen vuosi. Muista maaleista tutkijat päättelivät, että silikonipitoiset eliönestomaalit ovat yhtä tehokkaita kuin kuparipitoiset maalit.

Lainsäädäntö ei nykyisellään kovin paljon rajoita kuparipitoisten eliönestomaalien käyttöä. Suomessa Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes suosittelee pidättäytymistä myrkkymaalien käytöstä aina kun se on mahdollista. Sisävesillä käytettävissä veneissä ei tosin eliönestomaaleja saa ollenkaan käyttää. Ruotsissa myrkkymaalien käyttö on kielletty sisävesillä ja Pohjanlahdella, mutta uudet suositukset (ettei pohjaa maalattaisi myrkkymaalilla ollenkaan) koskevat koko Ruotsin rannikkoa, myös länsirannikkoa, jossa ”näkkiriski” on suuri. Transportstyrelsen on myös antanut suosituksen siitä, miten myrkylliset pohjamaalit tulisi poistaa veneen pohjasta (*På Kryss* 9/2017). On tietysti selvä, että se mikä on haitaksi meriympäristölle, ei ole hyväksi maaperällekään.

SPS:n ja sen jäsenten intressissä on luonnollisesti myös ehkäistä meren ja maa-

perän saastuminen. SPS pyrkii ympäristöohjelmansa mukaisesti pitämään ympäristön kemikaalikuorman mahdollisimman vähäisenä. Seura voisi suositella, edelleen ympäristöohjelmansa mukaisesti ja eräiden muiden seurojen tapaan, ettei Sirpalesaareissa telakoitavissa veneissä voisi määräajan jälkeen olla myrkyllisiä eliö-

nestomaaleja. Tukholman kaupunki on vuosi sitten antanut sen vuokraamalla alueilla toimiville veneseuroille määräyksen siitä, että kolmen vuoden kuluttua ne saavat telakoida vain veneitä, joissa ei ole myrkkymaaleja.

Myrkkujen leviämisen ehkäisemiseksi on siten seuraavia keinoja: 1) ei maalata pohjaa ollenkaan ja puhdistetaan se mekaanisesti, jos mahdollista (soveltuu huonosti purjeveneisiin), 2) vähennetään myrkkymaalien käyttöä laimentamalla sitä tai/ja maalamalla veneen pohjaa vain joka toinen vuosi, 3) poistetaan myrkkymaali pohjasta ja laitetaan tilalle silikonia sisältävää maalia, 4) käytetään ultraäänilaitteistoa eliöntorjuntaan. Kaltein vaihtoehto lienee ultraäänilaitteisto (ks. *Vene*-lehti 11/2017), mutta pääseeppä siten maalaamasta pohjaa ja saa vielä hyvän omatunnon ja ehkä vielä telakkanaapureille kademielen, kun itse pääsee kykkimästä veneen alla. Eikä se ultraäänilaitteisto niin kallias ole, etteikö siihen olisi useimmilla veneilijöillä varaa.

Teki niin tai näin, niin viisainta on varautua myrkyttömään vaihtoehtoon ajoissa. Se on kuitenkin paras keino ehkäistä niin meren kuin maaperänkin pilaantumista. Ja tulevat ne rajoitukset varmasti kuitenkin, ennemmin tai myöhemmin. Ja luonto kiittää.

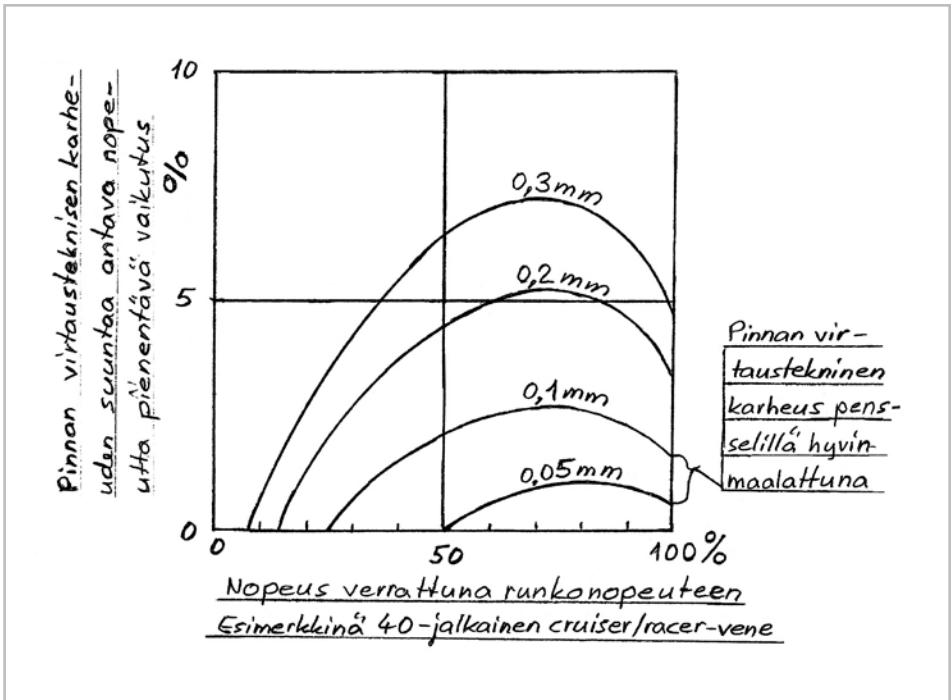
Tuomas Aarnio

Pinnan karheuden vaikutus veneen nopeuteen

A lan kirjallisuudesta löytyy kyllä tutkittua tietoa pinnan karheuden vaikutuksesta virtausvastukseen, mutta ei tietoa paljonko se vaikuttaa veneen nopeuteen eri nopeuksilla.

Pohjan alkuosassa, noin 15–35 % vesilinjasta nopeudesta riippuen, on runkomuodon laajenemisesta johtuva kiihtyvä virtaus, joka on laminaarinen ja jonka vastus on pienempi kuin turbulenttisen virtauksen. Sillä alueella tulisi olla sileä pinnanlaatu, joka siirtää turbulenttisen virtauksen alkamiskohtaa taemmaksi.

Turbulenttisessa virtauksessa puhutaan virtausteknisesti sileästä pinnasta, jolla tarkoitetaan sellaista pinnankarheutta, jota pienentämällä virtausvastus ei enää muutu. Mutta jos karheutta lisätään tästä, virtausvastus lisääntyy. Tämä johtuu siitä, että turbulenttisessa virtauksessa pintaa vasten on ensin ns. viskoosikerros, minkä jälkeen syntyy turbulenttinen kerros, joka aiheuttaa lisääntyvää virtausvastusta. Jos pinnankarheus on alle viskoosikerroksen paksuuden, virtausvastus ei lisääny. Sekä virtausteknisesti sileän pinnan että sen ylittämisen



vaikutukset virtausvastukseen eri virtausnopeuksilla on tutkittu virtausteknisissä laboratorioissa.

Oleellista on, että virtausteknisen sileän pinnan karheus riippuu virtausnopeudesta. Esimerkiksi nopeudella 2 solmua se on noin 0,1 mm, mutta nopeudella 8 solmua se on noin 0,025 mm. Lisäksi se muuttuu veneen pituussuunnassa siten, että se kasvaa mentäessä perää kohti jopa siten, että aivan perässä se saattaa olla jopa kaksinkertainen. Syyinä siihen on turbulenssin lisääntyminen perää kohti mentäessä rungon kaventuessa. Tällöin lisääntyy myös viskoosikerroksen paksuus, mikä suurentaa virtausteknisesti sileän pinnan karheutta.

Kirjallisuudesta löytyy tietoa virtausteknisestä sileästä pinnasta eri nopeuksilla sekä vastustietoa kun se ylitetään. On mainittu, että hyvin pensselillä maalatun pinnan virtaustekninen karheus on noin 0,05–0,1 mm. Tällöin, etenkin suurilla nopeuksilla, maalattu pinta on karheampi kuin virtausteknisesti sileä pinta, jolloin virtausvastus lisääntyy.

Toisaalta suuremmilla nopeuksilla toiseksi voimakkaasti vaikuttavaksi tekijäksi tulee aallonmuodostusvastus, mikä vähentää pinnan karheuden aiheuttamaa suhteellista osuutta kokonaisvastuksessa.

Kirjallisuudesta löydetään tietokonesimuloinnilla lasketut vastustiedot 40-jalkaiselle cruiser/racer-veneelle, joiden perusteella sain lasketuksi oheisen kuvan mukaisen pinnan virtausteknisen karheuden nopeutta alentavan vaikutuksen. Raskaammilla ja lyhyemmällä veneillä vaikutus on jonkin verran vähäisempää. Myös runkomuodolla on vaikutusta. Mielenkiintoista kuvassa on se, että pinnan virtausteknisen karheuden suu-

rin vaikutus nopeuteen on nopeudella noin 0,7–0,8 kertaa runkonopeus. Tämän jälkeen pinnan virtausteknisen karheuden aiheuttama osuus pienenee, koska aallonmuodostusvastus lisääntyy voimakkaammin, jolloin pinnan virtausteknisen karheuden suhteellinen osuus kokonaisvastuksessa vähenee. Voidaan myös todeta, että pienillä nopeuksilla vastus ei lisäännä lainkaan, tai lisääntyy hyvin vähän.

Kuvasta voidaan todeta, että hyvin pensselillä maalattu pinta (karheusalue 0,05–0,1 mm) pienentää nopeutta enimmillään noin 1–2,5 % nopeudella noin 75 % runkonopeudesta. Kölin ja peräsimen suhteen tärkeätä on se, että niiden paksuimman osan alueella on mahdollisimman sileä pinta, jotta niissä pysyy mahdollisimman pitkälle laminaarinen virtaus, jonka virtausvastus on pienempi kuin turbulenttisen. Se auttaa myös kölin ja peräsimen toimintaa.

Tietenkin lohjenneet maalipinnat ja muut pinnan epätasaisuudet lisäävät virtausvastusta. Olisi mielenkiintoista tietää, miten paljon pohjan limaisuus vaikuttaa nopeuteen.

Kirjallisuudesta en ole löytänyt mainintaa, miten pensselillä maalatun pinnan saisi virtausteknisesti sileämmäksi. Telamaalauksesta ei ole myöskään näkynyt mainintaa. Jos on jokin keino, sen on perustuttava virtausteknisiin tutkimuksiin.

Pinnan virtausteknisen karheuden mittaamiseen ei ainakaan minulla ole tiedossa mitään mittalaitetta. Sellainen saattaa olla, koska nykyaikaisella virtaustekniikan tietokonesimuloinnilla sellainen saattaisi olla mahdollista kehittää.

Hannu Sarvanne

insinöörikapteeni koukku

AJOISTA

KÄSITTEISTÄ

Suomen kieli (oikein ja yksiselitteisesti käytettynä, mikä kuulemma on harvinaistumassa) on siitä ovelaa, että yllä olevalla otsikollakin voisi olla useita eri merkityksiä. Ei nyt kuitenkaan arvuutella mahdollisia lukijoita jotka ovat jaksaneet tähän asti vaan kerrotaan, että tässä jutussa käsitellään aika-nimisiä ilmiöitä eräine siihen liittyvine asiayhteyksineen ja vaikutuksineen, jotka sivuavat paitsi yhteiskuntaa myös filosofiaa, kaupaa, merenkulkua, liikennettä, harrastuksia ja monia muita ympäristössä vellovia asioita. Koittakaa kestää.

ENSIN

mennään muutaman miljardin vuoden verran ajassa taaksepäin, jolloin Aurinkokunnan (joka eräällä planeetalla tässä ollaan) eri taivaankappaleiden liikkeet olivat vielä vakiintumattomia ja ne törmäilivät suht reippaasti toisiinsa (katso kuva 1) sillä seurauksella, että Maan pyörimisakseli, joka alun perin oli

pystysuoraan pyörimistasoa vastaan, asetui näitten vihamielisten kohtaamisten seurauksena 23 ja puolen asteen slaagsiidaan. Sen seurauksena nimittäin syntyivät vuodenajat, jotka vaikuttivat olosuhteisiin erityisesti Maapallon pohjois- ja eteläosissa, joihin syntyivät mm. pimeät ja kylmät talvet ja valoisaat kesät.

AJAN MITTAUS

kehittyi muiden inhimillisten tarpeiden myötä. Eräs tarvitsija oli maailmanvallaksi kehittyvän Britannian kuninkaallinen laivasto, joka tarvitsi meriolosuhteissa toimivan, ajassa pysyvän kellon riittävän tarkan paikanmäärittäyksen tekoa varten. Asiaa pidettiin niin tärkeänä, että parlamentti säätöi 1714 lain, joka lupasi em. laitteen kehittäjälle 20 000 silloisen punnan palkinnon.

Vuonna 1730 yorkshireläinen puuseppä John Harrison ryhtyi töihin. Ja neljän erilaisen kehitelmän jälkeen vuonna 1761 tuli palkinto. Laitteen (jonka halkaisija oli 5.2 tuu-

maa, katso kuva 2), jota myös kronometriksi kutsutaan, avulla saavutettiin vaadittu tarkkuus, ja maailmanvallan rakentaminen saattoi ihan tosissaan alkaa. Eräänä sivuvaikutuksena oli myös kaapparieleinon vaikeutuminen, White Ensign tykkeineen saattoi yhtäkkiä ilmaantua vesille ja alueille, joille sillä ei aikaisemmin oikein ollut mahdollisuuksia.





KRONOMETRIN

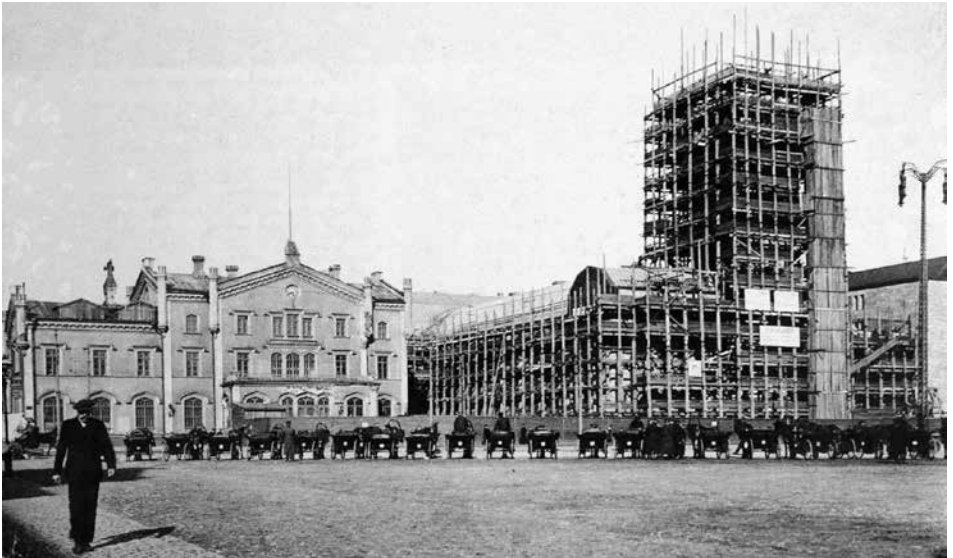
myötä tuli myös – ensin lähinnä maailman merille – yhtenäinen aikakäsitys. Käytännössä se hoidettiin lähinnä satamakaupungeissa joko laskemalla määräaikaan pallo sopivassa näkyvässä paikassa alas (tarkempi systeemi) tai antamalla aikamerkki tykinlaukauksella (epätarkempi joskin kuuluvampi järjestely).

KELLOJA

on ollut Suomessakin kautta maailman sivun, mutta käytännössä ne kävivät tarkkaan ottaen paikallista aikaa. Tilanne muuttui Suomen suuriruhtinaskunnassa v. 1862, kun tarkkaa ja yhtenäistä aikaa alkoi tuoda maahan rautatiet, jonka ratojen leviämisen myötä myös yhtenäinen aikakäsitys levisi koko maahan. Rautateillä kun oli paitsi kiskot, junat, vaunut ja asemat, rahti ja matkustajiakin, niin myös alusta alkaen oma viestiverkko, aluksi sähkölennätin ja myöhemmin myös puhelinverkko. Kuvassa 3 on asiaa konkretisoimassa kaksi helsinkiläistä rautatieasemaa, ensimmäisen rautatien ajalta oleva vasemmalla ja oikealla uudempi 1900-luvun alusta, vielä telineiden peitossa tornia myöten, johon asennettiin myöhemmin asemille niin tyypillinen kello.

KESÄLLÄ 42

Euroopassa otettiin käyttöön kesäaika, eli keväällä siirrettiin kelloja tunti eteenpäin ja



syksyllä siirrettiin kelloja tunti taaksepäin eli palattiin ns. normaaliaikaan, jota myös talviajaksi sanotaan. Järjestelyn syynä saattoi olla ajankohdan olosuhteet, haluttiin hyödyntää iltojen pidempää valoisaa aikaa ja säästää energiaa kun ei iltaisin ollut tarpeen käyttää energiaa vaativaa valaistusta. Kesäaika oli käytössä myös Suomessa, paitsi Orimattilan pohjoisosissa, jossa isännät haistattivat hiistakan sellaisen sen kaltaisille hömpötyksille ja pitivät kellonsa ennallaan.

Silloin kesäaika jäi yhteen kesään, sitä ei jatkettu.

KESÄAIKA PALAA

Kesäaika otettiin uudestaan käyttöön Suomessa v. 1981 ja se on ollut sen jälkeen jokakesäinen ilmiö. Useissa Euroopan maissa sen käyttö alkoi jo vuotta aikaisemmin. Siihen aikaan se oli jokaisen valtion oma asia, mutta vuodesta 2002 tämä Euroopan Unioni eli entinen EEC on ottanut päätösvallan asiasta itselleen.

Kesäaika on kiva. Illat ovat ihanan valoisia, keväällä näkee kunnostaa venettä päivänvalossa sopivan pitkään ja kun alus on saatu veteen, kesäajan ansiosta sillä voi iltaisin purjehtia suht myöhään mukavan kevyesti ottaen ilman, että tarvitsee ruveta kivaamaan esiin Suomen rannikon loistoja, kolmioviivoittimia ja lyijykynää ja ruveta reitin laskuun.

Lisäksi kesäaika antaa lisää mahdollisuuksia erään etelähelsinkiläisen pursiseuran syksyn merkkitapahtumaan eli talkoisiin. Ohjelmaan voidaan ottaa tarvittaessa myös aavistuksen pitkäkestoisempia töitä ja saada ne illan aikana valoisana jopa valmiiksi. Siksikin tykkään kesäajasta.

AINA PITÄÄ

valittaa, siis Suomessa. Nyt on valituksen kohteeksi otettu tämä kesäaika. Se kuulemma vaarantaa terveyden ja aiheuttaa masen-

nusta ja ahdistusta kun kelloja pitää siirtää. Vaikka kuinka yritän, en kyllä keksi mitään vaikeutta kääntää könninkellon tai vanhan Junghanssin viisareita tunnin kaksi kertaa vuodessa. Myönnän, että jotkut sähkölaitekellot voivat olla vaikeampia (varsinkin jos suomalaiseseen tapaan on ensimmäiseksi hukkunut käyttöohjeen), mutta muuten en tätkään ajatusta osta, koska muutenhan suomalaiset ovat maailman kaikkein taitavimpia ihan kaikessa tämän kaltaisessa: Menit sitten junassa tai issikkapirssissä, kaikki sormeilevat näitä pieniä sähköisiä laatikoita koko ajan. Mutta kun pitäisi siinä olevaa kelloa siirtää, menee pupu kinttuun ja lähdetään allekirjoittamaan aloitteita kesäajasta luopumiseksi.

LISÄKSI

tämä(kään) asia ei ole enää suomalaisten it-sensä päätettävissä, vaan se päätetään jossain Belgiassa. Siellä on jotain komissaareja (tulee heti mieleen nämä kansankomissaarit), lobbareita, virkamiehiä (joista eräät ovat ns. naisoletettuja) ja vajaa pataljoona (715 kpl) jotain neppejä ja näppejä eri puolilta Eurooppaa, joista peräti 13 on suomalaisia... (katso kuva 4).

Kuulemani mukaan nämä 13 urhoollista yrittivät jonkin aikaa sitten saada koko puitiin luopumaan kesäajasta (jolloin siitä olisi täälläkin jouduttu eroon ja saatu pimeämmät kesäillat), mutta koska saksalaiset ja ranskalaiset tykkäävät istua ulkona valoisassa kesäillassa olutta ja champpanjaa nauttien (siinä missä täällä purjehditaan), niin eihän siitä mitään ainakaan toistaiseksi ole tullut. Ja hyvä niin.

SYNTYMÄPÄIVÄ

Lisäksi jutussa saattaa olla sellainenkin onnekas tekijä, että em. neppinäpit eivät ehkä sittenkään osanneet perustella tätä kesäajasta luopumista riittävän uskottavasti.



Kuulin tässä hiljattain ohimennen erään näistä kolmestatoista (ääni tuntui sopivan oheiseen kuvaan 5), joka perusteli YLE:n Radio Suomessa kesäajasta luopumista sillä, että hänen lapsensa syntymäpäivä on samaana päivänä kun kelloja siirretään ja se kuulemma häiritsee juhlapäivän viettoa. Samoin hän viittasi joihinkin banaanikarpäsilä tehtyihin kokeisiin jotka kuulemma myös puoltavat kesäajasta luopumista, vaikka kärsittäkönsä ihmiset (ainakin vielä) niitä kelloja kääntävät eivätkä mitkään niveljalkaiset.

Lisäksi en voi välttyä tuntemasta tietynlaisen ristiriidan haisua siinä, että toisaalta vastuulliset tiedotusvälineet selittävät kuinka

tässä maassa erilaiset oppimistulokset ovat korkeammalla kuin Pisan torni, mutta sitten kun pitäisi pikkusen osata diginumeroita siirtää niin heittäydytään täysin osaamattomaksi ja viitsimättömäksi ja vaaditaan kesäaika-koordinaattoreita apuun ja sitten mennään hakemaan sairauslomaa kun on niin outo tunne...

YRITYSTÄ AIKAISEMMINKIN

Olen muutenkin ihmeteltyt, että tämän maan asioista tunnutaan nykyään päätettävään entistä enemmän ihan jossain muualla kuin entisen Arkadian teatterin paikalla. Lisäksi näissä päätöksissä on yksi yhteinen piirre, se ettei niissä näy aina kovin paljon otettavan huomioon tämän pääosin harvaan asutun, pimeän ja kylmän maan ja sen asukkaiden konkreettisia etuja ja tarpeita, vaan aivan jotain muuta. Siinä täytyy olla todella kovaa porukkaa ne 13 urhoollista jotka meidän puoliamme pitävät, valitettavasti mielestäni ainakin osasta em. porukkaa tulee mieleen vanha sanonta pässistä ja narusta.

Vaikka tämä on nyt suht uutta muutosta, oli tässä samassa asiassa vähän samansuuntaista yritystä reilut 130 vuotta aikai-

semminkin. Niin kuin jotkut ehkä muistavat, niin alue jossa nyt elämme, oli silloin Venäjän keisarikuntaan kuuluva Suomen suuriruhtinaskunta. Sillä oli sisäinen autonomia ja Suomea hallitsi suuriruhtinas (joka tietysti oli myös Venäjän tsaari ja Puolan tsaari ym. ym. ym.)

Suomi oli 1800-luvun alussa eräiden vähän liian isoihin saappaisiin päässeiden henkilöiden toimesta keisarikuntaan liitetynä saanut säilyttää vanhan lainsäädäntönsä ja tapansa, jonka eräs elementti oli nykyistä eduskuntaa edeltänyt (säätö)valtiopäivät, joissa säätyjen (aatelisto, porvaristo, papisto ja talonpojat) edustajat pystyivät vaikuttamaan suuriruhtinaskunnan asioihin. Järjestelmä oli kaikkea muuta kuin demokraattinen sanan nykyisessä, laajemmassa merkityksessä, mutta siinä kuitenkin suomalaiset tekivät (ehdollisia, koska keisari-suuriruhtinas) päätöksiä Suomen hyväksi erityisesti vuoden 1863 jälkeen, jolloin säätövaltiopäivien toiminta muuttui säännölliseksi jatkuen vuoteen 1906. Silloin luotiin nykyisen kaltainen, yleiseen äänioikeuteen (naisetkin saivat) perustuva kansalaisten ääntä – ei aina niin herkällä korvalla kuuleva – järjestelmä. Täytyy kuitenkin muistaa, että lopullista valtaa suuriruhtinaskunnassa käytti maaliskuuhun 1917 asti keisari-suuriruhtinas, sen jälkeen 7.11.1917 asti ns. väliaikaiset hallitukset, ja sen jälkeen Venäjän kansankomissaarien neuvosto (se Leninin, Trotskin ja Stalinin joukkue) aina 31.12.1917 asti, jolloin se lievän simputuksen jälkeen tunnusti, tosin sormet ristissä, Suomen itsenäisyyden. Ja sitten oltiinkin omillamme... ja pyssysillämme. Mutta ei nyt mennä siihen.

PARI KEISARIA

Mutta palataanpa takaisin siihen ensimmäiseen yritykseen, josta tuolla aikaisemmin edellisen väliotsikon alussa jo varoiteltiin.

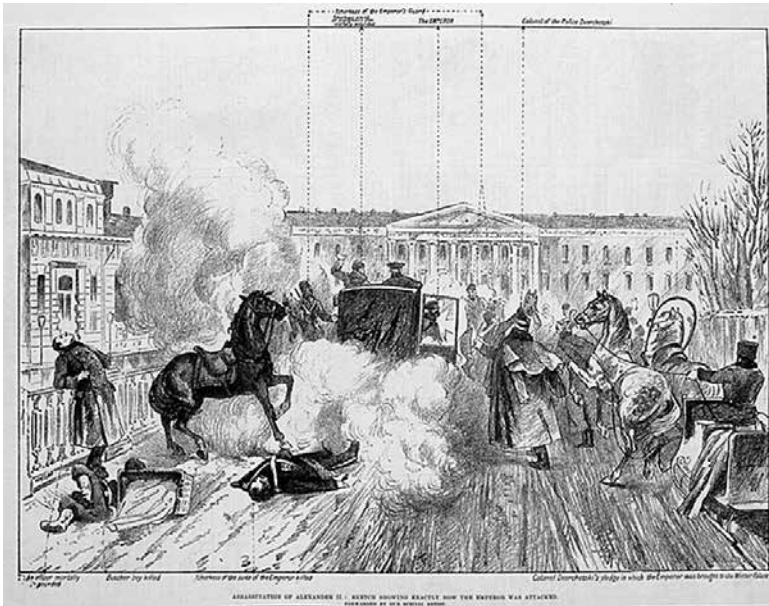
Keisari-suuriruhtinaaksi ja kaikkien venä-

läisten itsevaltiaaksi tuli v. 1855 edellisen keisarin Nikolai I:n kuoltua (joka ei valtiopäiviä ollut koolle vaivannut) hänen poikansa Aleksanteri II. Hän oli ns. vapaamielinen ja uudisti Venäjää eri tavoin (mm. vapautti maorjat ja rakennutti rautateitä). Samoin hänen aikanaan kehitettiin Suomen suuriruhtinaskuntaa, sen rautateitä, vapaampaa talouselämää, koululaitosta, valtiopäivät koolle, oma raha, oma sotaväki ym. ym. ym. Suomi pysyikin rauhallisena ja järjestyksessä, mutta Venäjällä alkoi aikaa myöten itää erilaisia ajatuksia ja ilmiöitä ja ensimmäinen (epäonnistunut) murhayritys keisaria kohtaan tehtiin 1866. Vuosien myötä niitä tuli yhteensä kahdeksan, joista yksi tehtiin Pariisissa.

Euroopassa muuallakin oli alkanut ilmetä ajatuksia, jotka eivät yleisen järjestyksen ja sivon elämänmenon kannalta olleet aina ehkä ihan loppuun asti harkittuja. Aleksanteri II:lle oli opettavainen kokemus myös Pariisin kommuuni keväällä 1871, jolloin kommunistit pitivät kaupunkia hallussaan kaksi ja puoli kuukautta, kunnes sotaväki lopulta veti housut jalkaansa ja kukisti kapinan. Kapinallisten tappiot olivat 20 000–40 000 alan harrastajaa, osa meni taisteluissa ja osa seiniä vasten.

Em. tapahtumat tekivät Aleksanteri II:n varovaiseksi, mutta edelleenkin vapaamielisenä hän jatkoi keisarikunnassaan varovaisesti uudistuksia, joista yksi oli pitkään suunniteltu perustuslakiuudistus, jolla pyrittiin ohjaamaan Venäjää vähitellen parlamentariselle tielle. Suomen osalta tämä olisi mahdollisesti jatkossa merkinnyt Suomen erillisen edustusjärjestelmän lakkauttamista ja maasta olisi tullut Venäjän kuvernementti. Suomessa mm. J. W. Snellman oli erittäin huolissaan asian johdosta.

13. maaliskuuta 1881 keisari allekirjoitti perustuslakiuudistusta koskevan ilmoituksen ja lähti sen jälkeen vaunuilla tarkastamaan kaartin joukkoja. Matkalla sinne, Ka-



tariinankadun sillalla Pietarissa, vaunuihin heitettiin pommi, joka hajotti vaunujen takaosan ja tappoi kaksi vaunuissa olijaa. Keisari laskeutui vaunuista ja meni tarkastamaan alaistensa tilannetta ja oli jo nousemassa rekeen palatakseen takaisin Talvipalatsiin, kun hänen jaloissaan räjähti toinen pommi (katso kuvaa 6). Keisari ja Suomen suuriruhtinas haavoittui pahoin ja kuoli samana päivänä. Tekojen takana oli Narodnaja volja -niminen järjestö, ja pommit heittänyt veikko kuoli räjähdyksessä itsekkin.

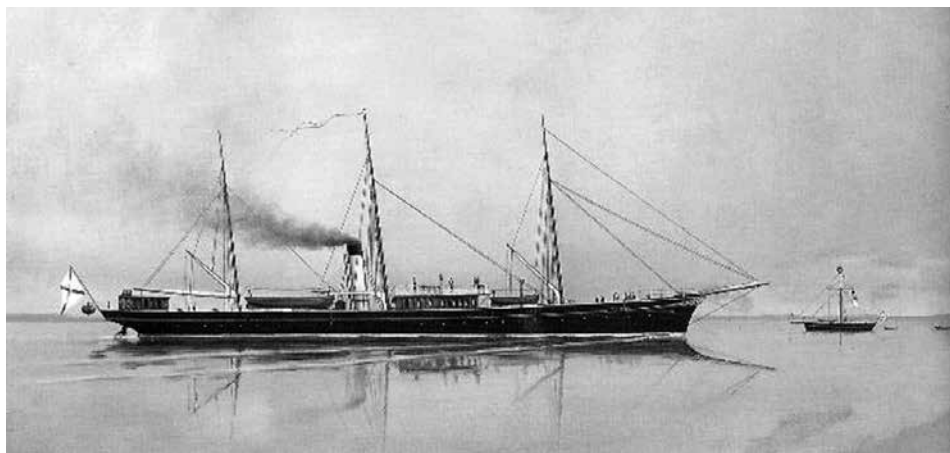
Tsaariksi ja suuriruhtinaaksi nousi Aleksanteri II:n poika, hallitsijanimeltään Aleksanteri III. Hän ei vienyt eteenpäin isänsä viimeisenä päivänä allekirjoittamaa perustuslakiuudistusta, mikä ratkaisu säilytti Suomen erikoisaseman omine valtiopäivineen aluksi ihan ennallaan. Myöhemmin alkoi tulla mukautumispaineita emämaahan, mutta varsinaiset sortokaudet tulivat vasta hänen seuraajansa Nikolai II:n aikana.

STANDART

Mutta mennään vielä takaisin Aleksanteri III:een. Hän aloitti perheineen kesänvieton Suomen saaristossa. Aleksanteri III oli varsin mieltynyt paitsi suomalaisiin, niin myös Suomen saaristoon. Vaikka siellä ei ollut terroristeja eikä pomminheittelijöitä, keisarillisella huvijahdilla oli mukana laivaston aluksia suojausaattueena ja suomalaisia vesillä liikkuja varoitettiin lähestymästä keisarilliselta alusta.

Aleksanteri II oli hankkinut 1874 Englannista keisarillisen huvijahdin nimeltään *Tsarevna* ("Tsaarin tytär"), jota kuitenkin käyttivät pääasiassa Aleksanteri III ja vaimonsa Maria Fjodorovna (alun perin Tanskan prinsessa Dagmar) perheineen (kuva 7).

Kesällä 1893 Venäjän keisarillinen laivasto tilasi kööpenhaminalaiselta Burmeister & Wain -telakalta risteilijän laivaston vapaaehtoisten laivueeseen. Lokakuussa samana vuonna laskettiin aluksen köli paitsi tsaarin



ja tsaarittaren myös kruununperijän, jonka suomalaiset tulivat (valitettavan hyvin) tuntemaan Nikolai II:na, läsnä ollessa. Jonkin aikaa tämän jälkeen kaikkien venäläisten itsevaltiassaan Aleksanteri III päätti kuitenkin, ettei aluksesta tehdäkään risteilijää, vaan uusi huvipursi keisarilliselle perheelle. Suunnitelmat menivät uusiksi ja rakentaminen keskeytyi puoleksi vuodeksi. Alus laskettiin vesille maaliskuussa 1895 ja se valmistui reilun vuoden päästä syyskuussa 1896 saaden nimekseen *Standart* (kuvassa 8 rantautumassa Krimillä 1890-luvun lopulla).

Aluksen suunnitteluun ja käyttötarkoitukseen voimakkaasti vaikuttanut keisari Aleksanteri III oli kuitenkin jo lokakuussa 1894 siirtynyt manan majoille vammauduttuaan junaonnettomuudessa ja saatuaan munuaissairaiden, johon menehtyi. Kruunun (ja sen myötä *Standartin*) peri Nikolai II, joka purjehti sillä kesäisin mm. Suomen rannikolla. Erityisen suosittu ankkuripaikka oli Högsåran pohjoispuoleinen lahti, jossa aluksen nimi on rantakalliossa nähtävissä tänäkin päivänä.

Kaikki tämä päättyi kesällä 1914, mutta jotta tämä ei menisi ihan Svenska Damtid-

ningiksi, päätetään kuninkaallisista tähän, mutta katsotaan vielä vähän *Standartia* ja erästä toista laivaa.

Standart oli valmistumisajankohdan ja lopullisen käyttötarkoituksen huomioon ottaen suuri. Sillä oli pituutta 128 metriä, leveyttä lähes 16 metriä ja syväystä 6 metriä. Kone-tehoa (2 trippelihöyrykonetta) 12 000 hv ja nopeutta 21 solmua. Miehistöä oli vajaa 300 henkeä. Ja matkustajia 2 aikuista ja 5 lasta... Ja vaikka alus oli huvipursi, ja tosi räyhäkäs sellainen olikin, se oli myös osa keisarillista laivastoa ja sillä oli omasuojana 8 kpl puolentoista tuuman Hotchkiss-pikatykkiä.

Ajettaessa näinkin isoa laivaa Suomen ahtailla vesillä mukana oli suomalaista luotsivoimaa ja sen saattajana oli *Eläkön*, luotsilaitoksen päällikköalus. Kaikesta huolimatta 1900-luvun alkupuolella *Standart* ajoi karille Hangon luona, onneksi se ei uponnut, mutta *Eläkön* sai korkeita vieraita kyytiinsä.

Eläkön oli erittäin pitkäikäinen laiva. Se valmistui Tukholmassa Finnbodan telakalta 1888. Kun Sirpalesaarta kehitettiin SPS:n uudeksi kotisatamaksi, yhtenä mahdollisuutena oli kuulemma käytöstä poistetun *Eläkön*-laivan hankkiminen seuramajaksi. Kui-

tenkin Sirpalesaaren perustajaisät päätyivät loppujen lopuksi kivilaivaan keskelle saarta.

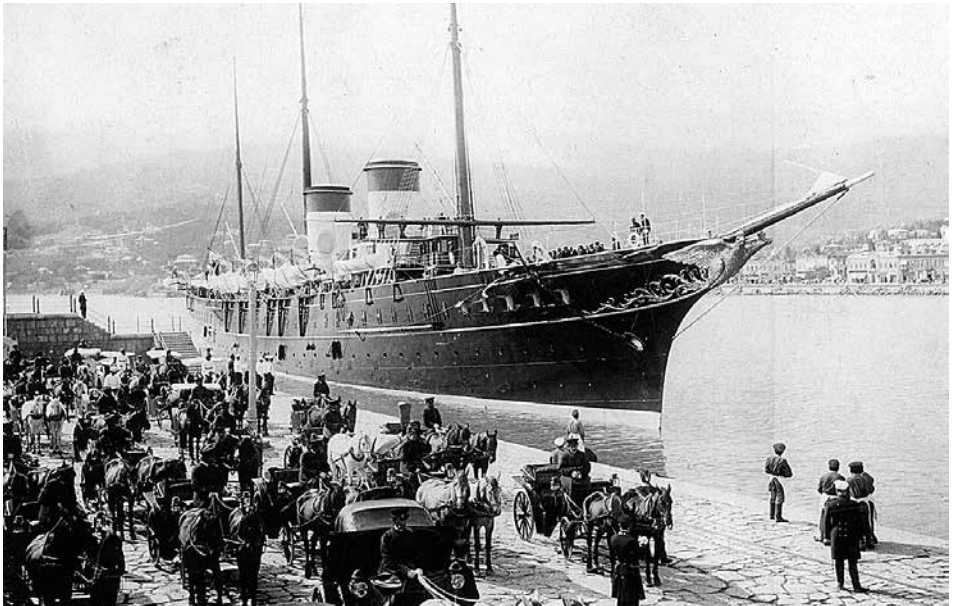
Myös *Standart* oli lujaksi tehty. Kun valot sammuiivat Euroopassa kesällä 1914, *Standart* ajettiin kuivatelakkaan. 1930-luvulla se vapautettiin kaikesta loistostaan ja muutettiin miinalaivaksi, ja se sai aseistusta kevyen risteilijän verran, jollainen siitä alun perin piti tulla. Lisäksi se otti yli 300 miinaa ja osallistui omalta osaltaan Suomenlahden tekemiseen laivoille erittäin epäterveelliseksi. Sodan jälkeen se muutettiin punalaivaston koululaivaksi ja romutettiin lopulta Tallinassa 1963, suurin piirtein samoihin aikoihin kuin uskollinen eskorttinsa *Eläköön*.

Jos sattuu olemaan kiinnostunut laivahistoriasta, käymään Kööpenhaminassa ja kyllästymään oluen juontiin, kannattaa käydä B & W -museossa, siellä on erittäin upea malli *Standartista* täydessä loistossaan. Ajalta, joka ei koskaan enää palaa.

Että sellaisia ajoja tällä kertaa.

Kuvalähteet:

1. Planeetat törmäävät. *Interstellar*, National Geographic.
2. Kronometri H 4. *John Harrison*, Wikipedia.
3. Helsingin vanha (jo osittain purettu) ja uusi rautatieasema (rakenteilla). Aikajanakuvat, Amazing Finland.
4. Eu-edustajia istuntosalissa, yht. 715 edustajaa. Euroopan parlamentin sivusto, <http://www.europarl.europa.eu/portal/fi>.
5. Eu-edustaja, joka puhui Radio Suomessa ke-sääjasta. Euroopan parlamentin sivusto, <http://www.europarl.europa.eu/portal/fi>.
6. Katariinankadun sillalla Pietarissa, kun keisaria murhataan. Museoviraston Kuvakokoelmat.
7. Huvijahti *Tsarevna*. <http://www.yachtstandart.com/tradition.htm>.
8. *Standart* rantautumassa Krimillä. https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_yacht_Standart.





Posti Green

Kevään ja kesän tapahtumia

-
- ma 5.3. klo 18** **Puola-ilta**, tule kuulemaan *Donnan, Nopan ja Sophien* matkasta Puolan Gdanskiin! Paikka: Osaamistehdas Oy (Eiran lukio), Iso Roobertinkatu 20–22 A, 5. krs. Mielellään ilmoittautuminen 28.2. mennessä sähköpostilla osoitteeseen markku4493(at)gmail.com tai puhelimitse 0400 969 054. Klubitoimikunta järjestää, tervetuloa!
-
- ti 20.3. klo 18** **Diesel-moottorin huoltokurssi**, järjestää Touri Marine OY Espoossa. Kurssi sisältää purjeveneiden sisämoottorin perushuoltotoimet, joita pääsee myös käytännössä tekemään. Osoite: Touri Marine OY, Hyttimestarinkuja 4, Espoo. Kurssille mahtuu 20 henkilöä, pakollinen ilmoittautuminen sähköpostilla: markku4493(at)gmail.com, tai puhelimitse: 0400 969 054.
-
- ma 26.3. klo 18** **Kevätkokous**, Tieteiden talo, sali 404, Kirkkokatu 6, Helsinki
-
- huhtikuu** **Buffetit Sirpalesaareissa**
-
- huhti-toukokuu** **Sammutinhuolto**
-
- ti 1.5. klo 13** **Lipunnosto**, HUOM. SPS:n jäsenten pöytävaraukset vapunpäivän lounaalle ravintola Saareen tehdään tänä vuonna jo to 15.3. mennessä, ks. 2. kansi.
-
- touko- ja kesäkuu** **Kaasulaitetarkastus**
-
- ma 4.6. klo 17** **Kevättalkoot***
-
- la-su 16.–17.6.** **Avomerieskaaderi**, kohde tarkentuu
-
- kesäkuu** **Grilli-ilta**
-
- la-su 25.–26.8.** **Eskaaderi Tägholmeniin**
-
- HUOMIO*** **Vajan vintti siivotaan 4.6.** pidettävissä kevättalkoissa sinne kertyneestä hylkytavarasta. Merkitse toukokuun puoliväliin mennessä omaisuutesi nimilapulla, joita on saatavilla portaiden alla. Merkitsemättömät tavarat katsotaan hylätyiksi ja voidaan hävittää.
-

Tarkentuneet tiedot päivitetään verkkosivuillemme: www.suomalainenpursiseura.fi > Toimintakalenteri.