

PURSI

Suomalainen Pursesura

4/2012



SPS:n syysvuosikokous ma 26.11.2012 klo 18
Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404

KOKOUSKUTSU

**SPS:n syysvuosikokous pidetään
maanantaina 26.11.2012 klo 18**

Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404

Esillä sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat.

Tervetuloa!



Jos haluat SPS:n pikatiedotteita kiireellisissä asioissa sähköpostiisi, ilmoita sähköpostiosoitteesi toimistoon: info@suomalainenpursiseura.fi.

Telakka tiedottaa:

Jos olet vaihtamassa venettä, huomioi, että telakointi- ja venepaikkasopimukset ovat venekohtaisia. Painoltaan ja ulkomitoiltaan suurempaa venettä harkitsevien kannattaa olla yhteydessä sopimuksen jatkosta telakkapääällikköön. Esimerkiksi nyt telakalle ei voida sijoittaa yhtään nykyistä painavampia veneitä.

Telakkapääällikkö Jussi Auvinen, puh. 0400 211 100.

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

Pilvi Vainonen
Solnantie 22 A 1
00330 Helsinki
puh. 040 560 2889
pilssi(ät)kolumbus.fi

Ilmestymisaikataulu 2013

Nro	Aineistopvm	Ilmestyy
-----	-------------	----------

1	25.1.	vko 9
2	8.3.	vko 15
3	14.6.	vko 33
4	11.10.	vko 46

Painopaikka Painojussit Oy, Kerava
Painos 450 kpl

SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki
Puhelin 050 342 2836
Faksi (09) 633 603
info@suomalainenpursiseura.fi
www.suomalainenpursiseura.fi

Toimisto on avoinna Kankurin-
kadulla ti klo 17–19 ja to klo 10–14.

Pankkiyhteys:

FI54 1018 3000 0760 28

Laskun viitenumero on annettava
maksettaessa. HUOM. Kausikortti- ja
katsastusmaksussa ei ole viitenumeroa,
vaan VIESTIKENTTÄÄN kirjoitetaan
kausikorttimaksussa niiden henkilöiden
nimet, joita maksu koskee, ja
katsastusmaksussa veneen nimi sekä
'Katsastusmaksu'.

PURSI 4/2012

SISÄLTÖ

Kokouskutsu	2
Telakka tiedottaa	2
Pääkirjoitus	4
Juhlavuosi 2013	5
Tuulisia tapahtumia: Eskaaderi ja Olympiamalja	6
Eskaaderin tietokilpailu	8
Tunnelmia ja tunteja yössä – Vartiointi 2012	10
29er Kyllikki	12
SPS:n A-venepokaali	14
Baltiaan!	15
Vajan lattia uuteen uskoon	19
Purjevenetekniikkaa II	20
Pari pientä täydennystä	23

SPS:n uusia jäseniä:

Veikko Dammert
Timo Johansson
Nelli Kotomäki
Juli Mansnérus



Tervetuloa joukkoon!

Pääkirjoitus



YHDESSÄ TEHTY

Talvi on tulossa ja vuosi *Purren* toimitajana on takana, neljä numeroa on tehty vaihtelevin sisällöin. Ajankohtaisista asioista tiedottaminen on tietenkin lehden päätehtävä, ja, kuten ennenkin, nopeatempoisemmat verkkosivut ovat täydentäneet tiedotusta pitkin vuotta.

Näin on myös jatkossa. Yhteisten asioiden jakaminen ja yhdessä tekeminen ovat tärkeä osa seuratoimintaa niin naamakkain kuin lehden ja verkon välityksellä. Tämän *Purren* ykkösasia on kutsu kokoontua seuran syysvuosikokoukseen Tieteiden talolle maanantaina 26.11. klo 18.

Toivon, että lukijat ovat saaneet vuoden *Pursista* tiedon lisäksi hupiaakin. Lehti on kuitenkin aina lehti, paperia, josta on paljon mukavampi lukea pitempiäkin juttuja kuin tiirata niitä sähköiseltä ruudulta. Lehden sisältö myös jää pysyvästi ja takuuvarmasti arkistoon tiedoksi tuleville ajoille.

Muutama jatkojuttu on ilmestynyt ja purjevenetekniikasta riittää mie-

lenkiintoisia aiheita myös ensi vuoden lehtiin. Nimimerkki *kapteeni koukun* paikalliselle vaan ei kapinalliselle paltalle toivon myös hartaasti jatkoa. Ensi vuonna juhlavuosi saanee enemmän tilaa niin *Purressa* kuin verkkosivuilla, mutta muutkin aiheet sekä kuvat ovat edelleen hyvin tervetulleita.

Sekä SPS:n verkkosivujen että *Vuosikirjan* ulkoasua kevennettiin tänä vuonna. Pieniä viilauksia on tarkoitus tehdä vielä ensi vuonna molempiin sekä julkaista *Vuosikirjassa* kuvagalleria seuramme veneistä historiallisen vuoden juhlistamiseksi. Jo saapuneiden lisäksi kuvia voi lähettää osoitteeseen pilssi(ät)kolumbus.fi, ja paperiversiota toimiston postiosoitteeseen Kankurinkadulle.

Kiitän lämpimästi lukijoita sekä kaikkia *Purteen* kirjoittaneita ja kuviansa antaneita. Tehdään yhdessä!

Pilvi Vainonen
puh. 040 560 2889
pilssi(ät)kolumbus.fi

JUHLAVUOSI 2013



Juhlaviikonloppu jäsenille elokuussa

torstaina 15.8. kutsuvierasjuhla
perjantaina 16.8. järjestetään ravintola Saarella jäsenille kekkerit
lauantaina 17.8. brunssi

Kaikissa veneissä juhlaiputus to, pe ja la.

Kevään ensimmäisessä *Pursi*-lehdessä toivotamme jäsenistön virallisesti tervetulleeksi juhliin ja samassa numerossa julkaistaan tarkempaa tietoa esim. ennakoilmoittautumisesta.

Juhlavuonna pyritään toteuttamaan jäsenistöltä tulleita erinomaisen hienoja ehdotuksia ja ideoita. Niistä tulee lisää tietoa juhluvuonna.

Kiitos valtavasti koko Juhlatoimikunnan puolesta.

Talkoot ja Sirpalesaaren yleinen siisteys juhluvuonna

Kevätpuolella käytetään paukkuja koko Sirpalesaaren siistimiseksi juhlauntoon, ja viimeinen silaus tehdään elokuun alussa muutamilla yhteisillä talkoilla. Jokainen voi kiinnittää huomiota ympäristön siistinä pysymiseen vieläkin enemmän kuin aikaisempina kesinä.

Korjattavia ja siivottavia kohteita: Aallonmurtajan seinämän luhistuminen, epäsiistit puu/parrupinot telakka-alueella. Telakkarakennuksen kasvojen kohotus (pintamaali). Osa hommista tehdään talkootyönä, osa on tilattava ulkopuolisilta. Toivottavasti telakka-

vajan katon korjaus saadaan hyvissä ajoin kevätpuolella tehdyksi.

Kiitos jo etukäteen.

Veneen kuva

Muistithan ottaa veneestäsi kuvan, jonka voi laittaa SPS:n juhluvuoden *Vuosikirjaan*?

Kuvatekstiksi venetyyppi/luokka, veneen nimi ja omistaja.

Voit lähettää sen osoitteeseen pilssi(ät) kolumbus.fi jo nyt (HUOM. *Vuosikirja* julkaistaan touko-kesäkuussa).

*Hyvää talvea ja
Juhlavuoden 2013 odottelua.*

Eipä aikaakaan kun päivä jälleen pitenee =>

*Juhlatoimikunnan puolesta
Satu Lehesmaa*



Tuulisia tapahtumia syksyllä 2012

*Keula kohti Sipoonselkää ja
Tågholmenia sateisessa ja
tuulisessa syyskelissä 8.9.2012.
Kuva Pilvi Vainonen.*

Eskaaderi Tågholmeniin 1.-2.9.2012

Kun eskaaderiperinne viisi vuotta sitten elvytettiin, oli vierähtänyt useita vuosia edellisestä eskaaderista. Nyt on kuitenkin tavattu Tågholmenissa viisi vuotta peräkkäin ja osanotto on ollut vaihteleva, paljolti säästä riippuva. Tänä syksynä veneitä oli paikalla 11, siis alle puolet viimevuotisesta. Syynä oli varmasti varsin epäsuotuisa sää. Ne, jotka tulivat perjantai-iltana, saivat kryssiä kohtalaisessa tuulessa, mutta lauantaina pukkasikin sitten jo 15 m/s suoraan nenästä. Vain muutama venekunta oli rohjennut lähteä siihen tuuleen.

Lauantaiaamuna heti 8 aikoihin alkoi kuulua työn ääniä, kun Auvisen veljesten johdolla alettiin kaivaa perustusta tiskipaikalle. Kilkutusta ja kalkutusta kuului koko päivän, ja juuri parahiksi ennen lounasta katos oli jo valmis. Naistoimikunta on lahjoittanut tiski-

pöydän ja vesipadan ynnä tarvittavat ”työkälut”. Tiskipaikkaa päästiin kokeilemaan heti lounaan jälkeen ja todettiin hyvin toimivaksi. Esitän lämpimät kiitokset kaikille hankintaan ja töihin osallistuneille!

Viime vuonna lounaan valmisti s/y *Annikan* Anita innokkaan keittiöjoukon avustamana. Malesialainen ruoka oli täydellinen menestys. Nyt *Annika* ei ymmärrettävästi ollut lähtenyt kovaan vastatuuleen. Onneksi Anita oli hankkinut ruoka-aineet ja antanut ne varmuuden vuoksi muiden kuljetettavaksi, joten emme jääneet ilman ruokaa. Pääkokkeina Anita ohjeita noudattaen (ja ehkä vähän modifioidenkin) häärivät Rinkisen Rina ja Honkimaan Jukka, ja hyvää tuli! Lounas olisi ollut täydellinen, jos sade ei olisi alkanut juuri sillä hetkellä, kun ruokaa alettiin ottaa lautasille. Meitä oli kuitenkin sen verran vähän, että grillikatokseen ja räystäiden alle mahtuivat kaikki syömään pahemmin kastumatta.

Aterian jälkeen saunottiin, ja sade sen

kun yltyi vaan. Sitkeimmät istuivat grillillä vielä iltamyöhään, toiset kuuntelivat sateen ropinaa ja tuulen viuhunaa veneissä.

Sunnuntaina ei ollut enää mitään erityistä ohjelmaa; pantiin vain paikat kuntoon ja siivottiin eilisen jäljet. Porukalla ihasteltiin uut-ta laituria ja kiiteltiin isäntiä hienosta lankon-

gista. Jos joku nyt horjahtelee lankongilla, on vika jossain muualla kuin kävelyalustassa.

Kuten useimmiten sunnuntaina nytkin oli lounaistuuli, joten kryssiä saatiin men-nen tullen.

Heta Leppävuori



Kuvat Markku Leppävuori

Olympiamalja-kilpailu 16.9.2012

Tämän vuoden Olympiamalja-kilpailu käytiin reippaassa tuulessa syyskuisena sunnuntaina. Kilpailu järjestettiin seuran köliveneille, joita kilpailuun osallistui kuusi kappaletta. Ratana toimi viime vuodesta tuttu saaristorata, joka mukailee historiallisia 1920- ja 30-luvun ratoja, joita käytettiin Nihtisaaren vielä toimiessa tukisatamana.

Kilpailu toimitettiin LYS-takaa-ajona, jossa kullekin veneelle oli laskettu oma lähtöaika. Viime vuoden voittajavene *Cosa Nostra* lähti yhdessä *Shere Khanin* kanssa viimei-

senä matkaan tasoituslukujensa tähden. Hvene *Hertta-Ässä* oli kuitenkin tänä vuonna mukana, ja kilpailu kolmen kärkiveneen välillä oli tiukkaa. Loppujen lopuksi ensimmäisenä maaliin tuli *Cosa Nostra*, joka näin uusi seuramestaruutensa.

Tulokset:

1. *Cosa Nostra*
2. *Hertta-Ässä*
3. *Shere Khan*
4. *Asylu*
5. *Slender Delta*
6. *Mereta IV*

Joel Kanervo

Eskaaderin tietokilpailu

1. Äskeisissä Lontoon olympialaisissa SPS:an kuuluvat purjehtijat eivät valitettavasti saaneet yhtään mitalia. Kuinka monta mitalia SPS:an kuuluneet purjehtijat ovat kaikkiaan saaneet olympialaisissa: a) ei yhtään, b) yhden, c) kaksi, d) kolme vai e) neljä?
2. Ruotsinsalmen meritaistelu oli Ruotsin saaristolaivastolle menestyksekkäs. Avomerilaivastohan oli saarrettuna Suomenlinnaan. Meritaistelu käytiin a) Suuren Pohjansodan aikana 1710, b) Hattujen sodan aikana 1741 vai c) Kustaan sodan aikana 1790?
3. Veneiden pohjamaalin tarkoituksena on estää merirokkoa tarttumasta pohjaan. Perustuuko maalin teho a) liukkauteen, joka estää rokkoa tarttumasta, b) sähkömagneettiseen värähtelyyn, josta rokko ei pidä, c) inhottavaan makuun ja hajuun, joka etoo rokkoa, vai d) maalin myrkyllisyyteen, josta kärsii rokon ohella myös muu meriympäristö?
4. SPS joutui tai pääsi muuttamaan Sirpalesaareen eräästä Helsingin kanta-kaupungin edustalla olleesta saaresta vuonna 1961. Saari, joka ei enää ole saari, oli a) Sompasaari, b) Nihtisaari, c) Kihtisaari, d) Pihtisaari eli Tångis vai e) Pitkäniemi?
5. Tågis eli Tågholmen on tunnetusti seuran tukikohtasaaren nimi. Tåg on ruotsia ja tarkoittaa tässä yhteydessä a) junaa, b) matoa, c) köyttä vai d) keppiä?
6. Veneen septitankki sisältää yleensä käsittelemätöntä käymäläjätevettä eli sitä itseään. Kuinka lähelle lähintä maata tällaisen septitankin saa tyhjentää? a) Heti laiturista lähdettyä, ainakin jos kukaan ei huomaa, b) 2 meripeninkulmaa lähimmästä maasta, c) 12 meripeninkulmaa lähimmästä maasta, d) Suomen alumeren ulkopuolella, vai e) septitankkia ei saa ollenkaan tyhjentää ollenkaan Itämeren alueella?
7. Janssonin kiusaus on alun perin ruotsalainen perinneruoka, joka pitkään tunnettiin vain yöruokana. Siihen pannaan perunan lisäksi kalaa, joka alkuperäisen ohjeen mukaan on anjovista eli sardellia. Aidon anjoviksen sijasta käytetään usein nk. skandinaavista anjovista, joka on a) silakka, b) silli, c) kilohaili vai d) ahven?
8. Usko Kempin säveltämässä ja sanoittamassa *Vanhan merirosvon kapakassa* kertoja kohtaa Rion satamassa ensi lemmen. Ensi lemmen kohteena on a) Donna Rosita, b) Donna Carmen, c) Donna Anna vai d) Donna Elvira?
9. Richard Wagnerin säveltämässä *Lentävässä Hollantilaisessa* tällä ikuisesti maailman meriä kiertämään tuomitulla aluksella on musta masto ja punaiset purjeet. Mille merialueelle oopperan tapahtumat on sijoitettu? a) Hollannin Wattimerelle, b) Suomenlahdelle, c) Tågholmenin lähistölle, d) Helsingörin

linnan edustalle, Kattegatiin, e) Norjan rannikolle, vai f) Välimerelle, Marseillen edustalle?

10. Olet Kökarissa ja puhaltaa sopiva itätuuli, joka olisi oiva purjehtia vaikkapa Kemiin tai Gdanskiin. Kohteet ovat a) yhtä kaukana, b) Kemi on kauempana, c) Gdansk on kauempana, d) ihan sama, molemmat ovat aivan liian kaukana?

Vastaukset:

1. c) Kaksi: Bertel Broman vuonna 1928 Amsterdamissa jollaluokassa ja Thomas Johanson vuonna 2000 Sydneyssä 49er-luokassa.
2. c) Kustaan sodan aikana 1790.
3. a) Teflonin vaikutus perustuu liukkauteen sekä d) maalin myrkyllisyyteen, josta sen kutsumanimikin tulee. Lisäksi on ainakin kokeiltu sähkövirran johtamista maalikerrokseen, jonka pitäisi myös karkottaa rokkoa; pohjan pesu oikeaan aikaan auttaisi myös.
4. b) Saari oli tietysti Nihtisaari, joka jäi Sompasaaren sataman alle.
5. c) 'Tåg' tarkoittanee tässä yhteydessä köyttä; ruotsin kielessä on mm. sana 'tågvirke', joka tarkoittaa köysistöä.
6. c) 12 meripeninkulmaa lähimmästä maasta. Jos aluksessa on käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, saisi "tuotteen" päästää kolme meripeninkulmaa lähimmästä maasta, ainakin toistaiseksi.
7. c) Skandinaaviseksi kilohailiksi kutsutaan kilohailia.
8. b) Donna Carmen. Toisen, kolmannen ja neljännen lemmen kohteita saattoivat olla, ainakin jos merimiesten maineeseen on uskominen, nuo kolme muuta "donnaa".
9. d) Norjan rannikolle, Shakespearen Hamlet tapahtuu Helsingorin linnassa.
10. b) ja d) Viivoittimella mitattuna Kemi näyttäisi olevan hieman kauempana, mutta etäisyys on aika sama kumpaankin kohteeseen.

Tuomas Aarnio

Viitaten kysymykseen 5: Voisiko 'tåg' tässä yhteydessä tarkoittaa jonoa? Pirttisaaren – Bodön saari-ryhmä kun on Tägiksen puolella aika lailla 'jonomainen' aina Basörenistä Lilla Hästskäriin. *Toim. huom.*

Tunnelmia ja tunteja yössä – Vartiointi 2012



Kuva Maritim

Yleisimmät huomiot kesän 2012 öinä:

Sataa ja koodinapit eivät toimi.
Syy ja seuraus. Kosteus estää kontaktin.

I vinkki tulevia kesä varten:

Koodinappi pitää kuivata ennen leimausta, siltä varalta että vielä joskus sattuu satamaan öiseen aikaan ;D

II vinkki tulevia kesä varten:

Jätä veneeseesi yksi vinssikampi Sirpiksen kotisatamassa saataville, jotta ”pelastusoperaatio” on vartijalle huomattavan paljon helpompi tehtävä. Tätä olivat monet vartijat haikailleet tuulen vinkuessa korvissa. Myös fallit kannattaa irrottaa mastosta niin, etteivät ne piiskaa lamppuja irti.

III vinkki tulevia kesä varten:

Ja vielä harras toive vartijoilta (ja toisaalta myös katsastajilta) tuleville kesille: Laiturilta täytyy pystyä tunnistamaan veneen nimi ja onko vene SPS:n.

=> SPS-tarroja saa toimistosta.

16.5.

...klo 21.00 sataa. Itätuulta...

...klo 24.00 sataa oikein kunnolla. Tuuli yltyy.

Kiristämme pojuköyksiä Aallonmurtajalla...

17.5.

...klo 01.05
ulos sateeseen, vajas-
sa valot päällä?
Mielestäni sam-
mutin ne edellisellä
kierroksella käydessä-

ni siellä pitämässä sadetta, koska Etolas-
ta ostamani SADEASU ”LAPPONIA” OUT-
WEAR suorastaan imee vettä läpi!!!.. Jäin
Erikssonin Ohlsonin alle hetkeksi vakoile-
maan sytyttääkö mahdollinen rosma taas
valot... heh...

27.5.

...jolla jäi meiltäkin saareen. Sen lähellä pe-
sii hyvin epäystävällinen tiiraperhe. Tulevat
iholle ja käyttävät epäreiluja konsteja!
Meillä lämmin ja tyyni yö, mutta ilmapunta-
ri laskee. Sorry!...

1.6.

...06.15 Muutama vene Aallonmurtajalla le-
puutti keulaa laiturilla voimakkaassa itätuu-
lessa. Vinnasasin niitä vähän irti...

28.6.

... 21.30 Upea täydellinen sateenkaari, mus-
ta pilvi sataa ropsautti kunnolla...

13.7.

...22.50 Lokit levottomia, kalliolla juoksee
komea musta minkki...

...03.50 Kaikki ok, minkki ja lokit riitelevät
kalliolla...

15.7.

...21.57 sataa ihan reippaasti...
...23.39 sade jatkuu iloisenä...
...01.20 ei satanut!...

4.8.

...02.45 kierros ok, eikä vieläkään sada =)...

7.8.

...merellä ukonilma, saareissa kuivaa...

10.8.

...soitettu 112, kun teinit laittoivat kokon pystyyn Carusellin viereen...
...P.S. aivan mahtava auringonnousu...

22.8.

...22.20 vettä sataa ja tuuli hieman voimistunut. Aallonmurtajan ja II-ponttoonin koodinapit märkiä – ei kontaktia...
...00.55 Tyyntä/vesisade...

27.8.

...17.00–19.30 seurasin optarikursia – monta innokasta junioria Laurin ja Marian opis-
sa...
...21.00 Seurailaan ”Maanalaisen” armeijan toimia. Tuuli hieman nousussa, lämpötila vielä +15° mahdollisesti sadetta, sanoo sääennuste, mutta ei näy vielä – vielä...

1.9.

...n. 16 m/s idästä ja sadetta... Huom! Jätäkää vinssikampi saataville ja huolehtikaa, että köydet saa helposti auki!!! Kiitos...
...04.00–04.30 Tuuli lounaassa, aika navakkaa vielä, sataa...

2.9.

...alkuillan 9–10 tuuli on moinannut mukavaan 5–6:een, vähän yritti tiuhtella vettäkin ennen kierrosta, mutta sekin lopahti. Yhdessä veneessä on perälippu unohtunut tankoon, joten riemusta hihkuen suorittamaan tehtävää, mutta tanko pysyi tupessaan kuin valettuna, joten yön ainokainen tehtävä jäi suorittamatta (en viitsinyt alkaa naruja auko-
maan ja eihän yksi lippu nyt sentään kuole-

man tuomion arvoinen virhe ole). Nyt takaisin veneelle!...

... ei muuta raportoitavaa, kuin ”piipparin” niskoittelu Aallonmurtajalla ja Pekan Pätkälä! Tiedä oisko sateella/kosteudella mitään tekemistä asian kanssa!?...

14.9.

...00.50 kierros tehty. Kaikki edelleen ok. Harmajan tuuli nyt 16 m/s (puuskissa 19 m/s) etelästä...

...02.10. kierroksen aikana alkoi rankkasade ja tuuli moinasi reilusti...

...05.00 piippari ei toimi ulkona olevissa na-
peissa kuin satunnaisesti, varmaan kosteus vaivaa...

17.9.

...21.00 tasaista tihkusadetta, no mikäs siinä, herkistääpä hermoratojen toimintaa ja kasvattaa luonnetta!...

...24.00 tuuli yltyy – YLE tiedottaa n. 20 m/s. Hurjat ovat tuulet, mutta hurjat ovat miehetkin. Nostetaan kaulukset pystyyn ja ollaan kuin mitään ei olisi tapahtunutkaan...

Erityiskiitos kaikille menneen kesän vartijoille, jotka ajoittain joutuivat tositoimiin veneiden poijuköyksiä kiristellessään ja pelastaessaan veneitä iskeytymästä laiturin.

Tämän kesän matalapaineet toivat mukanaan poikkeuksellisen kovia tuulia, jolloin monena yönä on ollut tilanne päällä ja vartijat ovat tehneet hartiavoimin töitä eri puolilla saaren laitureita. Suurkiitos kaikkien veneenomistajien puolesta.

Satu Lehesmaa, vartiopäällikkö



29er *Kyllikki* vei Nellin ja Lauran mukanaan

Yleensä lokakuun viimassa vedetään pipo korville, nostetaan takinkaulus pystyyn ja peitetään myös vene. Eivät kuitenkaan kaikki: harmaalla merellä viipottaa purjeita, kun kevytvenejunnut vielä harjoittelevat. Pipopäistä senioria hytisyttää katsella, kun SPS:an tänä vuonna liittyneet Nelli Kotomäki ja Laura Björk purjehtivat.

15-vuotias Laura ja 16-vuotias Nelli ovat tulleet viikonlopuksi kotiseudultaan Jyväskylän läheltä Laukaasta Helsingin ja Sirpalesaaren vesille. – Meitä ei viisiasteinen keli haitannut. Päinvastoin tuli kuuma, tyttöjä nauratti treenin jälkeen. He vakuuttavat ja uskottavahan se on, että kun kuivapuvun alle pukee 'nallepuvun' eli fleecehaalarin, vesillä tarkenee aina jäiden tulon.

Viime vuoden keväällä 29er-luokassa purjehduksen aloittaneille Lauralle ja Nellille tärkein syy liittyä SPS:an oli päästä välillä myös merelle, silloin tällöin koleallekin. Lähijärvet Päjänne ja Saravesi ovat heidän tavalliset harjoituspaikkansa, ja Helsinkiin tuloon tarvitaan aika lailla enemmän järjestämistä sekä ennen kaikkea vanhempia kuljettamaan tytöt, varusteet ja *Kyllikki*, tyttöjen vene. Merellä purjehtiminen on silti vaivan väärtiä, ja täällä on myös enemmän muita saman luokan purjehtijoita.

*Nelli Kotomäki ja
Laura Björk sekä
trailerille
pakattu
Kyllikki.*



*Kyllikki SM-kisoissa
syyskuussa 2012.*



Omatoimisen harjoittelun lisäksi Nelli ja Laura ovat ehtineet osallistua muutamille leireille, joilla on saanut hyvää kokemusta juuri harjoitus- ja kisakumppaneiden kautta. Jyväskylän Veneseura järjesti viime vuonna junnujen alkeiskurssin, jolla oli mukana kolme 29er-luokan venettä, ja tänä syksynä HSS:n järjestämällä nelipäiväisellä leirillä purjehti seitsemän 29er-venekuntaa, *Kyllikin* lisäksi lähinnä HSS:lta. Tytöt asuivat leirin ajan kätevästi Sirpalesaareissa Lauran sukulaisten ja heitä valmentavankin Hannu Sarvanteen *Alutessa*.

Kippari Nelli ja gasti Laura kertovat, että 29er-konstruktio on tehty eräänlaiseksi 49er-veneeksi 'pikkusiskoksi', eli aikamoinen menopeli sekkin on. Kovalla tuulella vauhti voi ylittää yli 20 solmun; heille hyvä tuuli on toistaiseksi kuuden metrin kieppeillä. Luokassa järjestetään useita kisoja kaudessa myös Suomessa, ja syyskuussa *Kyllikkikin* osallis-

tui NJK:lla luokan SM-kisaan. Kaikkiin lähtöihin ei päästy starttaamaan ja Laura oli vähän kipeäkin, mutta kokemus oli tärkeä ja tytöillä riittää intoa parantaa jatkossa *Kyllikin* vauhtia.

29er-luokkaliiton verkkosivuilla kerrotaan Nellin ja Lauran venetyypistä näin: *29er on yhden trapetsin, kahden hengen purjehdittava kevytvene. Kevyt paino ja suuri purjepinta-ala tekevät siitä yhden maailman nopeimmista kevytveneistä. Tämä vene on suunniteltu purjehtijoille, jotka nauttivat vauhdista ja haluavat saada purjehduksessaan enemmän irti.*

Siispä hyviä tuulia ja treenejä huimapäisille Lauralle ja Nellille ja tervetuloa SPS:an!

Lisää 29er-veneistä: <http://29er.weebly.com/29er.html>

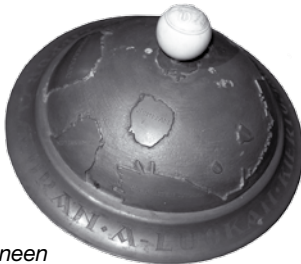
Pilvi Vainonen

SPS:n A-venepokaali

Vuonna 1938 SPS perusti A-venepokaalin, josta kilpailtiin ensimmäistä kertaa elokuun 21.–22. Startti oli seuran Nihtisaaren klubirakennuksen edustalta ja kolmionmuotoista rataa Kruunuvuorenselällä kierrettiin kaksi kertaa. Tämä kisa oli veneiden välinen ja pokaalin sai omaksi kolmella voitolla. Ulkomaalaisten veneiden osallistuminen oli sallittua, mutta kutakin seuraa sai edustaa vain yksi vene. Radan piti olla ainakin 8.5 mailia pitkä. Tarvittaessa SPS:n hallituksella oli mahdollisuus muuttaa pokaalin sääntöjä. Vuoden 1939 pokaalikisan voitti G. Weckmanin *Ingeborg* (AL-1), ensimmäisenä päivänä tosin alle minuutin erolla SPS:n Arvi Koskisen *Merilokkiin* (AL-7). Kolmas oli HSS:n *Lilith II* (AL-3).

Vuonna 1940 elokuussa SPS:n A-venepokaali oli NJK:n vitriinissä. HSS:n *Lilith II* esitti haasteen ja SPS:lta mukaan tuli *Merilokki*. NJK:lle oli tullut uusi Kyntzellin A-vene *Inga-Lill XXIX* (aka. AL-8 *Bellona*), jota suunnittelija itse asettui ohjaamaan. Kyntzell voitti, toiseksi tuli Slotten piirtämä *Lilith II* ja kolmanneksi Lindblomin suunnittelema *Merilokki* (nykynimeltään *Kismet*). Vuonna 1948 HSS haastoi taas NJK:n kilpailemaan SPS:n A-venepokaalista. NJK voitti tälläkin kertaa. NJK toi pokaalin kisattavaksi aina vuoteen

Pokaalin kanteen on kuvattu Kruunuvuorenselkä saarineen ja rantoineen. SPS:n tunnuksella varustetun nupin alla on kaiken keskipisteenä Nihtisaari. Kuvat Pilvi Vainonen.



Jugend-henkinen A-venepokaali lienee tinaa. Vartena on vesiaiheinen lapsihahmo jaloissaan neljä kalaa.



1953 asti, jolloin se lopullisesti päättyi NJK:n omistukseen.

Vuonna 2010 pokaali löytyi SPS:n toimiston suursiivouksen yhteydessä. Miten se oli sinne NJK:lta joutunut, on arvoitus. Kun Helsingin kaupunginmuseo järjesti vuonna 2011 meriaiheisen näyttelyn *Merelle – 150 vuotta purjehdusta Helsingissä*, SPS:n A-venepokaalia esiteltiin myös yleisölle. Tämän jälkeen SPS:n hallitus päätti antaa pokaalin hallintaoikeuden Hangon Regattaa isännöivälle Hangö Segelföreningille (HSF) jaettavaksi vuosittain regatan parhaalle A-veneelle. SPS siis edelleen omistaa pokaalin, mutta HSF hallinnoi ja säilyttää sitä klubirakennuksen vitriinissä.

Kuuden vuosikymmenen tauon jälkeen pokaalista kilpailtiin jälleen Hangon meriradoilla. Vuonna 2012 A-venepokaalista käyty regatta oli tuloksiltaan pitkälti vuoden 1940 kisan toisinto. Samat veneet – seitsemänkymmentä vuotta vanhempina – sijoittuivat ykköseksi ja kolmoseksi. *Bellona* ruorissa Matti Ervamaa voitti, toiseksi tuli Slotten piirtämä *Filou* (AL-20), ja kolmanneksi sijoittui taas SPS:n lipun alla purjehtiva *Kismet* omistajanaan Tapio Saavalainen vuorotellen ruorissa SPS-veteraani Pentti Puuperän kanssa.

Tapio Saavalainen

Teksti on Tapio Saavalaisen tulevasta A-venekirjasta *Erikoisluokka A – Aito Suomalainen*.

BALTIAAN!

Virossa, Latviassa ja Liettuassa viime vuosina veneilleet ovat huomanneet venesatamien huomattavasti kohentuneen. Liettuassa satamia on ylipäättänsä melko vähän ja venekanta on keskittynyttä ja siksi on helpompi kehittää venesatamien laatua. Latviassa kehitys on tainnut olla hitainta, mutta veneiden lukumäärän ja veneturismin lisääntyminen saanee sielläkin vauhtia satamanpitäjiin. Viro taas tuntuu, ehkä paljolti EU:n avustamana, ottaneen huimia askeleita ja moni venesatama on parempi kuin suomalaiset. Satamamaksut ovat vastaavasti nousseet ja yleinen taso on 20 € vuorokaudelta.

Viime kesän Riian-matkalla osui reitille useampi uusi tai uudistettu satama. Tallinnasta länteen oleva Lohusalu on jo monille tuttu korkealaatuinen satama, myös matkan kallein, noin 22,5 €. Lohusalun lähetyillä on kaunis Keilajoen laakso, jossa sekä kos-

ken ranta ja läheinen luontoalue ovat käymisen arvoisia. Eikä kaukana ole komea rantatörmäkään. Pyörä retkeilyyn kyllä tarvitaan, mutta jos ei omaa ole, niin satamasta saa vuokrata.

Lohusalusta länteen on monelle tuttu Dirhami, jossa on myöskin hyvät palvelut ja päivämatkan päässä myös Haapsalu, jossa on kaksikin venesatamaa. Niistä ensiksi vastaantulevassa on uusi huoltorakennus, mutta jälkimmäinenkin on muistaakseni hyvälaatuinen. Viime kesänä sinne osui samaan aikaan viisikin SPS:läistä venekuntaa, joten Viron suunta on todella suosittu. Haapsalu on kaunis kaupunki ja turistien suosima.

Haapsalusta etelään lähdettyessä on tähän asti pulmana ollut sopivan etappisataman puute, mutta uusi Kuivastun venesatama korjaa tämän puutteen. Virtsun satama salmen toisella puolella on ahdas eikä muu-

Kuivastun uusi venesatama.





Riikalaista jugendia sekä talon julkisivussa että Taideteollisuusmuseossa.

toinkaan kovin miellyttävä. Kuivastun satama on lauttasataman vieressä, mutta siitä ei juuri ole haittaa. Satama on suojainen, siinä on siistit sosiaalitalat, pieni kauppa ja ravintola. Muhun saaren nähtävyydet ovat pyörämatkan päässä, osa tosin aika kaukana. Muhun eteläpuolella on pari vuotta sitten uudistettu Löunarannan satama, joka käy vaihtoehdosta vaikkapa Kuressaareen matkassa, mutta se on hieman reitistä sivussa. Satama lienee kuitenkin yksi ”luonnonmuokkaisimmista” Virossa.

Pärnun venesatama lienee myös monelle tuttu, sekin hieman reitistä sivussa, mutta aina visiitin väärti. Satama näyttää olevan monen purjehduskilpailun tukikohta (tällä kertaa nuorten pohjoismaiset mestaruuskilpailut), mistä johtuu ajoittainen ahtaus. Pärnujoen toisella puolella olevasta kauppasatamasta tulee myös usein pölyä veneenkannelle, mutta muutoin satama on mukava, niin kuin itse kaupunkikin, jos vain välttelee pahimpia turistialueita. Pärnun viehätys on kesäkonsertit, joita tuntuu olevan joka ilta, kauniit puistot ja tietysti hiekkaranta. Pärnussa on myös uusi historiallinen museo, joka esitteli hyvin havainnollisesti alu-

een historiaa. Samassa rakennuksessa on myös taidemuseo, jossa taas oli kiinnostava nykytaiteen näyttely.

Pärnusta etelään päin on useita vaihtoehtoja, joista Kihnu on saarena mukava, mutta satama on avoin pohjoisenpuolisille tuulille ja sosiaalitalat ovat jääneet kehityksestä jälkeen. Kihnussa käy paljon turisteja koska se on lähellä mannerta ja Pärnuja, ja vastaavasti myös turismipalvelut ovat kehittyneitä (siis majoitus, ravitsemus ja kaupat). Saaren pyöräilee päivässä ja pyöriä on satamassa vuokrattavana lauttojen saapumisaikaan. Kihnua suojaisampi satama ja myöskin sosiaalitaloiltaan parempi on Ruhnu, joka on vähemmän turistinen, mutta luonnoltaan samanlainen paljolti hiekkainen saari. Ruhnun venesatamassa saa polkupyörän lainaksi. Ruhnussa käy viikonloppuisin latvialaisia purjehtijoita. Latvialaisten huppeat moottoriveneet ovat vaihtuneet purjeveneisiin.

Ruhnusta päivämatkan päässä on megakohde Riika, joka lienee Baltian suurin kauppasatama. Riika, niin kuin muutkin Latvian ja Liettuan satamista, on joen suussa, tosin noin 7 meripeninkulmaa mereltä.

Tämä jokiosuus ei tosin ole kovin kaunis kun se pääosin on satamaa ja teollisuusaluetta. Andrejostan venesatama sijaitsee mukavasti keskustan tuntumassa, kävelymatkan päässä jugendkaupunginosasta ja vanhas- ta kaupungista. Sen laiturit kaipaisivat ko- hennusta, samoin sosiaalililat, mutta kyllä se vielä menettelee. Rantakadun vilkas lii- kenne ja hiilijunien kolistelu aamuin illoin voi myös häiritä herkkäunisia. Riiassa riit- tää sitten katsomista useammaksi päiväksi. Kaupungilla kuljeskelun lisäksi myös Riian kauppahallit, miehitysmuseo (saattaa olla kiinni laajennuksen takia) ja Taideteollisuus- museo (viime kesänä siellä oli kiinnostava ju- gendpukujen näyttely) ovat visiitin väärttejä.

Sitten kun on Riian vilinään kyllästynyt, voi suunnata rauhoittumaan esimerkiksi Riianlahden eteläpuolella olevaan Mersragsiin, pieneen taajamaan Engurejärveltä johta- van joen suussa. Mersragsissa on puutava- rasataman lähellä venesatama, jossa ei kovin paljon ollut muita vierailijoita. Sen sijaan näytti olevan ruotsalaisia veneitä kunnostet- tavana, lähinnä ilmeisesti puutöiden osalta. Satamassa on uusi siisti huoltorakennus ja hyvät laiturit. Taajamassa on ravitsemuslii- keita, kalamyyntiä ja luonnollisesti kauppa.

Jos jatkaa matkaa varsinaisen Itäme- ren puolella etelään, niin kaikki tarjolla ole- vat satamapaikat ovat kiinnostavia, joissa historia on vahvasti läsnä. Erityisesti tietysi- ti Ventspils, jugendin ja puistojen kaupun- ki, josta voi tehdä automatkan esimerkiksi Siguldaan, jossa on Euroopan levein vesi- putous, tosin pudotuskorkeus on noin met- rin luokkaa. Ventspilsistä etelään on Pavilos- ta, viehättävä jokisuun satamapaikka, jonka kylä on myös spatseeraamisen arvoinen.

Pavilostasta seuraava on Liepaja, tuo tsaarin laivaston tukikohtakaupunki, josta suuri armaada lähti kohtalokkaaseen Tsu- siman taisteluun viime vuosisadan alussa. Liepajassakin kannattaa olla ainakin yksi päivä, eikä kahdessakaan tule aika pitkäksi. Kaupungin nähtävyyksien lisäksi kauppa- liset palvelut ovat myöskin hyvät.

Liepajasta tullaankin seuraavaksi Klaipe- daan, Liettuan ainoaan merkittävään kaup- pasatamaan, jonka venesatama on vallien suojassa kaupungin keskustassa. Klaipe- dakin on ainakin parin päivän vierailun ar- voinen, varsinkin jos tekee päiväretken Kuu- rinkyntäälle. Kuurinlahdelle pääsee kyllä veneelläkin, ainakin jos syväys ei ole kovin suuri. Varo kalapyödyttäällä!

on useampi venesa- tama, mutta erityi- sesti lähellä Venä- jän rajaa oleva Nida on mielenkiintoinen. Siellä voi palauttaa mieleensä alueen saksalaisajan, jolloin mm. Thomas Mann asui siellä. Erikoi- nen on mantereen puolella oleva joki- satama Minijos eli



*Kerrostaloja
Mersragsissa
valmistautumassa
talveen.*



Mingen, jonne ajetaan usean meripeninkulman matka ensin Nemunasjokea ja sitten Minjajokea. Siellä on mukava tarkkailla liettualaista venekulttuuria. Jos haluaa nähdä sisämaan Liettuaa, niin Nidasta pääsee pika-aluksella (4 tuntia) Kaunasiin, joka on 240 kilometrin päässä. Siellä kannattaa varmaan saman tien olla päivä tai kaksi, niin sitten jaksaa taas katsella avomerta.

Hiidenmaata ulkokautta kiertävillä on tuntunut olevan vähän vaihtoehtoja rähjäisen Lehtman (erinomaiset sienestys- ja marjastusmaat kylläkin!) jälkeen. Tilanne on kuitenkin parantunut. Hiidenmaalta on erinomainen esite *Ports in Hiiumaa*, jonka mukaan Lehtmalle on tullut hyvä vaihtoehto eli Kärdlan lähellä oleva uusi Roograhu. Lehtmasta lähteen taas on esitteen mukaan ainakin Kõrgessaare, jonka satama tosin on matala (maks. 1.8 m) ja Ristnan niemellä oleva Kalana, jonka sanotaan tosin olevan avoin etelä- ja länsituulille (!) ja lisäksi Ristna Marina, joka ilmeisesti on vielä keskeneräi-

Mersragsin satamasta, oikealla venesatama.

nen. Hiidenmaan itäpuolella on tiettävästi uusi Heltermaan venesatama ja eteläpuolella viehättävä Orjaku, jonka lähettävillä on kauniita luontokohteita ja mm. Aino Kallaksen kesämökki.

Kun luetteloon vielä lisätään Sirpale-saarta lähimmät virolaiset satamat Naissaa-ri, jonka satama lienee nyt ruopattu (toivotavasti myös laitureille olisi tehty jotain), ja Prangli (jonka laiturit on uusittu) on toivottavasti kehitys melko kattavasti kuvattu. Onhan noita sitten vielä muitakin.

Baltian maat on hyvä vaihtoehto varsinkin Saaristomeren heinäkuiselle ruuhkal- le. Siinä on lähellä kiinnostavia seutu- ja toisenlaista luontoa, mukavia ihmisiä ja uusia makuelämyksiä. Luonnonsatamille saa kyl- lä jättää hyvätit, mutta eihän sitä sentään kaikkea voi saada!

Teksti ja kuvat Tuomas Aarnio

Vajan lattia uuteen uskoon



Vajan lattiatyöt aloitettiin elokuun alussa vanhan lattian purulla. Puolimätää kantavaa rakennetta paljastuu, kun purkajat (vasemmalta) Seppo Mäkinen, Kari Linna, Pekka Laitinen ja Antti Räike poistavat vanhaa kansilankutusta.



Syyskuu on jo pitkällä mutta niin ovat työtkin. Uudet pilarit hohtavat valkoisina alustaan nousutta merivettä vasten, kun Juli Mansnérus ja Mäkisen Seppo lyövät uutta runkoa kasaan. Uusi lattia valmistui syyskuun lopussa.

Kuvat ja teksti Hannu-Ilari Nuotio

PURJEVENETEKNIikka

OSA 2

Hannu Sarvanne

Otan tässä osassa esille purjeet siitä syystä, että jos joku haluaa ensi kesäksi hankkia uusia purjeita ja jos tällä kirjoituksella on vaikutusta, niin saadaan purjetilaukselle aikaa.

- Hannu Sarvanne, S/Y Alute, puh. 040 845 2180

Purjeiden aerodynamiikkaa

Purje on myös aerodynaaminen profiili, joka on hyvin kapea ja siihen soveltuu aerodynaamiset profiiliteoriat, eli se että yksittäisessä purjeessa profiiliin yläpuolella syntyvä alipaine on noin kolme kertaa suurempi kuin ylipaine profiiliin alapuolella.

Mielenkiintoista on todeta, että aikoinaan luultiin, että etupurje tehostaa isopurjetta. 1970-luvulla tehdyissä tuulitunnelikoikeissa selvisi kuitenkin, että tilanne onkin päinvastoin, eli isopurje tehostaakin etupurjetta ja etupurje alentaa isopurjeen tehokkuutta.

Syynä siihen, että isopurje tehostaa etupurjetta on se, että isopurjeen jälkiosan virtaus ”taivuttaa” etupurjeen jättämää virtausta sisäänpäin, jolloin etupurjeen näennäinen pituus lisääntyy tehostaen etupurjetta. Syitä siihen, että etupurje huonontaa isopurjeen tehokkuutta, on kaksi. Ensinnäkin etupurjeen jättämä virtaus on ”taipunut” sisäänpäin niin, että isopurjeelle ei saada tarvittavaa kohtauskulmaa. Yksittäisen isopurjeen alkuosan suuri alipaine katoaa tällöin täysin. Toinen syy on se, että isopurje joudutaan jalustamaan (puomi melkein keskele) pieneen kulmaan, jolloin sen eteenpäin vaikuttava voimakomponentti jää pieneksi. Mitä suurempi on genua, sitä suurempi on sen tehokkuus verrattuna isopurjeeseen.

Myös masto vaikuttaa epäsuotuisasti isopurjeen alkuosaan irrottaen siellä virtausta purjeesta.

Mitä suurempi on purjeen sivusuhte AR (korkeuden suhde keskileveyteen), sitä tehokkaampi se on luovissa ja slöörissä, mutta toisaalta se kallistuttaa venettä enemmän. Lenssillä ei AR-suhteella ole juurikaan vaikutusta.

Max genuakoot

Sveitsin järvillä käytetään jopa 300% genuoita. Jotta niihin saadaan riittävät jaluskulmat, on skuuttipisteitä varten tehty veneen takaosaan sivuille ulokkeet. Kevyemmillä tuulilla pienemmillä veneillä usein voidaan käyttää suurempaa genuaa, jolla nopeuseroa suurempiin veneisiin saadaan tasattua. Suuremmat veneet ovat yleensä kapeampia pituuteen nähden, jolloin niihin skuuttikulman vuoksi ei saada yhtä suuria genuoita.

Kuvassa 7 on esitetty suuntaa antavat max. genuakoot veneen leveys/pituussuhteen mukaan. Tarkempi selvitys on tehtävä vene- tai venetyyppikohtaisesti.

Max. genuakoon ja skuuttipisteen määrityksessä sekä pituus- että korkeussuunnassa on syytä käyttää purjevene- tai purjesuunnitteluun perehtynyttä asiantuntijaa. Skuuttiköyden suunta on oltava nouseva vinssiä kohti, jolloin vältetään ns. engels-

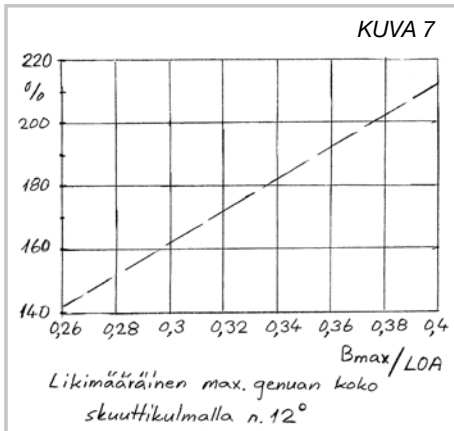
mannit. Periaatteessa myös rullagenuaa voisi suurentaa, mutta tällöin pienennettyjen pinta-alojen korkeudet kasvavat lisäten kallistavaa momenttia sekä alaliesman ja kannen rako lisääntyä.

Hankin viime keväänä *Aluteen* 200% genuan, joka oli myös uudella valmistusteknologialla tehty ”saumaton” kokeilupurje. Kevyen tuulen (alle n. 7 m/s) kryssinopeus selvästi parani vertaamalla muihin veneisiin. Teoreettisesti laskettuna kryssinopeuden kasvu 150%:n genuan suhteen (isopurje alentuneella tehokkuudella luovissa huomiointuna) olisi välillä noin 3–10%. Vähemmän kovalla tuulella.

Huomasin, että kryssilläkin näin iso purje vaikuttaa isoon purjeeseen niin, että sitä on latistettava liiallisen purjeen ”pakkaamisen” ehkäisemiseksi. Slöörillä näin iso genua ohjaa virtauksen ison purjeen taakse huonontaan sen toimintaa. Jotta siitä olisi hyötyä myös slöörillä yritän kehittää jonkinlaisen kätevän spiiran, jolla purjeen saisi avautumaan enemmän muoto säilyttäen. Purjeen toimiti Suomen Purjeentekijät (Matti Rouhiainen).

Genaakkerit

Vaikuttaa siltä, että genaakkerit ovat uusissa veneissä korvanneet spinaakkereja ja myös vanhoihin veneisiin on lisätty genaakkerivaruksia. Genaakkeri on spinnua helpompi käsitellä.



Genaakkeri toimii tehokkaasti noin 70°–150°:een tuulikulmilla, mutta huonommin kuin spinaakkeri 150°–180°:een kulmilla, mutta kuitenkin tällöin paremmin kuin genualla.

Genaakkerin toiminnan kannalta on eduksi, että keulaan on asetettu puomi, joka ulottuu keulasta noin 50–100 cm ulospäin. LYS-sääntö rajoittaa genaakkerin ulkoneiman 30%:iin keulakolmion alaosan (J-mitta) pituudesta.

Genaakkeripuomi voi olla teleskoopimaisesti ulostyöntävä, kannella siirtyvä, kiinteä tai helposti asennettavissa. Itse tein *Aluteen* genaakkeripuomin entisestä spinaakkeripuomista, jota vahvistin. Se on helposti asennettavissa. Se toimii edelleen myös spinaakkeripuomina. Genaakkeripuomin ja sen kiinnitysten lujuusmitoituksessa on syytä käyttää asiantuntija-apua.

Purjeiden pussikkuudet

Käytännössä on ongelmana ’tietää’, paljonko profiilissa on pussikkuutta, sillä tähän ei ole mittaria. Tehtyjen tuulitunnelikokeiden mukaan tulisi pussikkuudet olla seuraavat:

- Luovilla heikolla tuulella noin 15%.
- Luovilla keskituulella noin 12%.
- Luovilla kovalla tuulella noin 10% (kallistuma pienenee).
- Slöörillä noin 15%.
- Lenssillä noin 15%. Tosin tällöin pussikkuuden vaikutus on minimaalista.

Max. pussikkuuksien sijainnit

Tutkimusten mukaan voisi sanoa isopurjeen suhteen, kun on etupurje, seuraavaa:

- Luovissa ja slöörissä noin 50%.
- Lenssillä noin 60–65% etuliikistä mitattuna.

Etupurjeessa luovissa ja slöörissä noin 30% etuliikistä mitattuna ja noin 50% lenssillä.



Mahdollisuudet vaikuttaa purjeprofiilien muotoihin

Etupurjeen muotoa voidaan säätää siirtämällä skuuttipistettä, skuutin kireydellä ja nostimen kireydellä.

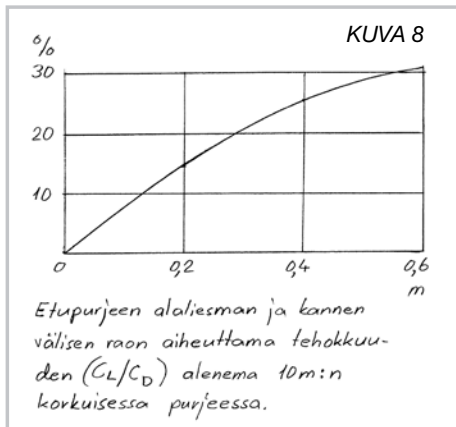
Isopurjeen muotoa voidaan säätää puomiliikillä, puomin alasetäjäillä, skuutilla, levankisäädöllä ja gunninghamilla (pussikkuutta kauemmaksi). Puomiliikkiä kiristämällä saadaan purjeen alaosa latistettua. Osatiloissa saadaan perävanttia (hekkiä) kiristämällä purjeen yläosa latistettua. Näillä molemmilla toimenpiteillä voidaan latistaa purjeen keskikohtaa, jota voidaan latistaa myös lisäämällä vanttikiristyksillä keskikohdataipumaa (poka).

Olisi erinomainen asia, jos joku kehittäisi yksinkertaisen laitteen mitata purjeprofiili. On myös niin, että yleensä pitempiaikaisessa käytössä purjeiden pussikkuudet lisääntyvät, mitä voi kompensoida purjesäädöillä.

Etupurjeen alaliesman ja kannen välinen rako

Jos otetaan esimerkiksi 10 m korkea etupurje, alenee sen tehokkuus eli nostovoimakero C_L jaettuna vastusvoimakertoimella C_D kuvan 8 mukaan. Kyseessä on melko voimakas vaikutus, eli kyseinen rako kannattaa minimoida.

Rullagenuoilla rullattaessa tämä väli lisääntyy. Mitä suurempi etupurje, sitä tär-



keämpi tämä rako on, koska tällöin etupurjeen merkitys on suuri.

Hyvin usein vastakäännöksissä pienillä raoilla etupurje saattaa jäädä kaidetolppien ulkopuolelle. Tämän estämiseen auttaa hyvin kireälle kiristetyt ylimmät kaideköydet ja ulkopuolelta pyöristetyt kaidetolppien yläpää, jos se on mahdollista. Voidaan myös käyttää ylempissä kaideköysissä pystytolppien kohdalla muovirullia, tai kuten Gori keksi *Adios*-veneeseen, salibändypalloja.

Rullagenua

Rullagenua on kätevä käytössä ja lisäksi saadaan etupurjeen pinta-alalle portaaton säätö. Toisaalta se on todennäköisesti tehottomampi kuin erillisipurjeet. Lisäksi purjepinta-alaa pienennettäessä purjeen korkeussijainti kasvaa kallistaen venettä enemmän ja purjeen tehokkuus alenee, koska alaliesman ja kannen välinen rako kasvaa.

Minä en ainakaan ole nähnyt vertailututkimuksia tavallisiin etupurjeisiin.

Apparent-tuuli

Kirjallisuudessa apparent-tuulella tarkoitetaan sitä ilmavirtausta, nopeutta ja suuntaa, joka vaikuttaa takilaan. Eli tähän vaikuttaa todellisen tuulen lisäksi veneen nopeus ja suunta. Vastatuulella apparent-tuuli on suurempi kuin todellinen tuuli ja myötätuulella pienempi.

Isopurjeen etummaisena jaluskulman sijainti

Isopurjeen etummaisena jaluskulman vaakasuuntaiseen sijaintiin kannattaa kiinnittää huomiota. Jos se on liian takana, syntyy alimman ratsastajan kohdalla lähtevä vaakaryppy. Jos se on liian edessä, syntyy kiinnityskohdasta lähtevä vaakaryppy. Isopurjeen muoto on riippuvainen alaliikin pituussijainnista. Jos on tällaiset rypyt, kannattaa muuttaa sijaintipaikkaa. Jouduin näin tekemään *Alutessa*. Uutta purjetta tilattaessa kannattaa asia ottaa esille.

PARI PIENTÄ TÄYDENNYSTÄ

kapteeni koukku

Nihtisaarta

Pursi-lehdessä 3/2012 oli informatiivinen kirjoitus SPS:n yhteyskaattereista, jossa *Nihdin* yhteydessä kerrottiin, että ”se on saanut nimensä SPS:n edellisen sataman eli Nihti-nimisen saaren mukaan. Nihtisaari jäi aikanaan Sompasaaren sataman täyttömaan alle.” Niihän se jäi, mutta ei aivan kokonaan. Nihti oli korkea kallioinen saari ja kun se tassahti sataman tarpeisiin syntyi paljon louhetta, josta osa seurasi SPS:ää Sirpalesaaren ja siitä louheesta tehtiin SPS:n nykyinen aallonmurtaja. Eli aina kuin tulet *Nihdillä* Sirpalesaaren voit katsella Nihtiä...

Aallonmurtajassa on muutakin SPS:n syntysijoilta Pitkäsillan pohjoispuolelta. Laotoitetun kulkutien vino reunakiveys on vanhaa Hämeentien pintaa, joka samoihin aikoihin vaihdettiin asfalttiin ja erilaisissa vankisiirtoloissa hakatut nupukivet hyödynnettiin uudestaan. Niin että on sitä ennenkin osattu käyttää vanhaa hyvää tavaraa hyödyksi vaikkei siitä silloin lyöty myyntiä eikä tehty ideologiaa. Oltiin vaan viisaita ja taloudellisia.

Suur-Töllistä

Samassa 3/2012 *Pursi*-lehdessä oli hyvä juttu lähialueen merimuseoista ja Tallinnan museoon kuuluvasta jäänmurtaja **Suur-Töllistä**. Ja koska jutussakin mainittiin, että se oli vapaussodan jälkeen suomalaisten käytössä, niin en malttanut olla vähän jatkamatta

aiheesta paristakin syystä. Toinen on vähän kirjoittajan toimialaan (laivojen kaappaus) liittettyä ja toiseen palataan myöhemmin.

Kaikki alkaa armon vuonna 1912, kun keisarillisen Venäjän hallitus järjesti tarjouskilpailun Itämeren olosuhteisiin sopivan jäänmurtajan rakentamisesta. Sen voitti stettiniläinen Vulcan Werft. Alus valmistui loppuvuonna 1913 ja sai nimekseen **Tsar Mihail Feodorovits** Romanovien hallitsijasuvun perustajan mukaan. Aluksen pituus oli noin 75 ja leveys 19 metriä ja uppouma 3600 tonnia. Se oli varusteiltaan erittäin moderni ja ajan tavan mukaan varustettu mätähörykoneilla.

Ensimmäisen maailmansodan puhjetua venäläisten valtapiirissä Itämerellä olleet jäänmurtajat otettiin keisarillisen laivaston käyttöön. Sama koski myös Suomen suuri-ruhtinaskunnan omia murtajia. Jäänmurtajat olivat Itämerellä talvella liikuttaessa välttämättömiä jo rauhan aikana puhumattakaan ajoista, jotka loppukesällä 1914 alkoivat.

Venäjän vuoden 1917 bolseviikkien vallankaappauksen (ns. lokakuun vallankumous) jälkeen **Tsar Mihail Feodorovits** joutui bolseviikkien komentoon ja sai nimeksi **Volynets**. Nimi juonsi juurensa Volynian maakunnan rykmentistä, joka oli ensimmäisenä kääntänyt kiväärinsä upseereitaan kohti ja heidät murhattuaan siirtynyt bolseviikkien puolelle (edistyksellistä etujoukkoa sanoisi joku ja joku toinen, että sopiva nimi edistykselliselle laivalle).

Kuten joku ehkä muistaa, Suomi julistautui itsenäiseksi joulukuun 6. päivänä 1917 ja entistä emämaata eli entistä keisarillista Venäjää silloin johtanut Vladimir Iljits Leninin johtama kansankomissaarien neuvosto tunnusti Suomen itsenäisyyden kaikkien muiden kiireellisten toimien lomassa joulukuun viimeisen päivän 1917 ja tammikuun 1. päivän 1918 välisenä yönä.

Kaikki ei kuitenkaan mennyt ihan kuin Strömsössä ja jo tammikuun lopulla 1918 juuri itsenäistyneessä maassa oli Pohjanmaalla alkamassa vapaussota ja Helsingissä samaan aikaan kapina (so. järjestäytynyt aseellinen toiminta laillista hallitusta vastaan). Lisäksi maassa oli entisen isäntämaan enemmän tai vähemmän epävakaa sota-väkeä ja laivastoa pilvin pimein. Puuttumatta tähän problematiikkaan sen enempiä (sitä ovat erilaiset historioitsijat ja muut ajattelijat koittaneet selvittää vuosikymmeniä pääsemättä asiassa minkäänlaiseen kaikkia tyydyttävään lopulliseen ratkaisuun siitä, mitä oikeastaan tapahtui ja miksi joten ei siitä sen enempiä) voitiin vain todeta, että vasta itsenäistynyt maa oli jakautunut kahteen osaan ja kumpikin puolisko pyrki saamaan joukkoja lippujensa alle ja niille tehtävään sopivaa työkalua kätehen.

Lisäksi siinä ympärillä koko pohjoinen Itämeri lahtineen oli menossa paksuun jäähän. Asetelma oli erittäin epäedullinen umpijäädessä olevan Pohjanlahden rannalla Vaasassa olleelle lailliselle hallitukselle verrattuna etelässä oleville kapinallisille, joilla oli huollon kannalta elintärkeä ratayhteys itään, jossa oli juuri bolseviikkien valtaan joutunut Venäjä. Merellä kulkeminen oli mahdollista vain jäänmurtajien avustuksella, joiden merkitys alkoi korostua entisestään vallitsevissa oloissa. Tilannetta kuvaa hyvin se, että vaikka heti vuoden 1918 alussa venäläiset olivat iloisen euforian vallassa vapauttaneet juuri itsenäistyneelle Suomelle sen omia val-

tionjäänmurtajia, ne otettiin hetimitä mutkitta uudelleen (nyt vallankumouksellisen) Venäjän Itämeren laivaston käyttöön.

Kuten joku ehkä muistaa, oli Itämeren eteläpäässä keisarillinen Saksa, joka oli jo muutaman vuoden ajan kouluttanut paria tuhatta suomalaista sotilaalle kuuluviin monipuolisiin tehtäviin sekä teoriassa että käytännössä. Näille alkoi olla nyt käyttöä Suomessa ja ne saatiinkin laivattua Vaasaan helmikuun lopulla 1918 laillisen hallituksen käyttöön, miten, se on vähän eri juttunsa ja siitä joskus toiste enemmän, mutta sen verran asiaan liittyen, että siinä jäänmurtaja **Sammolla** oli erittäin tärkeä osuus.

Saksalaiset olivat myös jo muutaman vuoden ajan koittaneet edetä kohti Petrogradia (aik. Pietari, myöh. Leningrad ja nyt taas Pietari) ja olivatkin syksyllä 1917 jo hyvissä asemissa Riianlahden rannalla. Bolseviikkien kaapattua vallan marraskuussa 1917 he pyrkivät pikimmiten rauhaan Saksan kanssa voidakseen vakiinnuttaa vastikään kaappamansa vallan. Jonkinlainen aselepo tehtiin jo joulukuussa 1917 ja sen jälkeen alkoivat rauhanneuvottelut Brest-Litovskissa. Neuvottelut eivät kuitenkaan johtaneet saksalaisten mielestä heidän tavoitteittensa mukaiseen lopputulokseen, ja niinpä 18. helmikuuta 1918 saksalaiset antoivat piut paut aselevolle ja aloittivat Baltiassa voimakkaan hyökkäyksen kohti Petrogradia (Pietari). Koko Latvia oli vallattu jo neljän päivän kuluttua ja Tallinna vallattiin 25.2.1918. Saksalaisten lääkkeet olivat niin tehokkaita, että bolseviikit palasivat pikapikaa Brest-Litovskiin ja suostuivat kaikkiin saksalaisen vaatimuksiin pelätessään (varmaan ihan perustellusti) että saksalaiset jatkavat etenmistään Petrogradiin asti. Rauha solmittiinkin Brest-Litovskissa 3. maaliskuuta 1918. Saksalaiset valtasivat vielä Narvan päivä sopimuksen teon jälkeen. Matkaa Petrogradiin olisi ollut muutaman päivämarrsin verran, ja

saksalaisten ammattisotilaiden ainoana esteenä olisi ollut Lev Trotskin hätäisesti koekoama työläisten ja talonpoikien puna-armeija...

Tallinna oli ollut yksi keisarillisen Venäjän Itämeren laivaston tukikohdista ja saksalaisten uhatessa Tallinnaa tuli venäläisille kiire pelastaa siellä olevat laivansa. Helmikuun 1918 lopulla venäläiset evakuoivat ne kolmen jäänmurtajan (**Jermak**, **Volynets** ja **Tarmo**) avustuksella Helsinkiin. Suomenlahti oli paksussa jäässä ja koko operaatiosta ei olisi tullut mitään ilman jäänmurtajia. Ne olivat operaation onnistumisen ensimmäinen edellytys.

Keisarillinen Saksa oli katsonut etujensa vaativan vaikutusvaltansa lisäämistä muutenkin Itämeren pohjoispäässä ja oli alkanut alkuvuodesta 1918 yhä enemmän määrin tukea Suomen laillista hallitusta, joka valmistautui palauttamaan maahan järjestyksen tukialueenaan maan pohjois- ja keskiosat. Maaliskuun 5. päivänä saksalainen laivasto-osasto saapui (Suomen laillisen hallituksen pyynnöstä) Ahvenanmaalle Eckeröhön, johon oli jo aikaisemmin tullut pari ruotsalaista panssarilaivaa ("suojaamaan ruåtsia äidinkielenään puhuvien etuja...", kaiken varalta, vanha suurvalta jne. Todettuaan tilanteen kuningas Kustaa V käski sitten kuitenkin aika pian laivansa pois, vaikka yritys sinänsä hyvä oli ollutkin...).

Saksalaisten tulo Ahvenanmaalle huolestutti Venäjän bolseviikkihallitusta (se Leninin poppoo) ja aivan varmasti huolestutti myös Helsingissä valtaa pitäviä kapinallisia (ns. kansanvaltuuskunta eli Kullervo Mannerin ja myöhemmin Otto-Ville Kuusisen poppoo). Arvaten tulevan kehityksen venäläiset valmistautuivat evakuoimaan Helsingissä olevat laivansa. Suomenlahti oli edelleen tukevasti jäässä. Tallinnan tyhjennys oli ollut pelkkä sormiharjoitus tulevaan verrattuna, nyt mentäisiin Suomenlahtea pituus-

suuntaan, laivoja olisi paljon enemmän ja ja mikä parasta, yksi jäänmurtaja puuttui. "Inhottavat lahtarit" olivat kavalasti kaapanneet (kirjoittajaa aina innostaa kun vihollisen hallussa oleva laiva kaapataan) suomalaisen vationjäänmurtaja **Tarmon** 3. maaliskuuta 1918 Helsingin ja Tallinnan välillä ja vieneet sen Tallinnaan saksalaisten turviin.

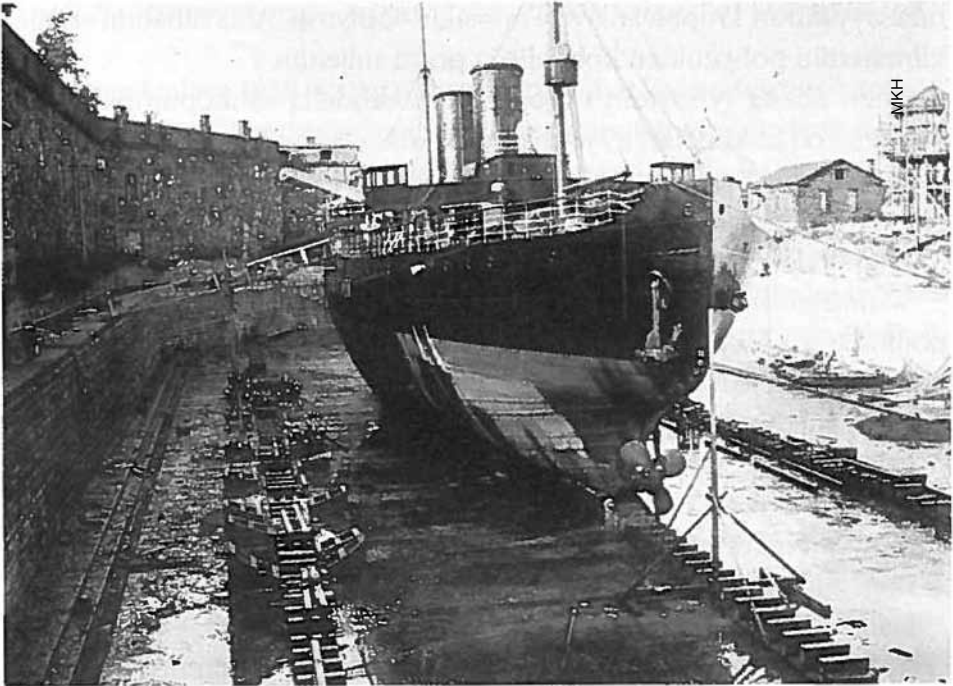
Jäljellä olevien **Jermakin** ja **Volynetsin** avulla kelkottiin maaliskuun puolivälissä isoimmat ja arvokkaimmat laivat Helsingistä Kronstadtiin ja **Volynets** palasi Helsinkiin hakemaan seuraavaa saattuetta. Ennen sen lähtöä Petrogradin suuntaan **Volynetsille** tuli kuitenkin 29. maaliskuuta lyhyempi keikka. Laivalle tuli 53 työmiehen vahvuinen komennuskunta mukanaan käskykirje, jonka mukaan laivan oli vietävä miehet väylätöihin Kuivasaaren luokse. Paperi toimi (vaikka oli väärennetty) ja laiva lähti liikkeelle. Harmajan kohdalla väyläntekijöiden työnkuva äkisti muuttui, he murtautuivat (varmaan oli sopivia työkaluja mukana) laivan asevarastoon, täydensivät nopeasti työkaluvalikoimaansa varastosta saatavalla rautatavaralla jonka jälkeen komennuskunnan vanhin, Suomen vanhan (sen sortovuosina venäläisten lakkauttaman) luotsilaitoksen virkamies, merikapteeni Theodor Segersven työnsi yllättäen pistoolinpiipun laivan bolseviikkikomissarin oikeaan sieraimen ja ilmoitti, että "laiva kuuluu komentooni". Vaikka venäläiset olivat **Tarmon** kaappauksen jälkeen lisänneet varotoimia ja **Volynetsilläkin** oli vartiomiehiä puolen sataa, hyvin valmisteltu ja reippaasti tehty operaatio onnistui (kirjoittaja on aina iloisissaan kun omien tekemä kaappaus onnistuu). Käytännössä kaappaus ei ollut ihan niin spontaani kuin ehkä vaikutti, taustatyötä oli tehty runsaasti ja mm. **Volynetsin** puolalainen päällikkö oli saatu kaappaajien puolelle lupaamalla hänelle virkaa vastikään perustetussa Suomen merenkulkuhallituksessa. Keinot olivat ehkä vähän poikkeuk-

selliset mutta niin olivat ajatkin.

Ja niin tuli taas Tallinnan satamaan yllättäen jäänmurtaja, joka perässä liehui leijonalippu. Jo aikaisemmin kaapatun **Tarmon** lisäksi myös **Volynets** tuki sen jälkeen sota-toimia ja saksalaisten kuljetuksia Suomenlahdella. Valtaajat olivat keskuudessaan jo päättäneet esittää, että aluksen nimeksi tulisi **Leijona**, mutta mutta, huhtikuun lopulla Suomen hallitus päätti, että nimeksi tulee **Wäinämöinen**.

Saksan laivasto, jonka viimeksi jätimme Ahvenanmaalle, lisäsi läsnäoloaan tal-

ven mittaan Suomen rannikolla. Vahvan laivasto-osaston suojaamana saapui Hankoon 3. huhtikuuta kuljetuslaivoja, jotka laskivat maihin ns. Itämeren divisioonan. 9000 sotilaa joukko lähti Tammisaaren ja Karjaan kautta kohti Helsinkiä. Helsinki vallattiin huhtikuun puolivälissä 1918 maata pitkin tulleen Itämeren divisioonan ja mereiltä tulleen laivasto-osaston toimesta (ratkaisevana apuna osastolle oli jäänmurtaja **Sampo**, mutta siitä joskus toiste). Vaikka kapinallisten asema tässä tilanteessa oli alusta pitäen toivoton, esiintyi mm. Kauppatorin ympäristössä jon-



Jäänmurtaja **Wäinämöinen** Suomenlinnan vanhassa, alun perin ruåtsinvallan aikaisessa saaristolaivaston aluksille tehdyssä altaassa, jonka venäläiset olivat 1. maailmansodan aikana syventäneet ja avanneet siihen uuden kulkutien lännestä päin. (Jotkut SPS:läiset veneetkin ovat ehkä olleet samassa altaassa jokunen vuosi sitten, tosin altaassa oli silloin vesi.) Huomaa keulassa oleva potkuri, joka oli tehokkaan jäissä työskentelyn avain.

kin verran vastarintaa, johon vastattiin am-
pumalla neljän tuuman laivatykeillä päävar-
tion ja Borgströmin tupakkatehtaan seinät
täyteen reikiä. (Vauriot sittemmin korjattu).
Vastarinta taukosi vasta, kun kapinallisille
tehtiin selväksi, että ellei ammuskelu lopu,
seuraavksi otettaisiin käyttöön taistelulaivo-
jen järeät 28-senttiset tykit (vauriot olisivat
olleet huomattavasti suuremmat mikäli näin
olisi jouduttu tekemään). Porkkanana luvat-
tiin, että antautuville taataan henki (mikä ei
ehkä sittemmin aina ihan pitänyt paikkaan-
sa...). Taisteluihin otti osaa myös maan alta
nousseet Helsingin suojeluskuntalaiset ja
muut samanmieliset. Manittakoon, että täs-
sä yhteydessä syntyi myös Helsingin en-
simmäinen kunnan öljykatastrofi, kun joku
tilanteen kehitykseen pettynyt räjäytti Vasik-
kasaareissa olleen Itämeren laivaston öljysäi-
liön, jotka öljyt sittemmin ajautuivat kaupun-
gin rannoille aiheuttaen pahan sotkun.

Wäinämöinen oli vapaussodan jälkeen
merkittävä lisä Suomen valtion jäänmurtaja-
laivastoon. Se avusti laivoja pääasiassa Hel-
singin ja Tallinnan välillä, mihin se vahvana
ja leveänä sopi hyvin.

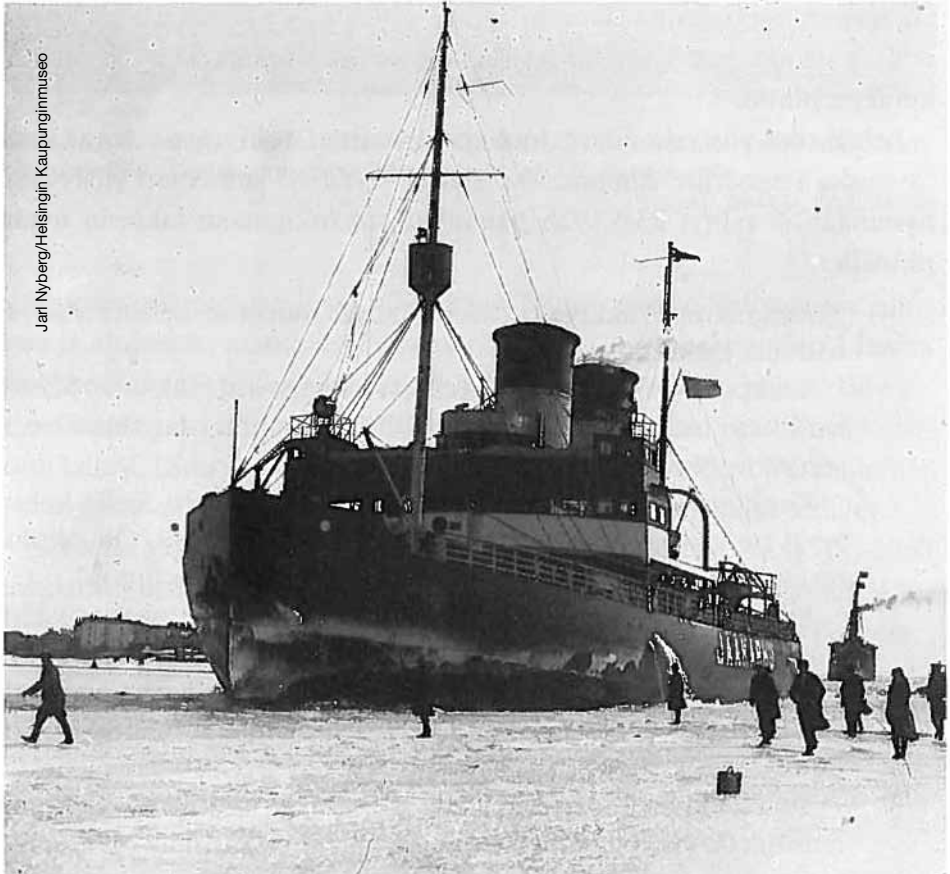
Vaikka **Wäinämöinen** oli vuonna 1919
vain viisivuotias se oli ehtinyt jo kokea ko-
via, oli huonossa kunnossa ja vaati telakoin-
tia. Miinavaaran ja matkan kalleuden vuoksi
arvokasta alusta ei haluttu lähteä viemään
ulkomaille, ja pitkän pohdinnan jälkeen se
uskallettiin telakoida Suomenlinnan Ruotsin
vallan aikaiseen, alun perin kaleerien allas-
telakkaan, jonne se juuri ja juuri syväyksen-
sä puolesta mahtui. Merenkulkuhallitus oli
tutkinut meriveden korkeustilastoja ja tullut
siihen tulokseen, että syyskuun puolivälissä
olisi merivesi korkeimmillaan ja siten otolli-
sin ajankohta telakointiin (saman asian ovat
myöhemmin Sirpalesaaren vajan lattiaa kor-
janneet todennneet ihan jaloin kosketelta-
vasti). Laiva otettiin telakkaan ja korjaustyöt
tehtiin. Mutta kun olisi pitänyt lähteä ulos te-

lakasta, tuuli kääntyi pohjoiseen, vesi laski ja
pysyi alhaalla vajaan kuukauden. Tilanne oli
ahdistava koska talvi alkoi lähestyä ja suurin
ja vahvin jäänmurtaja oli vankina Suomen-
linnassa. Lopulta marraskuun lopulla tuuli
kääntyi, vesi nousi ja alus saatiin pois ahdin-
gosta. Edellisellä sivulla on kuva **Wäinämöi-
sestä** telakassa.

Olojen vähitellen vakiintuessa Itäme-
ren pohjoisosissa alkoivat Tartossa rauhan-
aneuvottelut Suomen ja Neuvosto-Venä-
jän välillä kesäkuussa 1920. Sopimukseen
päästiin lokakuussa samana vuonna ja se
tuli voimaan vuoden 1920 viimeisenä päi-
vänä. Monen muun asian ohella sovittiin
mm. eräiden alusten kohtalosta, jotka syys-
tä tai toisesta olivat joutuneet ns. "väärälle
puolelle". Suomalaiset saivat takaisin Pet-
rogradiin joutuneen, turkulaisten omista-
man pienen **Avance**-nimisen jäänmurtajan
ja antoivat venäläisille takaisin saman kokoi-
sen, Suomessa **Ilmarinen**-nimellä kulke-
neen jäänmurtajan. Pakan jokeri oli **Wäinä-
möinen**, joka palautettiin venäläisille, mutta
jotka syystä tai toisesta, yllätys yllätys, an-
toivat sen vasta itsenäistyneelle Virolle. Rat-
kaisuun saattoi vaikuttaa, että venäläisil-
lä oli muitakin jäänmurtajia, mutta Virolla ei
yhtään. **Wäinämöinen** luovutettiin syksyllä
1922 ja se sai paitsi sini-musta-valkoisen li-
pun myös uuden nimen, **Suur-Töll**.

Vahvan ja leveän jäänmurtajan menetys
vaikeutti länteen kauppaansa suunnanneen
Suomen talvimerenkulkua. Uusia murtajia oli
pakko saada.

No, Tallinnassa oli ollut 1. maailman-
sodan aikana Bekkerin telakalla rakenteil-
la kaksi keisarillisen Venäjän Itämeren lai-
vastolle tilattua jäänmurtajaa, joista toisen
runko ehdittiin saada vesillekin ennen kuin
kaikki romahti. Alusten suunnittelijana oli tel-
lakalla töissä ollut suomalainen insinööri K.
Albin Johansson (joka myöhemmin suun-
nitteli mm. SPS:n lipun alla purjehtineen A-



Jääkarhu avaa väylää Särkänsalmessa kevättalvella 1926 matkalla Eteläsatamaan.

vene **Elisen** ja sen lisäksi mm. useita jäänmurtajia). Saksalaisten tullessa Tallinnaan vuonna 1918 he huomasivat tarvitsevansa jäänmurtajaa ja vaikkei alus ollut vielä edes valmis, niin he ajankohdan ja alueen tavan mukaisesti kaappasivat sen (kirjoittaja on aina mielissään kun laiva kaapataan hyvin käsiin), veivät Saksaan, asensivat siihen jonkinlaiset koneet ja kattilat mutta kun Saksassa marraskuussa 1918 kaikki romahti, työ jäi silleen.

Suomalainen monitoimiyhtiö Joh. Nurminen Oy (ainakin raumalaiset tuntevat) osti 1920 laivan Saksasta ja sitkeän kauppaamisen jälkeen Suomen valtio 1923 osti edelleen ruosteen täplittämän puolivalmisteeseen, jonka jälkeen Hietalahden telakka (myöh. Wärtsilän Hietalahden telakka, myöh. Masa-Yards jne... nykyään kai iipot omistaa ainakin osan telakasta) käytännössä rakensi sen paljolti uudestaan. Keulaan tehtiin potkuri (perässä oli jo), se sai uudet koneet ja

kaikkea muutakin, mitä jäänmurtajassa siihen aikaan kuului olla. Telakka sai työstä ta- loudellisesti takkiinsa mutta vastineeksi tuli arvokasta kokemusta jäänmurtajien raken- tamisesta. Myös Valtioneuvosto antoi pa- noksensa uudelle alukselle, paitsi esityksen sen rahoituksesta myös nimen, joulukuussa 1923 se kastettiin **Voimaksi** ja otettiin käyt- töön maaliskuussa 1924. Ja kas, **Voima** osoittautui erinomaiseksi jäänmurtajaksi, jätti jälkeensä puhtaan uoman, pärjäsi sekä avomerен аhtojuäissä että saaristossa ja oli helppo hallita ja ohjailla.

Kuitenkaan **Voima** ei korvannut mene- tettyä **Wäinämöistä**, joka nyt toimii **Suur- Töllinä** Suomenlahden eteläpuolella ja Rii- anlahdella. Sen korvaamiseksi aloitettiin valmistelut 1923 ja lähtökohtana oli paljolti **Wäinämöisestä** saadut kokemukset. Tar- jouspyyntöjä lähetettiin paitsi Hietalahteen myös eri puolille Eurooppaa. Sopimus tehtiin tammikuussa 1924 hollantilaisen P. Smit Jr- nimisen telakan kanssa ja sen mukaan aluk- sen piti olla valmiina marraskuussa 1925. Kasteessa **Jääkarhu**-nimen saanut alus oli muutaman metrin **Wäinämöistä** pidempi, saman levyinen mutta koneitehoa oli huo- mattavasti enemmän (9600 hv). Koneistona oli kolme mäntähöyrykonetta, mutta uutuus oli kattiloiden lämmittäminen öljyllä perintei- sen kivihilen sijaan. Uusi lämmitystapa aihe- utti vastaanottovaiheessa ongelmia ja viivyt- ti sitä, kunnes alus vihdoin ja viimein otettiin lopulta vastaan 1.3.1926 ja matka Suomeen, jossa odotti kova jäätalvi, alkoi.

Näin Suomen valtion jäämurtajalavas- to oli saavuttanut sen laajuuden, jolla tul- tiin toimeen 1930-luvun lopulle asti. Silloin hankittiin seuraava valtionjäänmurtaja. Hie- talahden telakka rakensi uuden, **Voiman** ko- koisen murtajan, joka sai nimen **Sisu**, mut- ta siinä oli jo dieselsähköinen koneisto ja myös monikäyttöisyys oli tullut kuvaan mu- kaan: **Sisu** toimi kesäisin suvellusvenelai-

vueen emälaivana ja se on näin ollen jo vä- hän eri juttu.

VAAN KUINKAS SITTEN KÄVIKÄÄN...

Suur-Töll

Syksyllä 1939 alkoivat ”konkreettisten po- littisten kysymysten” järjestelyt Pohjois-Eu- roopassa. Neuvostoliitto sai Saksalta va- paat kädet asioiden järjestelyyn Suomessa, Baltian maissa ja Puolassa, mikä johti Bal- tian maiden kohdalla ensin vaatimuksiin tu- kikohtista ja sitten kesällä 1940 kaikki kol- me Baltian maata miehitetiin eli ne ”liittyivät Neuvostokansojen suureen perheeseen”. Virossa se johti mm. siihen, että jäänmurta- ja **Suur-Töll** kaapattiin neuvostolaivastoon (nyt ei ollut kyllä yhtään kirjoittajan mielei- nen kaappaus) ja se kastettiin taas uudel- leen, kas kas, **Volynetsiksi**.

Kesällä 1941 saksalaisten ollessa (taas) matkalla Pietariin (silloin Leningrad) he saar- toivat Tallinnan, eikä neuvostoliittolaisilla miehittäjillä ollut muuta mahdollisuutta kuin paeta päätä pahkaa laivoilla pitkin Suomen- lahtea itään. Pakolaivasto käsitti 150 sota- ja kauppalaivaa, niiden joukossa **Volynets**, johon oli ahdettu 980 henkilöä ja kannet ja ruumat täyteen sotatarvikkeita, mikä niissä oloissa ei ollut välttämättä kaikkein turvalli- sin lasti ainakaan matkustajia ajatellen...

Jo hyvissä ajoin ennen Tallinnan piiritys- tä, aivan kuin ennakoiden tulevaa, suomalaiset (jos joku muistaa, niin Suomella oli taas vähän vihanpitoa itään päin vaikka vasta oli hädin tuskin selvitty itsenäisenä talvisodas- ta) yhdessä saksalaisten kanssa olivat mii- noittaneet erittäin tehokkaasti Suomenlah- den eteläosan Jumindan nimen kohdalta. Pakolaivasto ajoi päätä pahkaa näihin mii- nakenttiin, kymmeniä laivoja upposi ja hen- kilötappiot olivat kauhistuttavat. **Volynets** oli kuitenkin jäänmurtajien tapaan hyväon-

ninen ja selvisi ehjänä Leningradiin, jonne se jäi sodan loppuun asti.

Sodan jälkeen **Volynets** pysyi venäläisillä. Sen sijaan se vuosina 1951–1952 kävi toisessa entisessä isäntämaassaan, peruskorjauksessa Raumalla. Entinen isäntämaa oli niin ilahtunut vanhan tutun vierailusta, että maksoi koko homman (korjaustyö kun oli osa sotakorvausta). Sen jäkeen **Volynets** avusti laivaliikennettä Suomenlahdella vuoteen 1985 asti, jonka jälkeen se siirrettiin Leningradin länsipuolelle satamaan kiinteäksi höyryasemaksi.

Neuvostoliittolaiset päättivät vuoden 1987 lopulla romuttaa aluksen, mutta virolaiset merihistoriapiirit päättivät hankkia aluksen Viroon ja pelastaa sen. (Silloin elettiin jo toverien Gorbatsovin ja Glasnostin aikoja eikä siitä, mitä virolaiset yrittivät, enää joutunut pitkälle rautatielle niin kuin muutama vuosi aikaisemmin olisi varmaan käynyt.) Siperiaan joutumisen sijaan virolaiset onnistuivat. Neuvostolaivasto luopui **Volynetsistä** saatuaan hinnaksi 300 tonnia romurautaa. Kauppa oli tosi edullinen, koska aluksen massa oli noin 5000 tonnia, joukossa paitsi terästä niin myös paljon messinkiä, joka on, niin kuin useimmat tietävät, enemmän kuin hintansa arvoista.

Lokakuussa 1987 kovia kokenut mutta onnekas alus hinattiin Tallinnaan ja heti ensimmäinen asia töijauksen jälkeen oli aluksen kastaminen uudestaan, kas kas **Suur-Tölliksi**. Vaikka alus oli onnekaasti päässyt Tallinnaan, se oli kokenut kovia. Juuri ennen lähtöä Tallinnaan sen komea ruoriratas oli vaihtunut kuorma-auton rattiin ja iso laivakello löytyi myöhemmin sotamuseosta Leningradista (josta pian tuli taas Pietari). Jossain aikaisemmassa vaiheessa aluksen jätahuolto oli ilmeisesti pettänyt, koska se oli täynnä roskaa ja törkyä ja mm. 50 kuution kokoinen ruuma oli täynnä ruuanjätteitä

ja tunkiotavaraa... Jo yksinomaan aluksen siivoamiseen neuvostokomennon jäljiltä meni virolaisilta vuosi. Virolaisten tavoitteena on aluksen kunnostaminen entiseen loistoonsa. Paria sen kattilaa pystyy lämmittämään ja peräkone toimii.

On hieno asia, että **Suur-Töll** on nyt Virossa hyvissä käsissä ja säilyy värikkäiden vaiheiden jälkeen muistomerkinä kuluneesta sadan vuoden ajasta ja sadan vuoden takaisesta jäänmurtajatekniikasta.

Voima, Jääkarhu ja monet muut

Kuten aikaisemmin kerrottiin, (vanha) **Voima** oli alun perin rakenteilla keisarilliselle Venäjälle, kun saksalaiset sen puolivalmiina kaappasivat ja sittemmin myivät Suomeen, jossa siitä tehtiin oikea jäänmurtaja. Vaikka aikaa oli kulunut, alkuperäisen tilaajan perilliset eivät olleet omaansa onhtaneet. Niinpä kun syksyllä 1944 välirauhan jälkeen suomalaisten eteen lyötiin lista Neuvostoliitolle toimitettavista sotakorvauksista, niihin sisältyi kaiken muun lisäksi 104 erilaista suomalaisten käytössä ollutta alusta. Joukossa oli paitsi parhaat talvilaivat niin myös (vanha) **Voima**, joka taas kerran tuli kaapatuksi, ja Suomen ainoa avomerijäänmurtaja **Jääkarhu**, joka oli siihen asti ollut onnekas laiva. (Tämä oli nimimerkin mielestä varsinainen tukkukaappaus, löi kyllä laudalta kaikki tähän astiset Itämeren pohjoisosassa tehdyt.) Kumminkin lähtivät vielä vuoden 1944 puolella Leningradiin avustustöihin (Suomenlahden pohjukka jäätyy varhain) ja helmikuussa 1945 **Voima** ja **Jääkarhu** luovutettiin uusille omistajille, jotka vielä kiittelivät suomalaisia, että olettepas kovin hyvin laivanne pitäneet... Suomen jäänmurtajalaivasto taantui kerralla melkein puoli vuosisataa ja tilanne parani vasta 1950-luvulla, kun saatiin (uusi) **Voima** ja myöhemmin kolme **Karhu**-luokan murtajaa.

Myös pienempiä jäänmurtoon kykeneviä laivoja joutui Neuvostoliittoon talvilaivojen ja isojen murtajien mukana: entinen itäisen Suomenlahden ulkosaarien yhteysalus **Suursaari** (venäläiset varmaan ajattelivat, että mitä ne tekee enää yhteysaluksella kun ei ole enää niillä ulkosaariakaan), Saaristomeren kelirikkoalus **Aranda**, **Turun** ja **Porin satamajäänmurtajat** ja Helsingin upouusi satamajäänmurtaja **Turso**, joka oli valmistunut vasta talvella 1944.

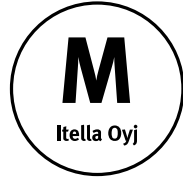
Ainoa, joka menetetyistä 104 laivasta palasi takaisin, oli **Turso**. Se "löytyi" Pietarista 2000-luvun alussa ja onnistuttiin pitkien neuvottelujen jälkeen ostamaan Suomeen vuonna 2004. Asetelma oli hyvin samanlainen kuin **Suur-Töllin** kohdalla; loppuun ajettu laiva, jota uhkasi naulatehtaalle joutuminen, pitkät neuvottelut, jotka lopulta päättyivät aluksen kannalta onnellisesti. Paitsi että romuraudan sijasta **Tursosta** maksettiin todennäköisesti ihan selvää rahaa. Toisaalta **Suur-Töllin** kauppa oli ehkä enemmän sisäpiirien välinen jolloin maksuvälinekin voi olla jotain muuta kuin rahaa, jota silloisesta Eestin neuvostotasavallasta ei varmaan olisi löytynyt, mutta romua varmaan sitäkin enemmän.

Suomeen tulon jälkeen **Tursoa** on kunnostettu näihin päiviin asti tavoitteena entisöinti kaikin puolin alkuperäiseen kuntoon. Vaikka myös **Turso** on **Suur-Töllin** tavoin kokenut kovia, se oli kuitenkin jatkuvasti käytössä olleena pysynyt tekniikaltaan kunnossa.

Turson omistaa ja sitä ylläpitää Sata-majäänsärkijä S/S Turso Yhdistys ry. johon asiasta kiinnostuneet voivat liittyä jäseneksi. Nykyään **Turson** näkee varmimmin Hietalahden telakan laiturissa, jossa alus on aikanaan rakennettu. Käytännössä aluksen saanti Suomeen ja kunnostuksen rahoitus oli todennäköisesti suurelta osin ministeri Aatos Erkon ansiota.

Tähän voisi olla hyvä lopettaa, kun on loppu niin hyvin kuin tässä tarinassa oli mahdollista. Mutta alussa viittasin pariin syyhyn, miksi tähän asiaan (näinkin laveasti) puutuin. Toinen on tapa hankkia laivoja olosuhteiden salliessa kaappaamalla ja toinen on se, että myös SPS:n jäsen on ollut kaapparina. **Volynetsin** 53 kaapparin joukossa oli Emil Erkkilä, jonka pojan Antti Erkkilän monet keskipolven SPS:n jäsenet tuntevat. Ja Antin lapset Helenan, Villen ja Tiinan tuntevat vähän nuoremmatkin. Kannattaa suhtautua arvostavasti, he ovat kaapparisukua.

Tarinan lähteenä on pääasiassa ollut Sepo Laurellin kirjoittama Merenkulkuhallituksen julkaisu *Höyryjäänmurtajien aika*, josta myös tämän jutun kuvitus on lainattu. Lisäksi on käytetty hyväksi Matti E. Mäkelän teosta *Miehiä merellä*, Jorma Tuomi-Nikulan kirjaa *Suomen laivat punatähtisen sotalipun alla*, Internetin ihmeellistä maailmaa ja haastateltu ikinuorta SPS:n entistä kommodoria Antti Erkkilää, josta hänelle tässä vielä kiitokset tiedoista.



Laivakoira Riku 6.10.2012. Kuva HT.