

PURSI

Suomalainen Pursesseura



**SPS:n syyskokous
maanantaina 25.11.2013 klo 18
Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 104**

KOKOUSKUTSU

SPS:n syyskokous
pidetään maanantaina 25.11.2013 klo 18
Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 104

Esillä ovat sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat.

Syyskokouksessa 2012 tehdyn päätöksen mukaisesti hallitukseen valitaan neljä jäsentä kahdeksi ja yksi jäsen yhdeksi vuodeksi.

Erovuorossa ovat Tuomas Aarnio, Risto Kaario, Joel Kanervo, Anne Sjöholm ja Pilvi Vainonen.

Syyskokouksen asialistalla ovat lisäksi seuraavat kevätkokouksesta 2013 siirretyt asiat:

- *esitys kerhotilaksi Sirpalesaareen*
- *telakkavajan katemateriaalien vertailu ja ukkossuojaus*
- *tiedonkulun läpinäkyvyyden parantaminen*

Viimeisestä jäseniltä pyydetään valmisteltuja esityksiä 11.11.2013 mennessä osoitteeseen aallotar@welho.com tai Suomalainen Pursiseura, Kankurinkatu 7, 00150.

Tervetuloa!

SPS:n Joulutori lauantaina 30.11.2013 kello 11–16

Tule hakemaan Suomalaisen Pursiseuran 100-vuotisjuhlakirja, jos Sinulla ei ole sitä vielä.
Jos haluat ostaa sen lahjaksi, hinta on 50 €.

Kaikki juhluvuoden tuotteet kelpaavat uniikeiksi joululahjoiksi – tule Joulutorille ostoksille:

myynnissä mm.

SPS-kangasämpäri: 30 €

jäljellä muutama SPS-merimiessäkki: 100 €

SPS-tulitikkuauskat: á 1 €, 10 kpl/9 €

SPS-postimerkkiarkki: 2 luokan merkkejä 10 kpl/16,50 €, 20 kpl/33 €

Glögiä ja pipareita tarjolla.

Joulutori pidetään SPS:n talvitoimistossa: Kankurinkatu 7, 00150 HELSINKI.

TERVETULOA!

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

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

Ilmestymisaikataulu 2014

Nro	Aineistopvm	Ilmestysty
1	24.1.	vko 9
2	7.3.	vko 15
3	27.6.	vko 33
4	10.10.	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

Toimiston aukioloaika

Toimisto on auki Kankurinkadulla to klo 15–19. Puhelinpäivystys myös ti klo 17–19.

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 4/2013

SISÄLTÖ

Kokouskutsu	2
Pääkirjoitus	4
Telakoinnista Sirpalesaareen	5
Juhlavuosikatsaus	6
Nihdin pienoismalli	17
Vartiokirjan kootut	19
Ilpo Hänninen muistoissamme	20
Norway the hard way	22
Olympiaprojekti Rio 2016	31
Purjevenetekniikkaa VI	32
Jäähdytysnesteiden talteenotosta	37
Se oli minkki!	38
A-venepokaali	39

Kansikuva: Sirpalesaari, Liuskaluoto ja Liuskasaari vuonna 1965. Sirpalesaaren aallonmurtajan rakennustyöt valmistuivat 1967. Sen materiaalina käytettiin Nihtisaaresta saatua louhetta, ja reunuskivet ovat vanhoja Hämeentien katukiviä. Kuva Helsingin kaupunginmuseo, Studio B. Möller.

SPS:n uusia jäseniä:

Hannu Kämäri
Iida Kämäri
Jarmo Lahtiranta
Timo Läärä

Tervetuloa joukkoon!

Pääkirjoitus



Juhlat on juhlittu

Juhlavuosi lähenee loppuaan. Sekä kut-suvierastilaisuus että jäsenten oma iltajuh-la olivat erittäin onnistuneita tapahtumia. Saimme arvokkaita lahjoja ja merkittävän summan rahaa käytettäväksi juniori- ja kil-pailutoimintaan. Kaikille lahjoittaneille jäi toivottavasti positiivinen kuva seurastam-me. Molemmat tilaisuudet olivat mielestäni lämminhenkisiä ja oman seuramme näköi-siä tilaisuuksia. Kiitokset vielä kerran kaikil-le, jotka tavalla tai toisella osallistuivat juh-latalokoiisiin!

Myös lipunlaskuillallinen oli onnistunut tilaisuus. Jäseniä ja heidän vieraitaan oli mu-kana enemmän kuin koskaan vastaavissa juhlissa. Sadan hengen raja ylitettiin reip-paasti. Ansiomerkkejä ja muita kiitoksia jaet-tiin juhlavuoden kunniaksi tavallista enem-män.

Kaikkien juhlien jälkeen paluu arkeen on ollut rankkaakin rankempi. Tuntuu, että vii-me viikkoina on tapahtunut vain ikäviä asioi-ta. Otan lämpimästi osaa kaikkien läheisen-sä menettäneiden suruun. Kuitenkin elämä voittaa, ja katse on suunnattava tulevaisuu-teen ja uskottava parempiin aikoihin niin henkilökohtaisella kuin kansantaloudellisel-läkin tasolla.

Seuran sääntömääräinen syyskokous lä-hestyy. Siellä jäsenillä on mahdollisuus vai-kuttaa siihen, miten seuran asioita jatkossa

hoidetaan. Monilla hallituksen jäsenillä on joko vuodet tai mitta täynnä, ja uusia jäse-niä hallitukseen tarvitaan useita. Tässä tilan-teessa on erittäin tärkeää, että mahdollisim-man moni osallistuu kokoukseen ja vaikuttaa tulevan hallituksen kokoonpanoon.

Valitettavasti minun on pakko todeta, että ennen niin mukava ja kodikas seura on vii-me vuosina muuttunut paljon eikä ainakaan parempaan suuntaan. On syntynyt porukoi-ta, jotka löytävät pelkkiä epäkohtia ja moit-timisen aiheita asiasta kuin asiasta. Kum-ma juttu, että ennen hyvin toiminut hallitus ei yhtäkkiä osakaan hoitaa yhtään mi-tään, vaikka samat henkilöt toimivat sään-töjen mukaan ja samalla tavalla kuin ennen-kin. Kyllä varmasti jokaisessa yhdistyksessä löytyy epäkohtia ja moitittavaa, kun oikein ti-kulla kaivaa. Hyödyllisempää kuin moittia ja naljailla olisi sanoa kauniisti ja ennen kaik-kea yksilöidä, mikä on vialla, eikä vain heitel-lä ikäviä kommentteja laitureilla tai saarissa.

Sydämeistäni toivon, että seurassa aiem-min vallinnut hyvä yhteishenki ja yhteisöl-lisyys saadaan palautettua ja uusi hallitus pystyy sopuisaan toimintaan kuten mekin ennen pystyimme.

*Heta Leppävuori
kommodori*

Telakka tiedottaa

Telakoinnista Sirpalesaareen

Tänä kesänä on telakalle halukkaita tulijoita ilmaantunut enemmän kuin on vapaita paikkoja. Aiemmin ovat kaikki saaneet telakointipaikan Sirpalesaaresta.

Ranta- ja laituriapuheita on pidetty ja kuuluttu. Hallitus on käsitellyt kysymystä edellytyksistä saada uusi vene telakoitua Sirpalesaareen. Seuraavassa selvytyden vuoksi tiedoksi kaikille menettely telakointipaikkoja jaettaessa.

1. Voimassaolevia telakointisopimuksia ei irtisanota ilman painavaa syytä. Se, että on uusia halukkaita, ei ole painava syy.
 2. Vapautuva paikka luovutetaan telakan nostokyvyn ehdoin (uuden veneen tulee sopia telakalle) seuraavassa järjestyksessä.
- Vapautuva paikka luovutetaan jonossa ensimmäisenä olevalle veneelle, jolla on satamapaikka Sirpalesaareissa (ja on siten rekisteröity SPS:an).
 - Ellei tällaista venettä ole, paikan saa seuraan rekisteröity, mutta muualla kuin Sirpalesaareissa satamapaikan omaava vene.
 - Ellei edellä mainittuja veneitä ole, paikan saa seururan jäsenen vene.

Mikäli jäsen vaihtaa veneensä isompaan, vanha telakointisopimus ei tarkoita automaattista oikeutta saada paikka isommalle veneelle. Veneen myynti ei siirrä telakointipaikkaa uudelle omistajalle. Kummassakin tapauksessa tulisi tehdä telakkapaikkaa koskeva hakemus, jonka seururan ao. vastuuhenkilöt tarkistavat ja edellä mainittujen ehtojen täyttyessä allekirjoittavat sopimukseksi telakkapaikasta.

On myös vaadittu muita tapoja jakaa telakointipaikkoja. Olosuhteet vaihtuvat ja saattaa tulla tarve muunlaiseen menettelyyn. Nyt kuitenkin toimitaan yllä esitetyllä tavalla, joka perustuu tähänkin asti noudatettuun käytäntöön ja joka on nyt kaikille jäsenille tiedoksi saatettu.

*Ravil Asis
varakommodori vuoden 2013 loppuun*



SPS 100 vuotta



Juhlavuoteen alettiin valmistautua hyvissä ajoin ja ideoita alkoi löytyä, käytiin keskusteluja ja muisteltiin muiden SPS:a vanhempienkin seurojen juhlallisuuksia ja tilaisuuksia. Tärkeintä kuitenkin oli tehdä juhlavuodesta mahdollisimman paljon SPS:n näköinen – siis omannäköisemme.

Mittaamattoman suuri kiitos kaikkien työryhmien jäsenille upeasta panoksestanne SPS:n 100-vuotisjuhlavuoden onnistumiseksi sekä kaikille SPS:n jäsenille aktiivisuudestanne ikimuistoisena juhlavuonna!

Heta Leppävuori, kommodori
Jukka Honkimaa, hallitusvastuu
Satu Lehesmaa, 100-vuotisjuhlaprojektin veto
Pilvi Vainonen, tiedotus
Graafisen ilmeen suunnittelu ja toteutus:
Mainostoimisto Priimus, Anneli ja Mikko Markovaara

TYÖRYHMÄT

Jublaohjelmatuimi

(vastuualueena kutsuvierasjuhla, pääjuhla ja brunssi)

Jukka Honkimaa, Satu Lehesmaa, Anna Keto-Tokoi, Rainer Korhonen, Tuuli Oksanen, Pekka Hildén, Juhani Kulovesi ja ravintola Saaren puolesta Anne ja Sakke Tainio, Marjo Huttunen.

Jublakirja

Toimitus Hannu Hillo, Satu Lehesmaa, Kikka Pohjaväre, Anne ja Steffi Sjöholm. Taitto Kari Havaste, painotyö Seppo Samooja. Oikoluku Laila Riekkinen, Pilvi Vainonen ja Heta Leppävuori + lukuisat SPS:n jäsenet, jotka kirjoittivat tekstejä ja lähettivät kuvia.

Jublafilmi

Aleksi Bardy, Nick Lovelock, Kikka Pohjaväre, Satu Lehesmaa, Pilvi Vainonen.

Jublatuotteet

Kaikki ideat tulivat jäseniltä. Toteuttamaan lähdettiin niitä, joita voidaan käyttää mahdollisimman monipuolisesti esimerkiksi lahjoina ja palkintoina, maalla ja merellä, ja jotka ovat hyödyllisiä, kohtuuhintaisia eivätkä rasita seuran kassaa, ja toimivat myös juhluvuoden jälkeen. Muita ideoita olivat mm. kravatti, huivi, koru, taskumatti, venegalleria *Vuosikirjassa*. Seuraavat tuotteet toteutettiin:

Kangasämpäri ja merimiessäkki kierrätyspurjeista: Helena Markkanen ja Satu Lehesmaa ideoivat yhteistyössä Purjebägien Heikki Soinisen kanssa

Juhlaviiri: idean isät olivat Tuomas Aarnio ja Hannu Sarvanne

Tulitikut: Kaisa Hakkarainen

Postimerkit: Tiina Asula

Nibdin pienoismalli

Antti Erkkilä, Juhani Kulovesi ja Kari Hukkataival.

Jublaregatta

Helsinki Regatan yhteydessä järjestimme klassikkoluokille toisena kilpailupäivänä saaristokisan, joka noudatteli vanhoja Nibdin aikaisia saaristoreittejä. Veneiden lipussa satamaan Dixie Kings siivitti landausta mukaansatempaavalla dixieland-musiikilla. Väkeä olisi voinut olla enemmän, koska meno oli kerrassaan mahtava, eikä sitä ainaakaan himmentänyt kuohuviinitarjoilu.

Bändin katoksen, paviljongin, hankki ja pystytti nopeasti ja ketterästi ryhmä Leena ja Jukka Honkimaa, Timo Johansson, Yrjö Buchert, Seppo Mäkinen ja Satu Lehesmaa.

Satu Lehesmaa, Joel Kanervo, Kimmo Pöntiskoski.

Jublakirja

Jublakirja oli varmasti isotöisin yksittäinen projekti ja se aloitettiin jo 2010. Toimittajaksi pyydettiin Hannu Hilloa, joka oli vasta hiljan liittynyt SPS:an. Toimituskuntaan itsensä lisäsi Hannu nimesi myös samoihin aikoihin seuraan liittyneet Anne ja Steffi Sjöholm.

Koska historia SPS:n 75 ensimmäisestä vuodesta oli jo aiemmin kirjoitettu, 100-vuotisjulkaisun painopiste oli seuramme viimeisessä 25 vuodessa.

Tehtävä ei ollut lainkaan helppo. Kun PURSI-lehdissä ja vanhoissa vuosikirjoissa vilisi etunimiä, sukunimiä, lempinimiä ja puheissa irrallisia tapahtumia, niiden yhdisteleminen oli jokseenkin mahdoton tehtävä kenelle tahansa, joka ei ole elänyt niissä mukana.

Satu Lehesmaa alkoikin koota juttuja, koska hän tuntee vuosia seuran eri toiminoissa aktiivisesti mukana olleita, joilla kullakin on laarissaan paljon mistä ammentaa.

Niin kirja alkoi muodostua sellaiseksi, kuin se on nyt luettavissa. Kaikki se, mikä tekee Suomalaisesta Pursiseurasta Suomalaisen Pursiseuran, on kirjassa esillä sanoin, kuvin, tunnelmin ja kertomuksin, paitsi sitä puuttuvaa juttua vartioinnista.

Kirjan taitto on hyvin tärkeä osa luettavuutta. Siitä teetettiin anonyymit mallitaitot, ja ehdottomaksi ykköseksi nousi graafisen suunnittelijan Kari Havasteen taittomalli. Ehdotukset annettiin arvioitavaksi hallituksen jäsenille ja kahdelle ulkopuoliselle henkilölle. Painotyöstä pyydettiin kolme eri tarjousta, joista edullisimpana valittiin SPS:n jäsenen Seppo Samoojan kirjapaino Erikoismedia Graphics Oy.

Päätös siitä, että kirja jaetaan jäsenetunna SPS:n jäsenille, tehtiin hyvin varhaisessa vaiheessa. Kirjan alvilliseksi kappalehinnaksi muodostui painatuksen, taiton ja H. Hillon palkkion jälkeen 33 euroa.

Erityiskiitoksen ansaitsee Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkiston suojeleminen vanhojen kuvien käyttöön kaikkien juhluvuoden eri tarkoituksiin.

Juhlafilmi

Juhlafilmiin kuvattiin materiaalia niin paljon, että siitä olisi helposti saanut esimerkiksi 2 viikkoa kestävän elokuvan. Alekski Bardy ja Nick Lovelock elokuvan ammattilaisina tekivät upean työn. Kikka Pohjaväre ammattitoimittajana haastatteli kommodoreja ja teki haastatteluista koosteet juhlaKirjaan. Satu toimi amatöörinä lähinnä tausta-apuna ja aikatauluttajana. Pilvi Vainonen oli tärkeässä osassa, jotta saatiin filmi esitettäväksi kaupungintalon Virka Galleriaan.

Kutsuvierasjuhla

Kutsuvierasjuhlaan to 15.8. oli kutsuttu noin 100 yhteistyökumppania tai edustajaa, joista paikalle saapui 60–70 henkilöä. Juhlaliputetut veneet ja uljaasti liehuva Suomen lippu-jen rivistö vastaanottivat kutsuvieraat Sirpan

putsamalle saarelle upeassa auringonpaisteessa. Ravintola Saaren herkulliset tarjoulut ja upea esillepano loivat juhlan tuntuja. Juhlafilmi pyöri Sampo-salongissa ja vierast viihtyivät. Kommodorin puhe oli hyvä katsaus 100-vuotisen historiamme vaiheisiin. Heti sen jälkeen ja vielä tasatunnein Martti Lounis, kitara ja laulu, sekä Saara Kajala, viulu, esittivät komeasti SPS:lle sävelletyn *Nihdin poikain laulun*. Tallinna Jahtklubista, SPS:n ystäväpursiseurasta historiamme alkuvuosikymmeniltä, saatiin myös vieraita juhlaan, ja toivomme että yhteistyö muodossa tai toisessa saataisiin taas jatkumaan.

Seuran oma juhla

Seuran oma juhla pidettiin pe 16.8. Väkeä Saaressa oli noin 250 henkilöä ja hienoksi laitettu sali oli aivan pullollaan. Pitkät pöydät, ravintola Saaren henkilökunta ja tarjoulut olivat kerta kaikkiaan upeat. Heta Lepävuoren puhe oli upea katsaus seuramme sataan vuoteen. Sakke Tainio piti ravintola Saaren puheenvuoron, jossa esitteli Nihdin ruokalistolta lainatun sienioleetin, jonka ravintola tarjosi juhlan kunniaksi. Miten hienosti ajateltu ele.

Fasilitoija Simo Routarinne juonsi tottuneesti alkuillan, vaikkakin puheensorina välillä hautasi hänen aika kantavan äänensä alle. Ruoka oli useita juhlijointa lainatakseni aivan taivaallista ja tunnelma myös.

Ruoan jälkeen oli palkitsemisten vuoro, ja kunniajäseniksi kutsuttiin seitsemän seuran pitkäaikaisista aktiivista, yhtä monta kuin seuran historiassa on tähän asti yhteenlasketuna ollut. Kunniajäseniksi kutsuttiin SPS:n muuttaessa Sirpalesaareen rakennusprojektissa toiminut ja muutenkin hyvin aktiivinen pitkäaikainen jäsen Antti Erkkilä, telakaryhmän ikiliikkujat Juha Auvinen, Paavo Eskelinen ja Pekka Markkanen, junioriryön ja kaluston huoltaja ja monitoimimies Hannu Sarvanne, moninkertainen arvomitalisti Jyrki Taiminen, sekä SPS:n monessa touhussa mukana ollut ”yleinen nainen” Satu Le-

hesmaa, erästä seuran jäsentä lainatakseni. Toinenkin Lehesmaa meinattiin palkita, mutta hänen nimensä kuitenkin korjattiin viime tingassa: Heta Leppävuori palkittiin erikoisista ansioistaan kultaisella kunniamerkillä.

Lipunlasku oli niin juhlava kuin 100-vuotiaalle seuralle kuuluukin. Auringon laskiesä laskettiin juhlaput ja peräliput kaikilla Sirpiksen laitureilla ja myrskylyhdyt sytytettiin palamaan ja luomaan tunnelmaa.

Näky pimenevässä illassa herkisti mielen. Ja kun päästiin takaisin sisätiloihin UMO:sta muodostettu kvartetti jatkoi hienoa iltaa soitamalla erittäin tanssittavaa musiikkia erittäin hyvin. Ikimuistoinen ilta jatkui pitkään ja iloisesti.

Brunssilla lauantaina 17.8. oli väkeä noin 80 henkilöä. Tilaisuus ei ollut ihan yhtä riehakas kuin edellinen ilta, mutta kummasti ruoka maistui taas. Hieno juhla viikko saatiin päätökseen. Osa lähti purjehtimaan, osa purjehti Sirpiksessä, ja pikkuhiljaa alkoi paluu normaaliin arkeen. Kyllä tuntui, että ollaan juhlistettu sadan vuoden edestä. =)=)

LAITURILLA KUULTUJA

KOMMENTTEJA JUHLAVUODESTA

Juhlakirja

- onpa upea, houkutteleva ja hieno taitto, kaunis kirja, mahtava juttu, erinomaista painotyötä
- tosi mielenkiintoista luettavaa, kirjassa on virheitä, hieno ele jakaa jäsenetuna, tosi viihdyttävä, upeita kuvia, vartiointi puuttuu, hyvä ettei historiaa kirjoitettu uudestaan
- onpa tässä tehty paljon töitä, mielettömän hieno formaatti, jaksaa lukea, erilaiset kirjoittajat elävöittävät tekstiä, selkeälukuisen, jokaiselle jotakin

Viiri (tilaustuote)

- hieno ja ulospäin näkyvä mainos SPS:n juhlavuodesta
- aivan perseestä hoidettu homma: nämä viirit olisi pitänyt jakaa kaikille katsastuksen yhteydessä
- tosi tyylikäs ja sopivan kokoinen
- hirveen kallis, kertakäyttöinen, näyttää hienolta kun viirejä on monessa veneessä

Tulitikut

- tosi tyylikkäät, kivat viedä tuliaisina sellaisenaan tai kynttilän kylkeen, fiksut käyttöesineet, törkeen kalliit! = euro tikkuaskista, kun kaupasta saa samalla hinnalla puntin, hieno SPS:n mainos jättää jälkeensä

Kangasämpäri

- ostin itselleni, meni vaimolle, ostin toisen, sekini meni vaimolle, kolmannen ostan sala
- älyttömän kätevä, monipuolinen, kumi nauha sisällä tosi hyvä idis purtiloille, hirveen kalliita
- loistotuliaisina niin mökkiläisille kuin venetuillekin, mahtavia lahjoja, viimeiseen asti mietitty: tuotelappu ja leimat, chic

Merimiessäkki (tilaustuote)

- käytännöllisen kokoinen, sivuvetoketju tosi fiksua, pikkutaskut toimivat, älyn tyyris, loistava lahja
- helppo kantaa, kierrätysajatus - huippujuttu
- moni kysynyt mistä noita saa

Postimerkit (tilaustuote)

- hieno ja perinteikäs juttu, kiinnittää huomiota, sopii niille, jotka kirjoittavat kirjeitä tai lähettävät postia, kuka enää tarvitsee postimerkkejä?, pliisu, rakastan kauniita postimerkkejä, ihana lähettää ”omalla nimikkomerkillä”

Juhlafilmi

- hieno läpileikkaus SPS:n toiminnasta, hauskoja pätkiä eri aikakausista, hienoa kun on tehty SPS:n oma filmi, hauska idea: *Lyhyt elokuvafestivaali*, skumppatarjoilu piste iin päälle, filmissä on hyödynnetty eri vuodenaikoja, asiat joko muuttuvat tai sitten eivät: I-ponttonin veneet eivät vuosikymmeninä ole muuttuneet, mutta Aallonmurtajan veneet sitäkin enemmän, pönötys puuttuu ja se on hyvä, filmi on SPS:n näköinen, ammattilaiset asialla, saako sen nettiin?



*Lippu nousi salkoon sadannen kerran!
Kuvat Hessu Turunen.*



Muutaman korviin kantautuneen kitkerän kommentin siitä, ettei juhla viirejä jaettu jokaiselle katsastuksen yhteydessä, vuoksi haluaisin kertoa miksei niin tehty. Idea juhla viiristä tuli esille aika myöhään juhluvuoden kuvioita suunniteltaessa. Sen toimitusaikaa ja hintaa pyydettiin useasta eri paikasta: hinta oli hirvittävän korkea: 22 euroa/viiri ja toimitusajaksi luvattiin useita viikkoja. Oli jo päätetty, että kirja jaetaan kaikille, joten viiri tehtiin tilaustuotteeksi, koska se on lyhyen ajan tuote (purjehduskausi oli siis jo ehtinyt pitkälle kesäkuun puolelle). Viirin toimitusaika oli todella pitkä edelleen, mutta huomomalle materiaalille painettuna hinnaksi saatiin 17 euroa. Viirin suosio yllätti ja niitä tilattiin pitkin kesää ja toimitettiin seuran jäsenille postitse ja kuriirina. Jos tämän olisi aavistanut ja idea olisi tullut varhemmin, olisi tilanne ehkä ollut kuka ties toinen, mutta sittenkin: juhla kirjaa voi lukea tulevinakin vuosina.

Juhlavuosi alkaa lähestyä loppuaan. Vuosi rakennettiin 99-prosenttisesti sillä kuuluisalla SPS:n talkoohengellä työtunteja säästämättä ja laadusta tinkimättä – ilolla ja innolla.

Aivan valtaisa kiitos ihan kaikille, jotka kantoivat kortensa kekoon juhluvuoden onnistumiseksi!

Jokaista teitä on tarvittu ja jokainen teistä on ollut tärkeä.

Evästyksenä seuraavalle sadalle vuodelle: rakennetaan mieluummin kuin hajotetaan ja pidetään SPS:n lippu korkealla antamalla arvo myöskin toisen tekemälle työlle. Meillä kaikilla on yksi yhteinen intressi ja se on PURJEHDUS, tuo jalo harrastus kaikissa eri muodoissaan.

Satu Lehesmaa



Louhet saapumassa maaliin juhla regatan saaristoradalta. Kuva Pilvi Vainonen.



Lyhyt elokuvafestivaali Sirpalesaarella 19.6. oli menestys! Aplodeihin yhtyi myös Wilma-koira. Kuvat Pilvi Vainonen.



Hannu Hillo piirsi pursilipun merkin päivitettyyn asuun. Merkki esiteltiin ennen juhannusta ilmestyneessä Vuosikirjassa, ja loppukesästä yhteysvenelaitureille pystytettiin pitkään suunnitteilla olleet kyltit. Kuva Pilvi Vainonen.



Kutsuvierastilaisuuden lippurivistö, Olavi Erikson ja Satu Lehesmaa sekä Tallinna Jahtklubin edustus ja Heta Leppävuori. Kuvat Pilvi Vainonen.



*Jäsenten oma juhla on alkamassa.
Kuva Pilvi Vainonen.*



*Juhlaeskaaderi Tågholmeniin
purjehdittiin elo-syyskuun
vaihteessa. Eskaaderiteat-
teri esitti katkelman Shake-
spearin Myrsky-näytelmästä.
Kuva Markku Leppävuori.*



*Lipunlasku lähestyy, Kai Torvi laskee sekunnit.
Kuva Pilvi Vainonen.*



Lipun laskivat Satu Lehesmaa ja Pekka Markkanen. Kuva Markku Leppävuori.



NYT! Kuva Seppo Mäkinen.



*Juhlaväkeä lipunlaskussa.
Kuva Markku Leppävuori.*



Eila Ilenius-Poltto lahjoitti Kippari-veistoksen Maanalaisen armeijan ansaituksi kiertopalkinnoksi lipunlaskujuhlassa. Kuva Markku Leppävuori.



Maanalaisen armeijan kantaviin voimiin kuuluva Seppo Mäkinen palkittiin kultaisella ansiomerkillä samoin kuin pitkän hallitustyön tehnyt Ravil Asis. Kuva Markku Leppävuori.



Juhlavuoden tapahtumien lisäksi vuoden aikana oli paljon muutakin ohjelmaa, jota järjesti mm. klubitoimikunta: kuvan talvipäivä sekä buffetit, ensiapukurssi, matkapurjehdusilta, sammutinkastatus, ravintolapäivä, kaasulaitetarkastus, junnuleiri, kolmet talkoot ja vierailu Meripelastusseuran PR Jenny Wihurille. Tulossa on vielä Maanalaisen armeijan tarjoama saunailta Merisotakoululla. Kuva Markku Leppävuori.



*Telakalla puurettiin yhtä mallikkaasti kuin aina.
Kuvat Markku Leppävuori.*



Tästä alkoi juhlavuosi, kohta alkaa uuden vuoden odotus. Kuva Markku Leppävuori.

Nihdin pienoismalli



Nihdin pienoismallin tekijäryhmä: vas. Antti "Ana" Erkkilä – idean isä, Juhani "Jussi" Kulovesi, Kari "Hukkis" Hukkataival. Kuva Satu Lehesmaa.

Satu Lehesmaa soitti vuoden alussa: oli viireillä hanke elävöittää SPS:n 100-vuotista historiaa rakentamalla pienoismalli Nihtisaaresta, seuran entisestä tukikohdasta.

Allekirjoittanutta oli ehdotettu jäseneksi toteutusryhmään, johon olivat jo lupautuneet vanha "Nihdin poika" Antti "Ana" Erkkilä, malli-idean isä sekä Kari "Hukkis" Hukkataival, tunnettu laivamallien rakentaja. Olin ehdotuksesta imarreltu ja rohkenin suostua, sillä olinhan nuoruudessani väsäilyt puoliammattimaisesti malleja eri arkkitehtien tarpeisiin.

Eräänä tammikuun iltapäivänä kokoonnuimme Kankurinkadun toimistoon pohtimaan tehtävän tavoitteita ja lähtökohtia. Saapuvilla oli myös Satu, joka toimi innostavana yhdyshenkilönä seuran johtoon ja joutui osallistumaan varsinaiseen käytännön toteutukseenkin projektin loppuvaiheessa.

Tavoitteeksi asetettiin ensinnäkin, että mallin tuli käsittää koko Nihtisaari ja sopiva määrä vesialuetta. Toiseksi tavoitteeksi sovittiin, että malli esittäisi saarta sellaisena kuin se oli 1950-luvun puolivälissä.

Ana oli kerännyt etukäteen valokuvia, kartoja ja muuta lähdemateriaalia, joka ei ollut rakennusten osalta kattava, mutta jolla oli tultava toimeen. Erityisen hyödyllinen asiakirja oli arkkitehti Olli Pöyryn selostus SPS:n uudesta seuramajasta eräässä Arkkitehti-lehden 1950-luvun alkupuolen numerossa. Selostukseen liittyivät seuramajan piirustukset pienoismallin kannalta riittävän täydellisinä sekä lisäksi asemapiirros koko saaren osalta. Piirrokset olivat voimakkaasti pienennettyjä, mutta niihin oli merkitty mitta-kaavat, joten kaikkien rakennusten sijainti ja pohjamuoto oli selvillä. Kun näitä tietoja täydennettiin Anan omasta ja muista arkistois-

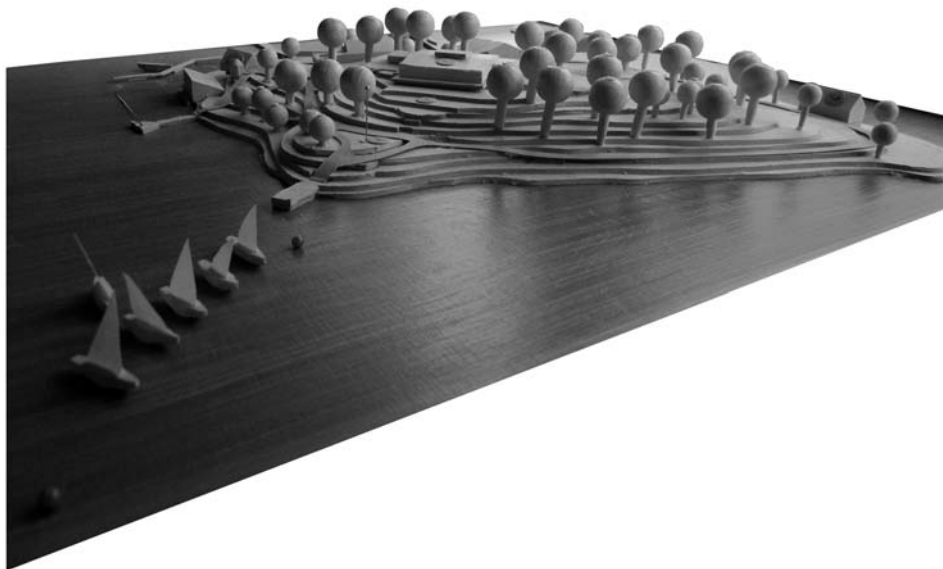
ta keräämien valokuvien tiedoilla ja kun vielä Urheilumuseon arkistosta löytyi venevajan rakennuspiirustukset, katsottiin, että edellytykset riittävän ”näköisen” pienoismallin rakentamiselle olivat olemassa.

Seuraavaksi tuli ratkaista mallin koko, mittakaava sekä sen rakenteellis-esteettinen perusilme. Tietyn luonnosvaiheen kautta päädyttiin siihen, että mittakaava tulee olemaan 1:500 ja pohjalevyn koko n. 45x60 cm, jolloin esimerkiksi sen esilläpito ei vaadi kohtuutonta tilaa. Edelleen päätettiin, että malli rakennetaan perinteisin menetelmin 1m:n korkeuskäyrin (2mm kartonki) ja rakennukset massiivipuusta. Tuloksena olisi pelkistetty massamalli, joka antaisi saaren kokonaisuudesta sekä rakennusten, puuston ja laitureiden keskinäisistä suhteista havainnollisen kuvan. Massamallin estetiikkaan kuuluu pitäytyminen niukassa materiaali- ja

väriskaalassa sekä pienten yksityiskohtien karttaminen. Nihdin mallia kuitenkin elävöitettiin loppuvaiheessa Hukkiksen veistämällä venemalleilla (Hai), jotka sijoitettiin osin läh-
tölinjalle osin laitureille.

Varsinainen toteutus tapahtui seuraavan työnjaon puitteissa: Hukkis hankki aluslevyn ja vitriinin sekä vastasi rakennusten veistämisestä, minä puolestani leikkasin korkeuskäyrät, ja kokoonpano tehtiin kolmen miehen yhteistyönä seuran toimistossa. Prosessi kesti koko kevätkauden, kokoonnuimme toimistolla n. 2 viikon välein. Kesäkuun alussa Satu saapui paikalle ja liimasimme hänen Anan ohjeiden mukaan tekemänsä opastekstit ja pohjoisnuolen marginaaliin. Vitriini pantiin paikalleen ja malli oli valmis.

Juhani Kulovesi



SPS:n 100-vuotisjuhlavuoden yöjuttuja vartiokirjasta

...Pekan Pätjän, Il-ponttonin ja Aallonmur-
tajan koodinapit reistailevat...

...Hieno Makitan käsivalaisin akkuineen
meni merenpohjaan, vain kahva jäi käteen.
Siellä se 5 metrin syvyydessä loistaa...ha-
tuttaa...

...Veneessä piippaa joku sisällä - ehkä pääl-
le jäänyt GPS?...piippaus tuli palovaroit-
misesta...

... Aallonmurtajalla vieraspaikalta lähtenyt
3-hengen ruotsalaisseurue (pieni moottori-
vene) sotkeutui Hii-O-Hoin ankaroliinaan.
Puolen tunnin sähläämisen ja uiskente-
lun jälkeen saivat itsensä irti, eikä liinakaan
näyttänyt vahingoittuneen...

...14 sähköjohtoa kiinni laiturirasioissa, irro-
tin ne. Kun omistaja poistuu saaresta, joh-
to on irrotettava rasiasta. Jos veneessä on
uppoamisvaara, voi kirjoittaa viestin sähkö-
johtoon...

(Vartiopäällikön huomio: Satama- ja telakka-
säännöissä sanotaan, että jatkokaapeleiden
on oltava ulkokäyttöön tarkoitettuja ja hy-
väksytyjä malleja. Sähkölämmittimien käyt-
tö on kielletty. Lämmitintä tai muuta suur-
kulutuksista laitetta ei saa jättää yksikseen
kytkettynä maasähköön.)

...Perusteellisempi tutustuminen saaren vä-
keen ja soluttautuminen ympäröivään maa-
ilmaan potentiaalisten vihollisten kartoitta-
miseksi...

...Roskikset 2 kpl vedetty laiturille pylvä-
nosturin lähistölle...

... Aallonmurtajasatamassa on paljon venei-
tä, jotka eivät ole varautuneet koviin pohjo-
sen puoleisiin tuuliin. Yön aikana kiristeltä
puolenkymmenen veneen köysiä...

... Muutoin rauhallista, mutta HSS:n puolella
bileissä infernaalista musiikkia. Poliisille on
jo muutamat yöpyjät soitelleet...

...Minkkejä kohdattu neljä, rohkeita otuk-
sia...

...Epämääräisiä kierroksia täyden kuun va-
lossa, minkki pakotettu uimaan huoltolaitu-
rin päästä...

...Kaveri sanoi, että Minkki voi tappaa ihm-
sen, ja se pelottaa minua nyt siksi hieman...

...Kaunis kesäilta...kaunis kesäyö...upea
kuutamo... voiko olla kauniimpaa...onpa hie-
no aamu... saari heräilee...

Kiitoksen sana vartijoille, joita riitti syyskuun
loppuun.

Rauhallisia toivotuksia talvikaudelle ja
latautumista seuraavan sesongin vahtimi-
seen.

*Vartiopäällikkö Satu Lehesmaa koosti ke-
säisiä tunnelmia ja tuokioita Sirpalesaaren
turvajoukoista.*

IN MEMORIAM

Ilppari, Ilpo Hänninen 1943 - 2013



Ilppari oli Purjehtija, isolla kirjaimella. Hän liittyi SPS:ään jo Nihdin ja puuvillapurjeitten aikaan, viisikymmentäluvun puolivälissä. Kun itse tulin seuraan vuosikymmentä myöhemmin, oli Ilparilla jo jakaa meille junnuille laajaa kokemusta ja näkemystä. Niitä hän ei salannut, vaan avuliaana ja ystävällisenä opasti meitä kokemattomampia kaikenlaisissa asioissa, liittyipä se veneen rakentamiseen, kunnostukseen, varusteisiin, trimmaamiseen tai muihin merimiestaitoihin.

Ilppari oli ennen kaikkea kilpapurjehtija. Hän oli Lightning-luokan SM-miehistössä ensi kerran veljensä Aipan kanssa 1962 ja Pentti Puuperän 1969 ja 1970. Penan miehistössä hän voitti myös Litien EM-hopeaa Anziossa vuonna 1969 ja kultaa Antti Ruuskanen miehistössä Keuruulla vuonna 1975. Hän oli haluttu gastit, eikä vähiten hänen taktisen pelisilmänsä takia. Veneen trimmaus ja hallinta kipparina oli myös hänen käsissään, olipa kysymyksessä luokka kuin luokka. Miehistössä ja kipparina hän oli ystäväl-

linen ja koko veneen miehistön huomioon ottava kilpapurjehtija. Itse muistan aivan alkuaikoina olleeni hänen Viklallaan plaanailmassa jonkinlaisessa selviytymiskelissä. Kesken plaanin hän laittoi pinnan jalkojensa väliin, kaivoi röökkit esiin ja sytytti. Kunnioitukseni hänen rentoa taidokkuuttaan kohtaan oli rajaton!

Hän oli sen sukupolven miehiä, jotka rakensivat ja pitivät veneistä huolta omin käsin. Kuusikymmentäluvun alkupuolella veneinä oli puuvikloja, 1970 hän rakensi Windmillin ja 1973 yhden kolmesta SPS:n Fireballista, jotka tosin jäivät Suomen ainoiksi. Myöhemmin hän purjehti mm. H-veneellä ja viimeiseksi jäi Maestro 31 ”Christina”. Matkapurjehduksista pisin oli hänen veljensä Aipan kanssa tehty matka Amsterdamiin Hornarilla 70-luvun loppupuolella. Vaikka purjehdus muuntui matkavoittoiseksi, ei kilpailuvietti kuollut. Poikansa Ekku kertoo: ”Muistan hyvin kesälomapurjehduksia, joissa matkapäivät olivat täynnä ”pienoiskisoja” muita veneitä vastaan. Kun sattui löytymään samanhenkinen venekunta ei ”kisa” fäjän puolelta kyllä kesken jäänyt. Koneella ei myöskään menty kuin äärimmäisessä pakkossa.” Niinpä, ilman Ilparin tapaisia kippareita sellillä parveilisi vain rumasti fläträäviä tai muuten väärin skuuttattuja purjeita ja rautagenoalla eteenpäin puskijoita!

Itse sain paljon hyviä oppeja Ilparilta. Hän veti juniorileirejä, joilla myös omat poikani ottivat purjehduksen ensi askeleet. Hän toimi kouluttajana SPS:n veneilykoulussa 80-luvulla, minkä kurssin molemmat vanhempani kävivät. Oman sukuni kohdalla hän opetti siis kolmea polvea! Satavuotiskulkaisussa Ilppari mainitaan useita kertoja nuorempien kilpapurjehtijoiden innoittajana ja junnutoiminnan vetäjänä. Alkuopetuksen häneltä saaneiden saavutuksia ovat mm. maailmanmestaruus, olympiavoitto ja monet Suomen mestaruudet.

Leipätyönsä Ilppari teki kartoittajana Maanmittauslaitoksessa, josta jäi eläkkeelle täysinpalvelleena. Kymmenkunta vuotta

sitten Ilppari siirtyi veneineen Katajanokan Venekerhoon, kivenheiton päähän asunnoltaan. Viime vuodet Sirpiksestä on tuntunut puuttuvan jotain sinne kuuluvaa.

Viime kesänä hänen veneensä oli vedessä Katajanokan laiturissa, mutta se ei enää irronnut laiturista. Purjehtija ei enää jaksanut. Kuulin hautajaisissa Ekun kertovan, että aivoinfarktin jälkeen hänen isällään oli vaikeuksia reimareitten tuntemisessa. Johtiko tämä Purjehtijan otteen heltiämiseen skuu-tista? Olisin tunnustanut sinulle, Ilppari, että joudun toisinaan salaa luntaamaan reima-reita tarrasta. Nyt en voi enää kuin kiittää hyvästä seuratoveruudesta. Surusanoma tuli

elokuun toisella viikolla. Ilpo kuoli 8. elokuuta edeltävänä yönä. Hän ehti kuitenkin sitä ennen viettää 70-vuotispäiviään Paimiossa poikansa ja lastenlastensa luona.

Vuosikirjan mukaan SPS:n suuri harrastusmerkki on myönnetty vain yhdelle jäsenelle: Ilpo Hännesselle vuonna 1976. Merkkejä ei ole enää vuoden 1983 jälkeen innostuttu hakemaan tai myöntämään, mutta mielestäni Ilpparin yksinäinen nimi korkeimman merkin saavuttajana puoltaa edelleen paikkaansa.

Kai Kuusi



Hesse Turunen 1947 - 2013

LÄMMIN KIITOS

S/y Morganan kippari, puolisoni Hesse Turunen menehtyi tapaturmaisesti Sirpalesaareissa 1.10. Vielä emme tiedä, mikä osuus Hessian sydänsairaudesta oli tapahtuneeseen. Meillä oli tarkoitus kesän jälkeen pikkuhiljaa hidastella purjehdusta, vaihtaa kenties pienempään veneeseen ja viettää enemmän aikaa maalla. Ehdimmekin laittaa veneestämme myynti-ilmoituksen kuu-kausi sitten tietämättä, että suurempi käsi oli jo kirjoittanut Hessian lokikirjaan. Nyt iloa ja lohtua antavat hienot vuodet, jotka saimme yhdessä merellä ja maankamaralla viettää.

Kiitän sydämestäni kaikkia Hessian muistoa kunnioittaneita ja suureen suruuni osaa ottaneita sekä saamastani avusta ja tuesta *Morganan* nostossa ja huollossa.

Pilvi Vainonen

NORWAY THE HARD WAY

Eli purjehtien Helsingistä Huippuvuorille viidessä viikossa

- Mulla olis yksi reissu suunnitteilla. Mah-taiskohan teitä kiinnostaa, kysyi vanha purjehduskaverini Kari varovaisesti eräänä lokakuuisena iltana. Olimme kokoontuneet poikien kanssa Arskalle viettämään Atlantin ylityksemme 20-vuotispäivää saunomisen ja syömisen merkeissä, ja voitaneen sanoa että kysymys upposi aika hedelmälliseen maaperään.

Vanhoja seikkailuja oli muisteltu, seilauskavereita nähty pitkästä ajasta, maljoja nosteltu ja itse kullakin oli seikkailun ja meren kaipuu täyttänyt herkistyneen mielen. Niinpä vastaus kysymykseen tuliikin yhteen ääneen ja empimättä kuin hyvin treenatun mieskuoron suusta.

Kävi ilmi, että reissu suuntautuisi Huippuvuorille. Ja sehän oli allekirjoittaneelle sikäläkin iloinen asia, että Norjan jylhä rannikko oli kummitellut takaraivossa jo jonkin aikaa. Töissäkäyvälle seilorille vaan muutaman viikon kesäloma ja edestakainen purjehdus Norjaan oli ollut yhtälö, jota en ollut vielä lukion lyhyen matikan tarjoamilla opeilla onnistunut ratkaisemaan.

Mutta nyt siis ratkaisua tarjottiin hopealautasella. Voisin Ruffen miehistössä purjehtia koko pitkän Norjan rannikon läpi ilman huolta paluupurjehduksesta. Homma siis onnistuisi kesäloman puitteissa, joskaan ihan joka vuonoa ei ehdittäisi koluamaan...

Siitä se ajatus siis lähti. Ja juhannukse-
na 2013 oltiin sitten siinä vaiheessa, että köydet irrotettiin Maritimin laiturista Lauttasaaresta ja veneen keula suunnattiin kohti uusia seikkailuja, kuten sanonta kuuluu.

ITÄMERI

Ennen kuin köydet vihdoinkin saatiin irti klo 23 juhannusaattoiltana, oli aluksemme käynyt läpi mittavat valmistelut. Vene oli sama vanha tuttu 30 jalkainen Bavaria, joka jo vuonna 1992 oli vienyt allekirjoittaneenkin turvallisesti Helsingistä aina Kanariansaarille ja sieltä Atlantin yli Bahamalle ja Floridaan asti. Kaiken kaikkiaan veneellä oli takana jo pari Atlantin ylitystä ja Färsaarten reissua sun muuta, joten voidaan sanoa, että sisäänajo oli tehty huolella ja paatti havaittu luotettavaksi matkantekijäksi. Pikku päivitystä vanhaan veneeseen oli kuitenkin tarvis tehdä.

Uudet purjeet, patjat, lämpöpäri ja isokasa elektroniikkaa oli kannettu veneeseen ja asennettu paikalleen talven ja kevään mittaan, kaikki paikat veneessä käyty huolella läpi ja mm. peräsimeen ja rikiin tehty pieniä korjauksia. Ja kuten jokainen joskus veneenkunnostushommia tehnyt voinee arvata, hommien valmistuminen meni aika viime tintaan.

Lopulta kuitenkin oltiin siinä pisteessä, että matka saattoi alkaa. Ekalle legille sainme Karin kanssa vahvistukseksi Esan, joka palasi Visbystä takaisin töihin ja liittyisi aikanaan jälleen miehistöön Tromssassa.

Helsinki-Visby -väli meni mukavassa kelissä autopilotin kanssa puuhastellessa. Uusi "Reiska" ei suostunut pitämään sille määrättyä kurssia sitten millään. Pitkällisten vianetsintöjen jälkeen tajusimme kokeilla siirtää pilotin kompassiyksikköä toiseen paikkaan, ja johan alkoi pelittää. Kannattaa siis oikeasti ottaa vakavasti ohjekirjan kehottus siitä, että kompassi on sijoitettava riittävän etäälle muista laitteista.

Visbyhyn saavuttiin aamun sarastaessa. Vietimme kaupungissa reissun ainoan hel-
lepäivän – sen koommin shortseja ei sitten
tullutkaan päälle vedettyä ennen kuin vasta
paluumatkalla Mäntsälän lähistöllä sijaitse-
valla levähdyspaikalla.

Heitimme Esan lentokentälle vierassata-
man laina-autolla, laittelimme vähän venet-
tä, kävimme ruokakaupassa ja syömässä ja
ajojimme veneen polttoainelaituriin vain huo-
mataksemme, että asema oli kiinni! Polttoai-
netta saadaksemme jouduimme soittamaan
aseman ovessa olevaan numeroon ja tilaa-
maan asemanhoitajan myymään meille die-
seliä varsin mojovaa lisämaksua vastaan.

Lopulta pääsimme kuitenkin merelle ja
panimme vahdit pyörimään. Nyt purjehdus
jatkuisi kahteen pekkaan. Päädyimme kol-
men tunnin vaiteihin, mikä osoittautui varsin
toimivaksi systeemiksi, ja pidimmekin siitä
kiinni koko loppumatkan. Kolmessa tunnis-
sa ehtii saada jo jonkinmoiset unet, ja vas-
taavasti yksinäinen vahtivuorolainen saa ai-
kansa kulumaan ja jaksaa pysytellä hereillä
yön pitkinä tunteina.

Matka eteni mukavasti ilman kummem-
pia kummelluksia leppoisassa kelissä. Elä-
mä veneessä asetui kolmen tunnin rytmiin,
jolloin suurimman osan ajasta toinen nukkui
ja toinen ajoi venettä. Toimiva autopilotti hel-
potti elämää eritoten tyynessä koneella aja-
essa. Yksi asia, josta olemme aina pitäneet
kiinni purjehtiessamme on kunnan ateria ke-
listä riippumatta. Niin nytkin.

Ateria muodostui, kuten tuppaa käy-
mään muuten varsin yksitoikkoisessa päi-
värytmässä, päivän kohokohdaksi, jonka
kumpikin vuorollaan valmisti. Myös punavii-
nilasillinen – tai pari – kuului aina sivistynee-
seen ruokailuun. Ja kun kokin etuoikeutena
oli naukkailla lasillinen jo ateriaa valmistaes-
sa, kokkivuoro ei missään vaiheessa tuntu-
nut rasitteelta.

Ajatuksenamme oli purjehtia Visbystä
suoraan Kööpenhaminaan jouduttaaksem-
me matkaa ja saadaksemme näin enemmän
aikaa Norjan rannikolle. Bornholmin tienoil-

la nousi kuitenkin kova, jopa myrskylukemia
hiponut vastatuuli, joka teki purjehtimisesta
raskasta ja todella hidasta isossa vasta-aal-
lokossa. Kun vielä peräsimestä alkoi kuulua
outoa kitinää, päätimme aikamme vilkkaal-
la väylällä laivoja väistelyämme ja myrskyä
päin puskettuamme kääntyä ympäri ja las-
ketella myötätuulessa Bornholmiin nukku-
maan yön yli ja tsekkaamaan peräsimen.
Seuraavaksi päiväksi olisi taas luvassa so-
pivampaa keliä, joten käytännössä emme
edes häviäisi kovin montaa tuntia. Turha siis
kiusata itseään.

Profeettojen ennusteet kävivätkin to-
teen, ja jatkoimme seuraavana iltapäivänä
matkaa Bornholmin Rønneistä leppoisas-
sa ja aurinkoisessa kelissä kohti auringon-
laskua ja sen takana hämmöttävää Köpistä.
Peräsimestä emme löytäneet mitään huo-
lestuttavaa, joten päättelimme kitinän joh-
tuvan uusista laakereista, jotka eivät olleet
vielä täysin asettuneet.

Aamun valjetessa näkyviin ilmestyi myös
Ison Beltin silta sun muut Köpiksen maa-
merkit. Lentokoneet laskeutuivat jatkuvana
virtana Kastropin kentälle päämme yli, kun
purjehdimme vilkkaan laivaliikenteen seas-
sa kohti Tuborgin tehtaan kupeessa sijait-
sevaa Svanemøllen satamaa. Paikallinen so-
ta-aluskin kävi meitä tarkkailemassa, mutta
päätti kuitenkin viisaasti perääntyä ennen
kuin tilanne välillämme pääsisi kärjistymään
konfliktiasteelle.

Satama löytyi, ja sieltä kelluva miehittä-
mätön polttoainemasaponttoni, jossa pää-
timme tankata ennen laituripaikan etsimistä.
No, tankki saatiin lähes täyteen ennen kuin
automaatti hotkaisi tukun seteleitä ja kiel-
täytyi jatkamasta yhteistyötä. Tappio joudut-
tiin nielemään, apua ei saatu vaikka yritimme
soitella asemalta löytyneeseen numeroon.

Köpiksen vierailu ei siis alkanut hyvin.
Laituripaikka saatiin sentään valtavassa
marinassa aika läheltä satamakonttoria, jo-
ten ei muuta kuin satamamaksua maksa-
maan ja suihkuun – siis korttiautomaatille ja
suihkumaksukorttia lataamaan. Suomalaisia

vierassatamia satamamaksuun sisältyvine suihkuineen ja saunoineen alkoi tulla ikävä. Kun vielä keli oli sateinen julistimme Köpiksen vierailumme seuraavana iltana päättyneeksi ja suuntasimme kohti Tanskan salmia.

TANSKAN SALMET

Ajatus oli purjehtia salmista läpi ja jatkaa Kattegatin ja Skagerrakin läpi suoraan Norjan rannikolle ja sitä seurailleen jonnekin Stavangerin-Bergenin korkeudelle. Ilmojen haltijat puuttuivat kuitenkin jälleen peiliin. Helsingørin ja Helsingborgin välisestä kapeikosta selvittiin vielä yön pimeydessä mukavassa tuulessa erittäin vilkkaan laivaliikenteen seassa puikkelehtien, mutta Kattegatille tullessa alkoi tuuli yltyä. Eikä aikaakaan kun olimme taas puskemassa 18 m/s vastatuuleen.

Aallokko oli jyrkkää ja meno märkää ja epämukavaa. Matka eteni sellaista parin solmun vauhtia. Keikkumisen lisäksi sisällä oloa haittasi pilssiin jostain lorahtanut diesel, jonka vieno tuoksu ei houkuttellut nukkumaan saati kokkailemaan. Yritimme ottaa vuorotellen tirsoja sitloodassa, mutta eihän siitäkään oikein mitään tullut siinä höykytyksessä. Nälkäkin alkoi vaivata, eivätkä keksivarastotkaan loputtomiin riittäisi. Oli siis jälleen aika tehdä ratkaisuja.

Vaihtoehtona oli jatkaa tuskallisen hitaasta etenemistä ilman tietoa kauanko myrsky kestäisi tai ottaa jälleen lusikka kauniiseen käteen ja kääntää myötäiseen ja palata takaisin päin Helsingöriin, jonne pääsisimme noin viidessä tunnissa. Saman matkan taittamiseen toiseen suuntaan olimme käyttäneet koko pitkän yön ja aamupäivän. Oli ollut aika turhauttavaa katsella yöllä yhtä ja samaa Kullenin niemenkärkeä tunnista toiseen veneen vieressä.

Päätös syntyikin melko nopean pohdinnan jälkeen: suunta kohti Helsingöriä, ja – jos löytyy – italialaista ruokaa pöytään illalla.

Satamassa uupuneita purjehtijoita odotti aikamoinen pilssin siivous- ja kauttaaltaan märän veneen kuivausrakka. Kantta huuhtovaa aallokkoa oli tunkeutunut erinäisistä tuuletusventtiileistä myös sisätiloihin. Siivouksen jälkeen otettiin lyhyet tirsat ja suunnattiin kaupungille etsimään italialaista ravintolaa. Odotustemme vastaisesti Helsingör osoittautui mitä sympaattisimmaksi pikkukaupungiksi. Löysimme myös torin laidasta vallan mainion pikku italialaisravintolan.

Toisella yrittämällä Kattegatistakin selvittiin. Muutama ukkospuuska sattui kohdalle, mutta pääosin mentiin mukavassa kelissä. Päätimme vielä poiketa tutustumaan Kööpenhaminalaisen taksikuskin kovasti suosittelemaan Skageniin aivan Tanskan pohjoiskärjessä ennen kuin siirtyisimme Vuonojen maan puolelle.



Kirjoittaja ruorissa myrskyssä Kattegatilla. Taustalla Kullenin niemi Ruotsin puolella.

Harvinainen näky Pohjois-Norjassa: toinen purjevene. Sumua sen sijaan näkyi hyvinkin usein.



Skagenia ravintola-aittoineen ja turisti-laumoinen voisi luonnehtia tanskalaisten Hangoksi. Satama-altaat oli tungettu aivan täyteen veneitä, jotka satamapoika ohjasi tiukassa kurissa ja järjestyksessä paikalleen. Meidät sijoitettiin laiturista katsoen neljänteen riviin, ja meidän viereemme tuli vielä yksi saksalaisvene. Mainitsimme heille illalla, että olisimme aamulla lähdössä jatkaamaan matkaamme arviolta kahdeksan maisaa. No problem, kuului iloisten saksalaisten vastaus.

Itse emme ottaneet kellonaikaa niin kirjaimellisesti, vaan olimme vasta pikkuhiljaa laittelemassa aamukahveja tulille kahdeksalta aamulla, kun satuin vilkaisemaan ikkunasta ulos ja näin saksalaiset pyjamissaan köydet kädessä kannella rivissä valmiina päästämään meidät lähtemään preussilaisella täsmällisyydellä juuri sovittuna ajan-kohtana. Ei siinä muu sitten auttanut kuin todeta, että se onkin sitten meriaamiainen tiedossa. Otimme kiltisti köydet irti ja päästimme pojat takaisin nukkumaan.

VUONOJEN MAA

Tanskan pohjoiskärki on pitkä merelle kaartuva hiekkakannas, jonka kierrettyämme

otimme suunnan viistosti Skagerrakin yli kohti Lindesnesin majakkaa Norjan puolella. Matka alkoi mukavassa sivutuulella ja reissun ensimmäinen pyöriäishavaintokin tehtiin. Iltaa kohti tuuli kuitenkin heikentyi ja Norjan kesä alkoi laskeutua yllemme sumun ja tiikusateen muodossa.

Saatuamme Norjan rannikon näkyviin, jatkoimme matkaamme sitä turvallisen etäisyyden päässä seuraillen ylöspäin. Seuraava pysäkki, ja ensimmäinen etappimme Norjassa oli Bergen. Kahden ja puolen vuorokauden purjehduksen jälkeen kurvasimme Marsteinin majakalta sisään jylhien saarten väliin. Kamerat kävivät ylikierroksilla. Maisemat olivat komeita ja vedet saarien välissä syviä. Tuntui oudolta, kun aivan lähellä rantaakin kaiku näytti yli kahdensadan metrin syvyyttä – silloin kun ylipäättään näytti mitään.

Bergen on kuulemma Norjan sateisin paikka, ja sadetta saadaan keskimäärin kahtena päivänä kolmesta. Oli miten oli, me vietimme siellä kaksi upeaa aurinkoista kesäpäivää nauttien sympaattisen kaupungin tunnelmasta ja kalatorin tarjonnasta, kuten jättiravuista ja valaasta. Saimme myös paikallisilta seiloreilta hyviä vinkkejä ja säälliviä katseita, kun kerroimme jatkavamme kohti pohjoista. Edessä olisi nimittäin pahamaineinen Stattin niemenkärki. Nor-



*Pipo hyvin, kaikki hyvin.
Haave purjehduksesta
Norjaan on toteutunut.*

jan läntisin kohta on kuuluisa vaarallisesta aallokosta, jonka niemen kohdalla kohtaat merivirrat saattavat nostattaa. Alueella on uponnut isojakin laivoja, ja paikkaa pidetään niin pahana, että veneitä varten on vakavissaan suunniteltu tunnelin rakentamista vuoren läpi.

Sääennusteen lupaillessa ihan kohtuullista keliä suuntasimme illan suussa kohti Pohjanmerta. Seitsemän tunnin ajon jälkeen pääsimme saarten suojasta ulosmenolle ja vastassa oli Pohjanmeri, joka otti meidät vastaan sekavalla parin metrin mainingilla, vaikka tuulta ei ollut juuri ollenkaan. Vahdit pyörimään ja kohti pohjoista, Stattiin olimme päättäneet varmuuden vuoksi kiertää turvalisästi kauempaa avomereltä.

Sekavaa maininkia lukuun ottamatta olosuhteet olivat hyvät ja matka eteni kivasti öljynporaustauttojen seassa kunnes VHF:ssä alettiin kuuluttaa gale warningia alueelle. Eihän siinä mitään, niihin oli jo totuttu, mutta tällä kertaa ylimääräistä huolta aiheutti se, että olisimme juuri Stattiin kohdalla kelin noustessa. Meillä oli ilmeisesti kuitenkin tuuria matkassa, koska kovimmillaan 17 m/s puhaltanut tuuli oli etelästä ja saman suuntainen virran kanssa, joten noin kolmemetrinen aallokko pysyi siedettävänä ja pääsimme isommitta ongelmitta pujahtamaan Stattiin kupeesta sisään saariston suojaan.

Päätimme jäädä yöksi läheiselle Sandøy-an saarelle pikku kalastajakylän tunnelmalliseen laituriin ja jatkaa vasta seuraavana päivänä Ålesundiin mukavasti päivänvalossa.

Ja näin tehtiinkin – tosin kelissä löytyikin sitten kaikkea muuta paitsi pimeää. Tuulta, tyyntä, sadetta, sumua ja ripaus räntääkin saatiin päivän mittaan niskaamme, mutta sieltä se Ålesund kuitenkin löytyi sumun seasta. Toisella yrittämällä osuttiin jopa oikeasta aallonmurtajasta sisään ja löydettiin paikka vesirajaan rakennettujen talojen reunustamasta kapeasta venesatamasta.

Ålesund tunnetaan arkkitehtuuristaan, joka poikkeaa kaikista muista Norjan kaupungeista. Vallitseva tyyli on jugend. Tämä on seurausta siitä, että kylä on aikanaan palanut ja sen jälkeen jälleenrakennettu kertarysäyksellä yhtenäiseen tyyliin. Ihan kiva paikka, ja markkinatkin olivat käynnissä. Löysimme myös hyvin varustetun veneliikkeen sillä seurauksella, että shoppailu lähti vähän lapasesta, kun täydentelimme lämpimien purjehdusvarusteiden varastamme. No, jälkeinpäin täytyy sanoa, että ihan tarpeeseen nämäkin hankinnat tulivat sitten pohjoisempaan.

Ålesundista otettiin suunnaksi noin 200 mailin päässä koilliseen sijaitseva pikku-kaupunki Rørvik. Pari päivää avomerellä siis edessä, ja keli vaihteeksi vallan muka-

Trollfjorden-vuono. Hei, täällähän on käynyt muitakin!



va. Tässä vaiheessa tultiin virallisesti Pohjois-Norjaan, minkä kyllä huomasi myös yhä viileämmäksi käyvästä ilman lämpötilasta.

Matkalla upouusi autopilottimme Reiska sanoi sitten lopullisesti sopimuksensa irti kunnon rutinan säästyksellä. Eihän se mitään, jos olisi tuullut ja olisimme voineet purjehtia. Mutta tyynessä koneella ajaessa käsin ohjaaminen on tunnetusti varsin tyypeää hommaa, varsinkin avomerellä, missä ei ole minkäänlaisia kiintopisteitä. Oikean suunnan pitäminen vaatii siis mainingissa ajaessa keskittyynyttä kompassin tuijottelua, mikä varsinkin yöllä väsyneenä on suomeksi sanottuna vittumaista hommaa.

Rørvikissä alkoi sitten kuumeinen autopilotin varaosien metsästys. Laitteessahan oli tietysti takuu voimassa, mutta eihän niitä osia ollut mailla halmeilla. Eikä niiden toimittaminen reittimme varrelle oikein tahtonut onnistua, vaan osat reissasivat omia reittejään milloin missäkin ja me – käsiohjauksella – omia reittejämme. Puheluita soiteltiin niin Suomen maahantuojalle kuin Norjan maahantuojalle, sähköposteja läheteltiin ja vaihteitoja puntaroiitiin. Joku paikallisen venetärvikeliiikkeen huoltomieskin kävi veneellä toteamassa, että juu, rikki on. varaosatkin matkustelivat ees taas ympäri Norjaa, kunnes lopulta aikanaan saimme ne Tromssaan.

Rørvikistä otimme suunnan kohti Bodötä. Tässä vaiheessa päätimme siirtyä saariston suojassa kulkeviin ns. sisäreitteihin (inner leads) ja tehdä päivämatkoja maisemista nauttien. Ja hulppeitahan ne Pohjois-Norjan maisemat ovat. Napapiiri ylitettiin asianmukaisin menoin ja illalla, tai oikeastaan keskivyöllä, ohitimme mm. Seitsemän siskon komean kilometrin korkuisen lumihuippuisen vuoriston, jonka juureen pysähdyimme nukkumaan. Näillä korkeuksilla ei kesäisin pimene, joten maisemien ihailu kyllä sujuu ihan ympäri vuorokauden jos vaan sumutilanne sallii.

Aamulla matku jatkui tyypillisen vaihtelevassa kelissä. Pohjanmereltä tulevat rintamat menevät vauhdilla yli ja kelit vaihtuvat muutamassa minuutissa leppoisasta auringonpaisteesta puuskaiseen sateeseen ja sakeaan sumuun ja takaisin. Aika ei siis tule pitkäksi. Bonuksena on kuitenkin tarjolla myös näyttäviä valaistus- ja sateenkaarispektaakkeleita. Illaksi Støttiin, noin 30 mailia Bodöstä etelään, josta löydämme mukavan nuorenparin mökkirannassaan pitämän pikku vieraslaiturin. Vaihdamme kuulumiset ja saamme myös maistiaiset heidän mainiosta kala-ateriastaan. Sitten veneeseen nukkumaan tuulen ulvoessa takilassa.

Aamulla aikaisin liikkeelle ja kohti Bo-

*Arktista purjehdusmuotia
Pohjoisella Jäämerellä.*



dotä. Siellä onkin sitten aika heittää hyvästi suojaavalle ja huolella kerätylle lika-kerrokselle. Käymme pitkästä aikaa oikein saunassa ja pesulla paikallisessa hotellissa. Kipparin sisko Satu liittyy miehistöömme muutamaksi päiväksi, ja suuntaamme kohti Lofootteja.

Seuraavan yön vietämme idyllisessä ja kuvankauniissa Grotøyn pikku vierassatamassa nauttien upeasta tyynestä ja aurinkoisesta kesäillasta – toki pipot päässä ja pitkät kalsarit tiukasti jalassa. Kristallinkirkkaan veden alla makoilee meritähtiä, ja ympäröivät vuorimaiset ovat huikeita. Tuntuu, että mitä pohjoisemmaksi tulemme, sitä leppoisammaksi sää muuttuvat. Huviveneitä näillä vesillä liikkuu todella vähän, joten satamissa ei ole ruuhkaa.

Seuraavana päivänä matka jatkuu edelleen leppoisassa ja ajoittain jopa aurinkoisessa säässä. Kalastusyrityksemme eivät edelleenkään tuota tulosta. Todennäköisesti syynä on se, että vene liikkuu liian nopeasti kun hinaamme viehettä perässä.

Lofoteilla poikkeamme katsastamassa kuuluisan Trollfjorden-vuonon, jossa Hurtigruten-laivatkin kuulemma käyvät tekemässä henkeäsalpaavan tiukan käänöksen kapean vuonon pohjukassa. Ihan hieno paikka, jyrkkiä seinämiä ja lumihuippuisia

vuoria jne. Kamerat pääsevät taas tositoimiin.

Yöksi poikkeamme Engenes-nimiseen kalastajakylään. Saatuamme veneen kiinni laituriin kuulemme hämmästyksellemme suomenkielisen tervehdyksen laiturilla kävelviltä hepuilta. Käy ilmi, että koko paikka on täynnä pohjanmaalaisia kalastusmatkalaisia. Laiturin tuntumaan pysäköity Seinäjoen Tilausajon bussi ei jotenkin istu vuoristoiseen maisemaan. Kalaa kuitenkin kuulemma oli tullut hyvin...

Aamulla sitten taas tihkusateessa ja pikku myötävirrassa kohti Tromssaa, jonne saavumme illalla kutakuinkin tunnilleen neljä viikkoa Helsingistä lähdön jälkeen. Matkalla tulee vastaan yksi varsin voimakas virtapaikka ja sellainenkin harvinaisuus kuin purjevene. Ja mikäpä muu kuin Suomen lippu sen perässä liehuukaan. Perillä Tromssassa kiinnitymme keskustan vieraslaituriin ja painelemme juhlistamaan matkamme yhden etapin päättymistä kunnon pihveillä.

Seuraavana iltana seuraamme liittyisivät Esa ja Möö, joiden kanssa suunnaksi otetaan Huippuvuoret. Allekirjoittaneen oli alun perin tarkoitus purjehdita vain Tromssaan asti, mutta eihän sitä sitten kuitenkaan siihen voinut jättää, kun kerran tänne asti oli tultu. Päätimme siis, että purjehdin vielä

*Maata – ja jäätä – näkyvissä!
Huippuvuorten eteläosa me-
reltä katsottuna.*



Huippuvuorille Longyearbyeniin asti ja lennän sieltä takaisin Tromssaan, jonne Esan auto saisi jäädä odottelemaan muutamaksi päiväksi kunnes palaisin ajamaan sen kotiin.

KOHTI HUIPPUVUORIA

Esa ja Möötä odotellessa kävimme noutamassa autopilotin varaosat, jotka maahan-tuoja oli lopulta saanut lähetettyä erääseen laitakaupungin vene- ja kalastustarvikeliik-keeseen. Samalla päätin ostaa pilkkihaalarin loppumatkan purjehdusasuksi, olihan edessä Pohjoinen Jäämeri ja luvassa hädin tuskin nollan yläpuolella pysytteleviä lämpötiloja. Ratkaisu osoittautuikin erittäin onnistuneeksi, enkä palellut koko matkalla Tromssasta Longyearbyeniin – toisin kuin vahtikaverini Esa, jolle kotiin lähtiessäni sitten myinkin haalarini. Hanskoja ostelimme myös tukun erilaisia kokeiltavaksi.

Käsien lämpimänä pitäminen oli osoit-tautunut kaikkein haasteellisimmaksi, koska hanskat, olivat ne sitten vedenpitäviä tai ei-vät, kastuivat sateessa nopeasti läpimäriksi eivätkä sitten juurikaan enää lämmittäneet. Kalastajien ja kalastusteollisuuden käyttä-mät vuorelliset paksut kumipintaiset työruk-kaset osoittautuivat käytännössä toimiviksi,

kunhan muisti tunkea hanskan suun sade-asun hihan sisäpuolelle, jotta vesi ei valu sitä kautta sisään hanskaan. Todella lämpimät (ja kömpelöt) olivat suomalaisvalmisteiset kalanpakastamoissa käytettävät hanskat, suosittelen! Tosin ohjatessa niiden karhea pinta ei varsinaisesti hellinyt ruorin hirven-nahkaa.

Ja kun nyt kerran pukeutumisasioihin päästiin, niin jatketaan vielä muutamilla tyyli-vinkeillä arktisille purjehduksille. Shortsit voi hyvin unohtaa garderobista. Visbyn jälkeen niille ei ollut tällä reissulla käyttöä. Lämmin-tä ja hajan hylkivää merinovillaista kerrastoa sen sijaan voin lämpimästi suositella pitkän matkan purjehtijoille. Itselläni oli sama ker-rasto viisi viikkoa päällä käytännöllisesti kat-soen koko valveillaoloajan ilman mainitta-vampia hajuhaittoja.

Kunnon avomerikelpoinen korkealla kau-luksella varustettu sadeasu on tietysti it-sestäänselvyys. Samoin lämmin päähine. SPS:n villapipo osoittautui ihan toimivaksi ja tyylikkääksi valinnaksi. Sadeasun alla käy-tin kylmällä säällä vielä vähän paksumpaa villaista väliasua ja yläpäässä lisäksi Älesun-dista hankkimaani kevyesti topattua väliker-rostakkia. Jaloissa itselläni oli nahkaiset pur-jehdussappaat, jotka olivat paitsi mukavat myös yllättävän lämpimät. Siinä missä ku-

misaappaissa seilaavalla kipparilla alkoivat varpaat olla jo kohmeessa, meikäläinen pärjäili mukavasti vielä ilman villasukkiakin. Vapaavahdin paras ystävä on riittävän tehokkaan lämmityslaitteen ohella hyvä makuupussi. Itselläni oli huono pussi, mutta onneksi lämppäri oli hyvä.

Mutta asiaan. Edessä oli siis noin 580 mailin arktinen purjehdus Tromssasta Huippuvuorille. Sivuhuomautuksena vielä, että sinnehän ei niin vain purjehditakaan ihan hetken mielijohteesta. Viranomaisilta hankitut luvat pitää olla kunnossa. Ja ennen kuin Sysseman, eli paikallinen kuvernöörinvirasto, luvat myöntää täytyy onnistua hankkimaan riittävät vakuutukset mahdollisten pelastustoimien kustannusten kattamiseksi ja muutenkin vakuutella olevansa riittävän kykeneväinen seilori ja aseenkäyttäjä. Huippuvuorilla nimittäin jääkarhuja asustaa enemmän kuin ihmisiä. Tästä syystä siellä taajaman ulkopuolella liikkumisessa pakolliseen varustukseen kuuluu aina riittävän tehokas ase, jolla saa nälkäisen tai muuten vaan liian tuttavalliseksi heittäytyvän jääkarhun tarvittaessa pysäytettyä.

Pientä jännitystä oli asiaankuuluvasti ilmassa, kun tankkasimme veneen ja suuntasimme tuoreiden miehistönjäsenten kanssa kohti arktista ulappaa. Pari ensimmäistä päivää mentiinkin aika reippaassa sivutuulesa, joka kovimmillaan nousi jonnekin 14 – 15 m/s tietämille. Sadetta sumua yms. asiaankuuluvaa rekvisiittaa oli myös avokätisesti tarjolla, ja aallokkokin oli paikoitellen sitä luokkaa, että kokilla kyllä nousi hiki pintaan kuuman lieden ääressä touhutessa. Laivoja saati muita veneitä ei pahemmin näkynyt. Ainoastaan yksi kalastusalus bongattiin koko matkalla.

Karhusaaren korkeudella sitten meininki muuttui kuin taikaiskusta ja meri tasoittui aivan rasvatyyneksi. Aurinkokin paisteli ajoittain, uteliaita ja leikkisiä pyöriäisparvia alkoi pyöriskellä veneen ympärillä vähän väliä ja jokunen valaskin havaittiin vähän etäämmällä. Aivan mielettömän upeaa siis oli, vaikkakin koneella ajamiseksihan se loppumatka meni. Dieseliä meillä oli mukana runsaasti jerrykannuissa, joten sen puoleen ei ongelmaa ollut.

Kirkkaassa kelissä näkyvyys oli hyvä, ja Huippuvuoret ilmestyivätkin horisonttiin jo noin 50 mailin päässä. Aika huikea oli näky, ja jäätiköiden lähestyminen tuntui myös ilman lämpötilassa, joka kylmeni aivan kuin olisi pakastimen oven avannut. Loppumatka menikin sitten lumisia vuoria ja jäätiköitä pällistellessä. Ja mikäpä oli pällistellessä, kun näkyvyyttä riitti yötä päivää. Aurinko ei noilla leveysasteilla laske kesällä ollenkaan, ja pari kertaa jouduinkin vahtiin herätessä oikein miettimään ja laskeskelemaan mielesäni, että onko nyt päivä vai yö.

Huippuvuorten pääkaupungista Longyearbyenistä puhuttaessa sana kaupunki menee kyllä vahvasti liioittelun puolelle. Vanha kaivoskylä on nykyään etupäässä arktisen alueen tutkijoiden ja turistien kansoittama. Palveluita löytyy lentokenttä, pari museota ja muutama kapakka sekä rivi tax free -myymälöitä ja outdoor-henkisiä vaatekauppoja. On siellä kuitenkin ihan omanlaisensa tunnelma. Kiehtova paikka kaiken kaikkiaan, ja täytyy sanoa, että turhan lyhyeksi jäi visiittini. Ehkä vielä jonain päivänä...

Mika Ervast

Olympiaprojekti Rio 2016

Sailing Team FIN 141 tähtää ja harjoittelee määrätietoisesti naisten 470-luokassa Rio de Janeiron Olympialaisiin 2016. Tämä tarkoittaa ympärivuotista harjoittelua sekä kotimaassa että ulkomailla, ja maapaikan saamiseksi Olympiaregataan vaaditaan si-

joittumista 20 parhaan maan joukkoon. 470 on sekä naisten että miesten kahden hengen kevytvene, joka vaatii sekä fyysistä kestävyyttä, ketteryyttä ja voimaa että taktista silmää ja yhteistyökykyä.



TIIMI

Rosa Lindqvist

- veneen kippari
- synt. 1989
- opiskelee Metropolian ammattikorkeakoulussa Teollista muotoilua
- purjehtinut luokkia: optimistijolla, 29er, 470

Annina Takala

- veneen gastri
- synt. 1992
- opiskelee Helsingin yliopistossa, Lääketieteellisessä
- purjehtinut luokkia: optimistijolla, Laser 4,7, Laser radial, Elliot 6, 470



Äspiksellä on taas maailman huipulle tähtäviä purjehtijoita.

Hieno juttu!

Tsemppiä tytöille vaativaan projektiin vaativassa joukossa!

Kuvat:

Verna Kovanen, Vallila

PURJEVENETEKNIKKAA

OSA 6

Hannu Sarvanne

Puomin asento luovittaessa

Kuten osassa 2 esitin, etupurje vaikuttaa isopurjeelle tulevan virtauksen suuntaan. Tämä tulee skuutattaessa ottaa huomioon puomin asentoon vaikuttavana tekijänä. Kun luovitaan ilman etupurjetta, on puomin oltava n. 12° kulmassa veneen köliilinjaan nähden. Muuten puomin sopiva skuuttauskulma riippuu etupurjeen koosta, sillä pieni etupurje kääntää virtausta isopurjeelle vähemmän kuin suuri etupurje. Voisi ajatella, että 50 – 200 %:n etupurjeella puomikulma on 8° - 3° . Tarkempi kulma selviää trimmaamalla levangilla siten, että saadaan lateraalitasapaino hyväksi. Jos levankia ei ole, on puomikulma säädettävä skuutilla ja säätämällä puomin alasvedin sopivan kireälle. Yleisohjeen mukaan puomin alasvetimen tulee kryssillä ja myös avotuulella olla sillä kireydellä, jolla purjeen ylimmän latan takiosa on puomin suuntainen. Se voidaan todeta puomin alta katsomalla.

Puomin alasvedin (kikkatalja)

Jotta isopurjeeseen saadaan myös avotuulella oikea muoto, on puomin alasvetimellä saatava riittävä voima.

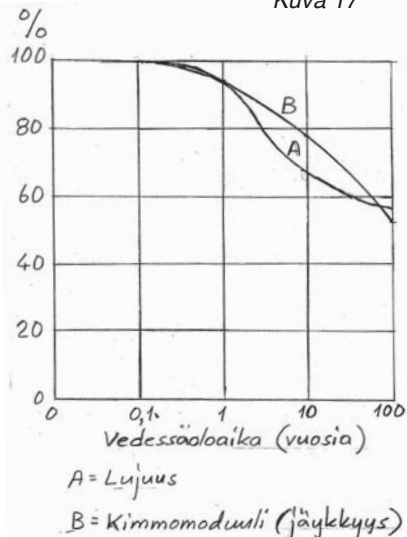
Usein veneen valmistaja käyttää kustannussyistä puomin alasvetimessä taljaa, jossa on liian pieni välitys. S/y *Alutessa* oli alun perin nelinkertainen talja ja yksinkertainen vinssi. Mielestäni se oli riittämätön, minkä vuoksi tein taljaköyteen kaksoistaljan, jolla sain voiman lähes kaksinkertaiseksi. Tällaista helposti tehtävää parannusta jokaisen veneenomistajan kannattaa tarvittaessa harjoittaa.

Kostea laminaatti

Laminaatin pinnassa oleva n. 0,5 – 1,0 mm paksuinen gelcoat-kerros estää veden pääsyn laminaattiin. Jos gelcoat-kerrosta ei jostain syystä ole tai se on vaurioitunut, vesi pääsee sisään laminaattiin, jolloin laminaatti heikkenee.

Kuvassa 17 on esitetty tutkimustulos veteen upotetun laminaatin lujuuden ja kimmomodulin (jäykkyyden) alenemisesta ajan mukana. Huomataan, että selvä muutos syntyy noin vuoden kuluttua. Ongelmana Suomessa on tietää, miten pakkanen vaikuttaa kostean laminaatin lujuuteen. Tiedossani ei ole tutkimustuloksia. Voisi arvella, että pakkasella on merkitystä.

Kuva 17



Lujuuden ja kimmomodulin alenemat veteen upotetussa laminaatissa.

Laminaatin ja teräksen väsymislajuudet

Väsytyskuormitusta on periaatteessa kahdenlaista:

- Vaihto kuormitus vastakkaisiin suuntiin, kuten köleissä, köljalpeissa, peräsimesissä ja sen akselissa, tai nivelheloissa ja niiden tukialueilla. Paljon pahempi kuormitustapa.
- Tykyttävä kuormitus, jossa kuormituksen vaihtelu on yhteen suuntaan, kuten van-teissa, haruksissa ja rustiraidoissa ja niiden tukirakenteissa.

Kuvassa 18 on esitetty lasikuitulaminaatin lujuuden heikkeneminen väsytykertojen mukaan. Kuvassa on esitetty myös teräksen väsymislajuuden alenema vaihto- ja tykytyskuormituksissa. Teräksen väsymislajuus vakiintuu väsytykserroilla 10^6 (= miljoona), jonka jälkeen se kestää "ikuisesti". Purjeveneessä näin suuria väsytyksetoja ei tule, paitsi moottorissa, potkurissa ja potkuriakselissa, joissa 10^6 väsytyksetoa saavutetaan n. 10 tunnin ajolla. Näin ollen moottorit mitoitetaan väsytyksen suhteen kestäämään "ikuisesti". Moottoreiden kestokäyttö rajoittaa pääasiassa kulumisen ja merivesijäähdetyksessä syöpyminen. Kuvan 18 mukaan lasikuitulaminaatin väsyminen on voimakkaampaa kuin teräksen.

Mainittakoon, että lentokoneissa käytetään keveyden vuoksi väsytyksetamitoitusta, ja osia tai laitteita vaihdetaan lentotuntien mukaan.

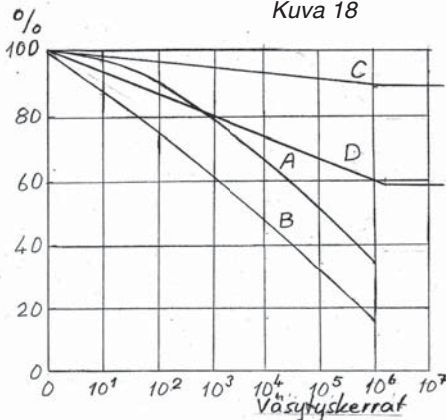
Ruuvien materiaalit

Ulkotiloissa käytetään haponkestäviä ruuveja. Puuveneissä voidaan käyttää pronssiruuveja. Sisustuksissa voidaan käyttää pronssi- tai messinkiruuveja. Haponkestävät ruuvit ovat ainetta AISI 316 muokkauslujitettuna. Materiaalimerkintä on A4, joka löytyy kuusiokanta- ja kuusiokoloruuvien kannasta ja mutterista. Merkintä A2 (AISI 304) tarkoittaa ruostumatonta ruuvia, jonka syöpymiskeskeisyys venekäytössä on riittämätön.

Haponkestävät ja ruostumattomat ruuvit, mutterit ja aluslaatat erottaa tavallisista teräksisistä siitä, että niihin ei magneetti tartu. Tämä johtuu austeniittisestä kiderakenteesta.

Merivesi aiheuttaa messinkiruuveissa olevan sinkin syöpymisen (sinkkikato). Ulkotiloissa pronssi- ja messinkiruuvit syövyttävät alumiinia.

Kuva 18



A = Delaminointumisen alkaminen

B = Mikrohalkeilemisen alkaminen

C = Teräksen väsymislajuus tykytyskuormituksessa

D = Teräksen väsymislajuus vaihtokuormituksessa

Lasikuitulaminaatin vaihtoväsytyslujuuden aleneminen sekä teräksen vaihto- ja tykytysväsytyslujuuden aleneminen.

Popniittien materiaalit

Alumiiniset popniitit ovat heikkoja, eikä niitä saa käyttää voimarasitetuissa kohdissa, kuten esim. mastohelosten kiinnityksissä. Voimarasitetuissa kohdissa on käytettävä ns. haponkestäviä niittejä. Nykyisin ne tehdään Monel-metallista, joka sopii alumiinin kanssa paremmin kuin haponkestävä teräs, joka valtameriolosuhteissa syövyttää alumiinia.

Ruuvien lujuusluokkamerkin- nät

Kuusiokanta- ja kuusiokoloruuvien (A4 tai A2) kannoissa ja mutterissa olevat merkin-
nät 70 tai 80 ilmoittavat lujuusluokan. Nämä lujuusarvot on saavutettu muokkauslujittamalla.

Kölin ruuvien ja muttereiden tarkistusmomentit

Köliulujuusstandardissa on annettu kiristysmomentit eri lujuusluokkien köliuruuveille ja muttereille, sekä haponkestäville että tavallisille. Riippumatta ruuvien lujuusluokasta ja aineesta voidaan antaa seuraavat kiristysmomentin tarkistusarvot:

Potkuri- ja peräsinakselin ma- teriaali

Nämä tehdään yleensä haponkestävästä aineesta AISI 329, joka on kiderakenteeltaan erilainen kuin AISI 316. Sillä on ilman muokkauslujitusta paremmat lujuusarvot kuin lujuuslujittamattomalla AISI 316-aineella. Syöpymiskestävyys on yhtä hyvä. AISI 329-aineeseen tarttuu magneetti. Ainetta valmistetaan ainoastaan pyörötankoina ja valuina (esim. potkurit). Aine kehitettiin aikanaan laivojen potkureiden, pumppujen ja turbiinien akselissa käytettäväksi. Purjeveneiden potkuri- tai peräsinakseli saattaa olla myös aineesta AISI 316, johon magneetti ei tartu.

Pronssipotkuri, pronssilaakeri tai pronssinen akselituki ai aiheuta näissä akselimateriaaleissa syöpymistä, eikä päinvastoin.

Vanhoissa puuveneissä on voitu käyttää peräsinakselin tavallista terästä ja pronssilaakereita, jolloin peräsinakseli on saattanut syöpyä veden alla olevan laakerin kohdalla.

Haponkestävät teräsosat

Haponkestävät teräsosat ovat yleensä muokkauslujittamatonta AISI 316-ainetta, joka on sitkeää, hyvin hitsattavaa ja taivutettavaa. Myös vanttihelat ovat tätä ainetta. Magneetti ei tartu niihin.

	M10	M12	M16	M18	M20	M22	M24	M30	M36
Avain- väli (mm)	17	19	24	27	30	32	36	46	55
Nm	32	56	140	200	280	360	480	1000	1700

SPS:n pajassa on 350 Nm momenttiavain.

Vanttivaijerit

Vanttivaijerit ovat yleensä aineesta AISI 316 voimakkaasti muokkauslujitettuna. Näin murtolujuus on n. 2,5-kertaistunut. Myötölujuus, josta väsymislujuus alkaa laskea, on lähes 5-kertaistunut.

Ainevertailuja

Suunnatusta hiilikuitulaminaatista tehdyt masto-, puomi-, spinaakkeripuomi-, genaakkeripuomi- ja spiiraprofiilit ovat noin puolet kevyempiä kuin alumiiniset tai lasikuituiset. Hiilikuituputkia myy esimerkiksi Kevra Oy Vantaalla. Valtameriolosuhteissa hiilikuitu saattaa syövyttää jopa haponkestäviä ruuveja, ellei niitä ole eristetty.

Lasikuitulaminaatilla saadaan jokseenkin sama paino kuin alumiinilla.

Voisi arvioida, että umpinaisesta hiilikuitulaminaatista tehty runko painaisi noin 60% lasikuitulaminaatista tehdystä rungosta, ja sandwich-kansi n. 50% lasikuitulaminaatista tehdystä kannesta. Alumiinista saataisiin jokseenkin samanpainoinen runko kuin lasikuitulaminaatista.

Hiilikuitumasto

Hiilikuituinen mastoprofiili on noin puolet kevyempi kuin alumiininen, jolloin se:

- Pienentää kallistumaa n. 5%, jolloin rungon kallistuman aiheuttama kulkuvastus pienenee. Lisäksi kölin projisoi pinta-ala jää suuremmaksi ja sorto vähenee. Nämä seikat lisäävät veneen nopeutta n. 0,5%.
- Vähentää veneen kokonaispainoa.
- Pienentää veneen pituussuuntaista hitausmomenttia n. 10%. Tämä pienentää nyökkimistä aallokossa ja siten aallokko-vastusta. Vaikutusta veneen nopeuteen on mahdotonta arvioida tarkasti, koska asia on hyvin monimutkainen ja huonosti tunnettu. Ero voi isossa aallokossa olla suuruusluokkaa 2%.

Hiilikuitumaston helat ja niiden kiinnittäminen vaativat erikoisratkaisuja.

Kumien hoito

Kumit kovettuvat ajan mittaan. Altistus UV-säteilylle kiihdyttää ilmiötä. Yksisylinterisen moottorin vaimennuskumien kovettuminen saattaa aiheuttaa resonanssitärinää tyhjäkännillä ja alhaisilla kierrosluvuilla.

Hyvä hoitokeino on esim. kerran vuodessa suihkuttaa tai sivellä kumeihin silikonia, mikä eliminoi kovettumista.

Moottori

Karkea arvio purjevereen sopivasta moottoritehosta on 3 – 4 kW (4 – 5,5 hv) veneen painon tonnia kohti.

Potkurit

Tyypillistä purjevereen potkureille on pieni nousu/halkaisijasuhde, tyypillisesti n. 0,6 – 0,9. Tämä johtuu moottoriveneisiin verrattuna pienistä nopeuksista. Purjevereen potkureita voidaan sanoa ns. työntöpotkureiksi. Purjevereessä käytettävään perämoottoriin tulisi myös valita pieninoinen ja suurihalkaisijainen potkuri.

Potkurin nopeutta hidastava vaikutus taivannomaisella luovinopeudella on tutkimusten mukaan:

- Kiinteäsiipinen ja pyörimiseltä estetty potkuri hidastaa melkein solmun verran.
- Kiinteäsiipinen vapaasti pyörivä hidastaa n. 0.25 kn.
- Kaksisiipinen taittuvasiipinen potkuri hidastaa n. 0,05 kn.
- Kolmisiipisestä taittuvasiipisestä potkurista ainakaan minulla ei ole tutkimustietoa. On ilmeistä, että hidastava vaikutus on huomattavasti suurempi kuin kaksisiipisellä taittuvasiipisellä.

Jos taittuvasiipisen potkurin siivet irrote-taan, kannattaa ne ja potkurin napa merkitä

siten, että siivet tulevat asennettaessa en-tisiin paikkoihinsa. Tällä varmistetaan, ettei synny epätasapainoa ja sen myötä tärinää.

Perämoottoreiden potkurit ovat yleensä alumiinia. Muut potkurit ovat joko pronssia tai haponkestävää terästä AISI 316 tai AISI 329, johon magneetti ottaa.

Sinkkianodit

Sinkkianodi on tarpeellinen, kun:

- Purjeverneessä on alumiininen vetolaite.
- Akselituki on alumiinia, valurautaa tai tavallista terästä.

Muuten sinkkianodi on turha lasikuitu- tai puuveneessä. Esimerkiksi, kun:

- Veneessä on pronssipotkuri ja haponkestävä akseli.
- Akselituki on pronssia tai haponkestävää terästä.

Jos sinkkianodi on syöpynyt vain pinnalta niin, että siinä on vielä ainetta jäljellä, sitä ei tarvitse vielä vaihtaa. Sen sijaan siitä kannattaa raapia sinkkioksidia pois. Sinkkianodia ei saa maalata.

Köydet

Dyneema- ja Vectran-köydet ovat noin 30 – 40 % ohuempia kuin saman murtolujuuden antava polyesteriköysi. Näiden hinnaltaan polyesteriköyteen verrattuna noin kaksinkertaisen köysien etuja ovat

- Ne ovat noin puolet kevyempiä
- Venymä on vain n. 10 – 20 % polyesteriköyden venymästä.

Dyneema on ”high modulus polyethyle-ne fibre”. Vectran on ”liquid crystal polymer (LCP) fibre”.

Etu- ja isopurjeen nostimet kannattaa tehdä Dyneema- tai Vectran-köydestä. Teräsköyteen verrattuna paksuudeltaan kaksinkertaisella Dyneema- tai Vectran-köydellä on sama venymä ja puolet painosta.

Muut takilaköydet voivat cruising-veneissä olla polyesteriköysiä. Racing- ja racing/cruising-veneissä voidaan perustella Dyneema- tai Vectran-köysiä niiden keveydellä ja pienellä venymällä.

Kiinnitys- ja ankkuriköyksiä suositellaan näihin tarkoituksiin tehtyjä joustavia polyesteriköysiä.

Hiilikuituspiira

Tein halkaisijaltaan 24-millisestä ja 2,5 m pitkästä hiilikuituputkesta ja kevyistä spin-nupäätehelosta (Captain’s Shop) spiiran. Kokonaispainoksi tuli 540 g. Avotuulella ykkösgenualla sillä spiiraamalla nopeus kasvoi 0,5 solmua.

Lopuksi

Tämä on kirjoitussarjani viimeinen osa. Toivottavasti näistä teksteistä on ollut jotain hyötyä. Jos on herännyt kysymyksiä, yritän vastata niihin, tai ainakin yritän ottaa selvää.

Tarvittaessa voin myös auttaa purjeverne-teknisissä kysymyksissä.

Kiitän Pentti Puuperää hänen pitkään ja monipuoliseen kokemukseensa perustuvia kommentteista.

Hannu Sarvanne

Jäähdytinnesteiden talteenotosta

Talvitelakoinnin yhteydessä moottorin merivesijärjestelmä yleensä täytetään jäähdytinnesteliuksella. Jäähdytinneste on käytöturvallisuustiedotteen mukaan terveydelle haitallista, eikä sitä myöskään pidä päästää ympäristöön.

Neste pitäisi sekä syksyllä että keväällä ottaa talteen, jotta se ei joudu telakkakentän maaperään eikä mereen. Toimiva järjestely voi olla esim. ämpärin ripustaminen pakokaasuureiän kohdalle. Talteen otettavaa määrää voi rajoittaa käyttämällä jäähdytinnestettä vain moottorivalmistajan suosittelemien määrän.

Talteen otetun nesteen voi ainakin Volvon mukaan käyttää uudelleen samaan tarkoitukseen. Miten monta kertaa aine voidaan uudelleen käyttää, ei ole tiedossa. Saattaa

olla, että pakokaasuista aineeseen joutuva noki yms. muuttaa jäähdytinnesteen ajantanaan käyttökelvottomaksi.

Jos käytettyä jäähdytinnestettä ei haluta käyttää uudelleen, se pitäisi toimittaa vaarallisille jätteille tarkoitettuun keräyspaikkaan. Sellaiset löytyvät mm. HSY:n (Helsingin seudun ympäristöpalvelut) verkkosivuilta osoitteesta www.hsy.fi.

SPS:n käytännön mukaan vaarallisten jätteiden toimittaminen keräykseen on telakojijan vastuulla. Tarkoitus on kuitenkin selvittää, olisiko tarkoituksenmukaista järjestää jäähdytinnesteen keräys ja toimittaminen käsiteltäväksi seuran toimesta.

Tuomas Aarnio

SPS:n ympäristövastaava

PURJEHDUS HUIPPUVUORILLE

keskiviikkona 20.11. klo 18 –

Mika Ervast kertoo ja näyttää kuvia purjehduksestaan Suomesta Huippuvuorille 30-jalkaisella veneellä. Klubitoimikunta järjestää illan yhteistyössä IBM Sea Clubin kanssa. Paikka on IBM:n auditorio, Laajalahdentie 23.

HUOM! IBM:lle pääsevät sisään vain ennakkoon ilmoittautuneet.

Ilmoittautumiset viimeistään 13.11. osoitteeseen

anne.sjoholm(at)welho.com.

Klo 17.30–18 tarjolla kahvia ja pullaa 2,50 €. Kerro ilmoittautumisen yhteydessä haluatko, jotta osaamme varata riittävästi.

Tarkempia ajo-ohjeita netissä.

SE OLI MINKKI!

Minkki on Helsingin viheralueiden vakituinen asukas. Laji on tuotu Eurooppaan turkistarhausta varten Pohjois-Amerikasta. Tarhoista karanneet tai tahallaan vapautetut minkit ovat lisääntyneet luonnossa ja yleistyneet ongelmaksi asti viime vuosikymmeninä. Helsingin lähiseuduilla minkkejä on tavattu ensimmäisiä kertoja 1900-luvun puolivälissä.

Minkki on tehokas saalistaja, joka syö niin kaloja, pikkunisäkkäitä, lintuja, hyönteisiä kuin sammakkoeläimiäkin. Erityisesti saaristossa ja rannikolla minkki saalistuksellaan vähentää luonnon monimuotoisuutta. Minkit tuhoavat lintujen pesiä ja ovat siksi syytä saaristolinnuston lajirunsauden vähenemiseen. Minkit pienentävät myös myyräkantoja, joiden koko puolestaan vaikuttaa ekosysteemissä edelleen kasvillisuuteen. Vesikko oli Suomessa runsaslukuinen 1930-luvulle saakka, mutta 1940-luvulla laji oli jo lähes kuollut sukupuuttoon. Osuutensa tähän on ollut myös minkillä.

Sirpalesaareissa on useita minkkejä. Niistä on ollut monenlaista haittaa: yksi tunkeutui sähkökaappiin ja aiheutti oikosulun ja toinen pyrki veneeseen tuuletusaukon kautta. Lintujen pesintä näyttää häiriintyneen, ilmeisesti juuri minkkien takia. Minkkien määrää voidaan vähentää esim. loukuttamisella, kuten on tehty mm. Harakassa ja Korkeasaareissa. Jos hallitus päättää, että minkkejä metsästetään, se vaatii myös maanomistajan luvan. Käytännön työn voinee joku metsästysseura hoitaa, ellei se käy SPS:n omien metsästäjien avulla.

Minkissä voidaan nähdä myös etuja, koska se pitää mm. lokki-, tiira- ja hanhikantaa kurissa. Lintujen aiheuttamia ongelmia voitaneen kuitenkin hoitaa muilla keinoilla, joita on tarkoitus selvittää erikseen. Minkki ei kuulu saaristoluontoon eikä venesatamaan tai -telakalle.

Tuomas Aarnio

Wilma

Wilman metsästysvaisto herää heti, kun auto pysäköidään Carusellin eteen. ”Jippii, pääsen saareen taas minkkijahtiin”, se ajattelee ja sen koko olemus muuttuu välittömästi.

Lauttaan Wilmalla on aina tosi kiire, eikä meinaa millään odottaa, että muut matkustajat nousevat lautalta pois. Koko merimatkan saareen se odottaa malttamattomana, että tullaan perille.

Kun lautta kiinnittyy Sirpalesaareen, niin laiturille on kova kiire ja jahti alkaa heti. Ensimmäinen minkin jälki löytyykin useimmiten heti laiturin jälkeen vesiputken kohdalta ja niinpä Wilman on aivan pakko tutkia huolellisesti, onko outo otus kotona tai onko se liikkunut tästä hiljattain.

Matka jatkuu aallonmurtajalle ja joka paikka tutkitaan tietysti tarkkaan. Vasta sitten, kun on käyty laiturin päässä olevan s/y *Canacen* luona haistelemassa paikat, voi relata ja palata omalle veneelle.

Minkki jos tulee vastaan, niin sitten saaristolijan vaisto herää kunnolla ja perään lähdetään vaikka vastassa on nopea petoeläin. Onneksi minkki on ovela ja pääsee pakoon vaikka uimalla.

Kotona Wilma yleensä näkee metsästysaiheisia unia ja jalat käyvät unissa vikkellä: selvästi unissakin vielä jahdataan minkkiä.

Aamulla odotetaan taas, että illalla pääsee saareen ja ”ehkä silloin pomot taas päästävät minut minkkijahtiin”, Wilma ajattelee.



A-venepokaali Kismetille

SPS:n vuonna 1938 perustama ja viime vuonna Hangon Regatalle kiertopalkinnoksi lainattu erikoisluokka A:n palkintopokaali palasi viime kesänä kotivesille, kun s/y Kismet voitti regatan A-veneluokan. Pokaalia kuvassa pitelevä kippari Tapio Saavalainen on esitellyt sen vaiheita Pursilehdessä 4/2012. Onnittelut voitosta Kismetin miehistölle!

Kippari: Tapio Saavalainen, SPS/HSS/AYC

Puomimies: Pentti Puuperä, SPS

Keskimies: Petteri Karapuu

Keulamies: Antti Aliklaavu, SPS

Keulamies II: Hemmo Markkula (selin)

Kuva Jenny Österman



Itella Green



*Purjehtijaporukka huvittelee vaihteeksi kuivalla maalla.
Kuva Helsingin kaupunginmuseo, kuvaaja tuntematon, n. 1920-luku.*