



Tule meille. Pääset kotiin.

On monia syitä olla Oulun Osuuspankin asiakas. Yksi syy voi olla se, että me olemme kiinnostuneita asiakkaiden taloudellisesta menestyksestä. Sen takia tarjoamme koko joukon tuotteita, jotka tekevät raha-asioiden hallinnan eri elämäntilanteissa entistä helpommaksi.

Varaa aika konttoriin tai palvelupisteeseen:

- puh. 010 2535 012
- oulun@op.fi
- www.op.fi/oulu

Monipuolisen palvelun lisäksi tarjoamme merkittävän keskittämisedun: kun olet Osuuspankin bonusasiakas ja Pohjolan etuasiakas saat koti-irtaimistosi vakuutuksen vuodeksi veloitusetta! Etu on voimassa 31.12.2006 saakka.



**OULUN
OSUUSPANKKI**



No. 3 (129) Syyskuu 2006
OULUN
PURJEHDUSSEURA RY:N
Pikapurjehtija

Vastaava toimittaja: Kari Avikainen
Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa. Lehteen tarkoitettu aineisto on toimitettava OPS:n postiosoitteeseen tai vastaavalle toimittajalle.

Tilaushinta: Pikapurjehtija on ilmainen OPS:n jäsenille. Muille 4,00€ / vuosikerta. Tilaukset maksamalla tilausmaksu OPS:n tilille:

Sampo Pankki 800012-78954913
OPS:n postiosoite: Oulun Purjehdusseura ry Kanankuja 7 90230 Oulu.

ISSN 0357-993X

Taitto: Kari Avikainen
Paino: Oulun Yliopistopaino
Painosmäärä: 350 kpl

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo	1
Kommodorin kuulumiset	2-3
Jalopuun kiilto	4-6
Taloudenhoitajan nurkalta	7
Toimikunnat 2006	8
Kesä 2006 Röytässä	9-11
Kuvia 125-vuotis juhlista	12-13
125-vuotis juhlissa palkitut	14
Destination Sweden 2006	15-17
Kimppaveneellä Kroatiaassa ja Kreikassa	18-24

OPS:n ja OM:n yhteinen

LIPUNLASKU

lauantaina 7.10.06 kello 18.30
Veneily-keskuksessa.

Palkintojenjako alkaen kello 19.00
Johteenpookissa.

Buffetista kahvia ja nisua sekä
virvokkeita.

Tule päättämään veneilykausi 2006.



Kommodorin kuulumiset

Hei veneilyharrastajat

Kesä on ollut upea harrastaa monenlaista vesillä oloa. Yläkerta otti osaa seuramme 125-vuotisjuhliin järjestämällä lämpimimmän ja vähäateisimman kesän yli 100 vuoteen. Juhlat onnistuivat hienosti ja oli kiva tavata yhdellä kertaa paljon seuramme jäseniä iloisissa juhlatunnelmissa. Juhlamme noteerattiin myös valtakunnallisissa venelehdissä. Suuret kiitokset kaikille, jotka osallistuivat juhlan valmisteluihin. Talkootyötä tarvittiin erityisesti juhlaulkaisun tekemiseen ja Johteenpookin rakentamisessa juhlauntoon. Oma veneilykesä oli myös onnistunut. Kesä sisälsi kaksi viikon matkaa Ruotsiin ja yhden perinteisen matkan Perämeren pohjoisiin satamiin. Positiivisin yllätys oli Simonniemen Pappilanranta. Satamaan on hyvä lähestyä etelästä, missä reitin syvyys on n. 2metriä ja itse satama on suojainen ja tarpeeksi syvä purjeveneillekin. Satamasta löytyy hyvätasoinen uimaranta, leiripaikka, hotelli ja ravintola. Veneilijöiden ihmeeksi yöpyminen rannassa on ilmaista.

Saunoja löytyy kaksi, joista toinen savusauna. Saunoista perittiin muodollinen korvaus. Kannattaa käydä tutustumassa.

Juhlavuoden yhtenä painopistealueena on ollut junioritoiminnan aktivoiminen. Olemme pyörittäneet Johanna Kestin johdolla kolmen oululaisen seuran yhteisiä harjoituksia jo toista kesää. Tänä vuonna valmennuksessa oli jo 17 nuorta veneilijää. Ensi kesänä on tarkoitus jatkaa toimintaa ja saada vielä lisää nuoria aktivoitua toimintaamme. Seurassamme on tällä hetkellä 22 juniorijäsentä. Uusia junioreita liittyi tänä kesänä 4 kpl. Seuramme jäseniä, joilla on juniori-ikäisiä lapsia, kehottaisin keskustelemaan mahdollisesta liittymisestä seuramme jäseneksi. Juniorikoulutukseen osallistuvat saavat venekaluston käyttöönsä ilmaisesti. Olemme päättäneet kunnostaa vanhat veneemme ja ostaa juhluvuoden rahaston rahoilla tarvittaessa uusia veneitä. Tämä edellyttää, että nykyiset veneemme ovat ensin täysin käytössä.

Oululaisen huviveneilyn kehittäminen on ollut puheenaiheena laajalti. Toppilan salmen parempi hyödyntäminen huviveneilyyn on ollut usean

veneilijän mielessä. Parempaa ja helpommin mereltä lähestyttävää Oulun keskustaa lähellä olevaa luonnonsatamaa ei alueellamme löydy. Sillan rakentaminen keskelle salmea vähentää Toppilan satama-alueen käytettävyyttä jatkossa. Sillan rakentaminen kiinteänä kaavassa merkittyyn paikkaan on suuri menetys merikaupunki-imagoomme. Merikadettipäivät osoittivat, että oululaiset ovat kiinnostuneita erilaisista veneilytapahtumista, mikäli nähtävää on. Oli hieno hetki olla vastassa Staatsraadia Oulun edustalla 2.8. ja lähtöseremoniat olivat myös mieleenpainuvat.

perheen yhteisenä harrastuksena on lisääntymässä ja sen vuoksi seuramme uusille jäsenille tulee turvata venepaikka heti, kun tarve venepaikalle ilmenee. Investoinnit lisäpaikkojen tekemiselle ovat vääjäämättä edessä.

Kauniin ja lämpimän syyspäivän vallitessa toivotan oikein mukavaa loppusyksyä teille kaikille. Talvi on hyvä aika osallistua erilaisille veneilykursseille. Tapaamisiin lipunlaskun merkeissä 7.10 lauantaina.

Kommodori
Sauli Huikuri



Kuvassa laiva on Toppilan salmeen mahdollisesti tulevan sillan kohdalla

Satamamme Johteenpookissa ja sen venepaikat ovat olleet täynnä. Uusien venepaikkojen rakentaminen edellyttää hyvää yhteistä tahtoa eri viranomaisten ja Telakkasäätön välillä. Veneily

E-jollien SM-kilpailut pidettiin 25-27.8.06 NJK:n järjestämänä. Mukana oli 37 venettä ja pohjoisen veneet sijoittuivat seuraavasti: Jutta Kesti OTPS 12., Olli Nurminen OPS 14., ja Maiju Hyytiäinen OPS 22.

Ilmo Hassinen

Jalopuun kiilto

Puuveneet

harvinaistuvat, mutta
lujitemuoviveneisiin
asennetaan puuosia.
Vaativatko ne hoitoa?

”Brightwork”

Vuosia sitten tartuin Akateemisessa Kirjakaupassa Rebecca Wittmanin kirjaan ”Brightwork”, kun en voinut vastustaa sen upeata kansikuvaa, joka esitti kauniisti kunnostettua puista purjevenettä iltauringon kilossa. Ostin siis kirjan, eikä tarkempi tutustuminen sen sisältöönkään tuottanut pettymystä ja antoi myös tukea omille ajatuksilleni veneen hoidosta.

Miten jaloa ja ikuista jalopuu on?

Meikäläisissä veneissä näkee yleensä vain paria puulajia kotimaisten lisäksi - tiikkiä ja mahonkia. Jalopuu saattaa olla massiivipuuta, viilua tai vaneria.

Miten puuta olisi hoidettava? Jos jalopuu on muuta kuin tiikkiä, vaihtoehdot ovat vähissä. Ei ole muuta mahdollisuutta kuin lakata (tai maalata) se.

Tiikki sallii useampia vaihtoehtoja - ainakin kaksi: paljas puu tai öljyty/lakattu. Kumpikaan ei tarkoita sitä, että sen voisi jättää vaille hoitoa, ja kumpikin vaatii sitä melkein yhtä paljon. Öljyty tiikki kuuluu sisätiloihin.

Uskomus tiikin säilymisestä ilman hoitoa, on väärä erityisesti, kun on

kysymys vanerista. Minkään puulajin vaneri tai viilutus ei kestä veneessä säätä suojaamattomana.

[Tämä näkyy selvästi esim. vanhahkoissa H-veneissä, jotka 1980-luvun puoliväliin saakka oli varustettu tiikkisillä ovilla, kamanalistoilla, istumalaatikon luukuilla ja tarttumakaiteilla. Harvoissa on enää jäljellä alkuperäisiä luukkuja tai ovia, vaan niiden tilalla näkee ”kasettivanerisia” korvikkeita, kun entiset, tiikkivanerista tehdyt ovat hajonneet.]

Joidenkin veneiden puiset kannet on tarkoitettu säilytettäväksi ”au naturel” – mutta ei hoidotta. Kysymys on tietenkin tiikistä. Tällaisetkin ovat hoidotta muutaman vuoden kuluttua tummanpuhuvia, lahonneen värisiä, homeisia tai vuotavia. Yritys pitää tiikkikansi uuden näköisenä käsittelemällä sitä tiikkiöljyllä tulee myös epäonnistumaan, sillä öljyäminen ei ole hyväksi saumoille ja lisää homehtumisen riskiä, koska puu pysyy pitempään kosteana.

Rebecca Wittmannin mukaan terve tiikkikansi on joko sileä eikä siinä ole kohollaan olevia syitä, saumat pintaan asti massaa täynnä ja ehjät. Se voi olla vaalean ruskea siksi, että on aivan uusi tai hiljattain valkaistu ja hiottu. Sen on myös voitu antaa kauniisti harmaantua. Jos puu tuntuu poikkisyhyyn karhealta, syyt ovat liian paljaina, ja kansi on vaarassa mennä huonoon kuntoon.

Wittmanin mukaan kansi olisi pestävä viikoittain, ja tähän suolainen merivesi on parempaa kuin makea vesi, koska se kosteutta sitovana pitää puun kosteuden vakaampana. Jos tähän kuuraamiseen lisää karkean harjan käytön, kannen tila alkaakin huonontua. Harja avaa puun syyt, lika kiinnittyy siihen helpommin, ja home saa suojaisemman kiinnitysalustan.

Kun kansi on tässä tilassa, siihen

auttaa vain puhdistus "Teak Cleanereillä" ja hionta. Ongelma voi myös kehittyä siitä, että tiikin turvotessa saumaussmassa pursuaa ulos ja tulee potkituksi palasiksi niin että saumat alkavat vuotaa. Wittmanin menetelmä on veistää saumat tasaan taivutetulla partakoneen terällä, mikä hänen mukaansa on nopeampi tapa kuin tuon tuosta tukkeutuvan hiomakoneen käyttö.

Saumojen hoidon jälkeen kansi hiotaan, eikä tämän jälkeen sen pesun mekaanisena apuneuvona saisi käyttää moppia tai sientä kummempaa, jotta syyt eivät uudelleen aukeaisi.

Kannen öljyäminen tietää vain vaikeuksia.

Pakko lakata tai maalata

Muut jalopuuosat paitsi kansi yleensä lakataan. Kun näyttää siltä, että entinen lakka on siinä kunnossa, että uusi lakkakerros ei asiaa auta, ainoa mahdollisuus on lakan poistaminen.

Tähän on kolmekin menetelmää: mekaaninen kaapiminen kuumailmapuhaltimen avustamana tai ilman, hionta tai maalinpoistoaineiden käyttö.

Viimeksi mainitut yleensä sisältävät tehoaineinaan metyleenikloridia, mikä on kaikkea muuta kuin terveellistä, ja siltä on suojauduttava neopreenikäsinein, suojalasein ja hengityssuojaimin.

Hionnan jälkeen vakiomenettely olisi seuraavanlainen:

- (1) Puun "sulkeminen" 15–20 % ohennetulla lakalla.
- (2) Toinen kerros 10–15% ohennetulla lakalla.
- (3) Kevyt hionta No 220 santapaperilla.
- (4) Kolmas kerros ohentamattomalla

lakalla

- (5) Kevyt hionta No 220 santapaperilla.
- (6) Neljäs kerros ohentamattomalla lakalla.
- (7) Kunnan hionta No 220 santapaperilla niin, että puun syiden aiheuttamat kohoumat tasoittuvat. On kuitenkin varottava lakkakerroksen puhkeamista.
- (8) Viides, kuudes, seitsemäs ja kahdeksas kerros lakkaa, hionta No 320 santapaperilla joka välissä.

Jos lakkaus vaikuttaa ohuelta, jatketaan vielä yhdeksännellä ja kymmenellä kerroksella.

Ensimmäiset kolme kerrosta voidaan sivellä peräkkäisinä päivinä, mutta seuraavat vaativat jo välipäivän. Näin paksu lakkaus vaatii kuukausia saavuttaakseen lopullisen kovuutensa.

Ylläpitohuolto

Ei tule odottaa, että ensimmäiset vauriot ilmaantuvat, vaan on aloitettava vuosittaiset huoltolakkaukset sitä ennen.

Hiotaan No. 320 santapaperilla ja lakataan kahteen kertaan. Jos vaurioita esiintyy, ne kaavitaan ja paikataan sitä ennen. Jos lakka on vain haljennut esim. liitoksen kohdalta, riittää usein se, että hiotaan tämä kohta ja paikkalakataan pursottamalla samalla lakkaa halkeamaan. Jos lakka on noussut irti alustastaan, lakalla liimaamisesta ei tule olemaan apua, vaan irronnut lakka on poistettava.

UV-säteily on lakkauksen pahimpia vihollisia ja venepeite sen paras suoja.

Toimiiko?

Oma kokemukseni veneiden puuosista on nelikymmenvuotias. Viimeisin veneeni on vuodelta 1985, joten siinä

on entisaikojen H-veneiden tapaan koristeina puuosia: tiikkiset ovet ja niiden kamanat, luukut, tartuntakaiteet ja mahonki/abachi-laminoitu levanki ja peräsinpinna (ja tietenkin tiikkiset kalusteet kajuutassa). Kuten tiedetään, nykyaikaisessa H-veneessä on puuta enää sisällä kajuutassa.

Ennen ensimmäistä vesillelaskua keväällä 1985 öljysin kaikki sään armoilla olevat puuosat osat paitsi levangin ja peräsinpinnan, jotka lakkasin. (Tiikkiöljyllä käsitelin myös sisustuksen.) Jo muutaman viikon kuluttua alkoivat luukut ja tartuntakaiteet muuttua kirjaviksi ja likaisen oloisiksi, joten öljysin ne uudelleen. Muutaman viikon kuluttua ne näyttivät jälleen olevan kunnostusta vailla. Ongelmaksi muodostui sekin, että penkit olivat sitten tahmaiset päiväkausia, eikä venettä sinä aikana oikein voinut käyttää.

Seuraavana keväänä lakkasin kaikki säälle altistuvat puuosat, ja jatkoin sen jälkeen vuosittaisilla yhden tai kahden kerroksen ylläpitolakkauksilla. Kilpailevassa purjeveneessä ei kiireessä ja tuoksinassa ole juuri aikaa varoa, joten lakkaus kokee kolhuja ja senkin vuoksi vaatii huoltoa. Lakkaus on muutaman vuoden välein uusittu kokonaan poistamalla aikaisemmat kerrokset maalinpoistogeeliä (metyleenikloridia) käyttäen.



Kahdenkymmenen yhden kesän käytön jälkeen puuosat näyttävät edelleen uuden veroisilta ja värisiltä. Vuosittaiseen tuoreistuslakkaukseen kuluu jokseenkin sama aika kuin kuluisi samaisten osien vahaamiseen tai muuhun puleeraamiseen, jos ne olisivat esimerkiksi metallia tai muovia.

Kilpailevassa veneessä keveys on eduksi, ja kun puuosat ovat lakattuina, ei ainakaan vettymisen aiheuttaman painonlisän ongelmaa ilmaannu. Jos olisin pitänyt osat käsittelemättöminä, ainakin istumalaatikon penkkeinä toimivat luukut olisivat todennäköisesti hajonneet jo vuosia sitten, koska ne ovat tiikkivaneria liimatuin listoin ja vaakasuorina pysyvät pitkään märkinä.

[Olimme OPS:n H-venelaivueen voimin n. 15 vuotta sitten Vaasassa kaupunkiottelussa ja saimme purjehdittavaksemme isäntien omistaman H-veneeseen, jossa olivat samat puurakenteet kuin omassani. Syyllisyyttä tuntien löysimme syksyisen märän kisan jälkeen istumalaatikon pohjalta tiikkisäleitä, joita oli irronnut istuinluukuista, kun niiden päälle oli pakko astua tämän tästä siirtyessämme vastakäänöksissä laidalta toiselle roikkumaan. Läpivettynyt vaneri on haperoa, vaikka olisi kuinka jaloa puuta.]

Alan vähitellen uskoa Rebecca Wittmanin väittämiin.

Kirjallisuutta

Rebecca J. Wittman: *Brightwork. The Art of Finishing Wood*. International Marine Publishing, Camden, ME, U.S.A., 1990



Taloudenhoitajan nurkalta

Keväällä seura teki sopimuksen Sampo-pankin kanssa jäsenmaksujen perinnästä. Se on aiheuttanut jonkin verran sekaannusta, koska tilillepanokorteissa oli pankin keräilytilin numero ja muutamat maksoivat vanhasta muistista suoraan seuran tilille. No perille ne tulivat, mutta nyt liian suoraan.

Meillä jokaisella matkan varrella elämän tilanteet muuttuvat ja harrastukset niiden mukana. Varsin yleinen käytäntö näyttää seurasta eroamiseen olevan jäsenmaksun maksamatta jättäminen. Onnistuuhan se niinkin, mutta paljon fiksumpi tapa olisi pistää vaikka sähköpostilla viesti hallitukselle eroamisestaan. Se olisi myös seuralle halvempaa, koska nyt maksetaan turhia liittomaksuja jopa kymmenistä jäsenmaksunsa maksamatta jättäneistä n. 10 euroa/jäsen. Lisäksi liitoille menevät seuraavan vuoden maksuperusteena olevat jäsenluettelot pitää toimittaa jo lokakuussa eteenpäin.

Kaikesta huolimatta seuran talous on vakaa ja vaikka 125-juhlat maksoivat maltaita, rahaa jäikin. Ennakoilmoitusten perusteella ruokaa ja juomaa oli varattu 210 vieraille, mutta paikalle tuli ainoastaan rapiat 160 juhlijaa. Meni ketuille hyvää ruokaa, mutta juomatta jääneet pullot pantiin

jemmaan. Kaipa niille viiden vuoden päästä tulee käyttöä.

Juhlavuoden aikana seuran hallitus on kiinnittänyt huomiota erityisesti junioritoimintaan. Seuralle tulleet rahalahjoitukset menevät suoraan junnujen valmennukseen, kaluston kunnostukseen ja kilpailuavustuksiin. Omalta osaltani tarjoaisin vähän varttuneemmalle nuorelle erinomaista harjoittelupaikkaa esim. kaupallisen alan opiskelijalle taloudenhoitajan paikalla. Seura maksaa tällä hetkellä satoja euroja pankille ja tilitoimistolle jäsenmaksu- ja kirjanpito palveluista. Koska meillä on hyvin ajan tasalla olevat atk-rekisterit, homman voisi hoitaa tietokoneen hallitseva nuori aivan hyvin ja maksaa hänelle nyt ulos menevät korvaukset. Minä olen jo tähän liian vanha, mutta luonnollisesti annan kaiken sen tiedon tehtävän hoitamisesta mitä minulla on uudelle yrittäjälle. Oulun purjehdusseuran taloudenhoitaja –merkkintä ansioluettelossa avaa varmasti uusia ovia myös työmarkkinoilla ja jos olisin 50 vuotta nuorempi, pitäisin kynsin hampain vakanssista kiinni. Soita 0400-586708 niin kerron tarkemmin.

Esa Tasanto, taloudenhoitaja

Kilpailulautakunta

Timo Karsi, puheenjohtaja

puh: 08-339658, 041-436 5758

timo.karsi@roska_saunalahti.fi

Koulutus ja valmennus

Timo Karsi, koulutuspäällikkö

puh. 08-339658, 041-436 5758

timo.karsi@roska_saunalahti.fi

Katsastuslautakunta

Leo Hahtonen, puheenjohtaja

puh. 08-8150 777, 0400-682 700

Jukka Feiring

puh: 0400-586528

jukka.feiring@roska_pkcgroup.com

Kyösti Juola

puh. 08-5564 790, 3137 171

Seppo Silander

puh. 08-333 137, 0400-193 122

seppo.silander@roska_mail.suomi.net

Matkapurjehdustoimikunta

Leo Hahtonen, puheenjohtaja

puh. 0400-682 700

Jouko Soiluaha

Jouko Tulimaa

Kari Ukkola

Junioritoimikunta

Timo Karsi, puheenjohtaja

Majaisäntä

Mauri Kangasluoma

mauri.kangasluoma@roska_luukku.com

Ympäristöasiat

Mauri Kangasluoma

mauri.kangasluoma@roska_luukku.com

Jäsen- ja venerekisterit

Seppo Silander

puh. 08-333 137, 0400-193 122

seppo.silander@roska_mail.suomi.net

Edustukset

SveL:n hallitus: Leo Hahtonen

Röyttätoimikunta: Mauri Kangasluoma

Telakkasäätöön hallitus: Seppo Silander,

Esko Huovinen, Leo Hahtonen ja Auvo

Mattila.

Tiedotus- ja

Pikapurjehtijatoimikunta

Kari Avikainen, vastaava toimittaja

0400-923 739

kari.avikainen@roska_oulu.fi

Ankkuripaikka Laatumaalta?

Katso nettisivuiltamme www.laatumaa.com, missä kaikkialla Laatumaan yli 1500 vapaa-ajantonttia sijaitsee. Saatat löytää ankkuripaikan aivan uudesta ilmansuunnasta!

Rovaniemi pub. 0205 64 7682

Oulu pub. 0205 64 178

Kuopio pub. 0205 64 5554

Mikkeli pub. 0205 64 5943

Hämeenlinna pub. 0205 64 5850

www.laatumaa.com



Kesä 2006 Röytässä

Kesä 2006 alkaa olla mennyttä aikaa. Veneitä aletaan nostella talvitelakalle ja peittoon odottamaan seuraavaa veneily-kautta. Kesä oli monella tapaa erikoinen, alkukesä oli tuulinen ja loppukesä taas heikkotuulinen, mutta ennen kaikkea kesä oli lämmin ja erittäin niukka sateinen. Me olemme viettäneet saarella ehkä ennätys määrän päiviä vesikaudella, kiitos osaaika eläkkeen, olemme päässeet lähtemään sinne jo keskiviikkoisin ja pois tultu sunnuntaisin, kesälomakin 5 viikkoa meni taas saarella lukuun ottamatta 4 yötä kirkolla. Kesä alkoi meidän osalta 11.5. jolloin ensi kerran tultiin veneellä saareen ja aloitettiin kevät siivoukset. 18.5 pidettiin pienimuotoiset juhlat majalla emännän merkkipäivän johdosta. Kesäkuun 10. päivä oli sitten uusimuotoinen kauden avaus majalla. Oli tilattu lohikeittoa särpimineen ja juotavaa tarpeeksi. Jäsenistöä saapui saareen kiitettävästi noin 50 henkilöä. Riku Isohätälä loihti maukkaan keiton jota riitti santsaamiseen asti. Ilta kului saunoen jutellen sekä laulellen, Oskari Siekkisen hanurin säestyksellä.



Iloinen pelimanni Seppo (Oskari) Siekkinen.

Kaikkien mielestä päivä oli onnistunut ja kommodorin lupaus että tätä jatketaan myös tulevana suvena.



Veljekset iloisella mielellä Röytän avajaisillassa, vas. rahastonhoitaja Esa Tasanto ja kommodori Sauli Huikuri.

Kesä jatkui kävijämäärän vaihdellessa ilmojen ja lomien suhteen. Vieraita saunotettiin normaalimäärä kauden aikana niin kotimaisia kuin ruotsalaisia, jotka kehuivat saunaa ja majaa erittäin toimivaksi ja siistiksi. Seuraava suurempi tapahtuma oli sitten elojuhlat 5.8. Ilma sattui taas kerran suosimaan tapahtumaa ja veneitä tuli paljon, eräiden laskujen mukaan alueella oli yli 150 venettä. Röyttäitoimikunta oli antanut seuroille ohjeen, että jokaisen seuran on pyrittävä noin tunnin ajan suorittaa ohjelmaa ilman korvausta. Seuramme suoritus oli erinomainen, Seppo (Oskari) Siekkinen junaili orkesterin saareen ja siinä oli ohjelmaa kerrakseen, tuli oikein kunnan latotanssit ja kaikki olivat erittäin tyytyväisiä. Loppukesä on sitten

mennyt normaaliin tahtiin. Kesän puolessa välissä tuli yllätyksenä, että polttopuut liiteristä olivat erittäin vähänä ja mistä lisää kesken kesän? onneksi saimme hankittua valmiiksi pilkottuja saaresta, ei muuta kuin talkoot pystyyn ja kottikärryjen varsiin kuljettajat niin johan löytyi puita saunaan tarpeeksi tällekin suvelle.



Saunapuita tulossa, oik. Jouko Nieminen, Tapio Jouppi ja majaisäntä

Se tietää sitä, että talven aikana on hankittava puita lisää saareen tuotuna ja valmiiksi pilkottuna. Kiitokset harvoille talkoolaisille.

Jos on hyvää niin myös jotain moitittavaaki on Majaisäntänä ihmettelee sitä, että miksi majalla kävijät eivät viitsi kirjoittaa vieraskirjaan käyntiään, vain yhdet ja samat kirjoittavat käyntinsä siihen, miten seura voi kontrolloida majan käyttöä, kun siellä ei käy kuin yhdet ja samat veneet. Olemme seuranneet tilannetta ja kun satamassa on esim. 10 opsin venettä niin kolme käy kirjoittamassa käyntinsä majalla vaikka kaikki kyllä majan palvelua käyttävät.

Ottakaapa tämäkin asia huomioon tulevina kausina, vai pitääkö isännän käydä ottamassa kuittaus satamassa. Toiseksi mihin on kadonnut sekin viimeinen talkoohenki, jota kaipaailin kesän aikana. Hyvin oli harvassa ne jäsenet, jotka olivat valmiita pieniin tehtäviin, ei asiat toteudu jos ei löydy vapaaehtoisia tekijöitä, ei kaikki kuulu majaisännälle/emännälle mitä saaresta ja majalla tapahtuu, vai pitääkö sielläkin siirtyä ostopalveluihin, kuten eräs seuraan kuulumatonkin ehdotti, että nostetaan jäsenmaksua, jotta asiat saadaan hoidettua. Minusta tällaisten SS henkilöiden (=sitkeästi siivellä) pitäisi itse ennen kaikkea liittyä jäseniksi, eikä antaa ohjeita ja käyttää seuran palveluita hyväkseen ilman korvausta.

Muuten asiat ovat hallinnassa ja maja laitetaan talvikuntoon kuun loppupuolella.

Sitten onkin veneiden nosto ja pitkä odotus edessä mille aletaan ja kuka hoitaa tehtävät tulevina vuosina, mutta sehän ratkeaa sitten syyskokouksen aikana. Ei muuta kuin tule kokoukseen sitten ja parantamaan mm. majatoimintaa ja majan viihtyisyyttä, joka on kuulemma niin kolkko sisustukseltaan ja verhotkin ovat niin kauheat (ovat olleet hankinnassa, kun löytyy vain sopivat). Kaikesta huolimatta hyvää syksyn jatkoa.

Majaisäntä



Vas. Juha ja Kristiina Moring, oik. Heikki Laitinen ja Jouko Tulimaa.



Vas. Paavo Myllylä, Toini Tasanto, Esa Tasanto, Juhani Savilaakso ja Tapio Jouppi.

Kuvasatoa 125-vuotiaan seuran juhlatapahtumasta



Pohjan laulun vahvistettu kvartetti esitti lauluilla tervehdyksen juhlivalle seuralle



Näyttävät daamit, vas. Pirjo Huikuri ja Päivi Laajala.



Seuran pitkäaikainen tukija Hammarin Sähkö Oy muisti myös seuraamme juhliassa, vas. toim.joht. Harry Hammar.



oik. Sirkka ja Esko Huovinen, Sampsa teittinen, Matti Heikura, Timo ja Salme Kujala kaupungintalon vastaanotolla.



Vas. Irja Feiring, Mervi ja Auvo Mattila.



Seppo Silander, Esa ja Toini Tasanto kaupungintalon tilaisuudessa



12 Suvi Linden piti iltajuhlassa juhlapuheen.



Varjakan veneen edustajat tervehdyskäynnillä, vas. kommodori Rauni Koppelo



Johtokunta kävi seuran perustajan Alfred Ekholmin ja kunniakommodori Nils Hammarin haudoilla laske-
massa kukkatervehdyksen.



OTPS:n kommodori Eero Kenakkala tervehtimässä



Oulun Merenkävijöiden edustajat vas. Annukka Wallenius ja varakommodori Matti Ruokonen



Oulunsalon Merenkulkijoiden edustajat käynnillä.



Kuva perustajasta ja alla komentajakapteenin lakki



Juhlivan seuran edustajat tulossa kaupungintalon vastaanotolla.



Haukiputaan Veneilijät kommodori Jarmo Jukuri

125-vuotisjuhlissa palkitut

OPS:n johtokunta muisti juhlassa seuran aktiivisia jäseniään vuosien varrella tehdystä työstä seuran hyväksi seuraavasti:

Ilmo Hassinen kunniajäsenen, aktiivinen H-venepurjehtija, www sivujen hoitaja, erilaisten taktiikka ja sääoppien tekijä jne. Seppo Silander, kultainen ansiomitali, kaikkihan me tiedetään mitä Sepe on tehnyt.

Hopeinen ansiomitali seuraaville: Heikki Laitinen, Timo Karsi, Auvo Mattila, Jouko Soiluaho, Markus Aalto.

Pronssin ansiomitali seuraaville: Maiju Hyytiäinen, Olli Nurminen, Hannu Pajunen, Merja Karsi, Risto Pramila, Heikki Kurki, Esa Tasanto, Jouko Tulimaa, Maija Nurminen.

Veneilyliiton ansiomerkit: Leo Hahtonen, kultainen merkki, kai Collan, Kalevi Kämäräinen ja Esko Huovinen hopeinen merkki.

OPS:n pöytälippu: Harry Hammar sekä Tapio Prokkola&Kaisu Mäkikyry.

Seura muisti myös seuran ulkopuolisia vaikuttajia pronssisella ansiomitalilla, Jorma ja Mikko Lämsä OM, Johanna Kesti OTPS sekä Maija-Liisa Syrjälä RaaPS.

Harrastuspalkinnot

OPS:n johtokunta on kokouksessaan päättänyt vuoden 2006 harrastuspalkintojen saajat:

Juhanin meriretkeilytaulu: Tapio Prokkola ja Kaisu Mäkikyry

Lagerbohmin haarikka: Esa Tasanto

The Gutbert Dixon Cup: Heikki Kurki

Pikapurjehtijan malja: Riku Isohätälä

WSF:n lasimalja: Arja Taskila

Puosun malja: Mervi Pajala

SVEL:n 125-vuotis malja: Heikki Laitinen

Suomen Joutsen: 125-vuotisjuhlatoimikunta.

Satavuotispopkaali: Ilmo Hassinen

Pikku uutisia:

Valtameriseilaajat Tapio Prokkola ja Kaisu Mäkikyry ovat tulleet takaisin turvallisesti kotisatamaan yli vuoden kestäneeltä reissulta Brasiliasta Ifigeneia veneellään. Yritämme saada Tapsalta pientä seikkaperäistä matkakertomusta seuraavaan lehteen.

Tämä oli jo kolmas kerta kun he kävivät siellä kaukana omalla veneellä (Marine 96).

Hammarin Krissen perheeseen tuli lisäystä kesän aikana, tytär sai kasteessa nimekseen Aada Kristiina. Onnittelu vanhemmille kuin myös Harri papalle ja Leena mummulle.

Johtokunnan kokouksessa 21.9. tuli tietoon, että jäsenmaksuja on maksamatta vielä melko runsaasti. Seuran on ilmoitettava jäsenrekisteri lokakuun loppuun mennessä liittoihin. Näiden tilastojen mukaan liitot laskuttavat ensivuoden liittomaksut seuroilta. Siis TE joilla on vielä jäsenmaksu maksamatta koettakaa nyt toimia välittömästi.

Lightning veneiden SM-kilpailujen aluksi pidettiin joukkuekilpailu ja voitto tuli pohjoiseen joukkueella Markku Paloma OPS ja Aulis Näykki KePS.

125-vuotisjuhlien yhteydessä seuraa kävivät onnittelemassa tukien junioritoimintaa seuraavat:

Telakkasäätiö, Oulun Merenkävijät, Oulun Työväen Pursiseura, Oulunsalon Merenkävijät, Varjakan Vene, Haukiputaan Veneilijät, Kemin Työväen Pursiseura, Hammarin Sähkö, Suomen Veneilyliitto, ja Merivartiosto, lisäksi junioritoimintaa tukivat Iin Meriseura, Haukiputaan Pursiseura ja Raahen Purjehdusseura.



Destination Sweden 2006

Ulkomaille pitää päästä ja omalla köllillä. Monien Perämeren purjehtijoiden lomakohde on Ruotsin korkearannikko. Täydellinen vastakohta omien vesiemme matalille ominaispiirteille. Vesi on matalaa ja rannat ovat matalat. Ruotsissa nämä asiat ovat päinvastoin.



Eikä korkearannikko ole edes kaukana. Hyvällä tuulella sinne päästään runsaassa vuorokaudessa. Normaali etapein 3-4 päivässä. S/Y Blueberryn toinen kesä vesillä suuntautui Höga kustenin kautta Tukholmaan ja Suomen rantoja takaisin. Juuri sopiva reissu runsaan viiden lomaviikon ajalle.

Matka alkoi pysähdyksellä Raahan rautasatamaan. Siitä Kokkolaan sisältäen lyhyen pysähdyksen Maakallassa. Muistikuvat olivat oikeat – satamassa on vain yksi kunnollinen laiturin ja sekin yhteysalukselle. Tuuli mistä vaan, merenkäynti tekee olemisen laiturissa epämiellyttäväksi. Kokkolassa sitten odoteltiin pari yötä. Alkoi se tuuli, joka Perämerellä pysäytti veneitä satamiin pidemmäksi aikaa. Tankarissa treffattiin S/Y

Gangbutscher ja Tallu III, sekä Halkosaaren Mikon vene Kokkolasta. Yhteistä matkaa ja satamatapaamisia riittikin sitten korkearannikolle asti. Kokkolasta oli jo vähän kiire Ruotsiin. Juhannus painoi päälle. Matka Holmön Byvikieniin taitui reilussa sivutuudessa nopeasti. Tuuli kävi lahdenpohjasta eli suojan puolelta pari päivää reippaasti. Juhannusliput räpäyttivät villisti.

Ruotsalaisten Juhannuksenviettoa emme jaksakaan olla ihmettelemättä ja ihailematta. Juhannussalon kukittaminen ja pystyttäminen ”är ett mäste”. Salon ympärillä käyden lauletaan yhteislauluja kuten: ”Räven raskar över isen” ja ”Mors lilla grisar”. Ihan talvisia juttuja siis joukossa. Mitäs meillä Suomessa? Päivällä ei mittään ja illalla läiskitään sääskiä ja poltetaan kokko – ja lauletaanko? Sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja sosiaalinen tuki tulivat jälleen todistetuksi. Sosiaalista tukea on epäilty paremman elämän ja terveyden ainesosiksi Pohjanmaan rannikon ruotsin- ja suomenkielisen väestön vertailututkimuksessa (Hyyppä et al).

Uumajan yläpuolelta Holmöltä on vielä sen verran matkaa, että välitappi oli paikallaan. Joskus AP-navigaattoreiden aikaan olen tullut tälle alueelle täydessä sumussa ja on ollut tyytyminen ensimmäiseen sopivaan lahteen ankkuriin killumaan. Nyt voitiin rauhassa katsella sopiva potti ja se oli vanha, pieni luotsisatama

Järnesklubb. Veneitä potissa oli lopulta kolme rinnan. Jos satamaan ei sattuisi mahtumaan, niin ei hätää – syvemmällä lahdessa on poiju ja ankkuroimaan mahtuu. Pikkusataman erikoisuus on kahvila, josta saa kelpoisia ruokia laiturilla nautittavaksi.

Perillä Höga kustenilla

Seuraavana aamuna sitten perille. Perille tarkoittaa johonkin kohti noin 100 kilometrin mittaista rannikkoa, sen vuonomaisia lahtia ja vierassatamia.

Kohteemme olivat Örnsklödsvikin kaupunki (bunkrausta ja Ruotsin kohteliaisuuslippu Watskibutikenista), Trysundan kalasatama, Mjältön saari (Ruotsin korkein saari), Ulvöhamn, Bönhamn (jonka edustalla puolestaan Ruotsin korkein majakka) ja lopuksi Härnösandin kaupungin kautta etelästä pois.

Korkearannikolla on käyntipaikkoja kymmeniä lyhyehköjen päivämatkojen päässä toisistaan. Jos nyt haluaa kaikki paikat koluta. Aikomuksemme oli olla pitempäänkin ja ”viettää lomaa” eli lojua pitempään jossakin satamassa. eipä vaan taaskaan onnistunut. Eteenpäin venosen mieli.

Örnsklödsvikieniin (lyhennetään Övik) kannattaa mennä, jos ostoksilla pitää käydä ja kaupungin on kyllä viehättävä monin tavoin. Ihan vierassataman laitureilta saa katsella täysmittaista ja kesäistä hyppyrinäkiriä.

Lapin vaarat ja tunturimaisemat eivät ole kaukana ajatuksista. Trysunda perinteisistä perinteisin kalastajakylä korkeiden kalliorantojen kupeessa. Moni pitää Trysyndaa Höga kustenin ykköskohteena.

Mjältön lahti on kapean, mutta riittävän suuaukon jälkeen aukeava pyöreä n. 400m leveä lahti. Vaikuttaa hurricane holelta, mutta kuulemma sielläkin voi ankkureiden pidon kanssa tulla ongelmia. Laituriin kuitenkin pääsee ja saunan saa itse lämmitteä. Kiipeäminen Mjältön laelle kuuluu asiaan. Matkalta tulee poimia mukaan kivi, joka viedään korkeimmalla kohdalla olevaan kekkoon. Tulee vähän turistimainen olo, mutta maisemat rannikkoa pohjoiseen ja etelään ovat mahtavat.

Mjältöltä sitten pyrhedettiin kipparikokoukseen Ulvöhaminiin.



Kuvassa seuramme kommodori Sauli Huikuri ja allekirjoittanut ovat vaihtaneet vapaalle.

Seuran juhluvuosijärjestelyjen todettiin olevan mallillaan. Emme oikeastaan todenneet mitään ongelmia –inget problem!

Ulvössäkin kuuluu asiaan vaeltaa korkealle paikalle – tällä kertaa vanhan luotsiaseman raputettu polku ylös jonnekin sadan metrein korkeuteen.

Bönhamn on rannikkoa etelään purjehdittaessa tavallisesti se eteläisin kohde. Tuurivene vie 10 minuutissa majakkasaarelle, jossa taas kiivetään korkeuksiin. Vierassatama on integroitu vanhaan kalasatamaan. Sataman rakennukset toimivat nyt kesähuviloina, mutta vaikutelma on autenttinen. Pohjukasta löytyy erinomainen ruokaravintola.

Heinäkuusta huolimatta satamiin mahtui kohtuullisen hyvin. Yllättävänä vähän näkyi suomalaisia veneitä. Rannikkohan on vastapäätä Vaasaa, josta on tapana tulla lomanviettoon suoraan Rönnskäriltä yli Selkämeren pohjukan. Olisikohan tässä käymässä niin, että oululaiset veneet ovat valtaamassa vaasalaisten reviirin? Suosittelemme kesälomareissua Höga kustenille. Paljon kauemmas ei kannata lähteä merta edemmäs kalaan.

Heikki Laitinen

Kimppaveneellä Kroatiassa ja Kreikassa

Tässä hieman kokemuksia ensimmäisestä kesästä kimppaveneellä etelän vesillä.

Moni on varmaankin harkinnut hankkivansa osakkuuden purje- tai moottoriveneestä Välimereltä tai Karibialta, ja moni on myös haaveensa toteuttanut. Myös meille tarjoutui tilaisuus ostaa osakkuus Beneteau 390 Oceanis veneestä viime talvena. Vene on rekisteröity Suomeen mutta on aikojen saatossa kulkeutunut Kroatiaan ja tänä kesänä siirsimme veneen Splitistä Levkasiin, Kreikkaan. Kaikki ei kuitenkaan aina mene – tai ole niin kuin on annettu ymmärtää.

Sovimme yhden aikaisemman omistajan kanssa, että siirtäisimme veneen heinäkuun lopussa Splitistä Kreikan Levkasiin josta tulee veneen uusi satamapaikka. Halusin olla mukana siirtopurjehduksessa jotta pääsisin paremmin tutustumaan veneen toimintoihin ja saisin lisää kokemusta purjehduksesta koska siirtopurjehduksen jälkeinen viikko oli minun oma lomaviikko veneellä. Niinpä hyppäsin lentokoneeseen ja lensin Wieniin ja sieltä junalla Alppien yli Zagrepin kautta Splitiin.



Isoja on vehkeet "etelän herroilla", tähmäkin oli yksityiskäytössä..

Keli oli todella lämmin kun saavuin perille. Paita kastui jo muutaman sadan metrin kävelyn jälkeen kun etsin taksia jolla pääsisin Marina Kastelaan jossa vene sijaitti. Sieltähän se vene ja muu siirtopurjehdukseen osallistuva joukko löytyi.

Tervehdysten jälkeen vein tavarani takahytettiin josta tuli minulle kämpppä ainakin seuraavan viikon ajaksi. Muu porukka oli tullut jo aikaisemmin ja hankkinut ruoka ym. tarvikkeita veneeseen. Päätimme lähteä saman tien eteenpäin vaikka veneeseen olikin jäänyt vaihtamatta uudet akut jotka oli pitänyt vaihtaa kevät kunnostuksen yhteydessä. Olisimme joutuneet odottamaan seuraavaan päivään akkuja koska sunnuntaina eivät kaupat olleet auki.



Pitkin rantaa on pieniä kyliä muutaman mailin välein. Kuva Korčukasta.

Ajoimme koneella ensin Splitin keskustaan ja sieltä etsimme satamatoimiston johon piti tehdä maastapoistumisilmoitus ja ilmoittaa seuraava kohteemme joka oli Korfu. Kävelimme kaupungissa muutaman tunnin ja lähdimme myöhemmin iltapäivällä kohti etelää. Ensimmäisen päivän matkaksi tuli vain muutama maili sillä jäimme Greden nimisen saaren poukamaan illan hämärtyessä yöksi ankkuriin. Siitä jatkoimme seuraavana aamuna eteenpäin ja poikkesimme Vela Lukassa.

Koko siirtopurjehdusmatkan pituus tuli olemaan n. 400 nm joten viikon ajalle oli tiedossa kohtuullisen pitkiä päivämatkoja. Seuraava kohteemme oli Korčuka jossa tutustuimme kaupunkiin ja täydensimme hieman muonavarastojamme. Iltapäivän puolella päätimme jatkaa matkaamme kohti Dubrovnikia joka oli n. 20 nm:n päässä. Maisemat olivat hulppeita korkeine vuorineen ja kirkkaine vesineen.

Navikointi noilla vesillä on helppoa koska vettä on joka paikassa paljon ja saaret kohoavat korkeina merestä ja näkyvät näin ollen kaus. Veneet olivat kooltaan Monaco luokkaa joita näimme liikenteessä. Vierassatamissa oli täydelliset palvelut sillä osa niistä oli vasta rakennettuja. Veneily turismiin on oikeasti satsattu rahaa, ja paljon.



Ei paljon tuuleskellut joten jouduimme turvautumaan konevoimaan useasti.

Jouduimme ajamaan koneella lähes koko ajan sillä tuulta oli vain muutama metri sekunnissa. Kello oli hieman yli puolen yön ennen kuin pääsimme Dubrovnikin vierasvene satamaan. Kiinnityimme yöksi polttoaineen jakelu laituriin koska muuta paikkaa ei ollut. Aamulla siirryimme omalle paikallemme laituriin. Tästä alkaakin sitten vaiherikkaampi osio matkastamme. Koska veneen hupiakut olivat rikki, päätimme ostaa siihen uudet akut sataman venevaruste kaupasta josta löytyi kaikkea mahdollista veneilyyn liittyvää.



Dubrovnikin mariasta näkymiä.

Satamassa oli myös veneiden kunnostus- puhdistus ym. palvelut saatavana. Veimme uudet akut veneeseen ja laitoimme ne kiinni jo aikaisemmin poistettujen akkujen tilalle. Kun käänsin päävirtakytkimistä virrat päälle, niin akkukotelossa leimahti ja syttyi tulipalo. Käänsin äkkiä virrat pois ja mietin

jo kiinnitysköysien irrottamista ja veneen työntämistä keskemälle koska kummallakin puolellamme oli kylkikyljessä kiinni tosi kalliin näköisiä veneitä. Sain palon kuitenkin sammumaan jauhesammuttimella. Niin kuin sanonta kuuluu: ”savun hälvettyä tarkistamme kytkennän”. Uusien akkujen antama virtamäärä oli niin suuri, että ilmeisesti vanhojen ja huonojen kaapeleiden eristys antoi läpi tai kaapelit olivat muutoin huonosti kiinni liittimissään. Syntyi oikosulku, joka sitten sytytty kaapeleiden eristeet tuleen ja siitä syntyi tulipalo. Yritimme saada apua oikosulun paikallistamiseen paikallisilta sähkömiehiltä, mutta he olivat niin kiireisiä, etteivät ehtineet meitä auttamaan vaan meidän oli selvittävä omin nokkinemme eteenpäin. Ei muuta kuin purkamaan palaneita kaapeleita ja siivoamaan jauhetta pois hytistä. On muuten hienojakoista ainetta ja tunkeutuu kaikkiin mahdollisiin paikkoihin. Pari päivää siinä meni ennen kuin vene oli taas ajokunnossa, kylläkin ilman uusia akkuja ja samalla olimme menettäneet osan muistakin sähköistä. Veneen etuosaan ei tullut sähköä ankkurivinsille eikä septitankin murskaimelle. Lisäksi pelistä oli pois autopilotti! Matkaan oli kuitenkin lähdeittävä koska edessämme oli siirtyminen Adrianmerta pitkin Korfulle Kiriakiin, jonne oli reilun 280 nm:n matka.



Satamissa oli tosi ahdasta välillä.

Lähdimme matkaan keskiviikkona iltapäivällä n. klo 16:00 ja tiesimme, että edessä ei ole muuta kuin merta ja seuraava ranta jonne voimme mennä on Korfun Kiriaki. Tuulen suunta oli luoteesta muutama metri sekunnissa ja ohjaussuunta 170 astetta. Meidän piti kiertää Albanian rannikko melko kaukaa koska sen edustalla on vanha sodanaikainen miinakenttä ja siellä saattaa olla vielä merirosvoja jotka ryöstävät pienveneitä paremman elannon toivossa. Käytössämme oli kartta jonka mittakaava oli valtava, yhdelle lehdelle mahtui koko etelä Eurooppa. Onneksi tarkempaa paikanmäärittystä varten mukana oli kannettava tietokone ja siinä Tsunamiksens kartat ja käsi GPS-laitteisto. Sen avulla olimme tulleet myös onnistuneesti Dubrovnikiin keskellä yötä pilkkopimeässä. Virittelin plotterin käyttökuuntoon ja lähdimme matkaan. Koska

autopilotti ei toiminut, joutuimme ajamaan käsiohjauksella. Kroatian ranta alkoi häipyä takanamme ja ilta alkoi hämärtyä. Jonkun ajan kuluttua veneen ympärillä alkoi kuohua! Syvyysmittari näytti veden syvyydeksi 79m. Pian veden pinnassa alkoi liikkua joitain mustia pitkiä hahmoja ja ei aikaakaan kun vedestä hyppäsi korkealle ilmaan useita delfiinejä. Ne olivat ilmeisesti Särkänniemestä karanneita koska osasivat uida pyrstönsä varassa niin kuin televisiossa on nähty, vai lieneekö niille ominainen taito. Tätä esitystä kesti n. 20 minuuttia ja sen jälkeen näimme toisen delfiini parven vasta paljon myöhemmin Kreikan vesillä. Yö painoi päällemme ja mitään muuta liikennettä ei näkynyt missään. Kirkas tähtitaivas yllämme, isopurje ylhäällä, tuulta muutama metri sekunnissa ja kone käynnissä. Matka jatkui. Seuraava ongelma syntyi tietokoneen kanssa koska siitä loppui virta. Sain viriteltyä yhteen virran ulosottopistokkeeseen virrat jolla sain taas koneen käyntiin ja paikallistimme positiomme maailman kartalla. Ulosottoja oli vain yksi ja siitä syystä GPS-laite toimi vain paristoilla joita minulla oli mukana vain muutama ylimääräinen koska oletin, että veneessä on useita 12V:n ulostuloja. Suuntamme oli oikea ja jatkoimme matkaa. Kahden tunnin välein vaihdoimme ajo hukia. Koko yön aikana näimme vain pari isompaa alusta jotka liikennöivät Italiaan päin, ei mitään muuta. Oli melko outo olo kun oli sysimusta yö, vettä alla satoja metrejä, ei ketään missään ja tiesi, että lähimpään rantaan on ainakin 10 tunnin ajomatka, eikä kännykässäkään yhtään "tolppaa".

Päätinkin sen jälkeen sammuttaa siitä virrat kun se oli muutoinkin toimeton. Mitä jos jotain tapahtuu veneelle joka oli teknisesti hieman puutteellisessa kunnossa. Yö meni ongelmitta kuskia aina parin tunnin välein vaihdellen ja lokikirjaan sijaintiamme päivittäen. Aamun valjetessa tilanne oli sama, mitään ei näkynyt missään. Asteita oli lämpömittarissa pitkälti yli 30 ja se sai aikaan vedenpinnan höyrystymistä joka puolestaan rajoitti näkyvyyden n. 5 nm:iin. Normaalisti kävimme useita kertoja päivässä uimassa mutta nyt veteen ei uskaltanut kukaan., olikohan syynä liian syvät vedet! Iltapäivä oli jo pitkällä kun näimme ensimmäisen linnun. Kyllä sitä voi ihminen olla pienistä asioista joskus onnellinen. Tiesimme, ettei ranta voi olla kovin kaukana. Kolmen tunnin kuluttua vasemmalla puolellamme alkoi siintää Albanian niemimaan kalliot. Olimme voiton puolella pitkän siirtymän suhteen sillä loppuajan rannat olivat kuitenkin kohtuullisen matkan päässä ja muutakin liikennettä oli odotettavissa reittimme varrelle. Saavuimme Kiriakiin keskiyöllä 38 h:n ajomatkan jälkeen. Aamupäivän aikana peseydyimme rannan pesutiloissa ja tutustuimme kaupunkiin, latasimme kännyköiden akkuja laiturin sähkötolpista sekä etsimme satamatoimistoa jotta olisimme voineet tehdä maahantuloilmoituksen. Konttori ei ollut lauantaina auki joten jatkoimme matkaamme iltapäivällä kohti Levkasia jossa meidän olisi pitänyt jo olla alkuperäisen suunnitelman mukaan. Matkaa oli kuitenkin jäljellä vielä n. 65 nm. Kiriakissa huomasin, että digikameraani oli tullut muistikortti vika

joten se oli loppureissun hyödytön. Loppumatkan puolessa välissä oli Parga niminen kaupunki jossa ei ollut kunnan satamaa vaan vene piti ankkuroida lahden poukamaan. Siellä oli kuitenkin erittäin hyvä taksivene palvelu. Kaveri pikku huimetuksissa, mukavan musiikin soidessa, kuskasi porukkaa illalla veneistä rantaan ja yöllä takaisin. Käytimme palvelua hyväksenne ja kävimme rannassa syömässä hyvän illallisen rankan reissun päätteeksi koska koimme olevamme perillä vaikka matkaa oli jäljellä vielä päivän verran. Sunnuntai iltapäivänä olimmekin sitten perillä Levkasissa jossa oli meidän oma porukka vastassa. Loppujen lopuksi aikataulu heitti vain vuorokaudella, vaikka olimme keskiviikkona vasta muutaman kymmenen mailin päässä lähtöpisteestä.

Maanantaina kävimme porukalla purjehtimassa ja tutustumassa paikkoihin Levkasin ympäristössä. Kävimme uimassa mm. Onassiksen saaren rannassa ja pääsimme nauttimaan kunnan tuulista. Tiistaina laitoimme Matin kanssa veneen sähköt kuntoon ja saimme kaikki septitankin mittaria lukuun ottamatta toimimaan. Illalla kävimme hyvin syömässä aherruksen kunniaksi.

Ankkuriongelman – tekniikka petti.

Keskiviikkona lähdimme omalla porukalla reissuun Levkas-saaren etelä päähän. Ankkuroidessamme veneen keula- ja peräankkurilla Poroksen poukamaan, syvyyttä oli noin 15 – 20 m. En tiedä minkä mittainen peräankkurin liina on, mutta sitä oli melko paljon vielä kelalla, kun ankkuri oli pohjassa.

Aamulla nostimme ensin peräankkurin ja keula ankkuria nostaessamme, totesimme sen juuttuneen pohjaan. Yrittäessämme irrottaa sitä ajamalla hitaasti eri suuntiin, ankkuripelin hammastus alkoi luistaa ja ketjua alkoi karata mereen melkoisella vauhdilla. Yritimme nostaa ankkuria ankkuripelillä mutta ketju hyppäsi kehältä pois.

Matin painoa (n.140kg!!) hyväksi käyttäen saimme ketjun takaisin kehälle. Uudella yrityksellä saatiin taas nostettua muutaman lenkin verran. Jokaisen lenkin tulon jälkeen se piti vasaralla kilauttaa oikeaan asentoon, ettei menisi poikittain hammastukseen. Lihasvoimin ankkurin nostaminen ei onnistunut.

Homma eteni hitaasti, mutta kohtuudella, kunnes tuli valkeat maalatut merkinnät hammastuksen kohdalle. Kaikki ketju meni kuin ”rasvattuna” ulos mereen: sekä nostettu että jäljellä oleva osuus. Tässä vaiheessa syvyyttä oli tullut jo ainakin 40 metriä ja pohja syveni syvenemistään. Yritimme köyden avulla käyttäen hyväksi veneen vinssiä – toivoton yritys. Aloimme käsimerkein pyytää apua ohikulkevilta veneiltä. Tulipa huomattua, ettei porukat joko ymmärrä tai eivät ole kiinnostuneita, mitä veneeltä yritetään viestiä, sillä vasta 9. vene tuli kysymään, onko jokin hätänä?

Tähän mennessä olimme yrittäneet lähes kolme tuntia itse saada ankkuria ylös.

Auttaja oli italialainen perhe, joka toi oman ideansa ”peliin”. Sidottiin noin ½ metrin mittaiset karkauksen esto köydet ketjuun ja taas yritettiin koneellisesti. Tässä vaiheessa

olimmekin juuttuneet pohjaan. Hän sai irrotettua meidät omalla veneellään ja jatkoimme urakointia. Lenkki lenkiltä, mutta samalla lopputuloksella: valkeiden kohtien tultua hammastukseen, ketju karkasi taas mereen. Mies ei voinut muuta kuin jättää meidät siihen ja jatkoi matkaansa. Yritimme vielä saada apua isokokoisilta ohimeneviltä veneiltä. Kun käsi merkit eivät auttaneet, tehtiin avunpyyntölippu: liimattiin musta lippalakki ilmastointiteipillä keltaiseen pyyhkeeseen ja viritimme sen saalinki naruihin suoraksi ja samalla Anita jatkoi käsimerkein avunpyyntöä. – Tuloksetta. Sitten oli jäljellä VHF. (kaiuttimet erittäin huonot) Ensin yhteys oli kunnossa ja sain ilmoitettua sijaintimme, mutta emme saaneet mitään vastausta. Jatkoin kuitenkin ongelmamme selvitystä radioon. Soitimme välillä Levkasin Marinan toimiston puhelinnumeroon mutta kuulimme heillä olevan niin kiirettä, etteivät ehtineet silloin meitä auttamaan. Sitten onnisti, kun iso kokoinen alus alkoi tulla suoraan kohti. Olivat kuunnelleet VHF:ää ja kuulleet avunpyyntöni. Englantilainen vanhempi parinkunta kiinnittyi kylkeemme. Kippari kyseli ongelman laatua ja sen jälkeen alkoi tapahtua. Hän toi omalta veneeltään taljapyöriä sekä pitkän köyden. Rakensi taljan keskimastomme ja keulapurjeen väliin. Sukelsi keulassa olevan taljapyörän läpi menevän köydenpään 4 – 5 metrin syvyyteen ankkuriketjuun kiinni ja toinen pää kuljetettiin molempien veneemme vinssien kautta. Tällä menettelyllä saatiin lisävoimaa veneen

vinssihin. Näin alkoi uusi nostoyritys, joka myös tuotti tulosta. Vähä vähältä ketjua alkoi nousta. Engelsmannin piti koko ajan asetella nostettua ketjua käsin oikeaan asentoon, ettei se menisi kaksinkerroin hammastukseen. Ankkuri nousi - aikaa meni varmaan 30 min. Kokonaisaika, mikä hommaan meiltä oli mennyt oli 6 tuntia! Minun ja myös engelsmannin kommentti oli, että ankkuripeli olisi uusittava tai nkorjattava ennen käyttöä. Hammastukset olivat liian kuluneet ja jarru luistaa sekä laipalla olevat pykällykset ovat kuluneet pyöreiksi jolloin mekaaninen lukitus ei pidä. Lisäksi vasemmanpuoleisesta laipasta on pala pois. Ankkuripelin tulee toimia napista painamalla eikä käsin sorkkimalla kaukalossa, se on liian vaarallista puuhaa. Hyvä mieli jäi, kun päätimme tyhjästä ja siivota veneen torstai iltana valmiiksi ja majoittautua hotelliin joka yllätykseksemme olikin luksus luokan paikka, vaikka hinta oli edullinen. Saimme nukkua rauhallisen yön ilmastoidussa huoneessa, nauttia runsaan aamupalan ja Nina pääsi Aleksin kanssa vielä uima-altaaseen pariaksi tunniksi, ennenkuin lähdimme 5:30 tunnin linja-automatkalle Ateenaan. Ensi kesänä uudestaan, toivottavasti talven aikana saadaan vehkeet pelittämään paremmin niin pääsee nauttimaan lomasta paremmin. Mutta toisaalta, jos mitään ei tapahdu niin mitään uutta ei opi.

Kari Avikainen