

Marineri



1 / 2007



Marinerit ry lukuina

- perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola 660100-3859485
- Jäsenmäärä 5.2.07: 41
- Venemäärä 5.2.07: 24
- Veneiden kotiseurojen lukumäärä: 21

MARINERI 1/2007

Jäsenlehti

no 1/2007
Maaliskuu 2007

Julkaisija

Matkamoottoriveneilijöiden
Yhdistys Marinerit ry

Toimitus

Klaus Salkola
Yuki Kikugawa-Rajama
Sinikka Lallukka
Merja Totro
Timo Totro
Markku Rajama

päätoimittaja
taittaja

(Monikon yhteyshenkilö)

Paino

Monikko Oy, Espoo

Painos

50 kpl

Kansikuva

Saukko ihailee Jyllannin Pohjanmeren rannikolla olevaa Rudbjærgin majakkaa. Tuulen lennättämä hiekka on peittänyt majakan alleen ja on vain ajan kysymys milloin se sortuu alas mereen. Kuva on otettu. Orjakun eskaaderin "jatkoilta" Saukon, Marinetin ja Ohtan käydessä kiertämässä Skagen. Kuva: Klaus Salkola/Ohta.

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia.

Lehti ottaa vastaan toimialaan liittyviä kirjoituksia. Jäsenkuntaa pyydetään kantamaan kortensa kekoon lehtemme hyväksi.

Sisältö

Marinerit ry lukuina	2
Sisältö	3
Kommodorilta	4
Vuosikokous 2006	5
Meriturvallisuutta oppimassa.....	8
Kesäkokous 2006.....	12
Kierros Euromaston ympäri	15
Kaunissaaren tapaaminen.....	26
Vaalikokous 2006.....	28
Kiitos Hannele!	31
Vuosikokouskutsu 2007.....	32
Vuosikokouksen ohjelma	33
Esityslista	34
Toimintakertomus.....	35
Tilinpäätös ja tase.....	38
Marineriterveisiä Vääksystä	40
Äminnen alueen venehuoltopalvelut.....	42
Karttakirjasto.....	44
Satamakartasto.....	46
Marinereiden nettisivut.....	47
Jäsenrekisteri.....	48
Venerekisteri	50
Marinerikalenteri 2007.....	51
Hallitus ja vastualueet.....	53
Marinerituotteiden myyntihinnasto.....	54
Arto Holapan uusi vene	55
Kuvia Katanpään tapaamisesta/takakansi...	56

Kommodorilta

Vuosi 2006 oli yhdistyksen toiminnan kannalta normaalia hieman hiljaisempi. Osallistujia tilaisuuksiin oli hieman vähemmän kuin tavallista, mutta tämä ei johtunut tilaisuuksien laadusta vaan muista syistä. Sen sijaan saavutettiin yksilötasolla merkittäviä matkasuorituksia eikä vuosi sen suhteen suinkaan ollut historiamme heikoimmasta päästä. Vilkaistu matka- ja mailimestarituloksiin kertoo selvää kieltä siitä, että marinerit ovat edelleen voimissaan kulkemaan normaalia kaukaisemmilla veneilyvesillä. Kunnioitettavia suorituksia oli roppakaupalla vaikka kaikki marinerit eivät suoritustaan ilmoittaneetkaan.

Vuosina 2005 ja 2006 on yhdistyksessä jouduttu ottamaan kantaa siihen, millainen on marinerivene ja mikä on yhdistyksen perimmäinen tarkoitus yleensä. Seura piti kiinni alkuperäisestä toiminta-ajatuksestaan matkamoottoriveneilyn yhdistyksenä. Ennustettua suurta jäsenkatoa ei linjauksen johdosta syntynyt ja uusia jäseniä on saatu ja ollaan saamassa mukaan enemmän kuin mitä vanhoja on menetetty. Ilahduttavaa on sekin, että mukanamme on edelleen useita sellaisia vanhoja jäseniä, jotka ovat luopuneet veneestä ja jopa koko veneilystä. Haluamme nähdä teidät kaikki edelleen mukanamme – veneestä tai veneettömyydestä huolimatta. Kerran marineri on aina marineri!

Eräs askarruttava kysymys on se, miten kotimaassa bunkratun polttoaineen hinnannousu vaikuttaa veneilyyn. Monen vähemmän veneilevän kohdalla asialla ei ole sanottavampaa todellista merkitystä, sillä polttoaineen ostamisen lisäksi syntyy veneen omistamisesta ja pitämisestä muitakin merkittäviä kuluja. Purjehduksessaan ei ole mitään muuta ilmaista kuin tuuli. Mutta polttoaineen hinnan korotuksen tunnepohjainen merkitys voi olla suurempi – etenkin, jos säätila on huono. Jos ilmat ovat sen sijaan kauniit, lähtee luultavasti yhtä monta venettä vesille kuin ennenkin.

Paljon liikkuvien, kuten marinereiden kohdalta, voidaan erheellisesti arvella kotimaisen polttoaineen hinnannousun rajoittavan matkailua. Tällöin kuitenkin unohdetaan se, että marinerit ovat jo vuosia maksaneet EU hinnan polttoaineestaan kulkiessaan ulkomailla. Vain kotimaassa bunkrattu polttoaine kallistuu. Positiivisesti ajatellen lisää hintamuutos kiinnostusta ulkomaan veneilyä kohtaan, kun kotimaassa mailin hinta nyt on yhtä suuri kuin ulkomaillaakin. Häviöjä on suomalainen venematkailualan elinkeino ja valtio, jotka jäävät eräitä tuloja vaille.

Saimme julkisuutta mm. Kippari -lehdessä. Tämä on tuonut muutaman yhteydenoton puhelimitse ja nettisivujemme keskustelupalstan kautta. Olemme parhaamme mukaan antaneet neuvoja matkoja harkitseville. Tämä on osa toimintaamme, josta kevään valmennuskurssi tänä vuonna on jätetty pois. Marinerien nettisivuilla on ollut mukavasti lukijoita. Kiinnostavia aiheita keskustelupalstalla ovat olleet matkakertomukset ja päiväkirja ”blogi”. Olisi mukavaa, jos useampi marineri olisi tilaisuudessa pitämään omaa blogiaan sivuilla.

Vuoden 2007 toimintakalenteri noudattaa aikaisemmin omaksuttua linjaa. Ei nähty aihetta muuttaa tapojamme, joista jo on muodostunut traditio. Virallisen ohjelman lisäksi otaksutaan eräiden marineriveneiden jälleen olevan lähtökuopissa pitkää matkaa varten. Kohteina ovat perinteisten Keski-Euroopan sisävesien lisäksi mahdollisesti Oslo/Västkusten ja onpa aihetta arvailla Amsterdaminkin suuntaan. Jos on kiinnostusta yhteisestä matkasta, kannattaa siitä kertoa vaikkapa nettisivujemme keskustelupalstalla. Syksy näyttää mihin on päästy.

Klasu



Vuosikokous 11.3. 2006

KANGASALLA

Pakkaspäivän häikäisevän kirkas auringonpaiste ja vitivalkoinen hanki ottivat meidät vastaan Kangasalalla. Kokoonnuimme Hotelli Urkuun lounaalle. Ruoka oli erinomaista; mielenkiintoinen uusi makuelämys oli seesam-paneerattu kala kaksine makoisine kastikkeineen. Isäntämme Kees johdatteli meidät tutustumiskohteeseemme siniseen Willa Kosmokseen Vehonimenharjulla, kahden järven väliselle kannakselle. Lasi- ja tekstiilitaiteilija Virpi Kinnunen esitteli meille kotiinsa perustamaansa ateljeeta. Värikylläiset isot lasityöt täyttivät huoneiden ikkunat ja seinät. Näimme myös videon, miten Tiffany-tekniikalla valmistetaan lasiesineitä. Tekstiilitaiteilijahuoneessa kangaspuut ja valtava määrä lankoja täytti hyllyt katosta melkein lattiaan.



Virpi valmistaa tekstiilejä, kuten jakkuja ja villatakkeja, nekin täynnä räiskyviä värejä. Saimme myös tutustua hänen Sininen kuu-saunaansa, Roineen rannassa. Siellä oleskelutilan takan verhoilu ihastutti taidokkaalla intensiivisen sinisellä mosaiikkikoristelulla.



Willa Kosmoksesta jatkoimme kokouspaikalle Pikon Taimiston tiloihin. Sääntömääräinen kokous pidettiin tavanmukaista kaavaa noudattaen. Hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus. Klasun mielenkiintoinen esitelmä digikameroista ja – kuvauksesta vesillä ja vähän muuallakin herätti kysymyksiä ja hiljaisina imimme uutta tietoa



itseemme. Kokouksen jälkeen Maire kattoi pöydänantimet valmiiksi ja kyllä ruoka maistui.

Osa kokousväestä jatkoi Keesin kotiin, jossa sauna odotti kylpijiä. Löylyt olivat makoisat. Iltaa istuimme vielä takkatulen äärellä myöhäiseen asti.

Osa lähti kotiin yötä myöten. Klasu ja Sirkka jäivät yöksi ja matka jatkui

sunnuntaina hyvin kauniissa ja kylmässä talvisäässä. Poikkesimme Valkeakoskelle Sirkkan opiskeluaikojen muistelemaan ja lumisia "Kosken" vesiä tutkailemaan. Merimerkit näyttivät olevan paikallaan ja jokunen venekin.

Kiitokset Mairelle ja Keesille järjestelyistä.

Klaus Salkola



Meriturvallisuutta oppimassa

Katse tiukasti horisonttiin, kädet ristissä rinnan päällä, varpaat altaan reunan ulkopuolella ja sitten siirrytään - ei hypätä - veteen. Nämä opit paremmin tai heikommin mielessä seisoimme oransseissa haalareissamme ja pelastusliiveissämme suuren altaan reunalla - ja siirryimme vuorotellen noin metrin alapuolellemme vellovaan veteen. – Olimme mukana marinereiden järjestämässä koko päivän kestävässä koulutustilaisuudessa 7.4.06.

Ensin kuivaharjoittelua

Tätä vaihetta oli edeltänyt muutaman tunnin opetusjakso ja kuivaharjoittelu Lohjalla sijaitsevassa Meriturvan opetushallissa. Pelastusliiveistä, varsinkin paukkuliiveistä, puhuttiin paljon ja perusteellisesti. Olen houkutelut Kalea hankkimaan meille paukkuliivit niiden käyttömukavuuden vuoksi. Enää en houkuttele! Niissä on todettu käytössä niin monenlaisia ongelmia, että hiukset nousivat kuunnellessa pystyyn. Liivit ovat mukavat käyttää, mutta ne pitää säilyttää hyvin, tarkastaa, testata ja huoltaa vuosittain - ja aina ammattiaisella. Uimataidottomille lapsille - eikä aikuisillekaan - ei saa missään tapauksessa hankkia paukkuliivejä.

Eivät kaikki tavallisetkaan pelastusliivit saaneet täydellistä synninpäästöä. Niissäkin on sekä huonoja että hyviä. Meiltäkin menivät vanhimmat liivit roskikseen. Hyvä että testattiin tuolla turvallisissa olosuhteissa, eikä merellä tositilanteessa!

Pelastuslautat ja niiden varustelu herättivät myös runsaasti keskustelua ja kysymyksiä. Niidenkin hankkimisessa, ja ennen kaikkea veneeseen sijoittamisessa, kannattaa käyttää harkintaa ja kysellä asiantuntijoilta. Nekin on tarkastettava ja huollettava vuosittain. Vaikka negatiivisia asioita nousikin runsaasti esille, ne eivät suinkaan olleet ne tärkeimmät asiat. Kouluttajat totesivat, että jokaisen täytyy löytää itselleen sopivat pelastautumisvälineet. Ne ovat henkilökohtaiset ja jokaisen on pidettävä hyvää huolta omistaan. Siis rohkeasti kokeilemaan ja sovittamaan



yllensä jo liikkeessä! Ja sitten harjoittelemaan. Ensin harjoittelimme kuiva-harjoituksena köysitikkailla ja pelastusverkolla kiipeämistä. Jo oli vaikeata!

Tikkaat heiluivat, jalat eivät osuneet oikeaan asentoon, verkko tuntui kiertyvän ympärille ja kädet eivät yletyneet riittävän ylös. Pani puuskuttamaan ja sydämen hakkaamaan. Pelastuslauttaan kiipeäminenkin oli enemmän könyämistä kuin kiipeämistä! Sitten altaaseen Lounaan jälkeen oli vuorossa allasharjoittelu. Lounaan aikana altaaseen oli ilmestynyt erikokoisia pelastuslauttoja, tuulikoneet olivat käytössä ja altaan vesi velloi. Luvassa oli viedä ”vesisadetta”. Sydän oli sikkarallaan. Siirtyminen veteen ei todellakaan ollut nappisuoritus. Jalat olisi pitänyt muistaa panna ilmalennon aikana ristiin, mutta sehän unohtui - ja tulin veteen kai enemmän peffalleni kuin tikkusuorana. Siinä vaiheessa jo huomasin liivieni toimivan kehnosti, mutta en vaihtanut vielä. Kale oli viisaampi ja vaihtoi heti. Vedessä harjoittelimme aluksi pelastuskelluntaa, ryhmäkelluntaa (huddling) ja uimista letkana pelastuslautalle. Se oli varsinaista räpiköintiä. Aallot velloivat, ”sade” piiskasi kasvoja, letka kiemurteli, mutta lopulta pääsimme oman lauttamme kohdalle. Lauttaan nouseminen oli todella hankalaa.



Meidän lautasta olivat narulenkit rikki, mutta vetämällä ja työntämällä olimme lopulta kaikki lautassa. Totesimme, että siinä ei todellakaan ole ruhtinaallisesti tilaa ja olot eivät ole mitenkään mukavat.

Ja sitten uudelleen veteen ja letkaan. Nyt harjoiteltiin rannalle/luodolle tai muulle kiinteälle pelastautumista. Kun ensimmäinen sai jalat pohjaan, hän auttoi seuraavan ylös. He muodostivat portin, jonka kautta loput letkassa olleet pelastettiin. Sitten kiipeiltiin jälleen. Minulta loppuivat voimat, joten se harjoittelu jäi kohdallani olemattomaksi. Totesin, että sekä jalkoihin että käsi-varsiin on syytä saada lisää voimaa. Kouluttajat tosin totesivat, että täytyy keskittyä käyttämään jalkoja, koska niissä on meidän vahvimmat lihaksemme. Muutenkin keskittyminen itse toimintaan on tärkeitä. Kiipeäminen on tekniikasta kiinni. Sitten jälleen siirtyminen M.O.R (=Means of Rescue) -pelastuslauttaan.

Tällä kertaa suurempaan, jossa oli kiipeämistä helpottava porras tai tasanne. Könyämiseksi sekin meni – ainakin minulta. Lopulta kaikki olivat lautassa, joka vinssattiin ylös. Mukava homma!

Viimeinen harjoitus oli vedestä helikopteriin nostaminen. Helikopteria markkeeraavasta härvelistä laskettiin lenkki alas veteen. Lenkki kainaloiden alle, merkki vinssajalle ja vinssaus ylös. Tässä vaiheessa oli jo tullut kylmä, vaikka haalarien alla oli kerrasto, jaloissa sukat ja tossut - ja veden lämpötila +21°C. Kouluttajat olivat kyllä sanoneet, että meille tulee jossain vaiheessa kylmä, mutta emmehän tietenkään uskoneet, olimmehan sisätiloissa. Mutta se auringon lämmittävä vaikutus puuttui ja hampaat löivät loukkua. Onneksi pääsimme lopuksi saunaan lämmittelemään.

Kannatti osallistua

Päivä oli erinomainen, kouluttajat hyviä. Uutta asiaa tuli niin paljon, että sulattelemistä riittää. Toivottavasti lihasmuistiin jäi edes joitakin jälkiä, jotka auttavat, jos haveri tulee merellä. Kukaan ei sellaista toivo tai odota. Jokainen meistä ajattelee, ettei sellaista satu minulle, meille. Mutta jos...

On hienoa, että meillä on tällainen koulutuspaikka, jossa on erinomaiset opettajat. Kysyntää tällaisille päivän koulutustilaisuuksille on kuulemma paljon. Tunsimme itsemme etuoikeutetuiksi, kun olimme päässeet mukaan. Olimme rättiväsyneitä, mutta tyytyväisiä.

(Seuraavana aamuna tunsimme jääneemme jyrän alle. Raajoja ei tahtonut tuntea omiksi!)

Sinikka Lallukka
m/y Wenchin kipparska



Meriturva

Rajapartiokaari 6
08100 Lohja
www.meriturva.fi

Meriturva on Opetushallituksen alainen valtion oppilaitos, joka pyrkii merenkulun turvallisuuden parantamiseen. Meriturvassa järjestetään merenkulun turvallisuus- ja pelastautumiskursseja asiakkaiden tarpeista lähtien. Turvallisempi merenkulku on koko toiminnan lähtökohta.

Evakuointitilanne merellä on aina vaarallinen ja miehistö joutuu silloin hengenvaaraan. Merihätään joutumista ja merestä pelastautumista voidaan kuitenkin harjoitella etukäteen, tässäkin tilanteessa oikeiden toimintatapojen hallitseminen parantaa ihmisen selviytymismahdollisuuksia. Meriturvassa opitaan, miten pitää toimia tositilanteessa, jos sellainen tulee eteen.

Faktat koulutusaltaasta

Pituus 43 m

Levyys 27 m

Syvyys 5 m

Veden syvyys 4 m

Veden lämpötilä 21 astetta

Kesäkokous 19.8.06

Kesän nautintoja Nauvon Stensklärissä



Kesäkokouksen pitopaikka sijaitsee Gullkronan saaristossa hieman nimikkosaaresta lounaaseen. Alueen halki kulkee jyrkästi mutkitteleva väylä. Saarella asuu 7 henkilöä ympäri vuoden. Pääasiallinen elinkeino on kalastus ja nykyään myös turismi. Vierasvenesataman hoitaja on Rainer Ehrnman. Janssonit hoitavat lahden toisella puolella olevaa vierasvenelaituria.

Helsinkiläisseuralla ”Merenkävijät” on pitkäaikainen suhde saaristoon ja heillä on vastarannalla omia paikkoja. Pääsaarelle kulkee yhteysalus, jonka

laituriin voi myös kiinnittyä kunhan ei estä ammattiliikennettä. Vieressä on satamapaikkoja noin kymmenelle veneelle.

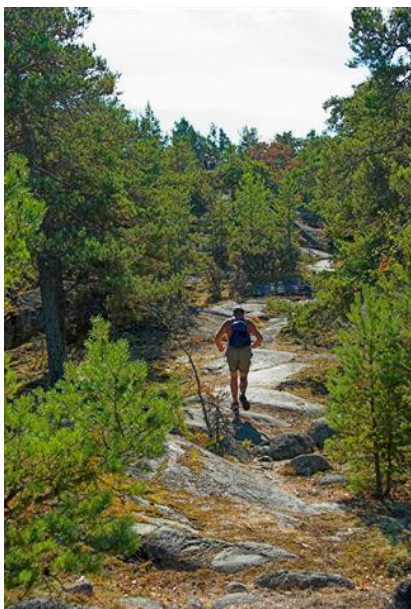
Kylä koostuu muutamasta talosta, joukossa jopa varsin uusikin. Rannassa toimii kenttäsaha. Tämänkertaisen kesäkokouksen tarkoitus oli jälleen vierailla pienessä asutussa saarikylässä ja katsoa, mitä käynti tuo tullessaan.

Perjantai-iltana paikalle saapui *Marinett*. Lauantaina ensimmäisenä kiinnittyi *Ohta* kello 01:50. Myöhem-

min samana päivänä saapuivat vielä *Penelope* , *Elisabeth* ja *Ilona*. Kesän veneilyt ja tapahtumat kerrottiin laiturilla kauniista ja lämpimästä säästä nauttien. Kommodori vieraili veneissä mukanaan tieteelliseltä näyttävä varustus ja suoritti VHF -puhelimien antennien seisovan aallon (SWR) mittauksia. Kun yhden veneen antenniliitin oli juotettu kaapeliin kiinni, voitiin todeta paikalla olleiden veneiden radiolähettimien toimivan hyväksyttävällä tavalla.

Saunareissu tehtiin rannan vieressä olevan talon alakerrassa olevaan tilaussaunaan. Saunan ei välttämättä tarvitse olla hirrestä valmistettu autiotalo. Hyvät löylyt sai myös Stensvärin alakerrassa.

Saarella asuvat perheet ovat tehneet selvästi merkityn luontopolun. Ainutlaatuisen luonnon nähtävyyksiin lähdimme tutustumaan Lissun opastuksella.



Luontopolun alussa kylän keskellä on suuri siirtolohkare, josta saari on saanut nimensä. Jonkun matkaa käveltyämme tulimme tuulimyllyn luo. Se on siirretty 1922 Nauvosta. Mylly oli tehokkaassa käytössä toisen maailman sodan aikana, vaikka valtio oli määrännyt kaikki myllyt suljettaviksi tiukennetun elintarvikejakelun valvonnan vuoksi. Stensvärin asti eivät valvojat löytäneet.

Matkamme jatkui ylös ja alas kallioita pitkin. Todettiin kesän kuivuuden verottaneen osan lehtipuista. Saaren eteläosassa, joka kauan sitten on ollut oma saarensa, kiipesimme korkealle kallion laelle ihailemaan upeita sinisiin-täviä maisemia. Marinetin ja Ohtan kipparit innostuivat kunnon spurttiin kallion juurelta ylös. Ylempänä kävi ilmi, että oli niitä lehmiäkin talutettu juuri siitä, mikä meistä nyt tuntui kovin urheilulliselta.

Mitä olikaan miesten mielessä, sillä Marinetin kippari kaiveli reppuaan?

Iloksemme löytyi sieltä hikiselle ja puuskuttavalle porukalle vahviketta. Skål ihanalle Suomen kesälle ja upealle saaristolle! Aine oli ostettu Skagenin kierrolta Tanskasta. Paluumatkalla tutkimme vielä kahden torpan ja kaivon rauniot vilkkaasti seurustellen.

Illallinen oli tilattu ajoissa ja sen nautimme saaren isäntäparin Agneta Janssonin ja Jarmo Ylitalon rannassa. Kerrankin voitiin sanoa, että söimme ulkona, sillä kauniissa säässä oli marineri-illallinen katettu nurmirinteessä oleville ulkoilmapöydille. Se oli maittava savukalapöytä monine lisukkeineen.

Illallisen yhteydessä hämyn hiipiessä ympärillämme, järjestettiin promootio uudelle jäsenellemme Kari Pasaselle

(Ilona) asiaankuuluvine kommodorin puheineen. Lissu oli kirjoittanut meille hupaisan tietokilpailun ja taas kerran kommodori voitti. Eki Virkelä oli lahjoittanut mustia t-paitoja palkinnoksi. Kiitos Eki.

Illanvietto jatkui pitkään lämpimässä kesäillassa ja -yössä.

Aamulla saimme kuulla uskomattoman iloisen monilukuisen pääskysparven loputtoman konsertin. Sataman takana kulkeva sähkölinja osoittautui näet lintujen mielipaikaksi.

Sininen taivas, auringon lämpöä, mukavaa seuraa ja veden kimallus olivat mykistytävä kokemus.

Rantamakasiinissa toimii kalakauppa ”Stranboden”, josta sai ostaa tuoretta ahvenfilettä ja paljon muuta saaren ja meren tuotetta. Kyllä fileet tekivät kauppansa ja maistuivat erinomaisilta.

Sirkka Rajavuori



Kierros Eurromaston ympäri

Timo: Veneilystä on tullut meille ympärivuotinen harrastus. Syksyllä heti veneen telakoinnin jälkeen alkavat kunnostus- ja korjaustyöt, että seuraa-vankin kesän voimme viettää kunnol-lista vene-elämää. Syksyllä 2005 vuorossa olivat kansien hionta talvella ja lakkaus keväällä, vesisäiliön korjaa-minen ja manuaalisen vaihde/kaasu-systeemin uusiminen elektroniseksi. Vesisäiliö oli tehty päällystämällä alemman keskikajuutan sängyn alle jäävä tila lasikuitukankaalla ja epoksilla.

Kansi oli kiinnitetty sikafleksilla ja ruuveilla ja alkanut vuosien mittaan vuotaa saumoista ja lahottaa puisia rakenteita. Tein uuden kannen manus-luokkuineen lasikuidusta ja epoksoin sen seinämiin kiinni, samoin epoksoitiin koko säiliö uudelleen. Miksi ei tehty rosterista? – koska ei olisi saatu sisään purkamatta puolta venettä. Syksyn mittaan kuntoliikunta oli jäänyt ja han-kalat työasennot jumittivat selän ja lonkat.

Niitä kuvattiin tarkkaan ja löydettiin lonkasta rispaantunut lihas. Söin kaksi kuuria tulehdus-kipulääkkeitä ym. kävelin kyynärsauvoilla ja kärsin



kivusta – niin kuin pelastautumis-kurssilaiset varmaan muistavat. Sitten fysioterapeutti totesi: hyvä diagnoosi, mutta ei sovi tähän vaivaan. Olin kävel-lyt viisi vuotta väärin ja ryhti kadonnut, sauvat nurkkaan, sähkösokkeja selkään ja jumppaamaan. Selästä nivusten kautta varpasiin kulkeva hermo oli ahdistunut joutuessaan puristuksiin nikamien väliin.

Veneen kunnostus pysähtyi ja vesille lasku keväällä 2006 siirtyi suunnitel-lusta viikolla ja pitkälle matkalle lähtö tuntui lähes mahdottomalta. Moottorin toinen käynnistysakku alkoi kiehua ja sähkömies suositti kaikkien viiden akun vaihtamista happoisista mystisiin amg- akkuihin(?). Se edellytti pientä lisäpuuhaa: kaapelointi menisi uusiksi, se olisi tehtävä paikan päällä eikä hän ehtisi sitä ainakaan viikkoon.

Hajonneen vesipumpun osasin vaihtaa itse. Välillä uuteen tietokoneeseen oli yritetty ladata päivitettyjä Uuden loiston sähköisiä karttoja kommodorinkin kompetenssilla, lopulta Säles teki sen itse. Vielä piti pestä ja kyllästää veneen aurinkokatos, viimeistellä juhlakirjaan tuleva artikkeli ja tehdä laskutus kevätkauden tuottavasta työstä, lastata vene, palkata sijainen venekerhon vartioon ym. Mutta viimeisenä päivänä touko-kuuta Marinella III irrotti köydet kotisatamasta.

Matkasuunnitelma oli väljä. Vanhemman poikamme perheen kanssa oli sovittu tapaamisesta Amsterdamissa 12.7. Sitten oli tarkoitus ajella viikko yhdessä. Elektroniikka ei edelleenkään ollut yhteistyöhaluinen. Akusta virtaa ottava tietokoneen muuntaja meni pimeäksi jo ennen Porkkalaa; sulake oli palanut. Hangosta saatiin sulake ja varalle uusi muuntaja. Jurmossa huomasin, että sähköpostit eivät lähde.

Olin vaihtanut kännykkäoperaattoria, asetuksissa jokin ei ollut kohdallaan. Puhelinpalvelun ”asiantuntijat” yrittivät ymmärtää, mistä puhuin – huonolla menestyksellä. Piti mennä Turkuun, jossa viisaus majaili. Operaattorin numerossa piti olla kaksi yhdeksikköä eikä kolmea, kuten oli neuvottu! Mainoksesta huolimatta: Elämää ja elektroniikkaa - tuntui olevan mahdoton

yhdistelmä?

Itämeren ylitys sujui rutiinilla pitkin Ruotsin rannikkoa. Tanskaan suunnanneet Marinet, Ohta ja Saukko ajoivat pari päivämatkaa edellä. hankalampi kuin kipeä jalka, niinpä meillä vakiintui käytäntö, että Merja otti esille jääkaapista ja pilssistä ruokatarvikkeita, jotka pitäisi käyttää pikimmiten ja kokki sitten organisoi niistä omasta mielestään lähes gourmet-tasoisia aterioita.

Merja: Veneen kunnostuksessa kävin silloin tällöin talven mittaan vain katsastamassa missä mennään. Näin Timon hankalat työasennot ja lähinnä vain ojentelin hänelle työkaluja. Oma terveytenikin oli kiikun kaakun, mutta vene saatiin lähtökuntoon. Kotikylmiö oli tyhjennetty veneen jääkaappiin ja pilssiin. Vaatetta oli mukana lasketteluasusta helleasuun ja vuodevaatteita koko kesäksi poikamme perheen tuloakin ajatellen. Pyykinpesun olemme näet kokeneet välillä aika ongelmalliseksi odotuksineen ja Marinellassa on



hyvät säilytystilat likapyykillekin. Elisaassa tapasimme tuttava-perheen ja he lähettivät meidät kolmen kuukauden kierroksellemme.

Minua vaivasi edelleen jalkakipu, Merjaa vuosia kiusannut kroonistunut käsikipu. Sitä lievitti lääkärin piikki Tanskassa. Ruuan laittamisessa veneessä kipeä käsi on huomattavasti

Suomen satamat monine muistoineen jäivät pian taakse ja Ruotsin rannikon tutut satamat herkkuihin olivat pian käsillä. Klasuhan se vuosia sitten totutti meidät Nynäshamnin rötkä rätköihin ja 800g niitä aoli-säsin kera ovat illan kohokohta. Alkukesän satamat Ruotsissa ja Tanskassa ovat lähes tyhjiä ja meille löytyy helposti längsides-paikka, sillä usein poijut ovat meille liian lähellä ja niistä poispääseminen vasta- tai sivutuudessa ei ole meidän kaksihenkiselle miehistölle helppoa. Timo tekee välillä satamissa ”tuottavia töitä” ja valokuvaa. Iltaisin, varjojen ollessa pehmeitä, kuviin tulee syvyyttä ja niitä on mukava diaesityksinä katsoa. Radio Finland välittää YLEn ohjelmia. Minä kävelen jo monien vuosien aikana tutuiksi tulleita reittejä ja muistelen myös Suomeen jääneitä läheisiä lähetellen heille kännykkäviestejä. Ohta piti meihin säännöllisesti yhteyttä koko matkan. Usein lenkiltä mukaan tulee luonnonkukkakimppu.



Kirjoja luen käpertyen sohvan nurkkaan.

Timo: Olimme jo kolmena kesänä peräkkäin ajaneet Travemünde, Lyypekkiin ja Elbelle, siitä Elbe-Seitenkanalia Mittellandkanalille ja eteenpäin, ja palanneet samaa reittiä takaisin. Nyt päätimme mennä Kielin kanavan kautta ja ajaa Pohjanmerta Cuxhavenista Bremerhaveniin.

Holtenaussa, kanavan Kielin puoleisessa päässä tapasimme suomalaisen purjeveneen kipparin, joka odotteli vaihtomiehistöä ja kertoi vierasvenesatamassa olleen muutama päivä sitten neljä suomalaisvenettä. Kielin kanavaa mainostetaan maailman vilkkaimmin liikennöidyksi kanavaksi. Liikenne tuntuukin kasvavan vuosi vuodelta. Sportboot tuntee olonsa orvoksi suurten rahtilaivojen seassa ahtaassa kanavassa. Välillä ohjailuvalot pysäyttivät rahtilaivat, välillä kaiken liikenteen vastaan tulijoiden sivuutuksen onnistumiseksi. Jatkoimme yöksi Cuxhaveniin.

Satamakapteeni kertoi aamuisen laskuveden alkamisajan ja tuulta tulevan lounaasta noin 5; luulimme sen tarkoittavan metrejä, mutta matkalla selvisi, että se oli boforteja eli kerrottava kahdella. Vastatuuli ja laskuvesi tekivät niin inhottavan aallokon, että veneen keula sukelsi välillä ja vettä meni katon yli. Liikenne oli vilkasta ja ränni matalaa ja kapeaa Elben suisto- aluetta. Rahtilaivat ohittelivat läheltä ja kovalla vauhdilla. Ilman Uutta loistoa ja siihen merkittyä reittiä ajamisesta ei olisi tullut mitään. Takaisin kääntyminen pyöri mielessä. Kolmannen tunnin jälkeen olo tuntui jo siedettävämmältä.

Niinpä ajoimme kahden kuuluisa majakan Roter Sandin ja Alte Weserin välistä Weser-joen suistoon ja Bremer-haveniin. Löysimme paikan 150-vuotta täyttävän venekerhon laiturista kaupungin keskustassa ja vuorovedeltä suojassa. Matka jatkui pitkin Weseriä Küstenkanalille ja sieltä Ems-joen suistoa kohti Hollantia. Vuorovesi myllää neljä kertaa vuorokaudessa



veden korkeudet ja vedet kuravelleiksi. Moottorin merivesisuodattimet pääsivät tehotarkkailuun. Nousuvettä kohti ajaminen syö solmuja, joutuminen rahtiproomujen perään vie lopunkin nopeuden. Joet ovat matalia ja mutkikkaita, laivojen ohitukset mahdollittomia. Ilmeisesti säästösyistä reimarit oli paikoin lähes kokonaan korvattu pohjaan tökätyillä risuilla. Osuimme taas laskuveteen ja melkoiseen vastatuuleen, kun lähestyimme joen saksalaisella rannalla olevaa Emdeniä ja rantauduimme Hollannin puoleiseen Delfzijliin. Sähköisellä navigoinnilla selvittiin helposti reimari- ja poijuviidakosta. Jokiosuuksilla on laivoille tarkoitettujen väylien sivussa vielä omat väylät huviveneille. Suuri satama rutineineen oli tuttu jo aiemmilta retkiltä. Olimme tehneet matkaa Hollantiin kaksikymmentä päivää.

Merja: Kielin kanava oli tuttu juttu jo vuosien takaa, mutta liikenne oli nyt huomattavasti vilkkaampaa ja rahtilaivojen määrä tuntui Itämeren jälkeen hurjalta. Cuxhavenin satama oli valtava ja sitä lähestyessämme se näytti aivan täydeltä. Rauhallisella katselulla löysimme hyvän aisapaikan, joka oli meille tarpeeksi pitkäkin. Istuskelimme tyytyväisinä takakannella ihmetellen suuren maailman menoa, kun huomasimme, että venettä lähestyi polkupyöräilijä.

Hän tervehti meitä ja puheli niitä näitä. Vähitellen ymmärsimme hänen olevan satamakapteeni, joka kutsui meidät toimistoonsa. Siellä oli komea sisustus ja pehmeät nojatuolit ja hyvä näköala yli venesataman. Saimme maksaessamme myös laskuvesi- ja tuulitiedot sekä ohjeita vanhan kaupungin kävelykierrokselle. Mieliala oli korkealla.



Aamulla lähdön jälkeen pari tuntia oli mukavaa ja tuuli leppeä, mutta sitten aivan äkkiä tuuli yltyi, aallot muuttuivat teräviksi ja vene läiskähteli pudotessaan aallon pohjaan. Minä olin unohtanut ottaa eväät keskikajuuttaan, osa ikkunoista oli raollaan enkä kyennyt kipeän käteni kanssa kuin istumaan tyynyjen seassa sohvan nurkassa. Timo laittoi autopilotin päälle, haki meille ruokaa pilssistä, sulki ikkunat, ja matka jatkui Uuden Loiston avulla. Kiikarin käyttö oli vaikeaa aaltojen

pyyhkiessä välillä yli veneen katon. Minä hengittelin syvään ja katselin horisonttia aina kun se oli näkyvillä. Tätä kesti noin puolitoista tuntia. Välillä keskustelimme kääntymisestäkin, mutta selvisimme jälleen kerran. Meri rauhoittui ja oli jopa lähes tyyni loppumatkalla. Suuria laivoja liikkui joka puolella. Onneksi ne ajoivat omilla kaistoillaan.

Merisulun jälkeen pääsimme Weser-

Yachtklubin vierasvenesatamaan turvallisen aidan sisään. Bootmann neuvoi paikallisen marketin sijainnin. Sehän on tärkeimpiä tietoja uudessa satamassa. Pyöräkassi mukaan ja menoksi. Ruokatavaran lisäksi haimme kirjakaupan ja Boote-lehden. Hyvän aterian aikana nostimme kuohuviinimaljan ”vene-elämän mahdollisuuksille!” Päädyimme siihen, että pohjanmeren kokemukset riittivät tälle kesälle.

Timo huolsi venettä, minä pesin ikkunat ja ulkoseinät, joissa suola kiilsii aurin-gonpaisteessa kuin kristalli. Postikorttien lähettäminen on samoin minun puuhaani. Matka jatkui vuorovesialueella. Me suomalaiset lähdemme saareen, täällä lähdetään ilmeisesti joelle. Näimme perheitä, joiden vene oli laskuveden vuoksi kaukana hiekalla ja ihmiset veden rajassa ottamassa aurinkoa tai kalastamassa, meidän mielestämme kuravedessä. Kanavan varsien teillä kulki lammaslaumoja,

rullaluistelijoita, pyöräilijöitä ja sauva-kävelijöitä saksalaisella tarmokkuudella. Ilma alkoi lämmetä. Nostimme aurinkokatoksen ja olimme valmiit saapumaan kolmannen kerran Hollantiin.

Timo: Kanava-ajossa meille on vakiintunut tapa varustaa vene siten, että koko ajan molemmilla puolin riippuu keulassa suuri pallofendari, kyljillä ainakin kuusi fendaria sijoitettuina eri korkeuksille, molemmilla kansilla on viisi pollaria ja niissä köydet kiinni. Tullaanpa korkeaan tai matalaan sulkuun tai laituriin aina ollaan valmiita kiinnittymään. Kahden hengen miehistöllä – kapteeni ja gastit - rutiinien pitää olla sujuvia.

Merja: Sulkuihin saapuessamme minun tehtäväni on kiinnittää kaksi köyttä kanavan seinässä olevaan pollariin ja kiinnittää ne sitten veneen etuosassa ja takaosassa oleviin pollareihin. Kun kiinnityksiä on ollut jo satoja, luulisi rutiinin syntyneen, mutta kun pollarit ovat milloin minkilaisia, yllätyksiä riittää. Oudoin oli pystysuora tanko, jonka takaa köysi vain sujautettiin ja se liukui veneen laskeutuessa 6 m alaspäin kuin liukuvassa pollarissa ikään. Useimmiten asettaudumme niin, että jokin sulun pollari on veneemme keskellä ja minä olen toisessa köydessä perän puolella ja Timo toisessa keulan puolella. Timo siirtää köysiä

pollarista toiseen, ylös tai alas veden nousun tai laskun mukaan

Timo: Delfzijlissä täydensimme karttoja ja satamakirjoja sekä hankimme uudet almanakat. Hollannissa veneessä tulee olla Vateralmanak 1, joka sisältää noin 850 sivua säädöksiä; käytännössä välttämätön on taas Vateralmanak 2, jossa on kerrottu vesireitit, syvyydet, sillat, sulut, molempien aukenemiset, vierasvenesatamat palveluineen (n.850s.). Tiedot on integroitu erillisten karttojen kanssa. Molemmat almanakat ovat saatavissa vain hollanninkielisinä ja mittayksikkönä on metrin sijasta desimetri. Olimme tulleet Hollannin pohjoiseen maakuntaan, Frieslandiin. Se on kansallinen erikoisuus, vähän kuin Ahvenenmaan ja Lapin yhdistelmä meillä. Maakunnalla on oma kielensä, paikannimet kaksikielisiä. Eräs tulkinta Frieslandille on Freies Land, vapaa maa. Alue on ollut suoperäistä, jokien ja järvien pilkkomaa; kylät ja kaupungit ovat syntyneet kuivempiin paikkoihin. Ihmiset elävät maanviljelyksen ohella



veneturismilla. Väitetään, että joka kylässä on laitureita, venetelakka ja charteryritys. Päätimme suunnata Frieslandin ”pääkaupunkiin” Leeuwardeniin. Ensimmäinen yö vietettiin esikaupunkialueella pienen pienessä satamassa, jonka sillan ali hädin tuskin mahduimme. Muuan hollantilainen

veneilijä opasti meidät sitten keskelle kaupunkia ison puiston rantatöyräälle rakennettuun satamaan. Joku insinööri oli keksinyt elektronisoida ja ulkoistaa

sataman fasilitteetit: WC:n ja suihkun seinästä sai automaattista – jos se sattui toimimaan – kymmenellä eurolla muoviläpyskän, jossa oli arvoa viisi euroa sähköön ja viisi euroa muihin palveluihin. Sähkön saaminen tolpastä oli sitten paikallisillekin liian vaikea tehtävä. Vinon kirkon tornin piirustukset oli saatu ilmeisesti Pisasta. Kaupungin keskusta oli aivan viehättävä. Vanhaa ja uutta rannan, kanavakatuja varret täynnä asuntolaivoja, vilkas liikenne, perinteisiä ja uusia veneitä, sillat nousivat ja laskivat. Merjan silmä alkoi vihoitella, krooninen tausta silläkin. Saimme apua lähes uskomattomalla tavalla. Vietimme Leeuwardenissa parisuhteemme 49. juhannuksen.

Merja: Aamulla herättyäni katson aina ilmapuntaria. Sen nouseminen on hyvä alku päivälle. Minun lokikirjani ovat päiväkirjamaisia, kirjaan muistiin mer-



kittäviä tapahtumia. Ollessamme matkalla tuttuun satamaan luen edellisen vuoden kirjasta, mitä silloin tapahtui.

Laitan sinne myös ohjeita itselleni, jos rantautumisissa on jotain erikoista. Esim. jokaisen sataman maasähkö ei riitä tyydyttämään nykyveneiden varustetason sähköntarvetta. Hyvät venealan liikkeet kirjoitan muistiin. Uuteen satamaan tullessamme saamme pyörillä liikkuen nopeasti hyvän kuvan siitä mistä löytyy mitään. Jos kaupungista löytyy auki oleva kirkko, käymme siellä sytyttämässä kynttilän. Se liittyy omalla tavallaan meidät sekä menneiden että nykyisten omaistemme ja ystäviemme yhteyteen.

Kanavilla liikkuu myös kanootteja. Mielenkiinnolla seurasin meidän ikäisemme saksalaisen pariskunnan liikkeitä. Haastattelin heitä ja kuulin miten paljon kanooteissa on säilytystilaa ja satamissa oivallisia palveluja myös heille. Kanootit vedetään mukavalla kohdalla välillä maihin ja ateriointi alkaa. Toisaalta nopeille

veneille ja vesihiihtäjille oli varattu omia alueitaan väylien ulkopuolelta.

Hollanti on meistä veneilijöiden paratiisi: veneitä kaikkialla, ihmiset ystävällisiä, kaikki tuntuvat puhuvan englantia, venesatamia kadun varresakin kaikkine mukavuuksineen vähän väliä, sillat ja kanavat aukeavat joustavasti ja maisemat ovat kauniita ja vaihtelevia. Hollanti on valtavine tasaisine peltoineen oivallinen maatalousmaa. Vaatimus suomalaisen maanviljelijän pärjäämisestä samassa sarjassa EU:n tukiviidakossa tuntuu vähintäänkin kohtuuttomalta ja toivottomalta.

Juhannuksena molemmat poikamme perheineen olivat yhdessä mökkipolulla äitini suvun kesäseudulla ja yhteisellä kokolla. Sieltä lapsenlapset soittivat ja kyselivät millaisella kokolla me olemme? Suomenlippu on meillä salossa yötä päivää yleensäkin, yleisen tavan mukaan, ja tietysti juhannusyönä Leeuwardenissakin.



Aamulla herättyäni huomasin silmäni muurautuneen kiinni. Oli lauantai ja Suomessa juhannuspäivä, josta Hollannissa ei tiedetty mitään. Lähdimme etsimään apteekkia ja arvelimme sellaisen löytyvän torin varrelta. Ihmisvilinä oli melkoinen. Pysäytin mukavan näköisen naisen ja selitin tilanteeni. Hän kertoi, että lähin päivystävä apteekki oli kaukana.

Suunnittelin mennä sinne taksilla, kun hän tarjoutui oppaaksi. Hän ajoi omalla isokokoisella pyörällään edellä ja me pienillä perässä. Risteyksissä tarkistettiin jatkoa. Sairaala-alue oli valtava, sisään pääsimme sujuvasti vartijoiden ohi. Nainen oli lehden toimittaja ja palkaksi hänelle riitti maisemakortti Suomesta. Kiitimme ja erosimme pelastajastamme. Tunnin odotuksen jälkeen olimme saaneet lääkäritä reseptin ja apteekista lääkkeen, joka auttoi silmän tulehdukseen.

Timo: Matka jatkui Frieslandissa välillä ojanpohjilta tuntuvia kapeita ja matalia kanavia, välillä järviä ja ruopattuja ”rännejä” pitkin purjeveneiden ja ,moottoriveneiden sekamelskassa kohti Sneekiä. Se on sijainnut keskiajalla merenrannalla, ollut vahvasti linnoitettu ja tarjonnut portin sisäjärville. Nykyisin se on merkittävä pienteollisuuskaupunki ja matkailukeskus.

Satamapaikka löytyi muuriin konkreettisesti rakennetun portin läheltä kadun varrelta. Seuraavana aamuna oli sumuista ja sateista. Mentiin taas oja ja ohitettiin pieniä kyliä pienen purjeveneen perässä. Siltavahtien lounastauon aikoihin tultiin odottelemaan pääsyä Lemmerin vanhaan keskustaan. Olimme Ijsselmeeren äärellä. Jatkoimme ojanpohjaveneilyä toiseen rannikkokaupunkiin Urkiin. Matkalla yksi siltatyömaa pysäytti etenemisen päiväksi. Urkista etelään valitsimme Ijssel- ja Markermeeren itäpuolella kulkevan Randmeeren väylän. Sen varrella on Spakenburg, aivan viehättävä pienen joen suistossa sijaitseva perinteisten puisten purjeveneiden entisöintiin ja rakentamiseen panostanut kaupunki. Tuntui kuin puu-



veneemme olisi tullut vähintään serkkujen luo kylään, ahdasta oli mutta tunnelmallista. Jälleen löytyi paikka kadun varrelta ja kuulumme taas kävelijöiden ihmettelyä Helsingistä ja Suomesta saakka kotoisin olevasta veneestä.

Merja: Spakenburgista venepaikan löytyminen onnistui Timon rauhallisuudella ja satamakapteenia arvostavalla tavalla puhuttelemalla. Kiinnitimme veneen ensin odotuslaituriin. Timo jutusteli niitä näitä hänen kanssaan ja paikkapa löytyi vähän ajan kuluttua aivan museoalueen vierestä. Jäimme satamaan muutamaksi päiväksi.

Paikalliset ihmiset tervehtivät meitä eurooppalaiseen tapaan ohi kulkiesaan meidän oleskellessa takakannel-la. Lyhdyt syttyivät, ihmiset tulivat kotiensa pienille pihoille aterioimaan ja istumaan kaikessa rauhassa. Näin liityimme osaltamme kaupungin elämään. Varjot pitenivät ja Timo kulki kameroineen tallentamassa meille muistoja. Niitä katsomme etenkin sitten joskus, kun emme enää pysty lähtemään veneellä pitkälle.

Timo: Randmeeren eteläpäässä pujahdimme Muidenin kaupungin ja kanavan kautta Amstrdam-Rijnkanaalille. Se on leveä ja vilkas väylä, joka yhdistää Amsterdamin Reiniin.

Pitkät rahtilaivat ohittelivat meitä kevyesti. Pian Utrechtin jälkeen poikesimme kanavalta länteen Leknimiselle Reinin laskujoelle. Olimme taas vuorovesialueella; oli viikonloppu ja ammattiliikenteen seassa pörräsi nopeita ja hitaita veneitä kuin hyttys-

parvia. Lähestyttiin Rotterdamia ja ihasteltiin sen vanhaa ja uutta yhdistävää arkkitehtuuria. Venepaikka löytyi yllättävän helposti yhden keskustan venekerhon satamasta. Satamakapteeni opasti nähtävyyksiin, mm. laivamuseoon. Pyörät taas esille ja liikenteen kohinaan; pyöriteiden verkostot ovat Hollannissa uskomattoman toimivat. Euromasttornista, lähes 200 metrin korkeudesta ihailtiin kaupunkinäkymiä. Rotterdamin satamaa pidetään suurimpana New Yorkin jälkeen; siltä se näyttikin.

Tornista tunnistimme kanavan, jota pitkin kääntyisimme pohjoiseen päin. Tapasimme suomalaisen merimiespapin työssään, hän kävi lapsineen veneellämme meitäkin tervehtimässä. Euromasto oli kierretty ja käännymme kohti Leideniä. Linnoitetun ja kanavien halkoman kaupungin historia ulottuu roomalaisajalle, 1500-luvulla espanjalaiset perustivat yliopiston, Hollannin ensimmäisen, ja siellä syntyi taidemaalari Rembrand neljä vuosisataa sitten; mekin saimme kävellä hänen kotipihallaan. Leidenissä kehiteltiin aikanaan hollantilaista tulppaanien viljelyä. Matka jatkui halki tulppaanialueiden, kesällä pellot olivat vihreitä ja valtavat kasvihuoneet tyhjiä. Välillä joki laajeni mataliksi kaislikkoisiksi järviksi, joissa oli ruopattuja väyliä, paljon vierassatamia ja niissä kukkaistutuksia.

Ohitimme Shipholin lentokenttäalueen. Se on ollut aikoinaan merenpohjaa ja kovalla lounaistuulella purjelaivat ajautuivat sen matalikolle jatuhoutuivat. Siitä on peräisin alueen nimi Shiphol, saksaksi Schiffshölle, laivojen helveti. Sinne saapuisi meidänkin lisämiehistömmä. Vietimme muutaman päivän Amsterdamin esikaupunkialueella pienessä satamassa, odottelimme tapaamista ja ajoimme raitiovaunuilla jo ennakkoon tutustumaan Amsterdamiin. Saimme ennakkoon varmistetuksi paikan Sixhavenin satamassa. Se on Noord-Hollandsch Kanaalin kainalossa vastapäätä keskusrautatieasemaa, jonne on maksuton, viiden minuutin vuorovälein kulkeva lauttayhteys. Olimme olleet siellä jo kerran aiemmin. Satamassa on erinomaisen ystävällinen palvelu ja supermarket lähellä. Satama ajetaan iltaisin tarvittaessa aivan täyteen; veneitä sikin sokin, toinen toisissaan kiinni. Aamulla sumaa puretaan, toiset lähtevät, toiset jäävät, no problem.

Merja: Olimme olleet 6 viikkoa matkalla, kun poikamme perhe tuli lentäen Amsterdamiin. Vene oli kuuden hengen yöpymiskunnossa ja me olimme rautatieasemalla heitä vastassa. Tytöt Maj (11 v.) ja Ella (9 v.) huomasivat meidät nopeammin kuin me heidät ja sitten halattiin.

Nyt talvella tyttöjä haastatellessani he muistivat parhaiten Amsterdamista veden pinnan tasolla olleen japanilaisen ravintolan ja tikuilla syömisen. Avoimien ikkunoiden vierestä meni matalia avoveneitä, joissa aterioitiin iloisesti. Tytöt muistivat polkupyörien parkkitalot ja pyöriteiden omat liikennevalot ja pyörien valtavan määrän. Lapsetkin ajoivat kovaa. Miksi kyydissä oli lapsia ilman kypärää?

Muistissa olivat samoin tuulimyllytalot ja puukenkään maksamiset kanavien varsilla, uivat talot ja omat uimiset, ukin hyvät kalaruuat, istuminen ja jutteleminen takakannella sekä shoppailut.

Timo: Shoppailupäivän jälkeen alkoi Charter-matkamme. Aluksi ajettiin osin meidän tulomatkaamme Spakenburgiin, puisten perinneveneiden kaupunkiin. Sieltä jatkettiin Muidenin kautta perinnemaisemien halki, kapeaa talojen ja hengästyttävän kauniiden



kukkaistutusten reunustamaa Vecht-jokea etelään. Kauneutta jaksoi ihailla muutaman tunnin, sitten siihen turtui.

Matkaa tehtiin kiirehtimättä, pysähdeltiin uimaan, ajettiin lyhyitä päivämatkoja, ihmeteltiin, shoppailtiin, laitettiin hyvää ruokaa, nautittiin helteestä ja auringosta. Pohjoiseen palattiin ensin vilkasta Rijnkanaalia, sitten Amsterdamin halki Sixhaveniin; siltoja, siltoja, osin mahduttiin niiden ali, osin odoteltiin avaamisia. Tekniikan hienouksista huolimatta sulku- ja silta-maksuja peritään veneistä pitkällä kepillä ja siihen ripustetulla puukengällä ”onkimalla”.

Jos Shiphol oli joskus laivoille helvetti, Amsterdam on nykyisin veneille kokeemuksena lähes taivas. Kanavien verkostot, perinteiset ja uudet asunto-laivat katujen varsilla, entisöidyt talot, venepaikat kerrostalojen pihalla, terassit kanavien varsilla, lukemattomat sightseeing-veneet, veneturistit siellä joukossa. Sitten miehistö supistui kolmannekseen, arki ja veneen kotimatka alkoi.

PS. Matkamessujen 2007 teettämän tutkimuksen mukaan matkasta tekee laadukkaan mukava seura ja kiireetömyys, aktiviteetit, hyvä majoitus ja palvelu, kohteen nautinnot ja odotusten täyttyminen. Me teimme laadukkaan matkan.

Merja ja Timo Tatro

Kaunissaaren tapaaminen

Paljon seurustelua Sipoon kaunis- saaressa

Ilahduttavan iso marineriporukka kokoontui lokakuun ensimmäisenä viikonloppuna Sipoon Kaunissaareen. Mukana olivat Marinett, Tabasco, Penelope, Argo, Bianca, Ohta ja vieraansa Connie. Suurin osa vene-kunnista oli saapunut myöhäisillan pimeydessä lahden perukoille. Tuuli oli mukavasti keikutellut Marinereita saareen tultaessa. Paikalle aikaisemmin saapuneet veneilijät opastivat valojen avulla pimeällä tulijat sataman suuaukosta sisään. Ohta saapui lauantaina iltapäivällä. Laiturilla vaihdettiin ensimmäiset kuulumiset ja tärkeät halaukset. Ohjelmaan tuli mukava muutos kohta kiinnittäydyt-tyämme.



Nälkäiset ja kovasti Klasun graavikalaa odottavat nauttivat Ohtassa tuhdin iltapäivälounaan Yukin erinomaisella avustuksella. Vene oli täynnä Marinereita ja hyvin Ohta kesti kallistelematta. Jutustellessa ja syödessä hurahti aika nopeasti ja huomasimme, että oli jo kiire tuvalle syömään tilaamaamme kalakeittoa. Keitto maistui erinomaisen hyvältä ja meni siinä sivussa yhden jäsenen laatikkoviinitkin.

Mahat pullollaan kävelimme takaisin veneillemme vilkkaasti seurustellen. Illaksi kokoonnuimme grillikatokseen makkaranpaistoon. Tuuli ujelsi nurkissa ja sisällä oli lämpöinen marineritun-

nelma. Argon kippari järjesti hauskan kilpailun. Tarvikkeina oli vasara, puupölkky ja nauvoja, joita siis piti hakata vasaralla puupölkkyyn. No, sehän on ihan helppo juttu, vai kuinka. Yllätys, yllätys vasara oli ontto!

Tyylejä oli monenlaisia, jotkut otsarpyyssä tarkoin tähdäten, kuka epä-määräisesti hakaten; hauskaa oli. Kaikki osallistujat saivat pienen vilkkuvan pelastautumisvalon palkinnoksi. Myöhään yöllä tallustelimme kohti veneitämme. Matkalla vielä ihastelimme kuutamon luomaan kauneutta aaltojen hiljalleen kohistessa rantakivien välissä.

Sunnuntaina vierailimme toistemme veneissä ja kotimatka alkoi. Niin paljon oli keskusteltavaa, että luontopolulle emme ehtineet. Helsingin kaupunki oli sulkenut veden, joten saunominen jäi pois iltaohjelmasta.



Sipoon Kaunissaari, jota Helsingin kaupungin liikuntavirasto isännöi, on n. 12 merimailin päässä Helsingistä itään aavan ulapan laidalla. Saaressa on aikanaan ollut mm. tuulivoimalla toimiva saha ja monen kalastajaperheen kotipaikka. Nykyään n. 100 ha:n kokoinen saari on helsinkiläisten suosittu virkistysalue, jonne on kesäisin vuorolaivayhteys Vuosaaresta. Luonto on monimuotoinen - on metsää, lehtoa, hiekkamaata ja kalliorantoja.

Saari on erittäin suosittu sekä veneilijöiden että telttailijoiden keskuudessa ja virkistäytyminen voi olla villiä kesäviikonloppuisin.

Saaressa on kesäravintola, kaivoja, kaksi saunaa, muutama wc ja kolme keittokatosta.

Sirkka Rajavuori

Vaalikokous 18.11.2006

Äminneforsissa ja Tammisaarella

Kostean harmaassa, leudossa säässä kokoonnuimme Fiskarsin kylän Kupari-paja-nimiseen ravintolaan yhteiselle lounaalle, jossa jo ensimmäiset kuulumiset vaihdettiin ja haikailtiin talviteloilla olevia veneitämme.

Lounaan jälkeen siirryimme Pohjanlahden perukoille Äminneforsin (Pohjankurun) alueelle.

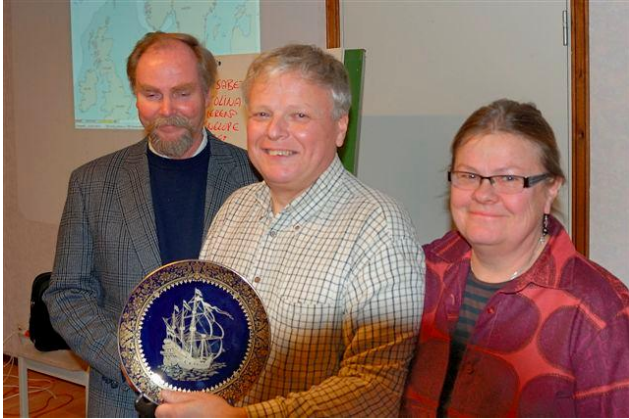
Ensimmäisenä vierailimme Finngulf Yachts Oy:n telakalla, jossa innokas nuori toimitusjohtaja kertoi telakan kapasiteetista ja Finngulf –purjeveneiden valmistusvaiheista. Veneen valmistus on vielä kovin työvaltaista ja työtunteja menee tuhansia. (Vrt. auton kokoonpano vie 50...100 tuntia tuotantolinjalla).

Esitelmöitsijä ilmaisi sivulauseessaan aiheeseen liittyvän totuuden: Emme myy veneitä – myymme unelmia! Monelle veneen ostajalle vene onkin unelmien täyttymys, jonka käyttäminen vesillä etenemiseen jää vähäiseksi. Samassa pihapiirissä tutustuimme osakepohjaisella omistusperiaatteella toimiviin Pohjankuru Telakka Oy:n ja



Special Marin Oy:n talvisäilytyshalleihin. Paikkoihin oikeuttavat osakkeet ostetaan kuten asunto-osakkeet ja vuosittain maksetaan ”yhtiövastike”. Puolilämpimässä hallissa oli todella suuria veneitä. Suurin hankaluus monelle on varmaan paikan kaukainen sijainti (jollei asu Äminneforsissa). Vapaita paikkoja ei enää ole ja myytävät viedään käsistä.

Kiertokäyntimme jatkui Antiloop Oy:n tiloihin ihmettelemään hyvin erikoista monirunkoveneen rakentamista. Kyseessä oli ns. Proa. Tässä konseptissa on symmetriset pää- ja apurunko. Päärunko on tilavampi ja apurunko on kanoottimainen ja todella pitkä. Luoviessaan vene ei käännä vaan muuttaa kulkusuuntaansa kuten Suomenlinnan lautta tai Föri. Käynnin



kiinnostavin anti oli kuitenkin nähdä pieni veistämö, joka kykenee toteuttamaan hyvin erikoisia veneitä yksin kappalein käyttäen nykyaikaisia komposiittimateriaaleja. Tilauskirjojen sallimissa puitteissa täällä voisi marinerikin toteuttaa unelmansa tai teettää sen veneen, jolla mennään silloin kun tehtaan tusinaveneet jäävät rantaan.

Viimeiseksi kävimme puuveneveistäjä Miki Kämäräisen luona. Hän valmisti omaan käyttöönsä C.G. Pettersonin piirustuksilla tehtävää klassista moottorivenettä. Myös täällä voisi marineri teettää itselleen puuveneen. Sen lisäksi kannattaa paikka panna mieleen kun veneen puuosille ja sisustuksille tulisi löytää uudistaja tai korjaaja.

Mielenkiintoisen Åminneforsin kierroksen jälkeen siirryimme Tammisaareen Hotelli Seafronttiin. Paikka on yhdistyksen ensimmäisen vaalikokouksen

pitopaikka ja nyt siis pidimme jälleen kokouksemme siellä. Vaalikokous sujui normaaliin tapaan eikä kommodori vieläkään saanut kaipaamaansa seuraajaa. Sen sijaan nousi pöytien takaa käsiä ilmoittautuen erilaisiin tehtäviin. Niinpä perustettiin julkaisu-toimikunta tekemään tätä lehteä ja sovittiin yhdistykselle nettivastaava. Hallituksen henkilövalinnatkin onnistuivat ja 7 vuotta sihteerinäimme toiminut Hannele sai työlleen jatkajan. Koko marineriväki kiittää!

Kokouksessa jaettiin Matka- ja mailimestaripokaalit. Uuden kiertopalkinnon Lentävä hollantilainen - lautasen on Kees Boss lahjoittanut yhdistykselle jaettavaksi. Lautasen sai Ulla ja Mikko Maanila matkastaan Hirtshalsiin. Palkinnon säännöt muotoiltiin lahjoittajan toiveiden mukaisesti paikan päällä ja hallitus sai tehtäväkseen viimeistellä ne.

Kokouksen jälkeen jatkoimme päivällisen merkeissä. Tämä oli katettu edustavaan kabinettiin, jossa videotykin avulla katsoimme kuvia ja kuuntelimme esitelmää.

Kees Boss kertoi kuvin matkastaan Berliiniin ja Timo Totro kesän matkastaan Rotterdamiin.

Klasu näytti kuvia Ohtan, Marinetin ja Saukon yhteisestä matkasta Orjakusta eteenpäin Skagen kiertäen ja takaisin. Ilta jatkui vielä alakerran suuressa salissa, missä Länsi-Uudenmaan

kuorolaisten pikkujouluun mahtui mukavasti mukaan myös marinereita. Monet marinerit tanssivat hyvin yhteen ja eräät vissiin puoli kahteen...

Sirkka Rajavuori

Mestariarvot ratkesivat vuoden 2006 osalta seuraavasti:

Palkitut	Nimi	Vene	Tulos
Matkamestari 2006	Timo Totto	Marinella III	Rotterdam
Mailimestari 2006	Klaus Salkola	Ohta	3569 mpk



Kiitos Hannele!

Hannele Naatula sai hallituksen kokouksessa Turussa 20.1.2007 koko marinerikunnan kiitokset asiaankuuluvan kukkakimpun juhlistamana. Hannele on pyyteettömästi toiminut yhdistyksen sihteerin 7 vuotta hoitaen suurimman osan ajasta myös yhdistyksen rahavaroja. Hannelen kaudella on yhdistyksen asioissa tapahtunut näkyviä muutoksia, joista selkeimmin näkyviä ovat Marineri -lehden muuttuminen nykyisen mukaiseksi värikantiseksi ja yhdistyksen nettisivujen avaaminen.

Hannelen ansiota on myös se, että yhdistyksen nopeata jäsentiedotusta on voitu tehdä netin välityksellä unohtamatta niitä jäseniä, joille kirjeposti (tai pikatapauksissa puhelu) on parasta tapa tavoittaa. Tämän lisäksi Hannele on käynnistänyt ja pyörittänyt yhdistyksen karttakirjastotoimintaa ja aktiivisesti edistänyt marinerikartastojen ja -satamien ylläpitoa. Näkymättömämpää, mutta silti hyvin merkittävää on ollut Hannelen huolellinen tapa hoitaa sihteerin juoksevat ja sääntömääräiset tehtävät. Sen lisäksi Hannele on ollut se, joka on meidän muiden ”nukkuessa” tai unohtaessa on virkistänyt meidät toimimaan oikeaan aikaan oikealla asialla. Hannele on edelleen kuvioissa mukana hoitaen edellä mainittuja karttakirjasto- ja kartastoasioita.

Kommodori



Hannele kaikkien marinereiden puolesta kukitettavana hallituksen kokouksessa 20.1.2007.

Kuva: Kees Boss.

Marinerit ry

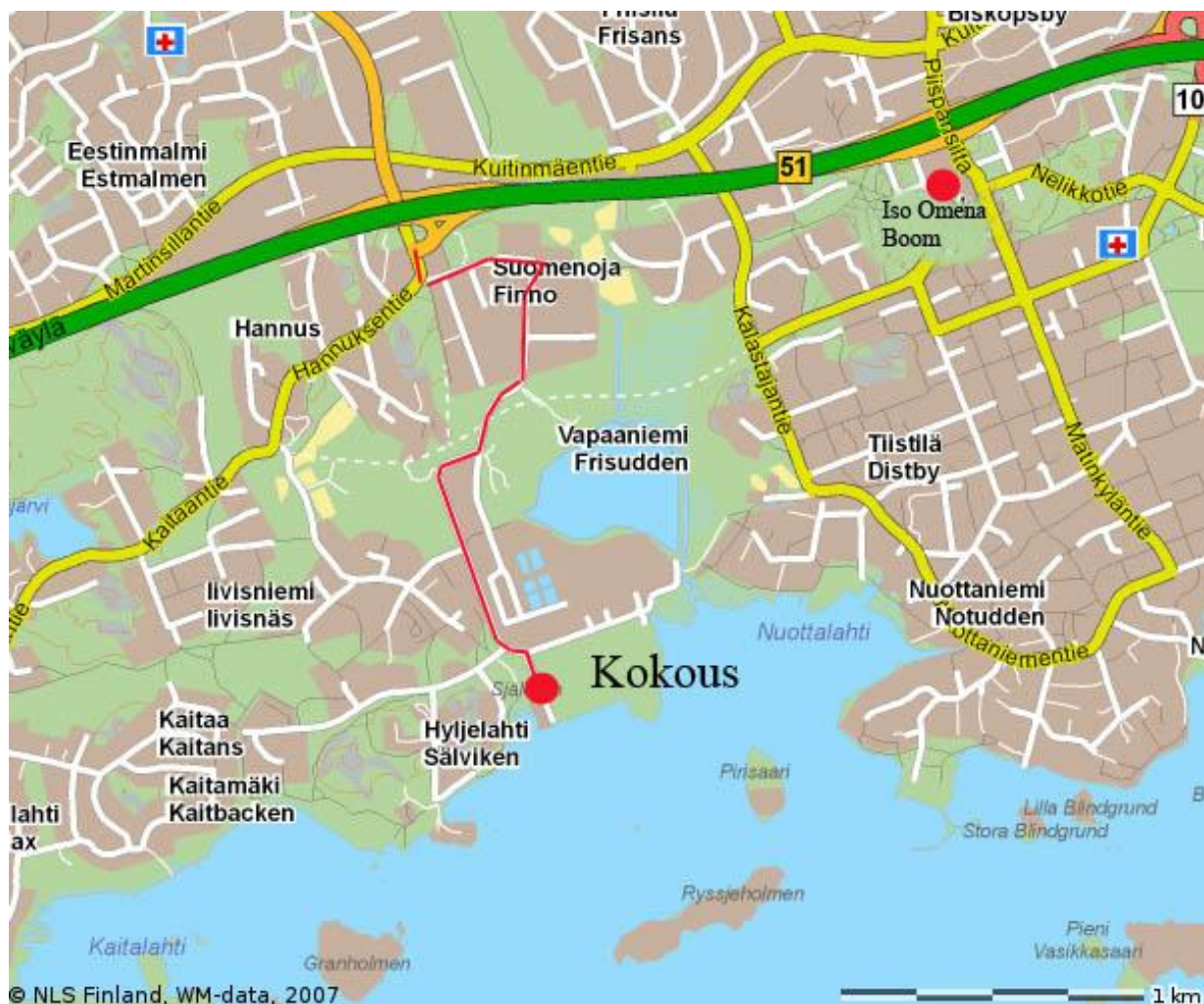
Kokouskutsu

Marinerit miehistöineen ja ystävineen kutsutaan yhdistyksen sääntömääräiseen vuosikokoukseen:

Paikka: Espoossa Meritie ry:n kerhotalolla
Suomenoja venesatamassa
Hylkeenpyytäjätie Espoo

Aika: Lauantaina 24.3.2007 klo 13.00
Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset vuosikokousasiat

Hallitus



Kokouspäivän ohjelma:

12.30 Saapuminen kokouspaikalle

12.00 Vuosikokous

14.00 Kahvi- ja voileipäpöytä.

- Kommodorigraavia ja muuta mukavaa...

Kokousesitelmät:

Ulla Maanila: "Perinnearkiston nykytila". Kuvakansio kiertää.

Klaus Salkola: "Marinerikalenterin 2007 esittely".

Hannele Naatula: " Karttakirjaston kuulumisia."

Timo Totro: "Kokemuksia Euroopan sisävesiliikenteen pätevyys- ja asiakirjavaatimuksista. "

Arto Holappa: "Veneilystä Thaimaassa". Arton vene "The Rover" on pysyvästi Thaimaassa. Kertomusta, kuvia ja videoita.

Hannele Naatula: "Kytön väylä". Espoon veneilyjärjestöjen väyläesitys.

Markku Rajama: "Museoveneen restaurointi". Make on restauroinut 1900-luvun alun puuvene.

18.00 Siirtyminen illanviettopaikalle.

Kokouksen jälkeen on marineripäivällinen ravintola Boomissa Kauppakeskus Iso Omenassa, osoite Piispansilta 11 A, 02230 Espoo. Ravintola on auki pikkutunneille saakka...

Night Club Boom

Kylmiä juomia, kuumia rytmejä ja villiä menoa!

- Talven villeimmät yöt vietetään Boomissa!

Ei pääsymaksua!

Happy Hours

Pe-la klo 22-24

Iso Ili 2 €

UpCider Dry Apple 2 €

Majoitusmahdollisuuksia: Scandic Espoo 09 43520, Sokos Hotel Tapiola Garden 020 1234 600, Hotelli Kuninkaantie 09 859 191.

Esityslista

VUOSIKOKOUS 24.3.2007

- 1 Kokouksen avaus
- 2 Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
- 3 Kokousvirkaillijoiden valinta
 - puheenjohtaja
 - sihteeri
 - kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 4 Työjärjestyksen hyväksyminen
- 5 Ilmoitusasiat
- 6 Tilinpäätöksen 2006 esittäminen ja vahvistaminen
 - toimintakertomus
 - tuloslaskelma
 - tase
 - tilintarkastuskertomus
- 7 Tili- ja vastuuvapauden myöntäminen tili- ja vastuuvollisille 2007
- 8 Muut asiat
- 9 Kokouksen päättäminen

Marineriterveisiä Vääksystä!

Tammikuun puolenvälin terveiset Päijänteen rannalta Vääksystä. Juuri nyt satelee vähän lunta, mutta näihin saakka on ollut kesäkeli: Päijänteen selkävedet kesäkunnossa ja lahdetkin niin heikoissa jäissä, ettei ole pilkille päässyt. Näihin päiviin asti on tuoretta muikkua ollut saatavissa Vääksyn kaupoissa. Itsekin olen saanut iloita siitä, että muikku on taas ilmestynyt ja nythän sitä riittää muutamia vuosia verkkomiehillekin. Syksyn parhaat kertasaaliit olivat yli 20 kiloa. On ollut savu- ja paistikalaa sekä tilaisuus purkittaa ruokaa talven varalle.

Kotiakin on taas kunnostettu. Avotakka purettiin ja tilalle rakennettiin varaava takka punatiilistä. Saman syssyyn menivät tapetit uusiksi ja tottakai se parkettikin kärsi 500 tiilen purku- ja uudelleenrakentamisesta niin, että se jouduttiin hiomaan ja lakkaamaankin neljä kertaa. Ja nyt on tullut uudeksi tehtäväalueeksi takkapuiden hankinta. Odotan päivien pitenemistä ja häivyn metsähommiin helmikuun puolella kesämökkisaarelleni Rautalammille.

Muutoinkin oli tämä kesä ainutlaatuinen siellä pikkusaarellani. Järven pohjaa oli kuivana kahdeksan metriä ensi kertaa sitten vuoden 1959, jolloin mökki

rakennettiin. Siispä puhdistin pohjasta useiden liistekatiskoiden jäänteet. Sata vuotta sitten kalastettiin Rautalammilla ja varmasti muuallakin puurimoista järvenpohjaan rakennetuilla katiskoilla. Nyt rimat olivat vielä tuoreita maahan upotetuilta osin, mutta vedessäolevat jäänteet usein verkoissani kiinni. Eivät ole enää!

Mökkilläni vietän yleensä alkukesän kalastellen ja kevään tuloa ihmetellen. Jokavuotisten lintuystävieni joukossa saarellani ovat mm. kurki, joutsen, telkkä västäräkki jopa viirupöllökin. Ja tietysti sorsalinnut. Perinteeksi on tullut viettää myöskin juhannusjuhlat saarellani. Sitten pikkuhiljaa vesien lämmittyä Päijänteessä alkaa Merenakesä. Varmaan tiedättekin, että veneilyreittiä pohjoiseen riittää pari sataa mailia ja 16 km siirrolla Pielavedellä avautuu Saimaa vesireitteineen ja sitä tietä kaikki maailman vedet! Hommahan pelaa myös toisin päin! Meriveneilijät pääsevät myöskin samaa tietä meillepäin! Onhan se Lisbet lisäkseni sen todistanut. Muista ei ole tietoa!

Asikkalan Pursiseura on Maaseutu-seuroista Päijänteen rannoilla suurin ja kaunein yli 300 jäsenen yhteisö.

Jäsenistöstä kolmasosaa on paikkakuntalaisia ja noin parisataa seuramme Helsingistäkin useampikin veneilijä suuntaa matkansa ensin autolla Vääksyyn, Padasjoelle tai Sysmän Suopeltoon ja sitten paatilla kohti tukikohtaamme keski-Päijänteellä. Tehin selän tuntumassa sijaitseva tukikohtamme tarjoaa hyvät laituritilat ja sitten parin saunan, pursituvan sekä tilavan grillikodan jäsenistön ja muidenkin järjestäytyneiden veneilijöiden käyttöön. Lähempi seuraesittely ja tukikohtapalvelut sääntöineen löydät kotisivuilta www.asikkalanpursiseura.fi.

Toistaiseksi ovat valinneet aika usein hallitukseen mukaan toimintoja järjestelmään. Tyttäremme, saaristolaivuri Ulla ja miehensä Asko saivat puolitoista vuotta sitten pojan ja siis minusta tuli yksinkertainen pappa. Odotan mielenkiinnolla Veetin varttumista ja kehittymistä myöskin veneilijänä. Sitäkin varten kunnostimme Merenan, Askon työnantajan, Finntason, johtajien suosiollisella avustuksella sisustukseltaan uudeksi pari vuotta sitten. Samalla uusimme lämmitysjärjestelmiä ja myöskin tietotekniikka on tullut navigointiin mukaan. Aikaisempi tietokone osoitautui heikkotehoiseksi ja nyt on hankittu tehoa lisää ja innolla odotamme jo pian saapuvaa kevättä. Myöskin kuntourheilu on kuvassa mukana. Tavoite on olla keväällä

jäsentä asuu ympäri Suomeamme: Kerava, Järvenpää, Mäntsälä ja jopa kevyempi ja muutenkin notkeampi alkavaan veneilykauteen. Viime viikon saldo oli 5x12 km sauvakävelyä ja 4 kiloa pois. Pian varmaan saa laittaa suksetkin jalkaan, mutta siihen asti kävellään ahkerasti! Vuoden 2001 syksyllä saadut henkiset kolhutkin siellä Vergi-Loviisa-akselilla alkavat olla myöskin muistoissa taakse jäänyttä elämää. Siis asenteellisia esteitä meri-veneilyyn ei ole olemassa. Mutta sitä ennen minun on ratkaistava, miten poistun nykyisen oravanpyöräni rattaista. Olen nimittäin havainnut, etteivät voimavarani hyväkuntoisenakaan riitä nykyisenkaltaiseen omakoti-kesämökki-veneilyruletin pyörittämiseen ja sinä elämiseen. Aika näyttää!

Terttu-siskoni asusteli useita vuosia Taalintehtailla ja nyt Dragsfjärdissä. Niinpä olemmekin viettäneet hänen syntymäpäiviään merellä. Kuusikymppismaljat kohotimme Bengtskärin majakalla ja viime kesän synttärimatka suuntautui Utön maisemiin. Matkat tehtiin yhteyslautoilla. Taidamme heinäkuun loppupuolella poksauttaa shamppakaljat Kökarissa.

Kaikille hyvää veneilykesää 2007 ja terveisiä!

Jorma Lintunen

Marineri n:o 16

Äminnen alueen venehuoltopalvelut

Vaalikokouksen yhteydessä 2006 kävimme joukolla katsomassa mitä hyvää veneilijöille löytyy Pohjankurun sataman ympäristöstä. Paikkakunta on sinänsä kaukana veneilyn pääreiteistä, mutta kuitenkin yhteydessä mereen. Tämänhän totesimme vuoden 2004 helaeskaaderiin liittyen.

Alueella toimii muutamia vireitä venealan yrityksiä. Näistä tunnetuin on varmaankin Finngulf Yachts Oy, joka valmistaa komeita purjeveneitä. Veistämö sijoittunee maamme viiden suurimman purjeveneveistämön joukkoon ja on kuuluisa omasta laadukaasta tyylistään.

Veneiden talvisäilytyspaikkana Äminnen alue on myös tunnettu. Täällä on sekä osakepohjainen suurhalli Pohjankurun Telakka Oy, että palvelun tarjoavia yrityksiä sisä- ja ulkotiloineen kuten Special Marin Oy. Veneen nosto ja kuljetus onnistuvat paikallisten yritysten toimesta mainiosti.

Valitettavasti suurimmat venehallit on jo myyty lähes viimeistä paikkaansa myöten, mutta erilaisiin tilapäisiin tarpeisiin kuten veneiden korjauksiin ja vastaaviin löytyy kyllä mahdollisuuksia. Ulkosäilytykseen löytynee myös tilaa vielä. Alueella on käynnissä laajennushanke, jonka seurauksena sinne tulee lisää hallitilaa ja venekorjaus-toimintaa.



Suurten ja näkyvien toimintojen lisäksi alueelta löytyy pienempää, mutta silti marineria varmasti kiinnostavaa alan tarjontaa. Useasti on itseltänikin kysytty, missä veneeseen voisi teettää erilaisia peruskorjauksia, huoltoja, moottorin vaihtoja yms. Näissä asioissa Äminnen alue tarjoaa hyvät mahdollisuudet.

Antiloop Oy on komposiittimateriaaleista yksin kappalein erikoisveneitä valmistava pienyritys, jonka käsissä muovit ja erikoiskuidut taipuvat haluttuun muotoon. Meneillään ollut proa -tyyppinen purjekatamaraani on rakenteellisesti haasteellinen ja vaatii tekijältään paljon osaamista.

Komposiittitekniikalla toki olisi mahdollista tuottaa tavallisiinkin veneisiin osia ja modifikaatioita, eikä yksin kappalein tehdyn moottoriveneen rungon tekeminen täällä olisi sekään pois suljettua.

Antiloop Vene Boats Oy

Antskogintie 30, 10470 FISKARS
+358 19 237172

Miki Kämäräinen on vuorostaan perinteisen puutyötaidon hallitseva puuveneveistäjä. Marinereille näytetty melkein valmis mahonkinen 1930-luvun Pettersson veneen replika ei antanut työn laadussa moitteen sijaa. Tähän venehalliin voisi ottaa sisälle lähes jokaisen marineriveneen mittaviakin sisustus- ja lakkaustöitä varten. Paikka kannattaa erityisesti panna mieleen, mikäli omassa veneessä on puinen ylärakenne, kuten monella marinerilla on. Myös sisustuksen puuosien uusiminen ja parantelu tehdään venepuusepän ammattitaidolla.

Veneveistäjä Miki Kämäräinen
+358 50 5476474.

Äminnen venehuolto tmi on

marineri Kari Pasasen omistama pienyritys, joka tekee veneille monellisia moottori- ja muiden alojen töitä. Mittavimmat työt ovat moottoreiden vaihdot ja suuret huollot, mutta myös pienemmät työt tulevat kyseeseen. ”Speden” firma on valtuutettu Volvo Penta ja Yanmar huoltoliike, mutta myös muut merkit hoidetaan ammattitaidolla. Sama koskee lämmityslaitteita. Venehuolto on valtuutettu Eberspächer-lämmittimien asennus- ja huoltoliike, mutta myös muut merkit osataan. Venehuolto asentaa ja huoltaa veneiden vesi-, septi- ja sähkölaitteita. Äskettäin on firmalle saatu myös veneiden nestekaasulaitteiden huolto- ja

asennusoikeus. Vaikka Äminnen venehuolto toimiikin Äminnessä, on palvelu liikkuvaa. Liikkuva kalusto ja kumivene päivystävät rannikkoseutua Helsinki – Turku tuoden palvelut veneen viereen ajomatkan säteellä. Kannattaa merkitä muistiin jos tarvitaan ongelma-apua etelä- ja lounaisrannikolla. Spede välittää myös telakointipalveluja ja talvipaikkoja Äminnessä.

Kari Pasanen
Stålbackantie 46
10410 Äminnefors
+358 40 703 9132
kari.pasanen@aminnenvenehuolto.fi
<http://www.aminnenvenehuolto.fi/>



Karttakirjasto

Yhdistyksessämme toimii oma karttakirjasto, jonka kokoelma perustuu sille tehtyihin lahjoituksiin. Kirjaston säännöt ovat seuraavat:

- Kirjaston materiaali on kaikkien marinereiden lainattavissa palautussuunnitelmaa ja kuittausta vastaan.
- Lainattava materiaali on tarkoitettu vain marinereiden käyttöön.
- Lainattua aineistoa on käsiteltävä huolellisesti ja se on säilytettävä siistinä.
- Aineisto on palautettava kirjastonhoitajalle.
- Kirjastoa pyritään kartuttamaan jatkossakin tarjonnan mukaisissa puitteissa.

Aineisto on lainattavissa kirjastonhoitajalta: Hannele Naatula puh. 040 715 7577 tai sähköposti hannele.naatula@iki.fi.

Marinereilla on tietysti myös mahdollisuus lainata omia kartojaan ja muuta aineistoa suoraan toisilleen. Tällaisen materiaalin lainaaminen tapahtuu jäsenten välillä eikä yhdistys ole siinä osapuolena. Jäsenlehdessämme voidaan julkaista marinereiden laatimia luetteloita lainattavissa olevasta kartoistaan ja satamakirjoistaan mainitun toiminnan tukemiseksi.

NORJA

Norges Sjøkartverk: Den norske los Alminnelige opplysninger (1986)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 2a Svenskegrensen - Langesund (1993)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 2b Langesund - Järens rev (1993)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 3a Järens rev - Bergen (1990)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 3b Bergen - Statt (1990)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 4 Statt - Rörvik (1992)

Norges Sjøkartverk: Den norske los 5 Rörvik - Lödingen og Andenes (1986)

Statens Kartverk: Båtsportkart A (1994)

Statens Kartverk: Båtsportkart B (1994)

Statens Kartverk: Båtsportkart C (1994)

RUOTSI

Skärgårdsstiftelsen: Skärgårdsnatur 2005

Privatkonsult: Natur- und Gästehäfen in den Schären von Blekinge: Sölvesborg - Gö (2004)

Privatkonsult: Natur- und Gästehäfen in den Schären von Blekinge: Gö - Kristianopel - Kalmar (2005)

sjöfartsverket: Svensk Kusthandbok del 2 (1992) Hannele Naatula

Båtsportkort serie A (1994/95)

Båtsportkort serie C (1994/95)

Båtsportkort serie F (1994/95)

711 Stockholms skärgård Simpnäsklubb - Söderarm - Vaxlet (1961)

712 Stockholms skärgård Vaxlet - Stockholm - Sandhamn (1961)

SAKSA

Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft: Der Grosse N.V. Hafen Lotse Band 1 Kieler Bucht - Rund um Fünen (1988)

Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft: Sportshiffahrtskarten Serie 1 Kieler Bucht – Rund um Fünen (1988)

Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft: Der Grosse N.V. Hafen Lotse Band 2 Lübecker Bucht - bis Bornholm - Kopenhagen (1991)

Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft: Sportshiffahrtskarten Serie 2 Lübecker Bucht bis Bornholm - Kopenhagen (1988)

Nautische Veröffentlichung Verlagsgesellschaft: Sportschiffahrtskarten Binnen 4 Die Elbe & Kanalverbindungen, Hamburg, Lübeck, Hannover, Magdeburg (1994)

Nautischer Dienst: Navigation rules Kiel Canal (1984)

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Verzeichnis der Nautischen Karten und Bücher (1995)

SUOMI

Hanko (1993)

Helsingin edusta (1989)

12 Suomenlahti Someri - Ristniemi (1990)

20 Jussarö - Porkkalanselkä (1987)

21 Hanko - Jussarö (1988)

29 Ålands skärgård (1991)

191 Helsinki (1988)

408 Saimaan vesistö Savonlinna - Punkasalmi (1985)

410 Saimaan vesistö Savonlinna - Oravi (1985)

430 Saimaan vesistö Suuri Ruokovesi (1988)

Karttasarja A Itäinen Suomenlahti (1991)

Karttasarja B Läntinen Suomenlahti (1989)

Karttasarja B Läntinen Suomenlahti (1991)

Karttasarja D Turunmaan Saaristo (1988)

Karttasarja D Turunmaan Saaristo (1992)

Karttasarja M Saimaan vesistö Savonlinna - Kuopio (1991)

Karttasarja R Pielisjoki (1975)

Hanko - Jussarö (1989)

11 Suomenlahti Ristniemi - Viipuri (1991)

19 Porkkala (1979)

21 Tvärminne - Jussarö (1938)

22 Vänö - Hanko (1994)

30 Östersjön (1991)

944 Pohjois-Itämeri (1994)

VIRO

Reittipiirros Orjakun oikoreitistä (2006) MARINEREIDEN KARTTAKIRJASTO

Satamakartasto aktiiviseksi

Yhdistyksemme perinteikäs satamakartasto koostuu marinereiden itsensä keräämistä satamatiedoista, jotka on toimitettu muodoltaan yhdenmukaisiksi satamakartastosivuiksi. Satamakartasto on elänyt hiljaiseloa viime vuodet, ja kartastot ovat jääneet toimittamatta ainakin tuoreimmille päällikköjäsenillemme numerosta 45 lähtien. Asia ollaan nyt hoitamassa päiväjärjestykseen ennen veneilykauden alkua.

Satamakartaston periaatteet

- Kartaston satamapaikkoja veneilijät voivat hyödyntää yleisesti voimassa-olevien periaatteiden mukaisesti. Erityisiä sopimuksia maanomistajien tai vastaavien kanssa ei ole tehty, vaan jokainen käyttää paikkoja kuten vieras yleensä.
- Marinereiden ollessa kyseessä on selvää, että paikkojen siisteys ja luonnon koskemattomuus säilyy
- Kartasto on saatu aikaiseksi marinereiden omalla työllä. Tämän vuoksi on oikeus edellyttää, että kartasto säilyy pelkästään marineriyhteisön piirissä, eikä esimerkiksi kopioiden muodossa leviä muualle. Tällainen menettely on ehtona sille, että kartoissa voidaan julkaista luottamuksellisiakin tietoja ilman maanomistajien ja vastaavien kuulemista. Lienee myös miellyttävää, että paikat eivät muodostu "liian suosituiksi".
- Kartastoa annetaan 1 kpl jokaiselle päällikköjäsenelle. Karttasivut merkitään päällikkönumerolla ja annetaan jokaisen marinerin henkilökohtaiselle vastuulle. Miehistöjäsenelle, joka ei kuulu päällikköjäsenen johtamaan venekuntaan, voi hallitus pyynnöstä myöntää satamakartaston. Tällöin karttasivut merkitään miehistöjäsenen nimellä.
- Karttatiedostoa pyritään kartuttamaan jatkuvasti. Lisälehtiä postitetaan tilanteen mukaan.

Toivomme, että kaikki marinerit osallistuisivat kartaston kehittämiseen ilmoittamalla uusia satamatietoja kartastonhoitajalle: Hannele Naatula, puh. 040 7157 7577 tai sähköposti hannele.naatula@iki.fi. Kokemuksiin pohjautuvia tietoja kaivataan erityisesti käyttökelpoisista retki-, luonnon- ja suojasatamista sekä ankkuripaikoista koko Itämeren piiristä. Varsinaiset vierassatamat voidaan jättää kartastomme ulkopuolelle, sillä niistä on hakuteoksia muutenkin saatavana. Päivitykset kartaston satamatietoihin ovat myös tervetullutta tietoa.

Hannele Naatula

Muista:

Marinereiden nettisivut

www.marinerit.fi

Sivut ovat saavuttaneet mukavan suosion. Laskurin noteeraamista kävijöiden lisäksi saa sivuista usein palautetta suoraan lukijoilta. Läheskään kaikki sivuilla käyneet eivät ole jäseniä eivätkä edes niitä, joille ainakaan itse olen vihjaissut osoitteesta. Jostain nämä sivut vaan ovat löytyneet.

Sivujen mielenkiintoisuus ja merkitys edellyttävät, että ne uusiutuvat. Tähän tarvitaan koko jäsenkunnan panosta. Helpoin tapa kantaa kortensa kekoon on rekisteröityä ja osallistua keskustelupalstalle muodossa tai toisessa. Palstan ei tarvitse olla pelkästään sellainen, mitä se on nyt. Jokainen voi aloittaa uuden aiheen ja jokainen voi antaa oman lisänsä keskusteluun. Mikä hyvänsä aihe voi olla sopiva palstalle – katsokaa mallia mitä on jo aloitettu!

Blogi

Blogi eli päiväkirja olisi miellyttävää lukea monenkin marinerin kertomana. Avaa ”Uusi aihe” ja anna nimeksi vaikkapa <vene nimi>n blogi tai jotain muuta sopivaa. Kirjoita ensimmäinen juttu tai kommentti ja lähetä se. Voit myös esikatsella tekstiä ensin ja havaita mahdolliset puutteet siinä asussa, missä se tulee lopullisesti näkyviin.

Seuraavalla kerralla valitse ”Vastaa” ja kirjoita tekstisi samalla tavalla. Päivämäärän voit lisätä otsikkoon tai tekstin alkuun. Näin jatkat koko kauden kirjoittaen aina silloin kun jotain mainittavaa on ja olet tilaisuudessa kirjoitella. Kirjoittaa voit vaikka kuinka vähäisestä tapahtumasta tai jopa siitä, että vene oli laiturissa kiinni. Ja vastaavasti voit matkaltasi kirjoitella eri pysähdyspaikoilta niin me muut voimme seurata matkasi edistymistä.

Klaus Salkola

Marinerikalenteri 2007

AIKA	TILAISUUS	PAIKKA	VASTUUHENKILÖ
maaliskuu 24.	Vuosikokous	Espoo	Rajavuori/ Markku Piekkola
toukokuu 16-20.	Helaeskaaderi	Dirhami	Bos
kesäkuu 22.-24.	Juhannus	Rosala, TB-Marin	
elokuu 25.	Kesäkokous	Salo	Virkelä
syyskuu 15.	Syystapaaminen	Helsingholm	Maanila
syyskuu 29.	Syystapaaminen	Loviisa	Kahila
marraskuu 17.	Vaalikokous	Kotka	Rajavuori/Markku Piekkola+Sankamo

Vuosikokous pidetään Espoossa **24.3.** Katso erillinen kutsu sivulla 32.

Helaeskaaderi 16. - 20. 5. suunnataan (sään salliessa) Viroon – kuten useasti ennenkin. Kohteena on tällä kertaa Dirhami, jonka sataman havaittiin vuosi sitten olevan remontin alainen. Mennään siis katsomaan missä kunnossa se nyt on. Edelleen sään ja muiden syiden salliessa käydään Osmussaassa. Jos ei, niin muutetaan suunnitelmia tilanteen mukaan.

Juhannus vietetään Rosalan TB Marinin satamaan tukeutuen. Ohjelma ja käyntikohteet valitaan paikan päällä osallistujien kesken.

Kesäkokous on elokuun 25. päivä. Kokoontumispaikka on valittu Suomen eksoottisimpien veneilykohteiden joukosta eli menemme Saloon – paikkaan, jonne todennäköisesti emme muuten veneilisi. Tavoitteena on edetä mahdollisimman syvälle kaupungin sydämeen ja kiinnittyä torin lähelle. Siltojen korkeus voi toki aiheuttaa ongelmia. Korkeus tiedustellaan etukäteen ja ennen tilaisuutta tiedämme voivatko osallistuvat veneet alittaa sillat tai missä olisi sopiva kiinnittymispaikka siltojen ulkopuolella. Tavoittelemme ”mannermaista” tunnelmaa veneen satama-paikaksi eli ”kadun varteen” ilman erikoisempia krumeluureja. Ohjelma löytyy kaupungilta – siitä kerrotaan toiste. Tämä on osa monimuotoista veneilykulttuuria – kaikki eksotiikka ei vaadi palmupuun huojuntaa. Salo on luonnollisesti myös maanteitse tavoitettavissa.

Syystapaaminen Saaristomerellä on Nauvon Helsingholmissa syyskuun 15.

Kuuluisassa Helsingholmin saarella ei marineritapahtumia ole vielä järjestetty. Saaren sanotaan olevan katsomisen arvoinen ja siellä toimii vierasveneitä palveleva venesatama oheispalveluineen.

Syystapaaminen Suomenlahdella on Loviisassa Itäisellä Suomenlahdella.

Tapaamme Svartholmin linnakesaarella puolen päivän jälkeen ja tutustumme paikkaan omatoimisesti (paikka lienee jo suljettu). Illaksi siirrymme mantereen satamaan. Paikaksi valitaan joko Valko tai lahden perukalla oleva satama. Illanvietto tapahtuu lähistöllä olevassa alan liikkeessä... Iltatapahtumaan on maantieyhteys ja Svartholmiinkin pääsee varmasti mukaan rannalta sopimalla osallistuvan marinerin kanssa kyydistä.

Vaalikokous pidetään **marraskuun 17. Kotkassa**. Kotkan ohjelma on vielä tekeillä, mutta tullaan toteuttamaan paikallisten marinereiden voimin. Kotka käsitetään sen verran laajemmin, että myös Pyhtää voi tulla kyseeseen pito-paikkana. Eräänä vaihtoehtona ohjelmaksi on väläytetty myöhäissyksyn vene-matkaa paikallisella taksiveneellä. Asiasta ilmoitetaan myöhemmin. Paikalle tultaneen maitse.



Hallitus ja vastualueet

KLAUS SALKOLA

Luomanranta 26, 02440 LUOMA
koti (09) 221 5510, GSM 0400 385 530
kommodori@marinerit.fi

kommodori**MARKKU PIEKKOLA**

Klaarrantie 7 B 24, 00200 HELSINKI
GSM 0400 416 617
markku.piekkola@painomaa.fi

varakommodori**MIRJA KAHILA**

Adlercreutzinkatu 43 A 9, 06100 PORVOO
GSM 050 355 6471
sihteeri@marinerit.fi

sihteeri**MARITA PIEKKOLA**

Klaarrantie 7 B 24, 00200 HELSINKI
GSM 040 5451289_
marita.piekkola@saunalahti.fi

rahastonhoitaja/nettivastaava**SIRKKA RAJAVUORI**

Luomanranta 26, 02440 LUOMA
koti (09) 221 5248, GSM 040 754 3190
sirkka.rajavuori@finavia.fi

Suomenlahden yhteyshenkilö**ERKKI VIRKELÄ**

Rakuunatie 58 a C 55, 20720 TURKU
koti (02) 236 0522, GSM 0500 441 408
nina.virkela@schering.fi

Saaristo- ja Selkämeren yhteyshenkilö**KEES BOS**

Sopentie 39, 36200 KANGASALA
koti (03) 377 4066, GSM 040 910 010
kees.bos@luukku.com

Järvi-Suomen yhteyshenkilö**ULLA MAANILA**

Koskelokuja 14, 23500 UUSIKAUPUNKI
koti (02) 841 2206, GSM 0400 860 789
ulla.maanila@gmail.com

perinnearkiston hoitaja

JÄSENTUOTEVALIKOIMASTA VASTAAVAT

Markku Piekkola	liput, viirit ym.
Erkki Virkelä	uudet tuotteet

INTERNET-SIVUJEN YLLÄPITO

Hannele Naatula

Myyntihinnasto

Marinerituotteita myyntihinnasto 2007:

Marineriviiri	20 e
Jäsenviiri	20 e
Kangasmerkki	3 e/kpl tai 20 e/10 kpl
Pinssi	3 e/kpl tai 20 e/10 kpl

Tuotteita myy Markku Piekkola, markku.piekkola@painomaa.fi





Tässä on Arto Holapan uusi vene "The Rover" siellä jossakin. Arto ehdotteli venemessuilla Marineri-lehden lukijoille lukijamatkaa sinne jonnekin.



