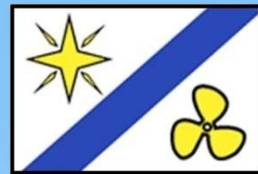
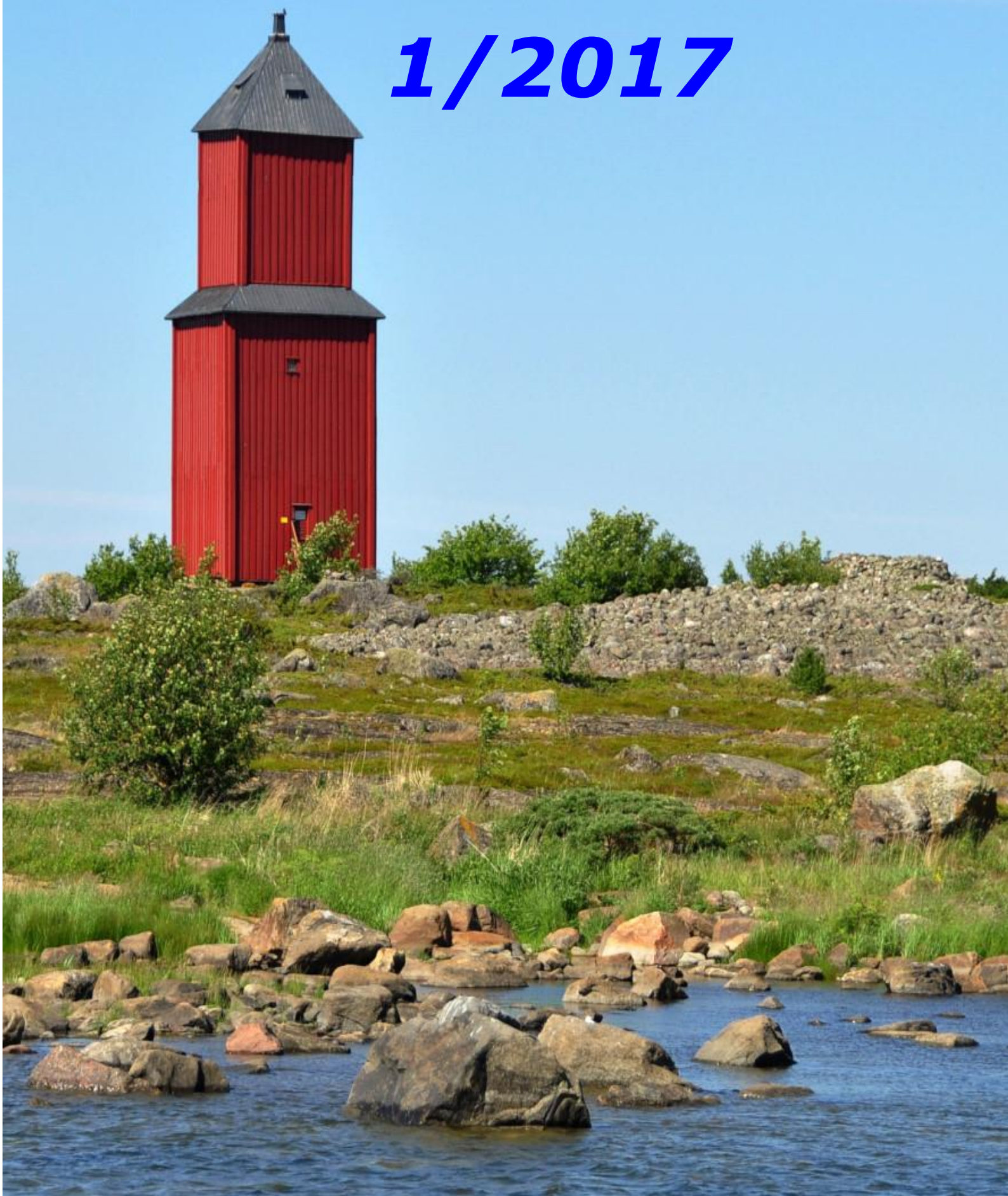


Marineri



1/2017



Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC- ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola FI22 6601 0003 8594 85
- Jäsenmäärä: 46 jäsentä, joista 30 pääällikköjäseniä
- Veneitä: 30

Marineri 1/2017
Jäsenlehti no 1/2017
Helmikuu 2017

Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry
Toimitus Paula Laasonen päätoimittaja
Trygve Österman taittaja

Kansikuva Fälskäretin tunnusmajakka
Kuva: Michael Eidam

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä.

Sisältö

Marinerit ry.....	1
Kommodorin mietteitä	2
Matkaveneilyn valmennustilaisuus.....	3
Ohje DSC- ryhmäkutsun käytöstä Ari Caselius	4
Merta, tuulta ja pakolaisia Katri M. Rosenberg.....	7
Yhteisellä matkalla Markku Lehtinen	13
Sitä sun tätä Michael Eidam.....	20
Elisabethin sähköremontti Klaus Salkola.....	25
Vuoden 2016 mailimestari – Sirius Paula Laasonen	33
Marinerivene no 63 Jarmo Vuoristo	35
5-hengen lapsiperhe vaihtaa venettä Jani ja Marja Konsi.....	36
Pohjanlahden ympäri Michael Eidam	41
Helga-neiti kylvyssä, jo vuodesta 2014 Hannele Naatula	49
Marinereiden tulevia tapahtumia 2017	51



Kommodorin puheenvuoro

Onhan se hieno asia, kun Marinereista on tullut herroja ja Marineriveneistä huvikuunareita. Pitänee muuttaa sääntöjä. Mutta saattaahan esitys vielä muuttua lausuntokierroksella. Esitetty vero tuntuu epäoikeudenmukaiselta, kun se lajissaan palautettuna omaisuus- ja huviverona koskee vain pientä valikoitua joukkoa, on vaikeasti toteuttavissa epätäydellisen venerekisterin takia ja hankalaa valvottavissa tiheästi rakennetun pääkaupunkialueen ul-

kopuolella. Sen lisäksi verona maksetut varat ovat poissa muusta kulutuksesta, mikä vähentää valtion tuloja muualta. Muistan lukeneeni, että tavoite on yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa verojärjestelmää. Pistemäinen venevero tuskin kuuluisi tähän tavoitteeseen.

2014 alkoi keskustelu Espoon Finnoon uuden kaupunkiosan kaavasta ja siihen kuuluvan Suomenojan venesataman järjestelyistä. Talvisäilytyspaikat halutaan pois satama-alueelta, satama siirretään valtaviin ruoppaus- ja täyttötöiden jälkeen ulommaksi, jotta saadaan rannalle tilaa kerrostaloille ja kaiken lisäksi pitäisi sataman ja Ryssjeholmenin väliin vielä rakentaa keinosaari ja asuntoalue. Kaikki neliöt muutetaan rahaksi. Vastaavanlaisia hankkeita lienee liikkeellä muuallakin Suomessa, mutta tämä on saanut paljon huomiota.

Tähän tapahtumasarjaan voitaneen myös laskea suunnitelmat teiden ja myöhemmässä vaiheessa ratojen ja vesiväylien siirtämisestä erilliseen yhtiöön, jota rahoitettaisiin väylämaksuilla. Toisin sanoen, jännittävää on myös tulevana vuosina odotettavissa.

Marinerit olivat 2016 taas vilkkaasti liikkeellä. Helaeskaaderi täytti Pranglin sataman yhdeksällä venekunnalla. Tuloiltana maistuivat perinteiset lätyt ja seuraavana aamuna tutustuimme neuvostoaikaisen kuorma-auton lavalta käsin rauhallisen saaren keski- ja eteläosaan. Illalla satamamestari järjesti pöydät satamahallin eteen ulkoilmaravintolaksi. Osan porukasta poistuesssa aamulla Tallinnaan päin, jäljelle jääneet kävivät tutkimassa saaren matalaa ja kivikkoista luoteiskärkeä.

Kesällä Marinerit liikkuvat pääosin yksitellen Itämerellä Kööpenhaminan ja pohjoisimman kohteen, Törehamn, välillä. Syystapaaminen pidettiin Porvoossa 27 hengen voimin (11 vene- ja 2 autokuntaa). Kahdella opastuksella saatiin kuulla mielenkiintoisia tarinoita vanhasta Porvoosta.

Tänä vuonna ohjelmassa on helaeskaaderi Vergiin ja syystapaaminen Rosalassa. Kesällä järjestetään avoin eskaaderi Kööpenhaminaan ja halukkaat saattavat jatkaa sieltä Osloon päin. Matkaveneilyn valmennustilaisuus voi tuoda uusia jäsenkokelaita. Vuodenvaihteessa meitä oli 46 jäsentä ja 30 marinerivenettä.

Toivotan kaikille hyviä veneilykelejä kesäksi 2017.

Mike

Matkaveneilyn valmennustilaisuus

Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry on perinteisesti järjestänyt matkaveneilyn valmennuskursseja. Kurssilla on parannettu veneilijöiden valmiuksia toteuttaa normaalia pitempiä venematkoja. Kurssilla käsitellään niitä asioita, joita varten ei ole olemassa muita kursseja.

Kurssi on tarkoitettu koko miehistölle sukupuolesta riippumatta – ei ainoastaan veneen päälliköille. Siinä käsitellään veneen tekniikan ja käytön lisäksi mm. myös ulkomaan veneilyä, veneessä elämistä, psyykkisiä tekijöitä, muonitus- ja terveystarkoituksia sekä vierailussa veneily-ympäristössä viihtymistä. Kurssi siis täydentää, mutta ei korvaa esimerkiksi navigaatio-, veneenkuljettaja- tai radiokursseja.



Kurssin esimerkkimatkana käytetään matkaa moottoriveneellä Suomesta Itämeren eteläosiin mutta kurssista on hyötyä myös muiden venematkojen suunnittelussa ja matkaveneilyssä yleensä. Marinerit ry järjestää kesällä 2017 eskaaderin Kööpenhaminaan, jolloin osallistujat voivat käyttää kurssin antia käytännössä.

Vuonna 2017 Marinerit ry:n matkaveneilyn valmennuskurssi pidetään lauantaina 18.3. klo 12:00 - 18:00 Helsingissä Humallahden Venekerho ry:n tiloissa, Rajasaarenpenger 6, Helsinki (Taka-Töölö, länsiranta). Kurssin vetäjä on Klaus Salkola.

Kurssille on jokaiselle vapaa pääsy kerhojäsenyyksistä riippumatta. Ilmoittautuminen tehdään HVK:n sivuilla:

<https://hooveekoo.fi/event/marinerit-matkaveneilyn-valmennuskurssi/>

Tervetuloa!

Marinerit ry

Humallahden venekerho ry

Ohje DSC-ryhmäkutsun käytöstä

Ari Caselius ari.caselius@viestintavirasto.fi 0295 390 437/ 040 5100 374

DSC- ryhmäkutsun päätarkoitus on, että yhdellä DSC- kutsulla tavoitetaan useampi haluttu asema samalla kertaa. Ryhmäkutsua varten tarvitaan MMSI- ryhmäkutsunumero (MMSI Group Call).

Viestintävirasto myöntää MMSI- ryhmäkutsunumeroita erilaisille suomalaisille ryhmittymille pyynnöstä, ylläpitää numeroista luetteloa mutta ei julkaise sitä. *Mikä tahansa merellinen ryhmittymä voi halutessaan saada yhden tai useamman MMSI- ryhmäkutsunumeron, mikäli radiolupa-asiat ovat muuten kunnossa. Ryhmäkutsunumeron pyytäjän ei tarvitse olla rekisteröity yhdistys.*

Suomalaiset MMSI- ryhmäkutsunumerot ovat muodoltaan seuraavanlaisia: **023099720** (Marinerit)

- jossa ensimmäinen merkki on aina nolla
 - seuraavat kolme merkkiä osoittavat kansallisuuden (230=Suomi)
 - loput merkit muodostavat yksilöllisen tunnisteen
- **Ryhmäkutsunumeron käyttöönotto** ei edellytä muita toimenpiteitä numeron ohjelmoinnin lisäksi. Lähes kaikkien laitteiden osalta ryhmäkutsunumeron voi itse ohjelmoida laitteeseen ohjekirjaa apuna käyttäen. Sen voi myös itse poistaa (*tätähän ei voi itse tehdä laitteeseen ohjelmoidulle yksilöllisille numeroille*).
- **Ryhmäkutsunumeron ohjelmoinnin edellytys** on, että DSC- toimiseen VHF- radio-puhelimeen on jo aiemmin ohjelmoitu oma yksilöllinen MMSI- numero (oman numeron saa selville oman aluksen radioluvasta tai laitteen asetuksista - useimmat laitteet myös näyttävät oman yksilöllisen numeron käynnistysvaiheen aikana). *Ryhmäkutsunumeron ohjelmoinnin jälkeen laitteen muistissa on siis kaksi eri MMSI-numeroa.*
- Kaikki ryhmäkutsunumeroilla käytävä liikenne on **automaattisesti rutiiniliikennettä** eikä liity turvallisuuteen, joten ryhmäkutsulla voi huoletta vaikka harjoitella DSC:n käyttöä.

⇒ **Muutamia esimerkkejä ryhmäkutsunumeron käytöstä:**

yhteispurjehdus; joku ryhmän jäsen haluaa tiedottaa muille mukana oleville jäsenille jotakin kaikkia koskevaa, esimerkiksi määränpään muutoksesta. Hän lähettää DSC -ryhmäkutsun asettamalla osoitteeksi ryhmänsä MMSI- ryhmäkutsunumeron 0230XXXXX sekä kutsuun mukaan tiedon siitä työskentelykanavasta (simpleksi), jolla varsinainen asia kerrotaan puheella. Vain ne asemat, joilla on VHF/DSC- laitteisto ja kyseinen ryhmäkutsunumero ohjelmoituna laitteen muistiin, saavat kutsun DSC- näytölle. Näin he osaavat tulla DSC- kutsussa mainitulle puhekanavalle kuuntelemaan. Vaikka kuuluvuusalueella olisi muitakin VHF/DSC:llä varustettuja veneitä, kutsua ei vastaanoteta niiden laitteilla ellei niihin ole ohjelmoitu ko. ryhmäkutsunumeroa. Vastaanottavat alusasemat näkevät ryhmäkutsussa sen lähettäjän yksilöllisen MMSI- numeron.

⇒ **Uistelutiimi;** uistelukilpailun aikana voivat tiimin jäsenet lähettää toisilleen DSC-ryhmäkutsuja ilman että kilpailevat tiimit ovat asiasta tietoisia. (Ryhmäkutsun varsinainen tarkoitus ei tosin ole salailu)

⇒ **Venekerho/pursiseura;** Venekerholla/ pursiseuralla voi olla omassa kerhokennuksessa DSC- toiminen VHF- radiopuhelin (edellyttää radiolupaa). Ryhmäkutsuja voidaan käyttää esimerkiksi seuran sisäisessä toiminnassa, kuten kilpailuissa.

- ⇒ *Merenkulun radio-opetusta antavat oppilaitokset; näiden koulujen radioasemat, jotka Suomessa ovat muodoltaan ja simuloivat laiva-asemia, voivat lähettellä ryhmäkutsuja toisilleen opetus- tai harjoitusmielessä.*

HUOM! Vastaanotettuja DSC- ryhmäkutsuja ei kuitata vaan siirrytään suoraan kuuntelemaan sitä puhekanavaa, joka kutsuun oli merkitty.

Viestintävirasto ei valvo jäsenyyteen liittyviä seikkoja eikä sitä kuka numeroa käyttää. Tämä sekä ryhmäkutsunumerosta tiedottaminen jää aina numeroa pyytäneen tahon tehtäväksi.

OHJE VHF/DSC-LAITTEEN TOIMINTOJEN TESTAAMISESTA

Kansainvälisten sääntöjen mukaan VHF- radiopuhelimen DSC- toiminto testataan lähettämällä tavallinen DSC-RUTIINIKUTSU (Routine Call) toiselle asemalle. Kun kutsuun tulee DSC - kuittaus, siirrytään sopivalle sääntöjen mukaiselle puhekanavalle, jossa kerrotaan, että kyseessä olevan yhteyskokeilu.

Samalla tulee testattua lähettimen ja vastaanottimen toiminta.

Testauksen voi tehdä toisen alusaseman, Turku Radion tai Rajavartiolaitoksen meripelastuksen johtokeskusten (MRCC Turku, MRSC Helsinki) kanssa. Testaus suositellaan tehtäväksi muutaman kerran veneilykaudessa. On syytä huomioida, että meripelastuksella on paljon tehtäviä hoidettavanaan, joten usein toistuvilla testeillä ei ole syytä kuormittaa meripelastusta.

Testaus tehdään DSC- laitteen ohjelmavalikon kautta seuraavasti:

- Kutsun tyypiksi yksilöllinen kutsu (INDIVIDUAL tai SELECTIVE laitteesta riippuen)
- Vasta aseman MMSI- numero
- Kutsun tärkeysluokaksi "ROUTINE"
- Lisätiedoksi "NO INFORMATION" (tätä ei välttämättä ole kaikissa laitteissa)
- Puhekanavanumero (*jätetään valitsematta, jos kutsun kohde on rannikkoradio-asema*).
Mikäli kohteena on toinen alus, valitaan joku sillä hetkellä vapaa alusten välisen liikenteen kanava 77, 72, 8 tai 6. **HUOM!** DSC- ohjelmavalikko tunnistaa vain kv. numeroidut kanavat.
- LÄHETÄ KUTSU
- Odota kuittauksia
- Kuittauksen saatua mene sovitulle puhekanavalle kertomaan, että kyse on testistä. (*Jos kohteena oli rannikkoradioasema, se antaa kanavanumeron DSC- kuittauksessaan*).

HUOM! Eri valmistajien laitteissa on varsin usein toisistaan poikkeava ohjelmalogiikka, joten yllä olevien valintojen järjestys saattaa olla erilainen.

- Ryhmäkutsulla voi myös testata laitteen DSC- toiminnan. Tämä edellyttää sitä, että yhteisöllä on käytössään Viestintäviraston antama MMSI- ryhmäkutsunumero.

Tärkeitä MMSI- numeroita:	MRCC Turku	002301000
	MRSC Helsinki	002302000
	Turku Radio	002300230 HUOM!

Punaista DISTRESS- painiketta EI MISSÄÄN TAPAUKSESSA saa painaa testaustarkoituksessa!

VAHINKOHÄLYTYS VHF/DSC:LLÄ?

TOIMI HETI, MUTTA

ÄLÄSAMMUTA LAITETTA!

- 1) KATKAISE DSC-HÄTÄHÄLYTYS
(opettele laitteen ohjekirjasta etukäteen miten se tapahtuu)
- 2) ASETA LÄHETIN KANAVALLE 16
- 3) LUE SEURAAVA PERUUTUSSANOMA KANAVALLA 16:



HUOMIO



**KAIKKI ASEMAT KAIKKI ASEMAT KAIKKI ASEMAT
TÄSSÄ**

ALUKSEN NIMI

ALUKSEN NIMI

ALUKSEN NIMI

RADIOTUNNUS ELI KUTSUMERKKI

MMSI-NUMERO

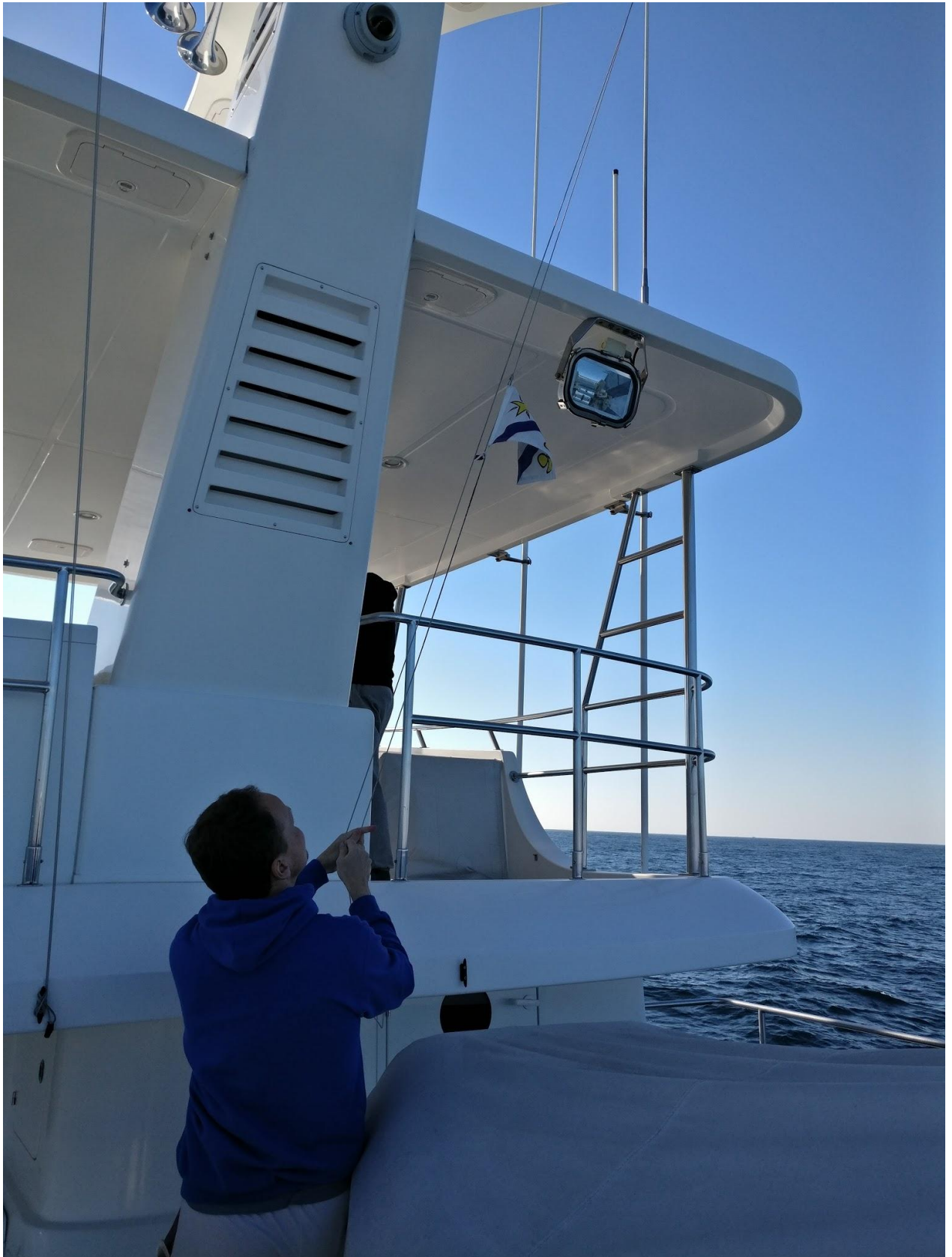
**PERUUTAN ÄSKEN VAHINGOSSA LÄHETETYN HÄTÄHÄLYTYKSEN
AIHEETTOMANA**

❖ **VARMISTU VIELÄ, ETTÄ MERIPELASTUS SAA TIEDON!**

.- .-. .. -.-. .--..- ...

Merta, tuulta ja pakolaisia

Katri M. Rosenberg





Siinä hän on. Meidän yhteinen unelma Nordhavn 64 runkonumero 20 Sweet Hope, jolla tulemme vielä tekemään monta tapahtumarikasta matkaa. Tämä on kertomus veneemme viennistä Southamptonista Maltalle marras- joulukuun vaihteessa 2016.

Veneen olleessa Southamptonissa Englannissa ja me täällä Espoossa oli matkaan lähteminen jo aivan erilainen kokemus. Olimme käyneet veneellä kahteen otteeseen ennen siirtoa, joten tiesimme, että veneessä ei ole mitään ja kaikki pitää viedä mennessä tai sitten ostaa paikasta.

23.11.2016 Espoosta kohti Southamptonia mukaan lähti 4 matkalaukkuja á 23 kiloa jokainen, 2 vetolaukkuja täyteen ahdettuna, tietokonelaukku ja vähän ylimääräistä. Mukana oli vain se mikä oli matkaa varten tärkeintä. Kaikki muu jäi seuraavaan kertaan. Listaa mitä mukaan tarvitaan ja miten pakkasimme, oli täysin oma operaationsa.



Klasun ohje oli, että paikan päällä pitää olla vähintään viikko ennen kuin köydet voi irrottaa. No me olimme puolitoista vuorokautta. Täydellisen tyhjän veneen täyttö proviantilla ja tarvittavilla tavaroilla tuli tehtyä puolessatoista vuorokaudessa. Tätä jäi ihmettelemään Southamptoniin muutama henkilö, sillä koskaan aikaisemmin ei kuulemma Nordia ole täytetty sellaisella vauhdilla kuin me sen teimme. Yhteistyöllä kaikki sujuu. Koska aikaa ei ollut paljoa, oli vain pakko

selviytyä. Haasteellinen tehtävähän tuo oli, ei sitä käy kieltäminen, mutta taas on opittu jotain todella arvokasta, josta on varmasti tulevaisuudessa hyötyä meille molemmille, minulle ja miehelleni.

Miehistöä ensimmäiselle legille Southampton- Gibraltar lähti 5 ja toiselle legille Gibraltar- Malta 4. Ajovuorot oli jaettu neljän tunnin vuoroihin ja niistä tehty lista, jotta jokainen tietäisi milloin saa nukkua ja milloin joutuu olemaan vuorossa. Aika voi käydä ja käy jossain vaiheessa



todella pitkäksi, kun kyseessä on pitkä merimatka ilman pysäh-dyksiä, varsinkin jos keli ei ole suotuisa. Hymy on herkässä ennen lähtöä kaikilla, kun shampanjalla kilistellään meidän veneellemme. Tuosta kuvasta vajaa 10 tuntia myöhemmin olimme jo matkalla kohti Guernseytä, jossa veneen bunkraus suoritettiin. Tämä sen takia, että diesel on paljon halvempaa siellä ja meille sitä menee 12300 litraa, joten ihan joka paikasta emme sitä tule ostelemaan.

Matkaan kohti Guernseytä lähdimme lauantaina 26.11.2016 kello 03.00. Tällöin oli merivirratt meille suotuisia ja tuulet olivat laantuneet Guernseyllä, jotta saisimme veneemme kiinni kaijaan bunkrausta varten. Eihän tuona yönä paljoa tullut nukuttua, sillä jännitys oli sen verran kova kaikilla. Mitä matka tulisi tuomaan tullessaan? Olisiko Biskajalla kovat tuulet? Entäpä Välimerellä? Miten kaikki tulisivat selviämään viikosta? Kuinka moni tulee merisairaaksi? Jokaista jännitti aivan varmasti. Kukaan meistä ei ollut koskaan ollut tuollaisella matkalla aikaisemmin. Minulla ja Mikalla oli jonkinlainen käsitys siitä mitä tuleman pitää, mutta muilla ei mitään käsitystä, koska eivät ole harrastaneet veneilyä samalla lailla.



Sweet Hope bunkrauksessa Guernseyllä 26.11.2016. Mikan ensimmäinen kaijaan ajo suoritettu ponttoonilaituriin, iltahämärässä. Ajatuksena oli, että jääme Guernseylle yöksi toiseen laituriin. Mutta saimme säämieheltä Islannista tiedon, että joko lähdemme heti bunkrauksen jälkeen kohti Gibraltarista tai sitten odotamme keskiviikkoon, sillä odotettavissa oli huonoa säätä. Lähdimme bunkrauksen ja iltaruokien jälkeen kohti aavaa

merta ja unelmia. Tuntui aivan mahtavalta! Tuota tunnetta ei voi sanoin kuvailla. Lähtiessämme pois Guernseyn satama-altaasta saimme VHF soiton paikalliselta merivartiostolta. Voi pojat sitä kyselyä. Mihin olette matkalla? Kuinka monta aluksessa mukana? Mitä pelastautumisvälineitä teillä on mukana? Koska E.T.A. Gibraltarilla? Kuka omistaa veneen? Kaikkiin vastailin sujuvasti ja saimme myös tiedon, että liikkeitämme tullaan seuraamaan. Johtuen varmaankin siitä, että tuohon vuoden

aikaan ei juurikaan huvialuksilla mennä Biskajanlahdella, koska tuulet useimmiten eivät ole suotuisat ja aallon korkeus voi olla suuri.



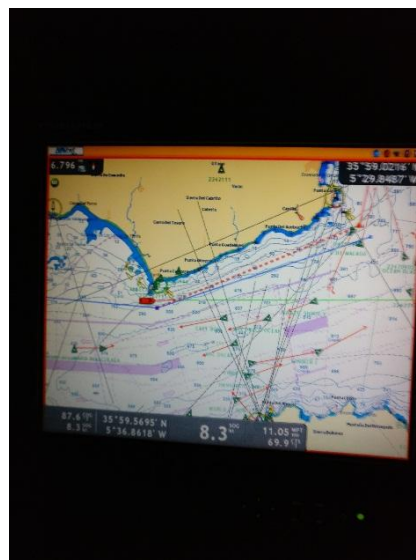
Meillä kävi tuuri Biskajalla. Tuulet oli takaanta suurimman osan matkasta ja delfiinit ilahduttivat meitä matkan aikana. Oli aivan mahtavaa katsella niiden leikkimistä aalloissa ja keulakuohuissa.

Aallon korkeus Biskajalla oli suurimmillaan varmaankin sellaista 3-4 metriä, mutta myötäisenä. Vaikka veneessä on vakaajat, jotka ottavat sivukeinumisen pois, vene nyökkii aalloissa. Veneen keulakajuutat saivat uudet nimet miehistöltä.

Styyrinpuoleisesta kajuutasta tuli Vatkuli ja parpourin puoleisesta tuli Vekkula. Välillä Vekkulassa kuulemma lensi ilmaan aalloista johtuen, mutta onneksi punkka on niin leveä, että aina tipahtaa punkkaan takaisin.

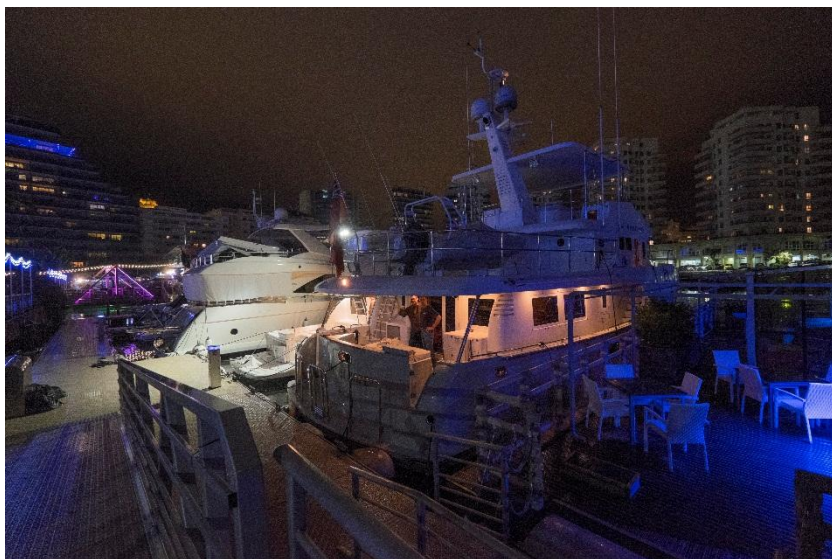
Kyllä sitä vihreätä vettä ikkunoille asti jossain vaiheessa matkaa myös päätyi. Aallot ovat aivan erilaisia isolla merellä, kuin meillä täällä pienillä lahdilla ja saaristossa, jossa suurin osa meistä on aikaisemmin veneillyt. Edes Itämeren isolla altaalla aallot eivät muodostu samanlaisiksi, kuin Atlantilla. Aallot olivat pitkiä ja loivia, kun taas täällä meidän kotoisilla vesillä useimmiten aallot ovat lyhyitä ja teräviä.

Siinä se on! Meidän kaikkien niin odottama kohta, no ainakin minun. Toisella puolella Eurooppa ja toisella puolella Afrikka. Kuinka moni meistä pääsee jossain vaiheessa kokemaan



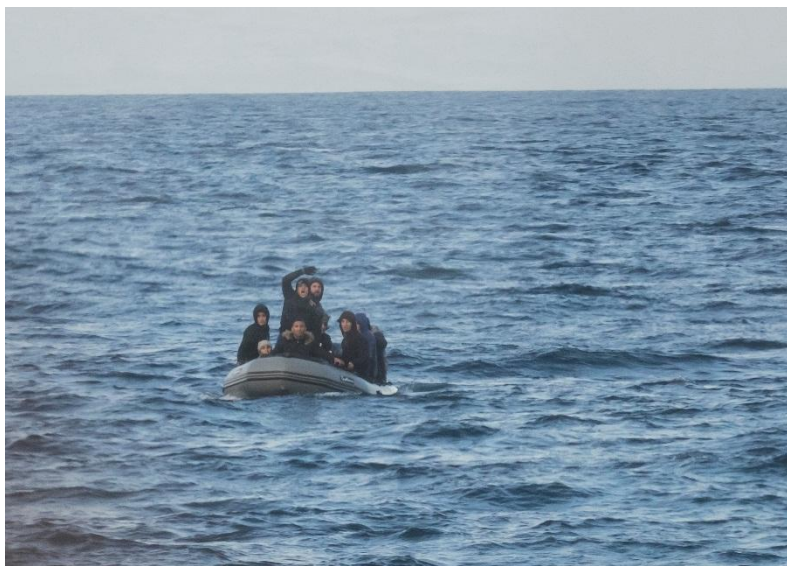
tuon tunteen omalla veneellään? Olimme etuoikeutetussa asemassa ja jokainen tulee muistamaan, tuon hetken vielä pitkän aikaa. Sää ei meitä suuremmin tuossa kohdassa suosinut, mutta kyllä ne molemmat puolet erottui siinä harmaassa kelissä, joka meillä tuona päivänä oli. Tähän mennessä olimme olleet veneessä kuusi vuorokautta yhteen menoon, ilman yhtään pysähdystä. MTU oli raksuttanut nätisti tasaisesti reipasta 1200 kierrosta minuutissa koko matkan ajan. Välillä virta vei niin voimakkaasti, että vaikka kierrokset olivat

alhaalla meidän +85 tonnin keijukainen puski menemään reipasta 8,5 solmua vaikka pyrimme ajamaan 7,5 solmua, joka on veneen taloudellinen optiminopeus.



Gibraltar perjantaina 2.12.2016 noin kello 20.00. Vettä satoi ja sloti oli hiukan ahdas. Hienosti Mika laittoi Sweet Hopen kaijaan achteri edellä. Apuna hänellä oli minut toisissa kuulokkeissa ohjaamassa koko ajan miten paljon tilaa molemmilla sivuilla on. Meillä on siis käytössä "avioliiton pelastajat" eli langattomat kuulokkeet joiden kautta voimme keskustella toisillemme kaijaan tulossa/ lähdössä ja kertoa mitä tehdä, paljonko tilaa, minne

suuntaan kääntää, onko toisia veneitä missä kohtaa, sillä Sweet Hope on sen verran iso vene, että Mika ei itse pysty näkemään kaikki kulmia, joten toisen täytyy hänelle kertoa mittasuhteita. Gibraltarilla vietimme pari päivää jona aikana osa miehistöstä vaihtui ja osa jatkoi sinnikkäästi matkaa.



Maanantai 5.12.2016 noin kello 17.25 pakolaisten kumivene näkyvissä styrypourin puolella. Ilmoitus Espanjan rajaviranomaisille, jotka määräisivät meidät seuraamaan kumivettä ja ilmoittamaan heille missä suuntimassa vene on menossa. Tätä kesti noin reippaat kaksi tuntia, vaikka ilmoitushetkellä meille oli sanottu, että merivartiosto tulee paikalle noin tunnissa. Joten seurasimme ja teimme noin puolen tunnin välein ilmoitusta siitä mihin suuntaan vene oli matkalla. Pieneen kumiveneeseen oli ahtautuneena noin 10 mieshenkilöä ilman pelastusliivejä, tietenkin. Meidän ollessa kumiveneen lähistöllä miehet heiluttelivat käsiään raivoisasti. Rajavartioston tullessa myöhemmin pimeän jo laskeuduttua paikalle näin ei ollut. He eivät näyttäneet ollenkaan iloisilta saadessaan apua rajavartioston miehistöltä. Minulle ja Mikalle jäi mieleen ennen kaikkea se, kuinka Espanjan rajavartiosto moneen otteeseen kiitteli meitä meidän



toiminnasta, niin maissa oleva keskus, kuin sitten itse alus joka paikalle saapui. Moneen kertaan tuli Thank you! Thank you!



Espanjan rajavartiolaitos hake-
massa pakolaisia ja heidän
kumivenettänsä noin kello 19.30
aikoihin maanantaina 5.12.2016.
Suuntasimme takaisin omalle
kurssillemme heti, kun meille oli
annettu lupa siihen. Tämä tulee
varmasti säilymään kaikkien
meidän mielessä vielä pitkän
aikaa. VHF-kanavalla ilmoitettiin
koko ajan myös toisesta
pakolaisveneestä, jonka oli nähty
lähtevän Marocosta kohti
Eurooppaa kyydissään 36

henkilöä. Tätä venettä emme on-neksi kohdanneet loppumatkan aikana.

Välimerellä tuuli ei ollut meille niin suotuista kuin Biskajalla. Suurimman osan matkasta
puskimme vastatuuleen ja veneemme nyökki sen mukaisesti. Välillä vene nyökki sen verran
paljon, että galleyssä ei pystynyt ruokaa laittamaan ollenkaan. Tämä oli otettu huomioon
veneeseen proviantin täyttössä, aina löytyi jotain syötävää kaikessa kelissä, jota matka meille
tarjosi. Aina vaan ei tahtonut olla kaikilla nälkä.

Reissumme kesti kaiken kaikkiaan 21 päivää ovelta ovelle. Tähän on luettu niin alku kuin
loppu päässä olevat ns. extra päivät. Merellä tuosta ajasta olimme 14 päivää, osan tästä



ajasta olimme ainoa vene
aavalla ulapalla. Kaiken
kaikkiaan reissumme oli
todella mahtava. Paljon
uusia kokemuksia. Erittäin
paljon uutta oppimista
uuden veneen kanssa.
Pikku hiljaa opimme Mikan
kanssa mikä meille on
paras tapa toimia, meidän
veneeseen kanssa. Missä
tavarat. Miten ohjailla.
Miten tulla satamiin. Miten
lähteä satamasta. Koko
elämä on oppimista, eikö
niin? Tämän meidän

täydessä lastissa ollessaan 100 tonnin keijukaisen kanssa, meillä todellakin on oppimista. Ei
haittaa meillä on aikaa!

Lempeitä tuulia kesälle 2017 kaikille Marinereille. Merellä tavataan!

Yhteisellä matkalla

Markku Lehtinen

Loppujen lopuksi merenkulku perustuu harkitsevaan ja osaavaan miehistöön, ei niinkään aluksen kokoon.

Syksyllä 2013 ajankohtaiseksi tullut veneen vaihto sai minut Suomen hintoihin tuskastuneena selailemaan ulkomaisia myynti- saitteja ja ihmettelemään veneiden hintaeroja Suomeen.

Oman veneen kaupan varmistuttua alkoi todellinen netin penkominen ja sopivan yksilön etsiminen. Kaupanteko poikkeaa Euroopassa Suomen käytännöistä jonkin verran ja Salon Vesku Vincess Oy:ltä oli korvaamaton apu esimerkiksi surveyn (tarkastajan) hommaamisessa.

Alun perin veneen piti tulla laivarahdilla Suomeen, mutta mutta.... äkkiä alkoi löytyä kiinnostuneita veneen siirtoon vesitse ja suunnitelmat muutuivat.

Alkoi intensiivinen suunnittelu: reitti, lomat, lennot, varusteet ja ruoat. Yllättävän paljon asioita joutuu ottamaan huomioon tällaisella reissulla, johon me kuusi varakasta herrasmiestä olimme lähdössä.

Kaiken kaikkiaan muutaman kuukauden pyöri reissu koko ajan mielessä, ettei mitään vaan jäisi huomioimatta. Aika monesta suunnasta kuului soraääniä: ”Ei reissu onnistu, kun voi tuulla ja kaikkea sattua.” Parhaimpia mielipiteitä oli, ettei alle 40 -jalkaisella veneellä voi reissua tehdä..

Ensimmäinen reissu veneelle tehtiin neljän henkilön voimin maaliskuussa, jolloin ostimme varusteita, muonaa, juomaa ja kaikkea mitä tulevassa koitoksessa tarvittaisiin. Toki kävimme koeajolla ja testailimme miten kaikki laitteet toimivat. Tietysti veneeseen piti liimata rekisterinumero kylkeen ja Turku -teksti perään. Koeajolla saimme kummeksuvia katseita kun perässä liehui Suomen lippu. Ei vissiin kovinkaan tavallinen näky Portsmouthissa.



Fairline targa 30/33, pituus 10,49m, leveys 3,45m, 2 x volvo-penta 200 hv diesel, 6 makuupaikkaa, wc, 2 x suihku, pentteri

Merelle

Varsinainen reissun alku oli 3.toukokuuta. Portsmouthiin menimme lentäen ensin Gatwikiin, josta loppumatka junalla ja lautalla Gosportin puolelle, jossa vene odotteli lopullista varustelua ja lähtöä uuteen kotimaahan.

Ensimmäisellä reissulla olleista yksi lähti kahdelle uudelle oppaaksi kauppoihin ja me kolme muuta jäimme järjestämään tavaroita sekä asentamaan ylimääräistä navigointielektroniikkaa. Köysien piti irrota klo15.00 suunnitelmien mukaan mutta loppujen lopuksi, kun kaikki saatiin ostettua ja vene tankattua pääsimme laiturista vasta klo 17 jälkeen. Yllättävästi sitä aikaa kuluu..

Eka legi piti olla Gosportista Dove-riin mutta lähdön viivästymisestä johtuen ilta alkoi hämärtää ja otimme kurssin kohti Brightonia. Keli oli hyvä ja aallokko alle metrin maininkia, joka ei juurikaan mihinkään vaikuta. Brightonin saavuimme kello 20.00.

Brightonin satamamaksu oli 32£ mutta sen ymmärtää satamaa katsoessa. Aika massiivisia komplekseja laiturit ja rakennukset vuoroveden takia mikä ilmiönä on Itämerellä vieras. Satamasta löytyi mukava paikallinen pubi jossa söimme

erittäin maukasta ruokaa ja nautimme muutaman laatuoluen.

Päivän pituus alkoi verottaa joten puolen yön maissa menimme jo veneelle nukkumaan. Eräs miehistön jäsen kävi vielä suihkussa ja sieltä palatessa ei portin koodi toiminut. Näppäränä poikana tavarat portin kaltereista läpi ja kiipeämällä porttia sivusta kiertämään. Muutama paikallinen alkoi päivitellä että onpa vaarallista johon kaveri kertoi olevansa Suomesta. Toiselle puolelle päästyään totesi olevansa väärällä laiturilla.. Portti auki ja oman laiturin porttiin koodi toimi.



Tyypillistä Englannin etelärannikon maisemaa. Meidän saaristomme on kaunista ja ainutlaatuista, matkan maisemat olivat saaristoon totuneelle turkulaiselle välillä yksitoikkoisia

Kanaalin yli

Kello soi kuudelta aamulla, jonka jälkeen saimme syömiseen ynnä muihin aamu toimiin menemään pari tuntia.. Vielä ei ole rytmiä vene-elämään ja yhteiseloon löytynyt.

Köydet irtosi klo 7.00 ja otettiin kurssi kohti Doveria, jossa olisi tarkoitus tankata. Keli oli lähes tyyni ja saimme seurata Englannin etelärannikon jylhiä rantoja, joita meri kaivertaa koko ajan lisää. Erästä kalastusalusta ohittaessa vilahti jotain outoa vedessä, hetken päästä uudestaan ja sitten nähtiinkin jo pyöriäiset kunnolla. Enpä ole moisia otuksia kotivesillä nähnyt.

Doverissa tankatessa pumpun hoitaja kysyi millä suhteella kuitti kirjoitetaan. Hiukan hölmistyneinä alettiin selvittää ja selvisi, että veneen ajamiseen käytettävä diesel oli

1.45€/l ja lämmitykseen ja ruuan laittoon 0.9€/l. No suhteeksi päätettiin 40/60 ja dieseliä otettiin 300 litraa. Elohiiri oli tällä välillä hakenut kaikille subit lähistöltä.

Aluksen radisti otti luvan lähteä, joten irrotimme köydet ja Englannin kanaalin ylitys sai alkaa. Kanaali on liikenteeltään yksi maailman vilkkaimpia väyliä joten tähystellä sai koko ajan joka suuntaan. AIS oli tässäkin oiva apu että näki tuliko 300 metrinen alus 10 vai 30 solmua ja oli helpompi valita oma kurssi.

Ylitykseen ei kauheasti aikaa mene, koska Doverista Calaisiin on noin 20 merimailia matkaa. Ennen rannikkoa otimme kurssin pohjoiseen ja lähdimme kulkemaan Pohjan meren reunaa. Muutaman rannikkokaupungin ohitus ja Amsterdamin väylästäkin ajoimme ohi, vaikka kaupunki olisi ollut hieno käydä katsomassa omalla veneellä.

Lopulta saavuimme Haagiin ja saimme köydet kiinni laituriin kello 21.00. Satamakonttori oli jo kiinni eikä porteista päässyt kulkemaan.

Ilta kului veneellä ruoan laitossa ja moottoreiden ihmettelyllä. Styyrpuurin puolen kone huohottaa öljyä kovassa rasituksessa ja paapuurin koneen venttiilikopan tiivisteestä tihkuu öljyä. Alkuun meinasi usko kipparilta loppua, päästäänkö näillä ikinä perille. Asiaa tutkittua ja yö nukuttua alkoi taas uskoa löytyä.

5.toukokuuta

Kello herätti 8.30, aamupalaa ja aamutoimille kun satamakonttorikin oli auki. Kaksi otti fillarit alle ja lähti kauppaan ostamaan elintarvikkeita ja juomaa. Merellä juominen on erityisen tärkeää!

Me muut lähdimme tankkaamaan venettä. Tankkipaikalla ihmetys oli melkoinen kuin maksuksi kelpasi vain riihikuiva käteinen. Silloin kuvaan astuivat vanhemmat kuljettajat, joiden lompakosta rahaa löytyi ja sitä tarvittiin myöhemminkin. Me nuoremmat olimme ihmeissämme muovikortteinemme.

Kaikki saatiin hoidettua ja matka kohti Den Helderiä alkoi. Kohtuullisen tylsää rannikon seuraamista jatkui iltapäivälle asti, jolloin saavuimme Den Helderiin tankkaamaan.

No, Hollannissa 5.toukokuuta juhlietaan toisen maailmansodan loppua eli oli pyhä ja tankkausasema kiinni. Automaatteja täällä sivistyneessä Euroopassa ei näytä mistään löytyvän.. Prkl.

Köydet irti ja matkaan. Tähän turhaan käytiin saatiin menemään kaksi tuntia ja käynti sotki aikataulua pahasti. Kiertäessämme Hollannin pohjoiskärkeä alkoi tuulikin nousta



Haagin vierasvenesatama on aivan kaupungin ytimessä.

pikkuhiljaa. Illan alkaessa hämärtää ja tuulen edelleen noustessa tein kipparina päätöksen ja kurssi otettiin kohti Borkumin saarta.

Lähes pimeässä saavuimme Borkumin satamaan, eikä täälläkään ollut mikään auki. No onneksi veneessä on suihku myös uimatasolla, joten siellä kaikki kävi pesulla. Olipa siinä ruotsalaisella purjeveneseurueella ihmettelemistä. Tuuli näytti nousevan ja huomisesta lähtemisestä alkoi tulla epävarmaa.

Hollanti - Saksa

Vierassatama ei aukea aamulla ollenkaan mutta ystävällinen ympäristökeskuksen heppu antoi käyttää vessaa ja neuvoi polttoaineen saannissa. Polttoainetta jouduttiin kantamaan kannuilla läheiseltä korjaamolta, josta saimme lainaksi kaksi 20litran kannua ja omasta takaa löytyi kaksi. Viisi reissua miehistö teki kottikärryillä työntäen.

Tuuli oli hieman tyyntynyt ja päätettiin lähteä kohti Cuxhavenia kohtuullisesta tuulesta huolimatta, koska keli lähipäivinä oli kovenemassa.

Matka Cuxhaveniin oli jo tuttua ja tylsää rannikon seuraamista. Kyllä tuo meidän saaristomme on vaan kaunista ja ainutlaatuista. Aallokko oli reilun metrin korkuista matkan aikana ja Elbelle saavuttaessa saatiin ensimmäistä kertaa hyötyä vuorovedestä, kun nopeus nousi 2,5solmua normaalia kovemmaksi.

Cuxhavenissa otettiin ensin kiinni tankkauslaituriin, jossa oli oikea automaatti ja tankkaus sujui täysin ongelmitta. Sen jälkeen siirryimme vierassataman laituriin. Kaupunki näytti todella kauniilta ja harmitti oikein, että eilisessä Den Helderin reissussa oli tärventynyt aikaa, eikä ehditty tänne yöksi.

Seuraavaksi oli lyhyt siirtyminen Kielin kanavan suulle odottamaan kanavaan pääsyä. Ehdin jo äänen sanoa, että tänään ollaan ensimmäistä kertaa ajoissa kiinni rannassa ja päästään kunnolla syömään.

Sulusta tuli vain Naton sotalaivoja pois, eikä meitä päästetty läpi. Kolme tuntia pyörittiin odottaen muiden huviveneilijöiden kanssa, että päästäisiin sulkuun ja lopulta sulun läpi päästiin vasta 21.00. Elämäni ensimmäinen sulutus oli takana eikä ihan pienessä sulussa. Kaupungilta löytyi yksi auki oleva ravintola, josta sai kyllä hyvää ja todella edullista ruokaa.

Kielin kanava

Aamulla kello soi neljältä, köydet irtosivat jo tunnin päästä ja alkoi Kielin kanavan läpiajo. Kanava on 106km pitkä ja siellä on 7solmun nopeusrajoitus, joten aikaa kuluisi 10 tuntia.

Kanavan varrella on hienoja maisemia ja pikku kyliä siellä täällä. Erikoisin kاپine matkalla taisi olla lossi, joka kulki ilmassa vajereiden varassa. Pitääköhän sen kuljettamiseen olla laivurin paperit vai lentolupakirja?

Kanavan toisessa päässä joudimme jälleen odottamaan hyvän tovin sulkuun pääsyä ja siellä vekslatessa katkesi styyrpuurin puolen koneesta kaasuvaijeri. No, toisella koneella sulusta läpi ja toisella puolella mekaanikkomme teki naruvirityksen, jolla saimme kierroksia myös toiseen koneeseen. Matkaa oli 3 mailia läheiseen satamaan, josta löytyi sopiva vaijeri katkenneen tilalle. Matka jatkui Heligenhafeniin, jossa olimme kiinni jo kello 19.00 illalla.

Tässä kippari töppäsi kun sanoi että nythän meillä on aikaa hyvin, kun näin ajoissa olemme kiinni rannassa.

No, siitä sitten suihkuun, jonka aikamme ihmeteltyämme huomasimme toimivan poletteilla. No aikaa siinä kului ihmetellessä mistä poletteja saa mutta lopulta suihkussa käyminen onnistui. Kaupungille pääsimme yhdeksän maissa ja lähes kaikki ravintolat oli kiinni. Eräs pizzapaikka oli vielä auki ja sieltä saatiin ihan hyvää ruokaa.



Erikoinen lossi Kielin kanavassa.

Itämerta

Aamulla otimme rennommin kaupassa käyden ja ruoka- sekä juomavarantoja täydentäen. Köydet irtosivat vasta kymmenen aikaan ja otimme suunnan vastapäisen saaren marinaan, josta saimme tankin täyteen ja muutaman kohteliaisuuslipun.

Seuraavaksi otimme suunnan kohti Ystadia. Satamasta lähtiessä huomasimme sukellusveneen, jonka kyljessä luki U-boat museum, olisi ollut mielenkiintoinen käyntikohde. No, ehkä ensi kerralla.

Itämeri alkoi näyttää meille ikävämpää puoltaan ja myötäisessä tuulella isoimmat aallot olivat reilua kolmea metriä. Matkanopeutta jouduttiin tiputtamaan reilusti. 100 merimailin matka olisi tässä keikutuksessa kestänyt kohtuuttoman kauan, siksi otimme kartat esiin ja suunnaksi otettiin Tanskan saarten sisäpuoli, jotta saatiin tuulelta suojaa.



Tanskassa menikin sitten koko päivä väylien mataluudesta johtuen. Yhdellä välitankkauksella ja yöpaikan etsimisellä pääsimme lopulta klo 20.30 Rodvig Lystbådehavniin.

Mukavan näköinen satama ja rantaravintolassa kävimme syömässä hampurilaisia ja nauttimassa muutaman paikallisen oluen.

Illalla tutkimme tarkkaan sääennusteita ja mietimme matkan jatkumista. Atlantilta oli tulossa jo myrskyrintama, jossa tuulen ennustettiin olevan Itämeren eteläosissa 18m/s. Päätös oli että aamulla aikaisin liikkeelle koska siinä näytti olevan sopiva sää hetken aikaa.

Myrskyn edellä

Herätys oli klo 4.15 ja köydet irtosivat viideltä. Reitti kulki hieman sumuisessa kelissä Ruotsin etelärannikon ohi ja itärannikkoa ylös kohti Simrishamnina.

Näkemättä jäi Ystadin kaupunki, joka olisi kaikkia kiinnostanut. No keli ei vaihtoehtoja jättänyt. Skillingen satama sopi välitankkaukseen paremmin ja siellä saimme kalastajilta ostettua tankin täyteen. Matka jatkui Hanön lahden yli kohti Kalmarin saarta. Keli koveni pikkuhiljaa mutta ei aiheuttanut sen suurempaa ongelmaa ja Kalmarin 6km pitkä silta saavutettiin iltapäivällä.



Satamaksi valitsimme Borgholmin, jossa

satama oli aivan tyhjä. Hotellissa saatiin satamamaksu maksettua ja hintaan sisältyi saunan ja uima-altaiden käyttö. Ei muuta kuin pyyhkeet mukaan ja saunalle. Porealtaassa lilluminen oli aika rentouttavaa kunnes kapteeni päätti hypätä sinne. Sähköt pois huoneesta ja allas alkoi tyhjentyä. Toinen takaisku tuli saunassa, jonka kiuas ei kestänyt sinne heitettyä vettä. Ihmeellisiä ovat nuo ruotsalaiset saunat. Illalla söimme hotellin ravintolassa erittäin tasokkaan illallisen ja muutama kävi paikallisessa pubissa.

Polttoainetta ei taaskaan saanut mistään ja besserwisser satamakapteeni lupasi 50 sentin lisähintaan litraa kohti tuoda dieseliä. Ostamatta jäi. Olisi kannattanut koukata tankkaamaan Kalmariin.

10.toukokuuta

Köydet irtosi jälleen kerran aamu viideltä ja tankkauspaikaksi valitsimme Oskarshamnin sataman, josta löytyi polttoainetta ja automaatti. Huono puoli oli että kerralla sai 400:lla kruunulla dieseliä eli n.30litraa. Muutaman kerran sai korttia syöttää, että yli 400litraa sai tankattua.

Matka kohti pohjoista alkoi. Puolella välissä avomeriosuutta nousi aivan hillitön sumu ja näkyvyys hävisi lähes täysin.

Tässä kippari sai oivan opetuksen tutkan käyttöön.

Yksi seurasi tiiviisti AIS:ia ja kippari seurasi tutkakuvaa sekä piti kurssin oikeana. Piti vain toivoa, ettei kukaan Pärre olisi verkkoja laskemassa pienellä peräprutkulla. Vettä oli alla parhaimmillaan yli 300 metriä, tuskin kalastajat täällä olisi.

AIS-järjestelmä (Automatic Identification System) on laivojen ja alusten tunnistamiseen ja sijainnin määrittämiseen käyttämä järjestelmä. AIS tarjoaa laivoille keinon vaihtaa läheisten laivojen kanssa elektronisesti alustietoja kuten tunnistustiedot, sijainti, suunta ja nopeus. AIS:ää käytetään navigoinnissa ensisijaisesti yhteentörmäysten välttämiseen. AIS-järjestelmään voi tutustua mm. osoitteessa marinetraffic.com.

Tukholman saaristo alkaa näyttää jo oman saaristomme kaltaiselta ja alkoi tuntua hieman kotoisemmalta. Tankkaus suoritettiin Nynäshamnissa, jossa oli oikein mukavan näköinen satama. Tukholman saariston läpiajo ja Ahvenanmeren ylitys suoritettiin kohutuullisessa sumussa ja ainoaksi kontaktiksi muihin kulkijoihin jäi AIS:in ja tutkan kuvat. Maarianhaminaan saavuttiin klo 20.30. Vierasvenesatama ei ollut auki mutta sähköä ja vettä saatiin kuitenkin. Menimme paikalliseen pizzeriaan syömään ja siitä siirryimme hotelli Arkhipelagon yökerhoon.

Turkuun ja Leppälään

Köydet irtosivat viimeisen kerran tällä reissulla klo 10.00 ja Maarianhaminan itäsatama jäi taakse.

Keli oli lähes peilityni ja ainoastaan hentoa sumua oli matkan alussa. Muuten saimme ihailla mahtavaa saaristoa, jota ei suotta tituleerata myös maailman kauneimmaksi.

Matkaa Leppälään kertyi enää 81nm mikä tuntui todella lyhyeltä. Leppälässä meitä vastassa oli vaimoihmisiä ja lapsia. He olivat tehneet ruokaa ja tervetuliaismaljat otettiin terassilla.

Suuri kiitos koko miehistölle ja kotiväelle.

Mahtava reissu!

Matkaa taitettiin yhdeksän päivää, 1249 merimailia ja dieseliä paloi n.3000 litraa.

Sitä sun tätä

Pohjanlahden kierroksella 2016

Michael Eidam

Kesän aikana tapahtuu veneessä aina jotain, muuten tuntuisi jo oudolta. Tässä yhteen-veto Pohjanlahden kierroksellamme sattuneista vastoinkäymisistä. Ei mitään tosi vaka-vaa, mutta aina yllättävää.

20.6.

Saavuimme kauniissa säässä Reposaareen ja halusimme tutustua saareen. Kapteenin toivomuksesta tällä kerta pyörillä. Mutta Ullan takapyörä näyttää kovin laihalta, ilma ei pysy, sisäkumi on entinen. Varakumi on mukana, koska taittopyörillä on erikoinen koko ja osia ei saa joka paikasta. Kyse on kuitenkin takapyörästä, jossa on myös vaihdevaijerit ja taittuva pyörä pitäisi saada asennustelineeseen, laiturilla siitä ei tulisi mitään. Joten tutustuminen saareen tapahtuu kävellen, mukava tauko erinomaisessa ravintolassa saaren eteläkärjessä. Pyörän korjaus sujuu pari päivää myöhemmin Kristiinankaupungissa



22.6.

Maasähkö ei toimi. Ensimmäinen epäily kohdistuu tietenkin laiturin sähköasennuksiin. Testattu eri jakelurasioita, varmistettu tulokset naapuriveneen kanssa ja todettu että vika on veneessä. Sulakkeet käyty läpi, kaikki hyvin. Joten vian pitää olla itse johdossa tai veneen puoleisessa liitoksessa. Koska siinä olisi jo haasteita, avattu ensiksi toinen pää. Löydös on korroosiota pistokkeessa, varsinainen vika kuitenkin johdon katkeaminen heti pistokkeen jälkeen. Osuuskaupasta saa uuden pistokkeen ja olo tuntuu taas paremmalta.

24.6.

Sitä se ei tee pari päivää myöhemmin kauniin Gåshällanin laiturissa kun miehistö ilmoittaa, että etuvessan kulho ei tyhjene. Pumppu pyörii, mutta sisältö pysyy. Käsityönä tyhjennetty. Näyttää siltä, että impelleri olisi irronnut akselilta. Suomesta ei löydy varaosia, toimitusaika 3 viikkoa ja hinta uuden kokonaisen (integroidun) vessan tasolla. Onneksi veneessä on 2 vessaa. 1.7. kapteeni ryhtyy kuitenkin tutkimaan asiaa tarkemmin, jos vika olisi-kin takaisku-venttiilissä. Kannettavalla pumpulla useamman kerran kulho täytetty ja tyhjennetty ja kas, yhtäkkiä tukos (!) on hävinnyt ja kaikki hyvin.

**1.7.**

Virallisella reitillä viiden metrin vesisyvyydellä yhtäkkiä pamaus veneen pohjaan ja lyhyt repivä liike. Mitään vaikutuksia ei huomata, vene käyttäytyy normaalisti. Myös noston jälkeisessä tarkastuksessa mitään ei löydetty.

2.7.

Olemme melkein Tankarissa kun ilmassa tuntuu olevan dieselhajua. Ajamme kuitenkin ensiksi satamaan. Syy löytyy nopeasti. Paapuurin koneen polttoaineen paluujärjestelmässä ensimmäisen putken lyhyt muovinen/kuminen yhdysletku on saanut repeämän, josta diesel suihkuuu ulos. Suurin osa – 4,5 litraa - valuu suoraan moottorin alla olevaan kaukaloon, jonkun verran menee pilssin puurtilän päälle. Varaosalaatikosta löytyy uusi osa ja saarelta mekaanikko, jonka kanssa saamme putken vaihdettua rikkoutuneen tilalle.

**10.7.**

Matkalla Kemiin sanoo yläohjaamon navigaationäyttö sopimuksen irti. Vika on sähkönsyötössä itse laitteessa. Myöhemmin kotona selviää, että sisäinen sulake oli palannut. Meillä on varanäyttö mukana, nopea vaihto ratkaisee tilanteen

14.7.

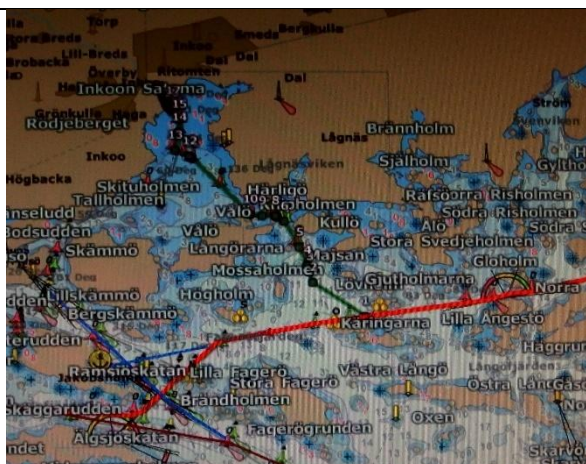
Keula-ankkurin käsiohjauksen nostotoiminne ei reagoi. Ei ole ongelma, sillä jalkapainikkeet toimivat. Kotona selviää, että kannessa oleva pistorasia oli hapettunut.

**23.7.**

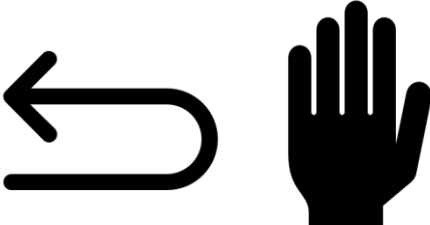
Styrrpuurin moottorin sähköinen startti ei toimi. Ei auta releitten koputtaminen eikä johtojen taivuttelemine. Ensimmäisen kerran käynnistän koneen suoraan starttimootorin ja solenoidin kohdalla ruuvimeisselillä. Jatkossa sähköinen startti toimii välillä tai sitten ruuvimeisseli ratkaisee ongelman. Elokuussa vaihdetaan starttireleet ja asennetaan konehuoneeseen painike käsikäynnistämistä varten.

26.7.

Navtex- vastaanottimemme ei toimi enää. Näyttöön tulee vain erikoismerkkejä, viivoja ja palkkeja. Ei kriittistä, koska Navtex-ilmoituksia on vähän, olimme käyttäneet laitetta jo pidemmän ajan vain ilmanpainearvojen mittaamiseen ja siihen löytyy muitakin tietolähteitä. Myöhemmin selviää, että sisäinen paristo oli vuotanut ja emolevy oli vahingoittunut.

**7.8.**

Viimeisellä Pohjanlahden kierroksen päivänä on autopilotilla vielä yllätys valmiina. Sen pitäisi antaa äänisignaali, kun ohjelmoitu kurssimuutos on suurempi kuin 10 astetta ja pyytää sen kuittausta. Nyt se ei halua sitä enää tehdä. Ajamme puhtaalla käsiohjauksella kotiin. Tarkastuksessa kotona selviää, että konfigurointitiedoista olivat jotkut merkit pudonneet pois. Uudelleenkonfigurointi ratkaisee asian – toistaiseksi.

	1.9. Styyrpuurin moottori ei käynnisty sähköisesti eikä käsikäynnistyksellä. Vika solenoidissa. Muutama lyönti kumivasaralla auttaa. Noston jälkeen starttimootorit ja solenoidit lähtevät huollettavaksi.
Niin, ja autopilotti haluaa nyt ajaa ohjelmoidut reitit toisin päin. Takaisin käsiohjaukseen ja ongelma etsittävä ensi keväänä vesillä, kun mahdollisten toimenpiteitten vaikutuksia ei voi todentaa maalla.	

Jännityksellä odotamme ensi kauden yllätyksiä!



Lisabethin sähköremontti

Klaus Salkola

Kaikki hyvä loppuu aikanaan. Niin käy myös veneen sähkölaitteistolle ja elektroniikalle. Hyvin valmistettu lasikuituvene saattaa kestää monia kymmeniä vuosia, mutta sen sisustus, varustelu, koneisto sekä sähkölaitteet eivät ole yhtä kestäviä. Tämä todettiin myös Elisabethissa, missä elektroniikka ja sähköjärjestelmä olivat tulleet tiensä päähän 2014. Markku teki päätöksen siitä, että vene pidetään ja sähköt uusitaan. Edessä oli kahden talven mittainen omatoiminen korjaustyö. Elluun uusittiin suurin osa alkuperäisestä 12 voltin sähköjärjestelmästä ja elektroniikasta. Työ tehtiin omana harrastetyönä talvien viikonloppujen aikana.

Elisabeth (Utö 31) on valmistettu 1980-luvulla aikana, jolloin sähkövalot ja "hands-free" tyyppiset tuuli-lasin pyyhkimet edustivat sähkölaitteiston teknisintä osaa. Vuosi vuodelta veneeseen oli hankittu uusia sähkölaitteita. Vanhat kaapelit, sulakepesät ja muut kytkennät eivät olleet riittävät lukumäärältään useampikertaiseksi kasvavalla laitemäärälle. Vaatimat-tomuudella veneeseen suhtautuvat asentajat olivat oikoneen lukuisissa paikoissa kytkemällä milloin mitenkin kunhan laite vain jotenkin saatiin toimimaan – tai omistaja hyväksymään sen, ettei se toimi.

Elisabeth oli myös kytketty perinteisellä yksilankaperiaatteella eli oli paljon käytetty erillisiä plussia ja miinusjohtoja kaksinapaisten kaapeleiden sijasta. Vuosikymmenten mittaisen sähköasennushistorian seurauksena sähkökytkennät näyttivät lähinnä spagetilta, josta ei itse Hännään olisi saanut selvää.

Virrat ovat epätasapainossa koska plussia ja varsinkin miinusta oli haaroitettu usean eri paikassa olevan laitteen välillä. Muodostui myös virtasilmukoita plussan ja miinuksen kulkiessa kaukana toisistaan. Tässä tehtiin ryhtiliike ja kytkettiin kaikki kaksinapaisella pyöreällä kaapelilla. Nyt tulee ja menee sama virta ja minkään laitteen toiminta ei ole riippuvainen jonkin muun laitteen virroista. Kaapelivaippa antaa myös hyvän mekaanisen suojan. Yksittäisiä johtimia käytettiin lähinnä vain keskuskoteloiden sisällä ja kytkinpaneelin liitännöissä.



Aika on tehnyt tehtävänsä ja alkuperäinen äänitorvi on jo aika pehkaa. Laitteen uusiminen lienee Markun hankintalistalla.

Kun tällaiseen työhön ryhdytään, se tehdään perusteellisesti. On pääsääntöisesti tarpeetonta käydä tarkastelemaan, mikä sähköjohto tai laite on hyväkuntoinen ja mitä myöten pitää uusia. Järjestelmän peruskorjauksessa uusitaan kaikki tekohetken kuntoon katsomatta. Vain täydellillä uusimisella saavutetaan sellainen uusi taso, joka kestää seuraavan elinjakson – ehkäpä seuraavat 30 vuotta. Ellun tapauksessa periaatteesta kuitenkin joustettiin hieman ja siitä lisää jäljempänä.

Kahden talven työ

Peruskorjaus tehtiin kahdessa osassa. Ensimmäisenä talvena uusittiin elektroniikka ja siihen liittyvä sähkönsyöttö ja korjattiin eräitä sähkövikoja. Mm. ankkurivalo saatiin toimimaan kun oli reagoitu siihen, että lampulle olikin plussan ja miinuksen sijasta kytketty kaksi miinusta. Se plussa makasi kierukalla ohjauspulpetin säilytyskotelon sisällä.

Toisena talvena uusittiin ”taloussähkönsyötöt”. Ratkaisu perustui käytettävissä olevaan työaikaan ja jouduttiin tekemään kompromissi työn johdonmukaisuuden ja työajan välillä. Eräitäkin työkohteita jouduttiin avaamaan kumpanakin talvena – kuten esimerkiksi kattopaneelien käyttäminen alhaalla. Olisi ollut viisaampaa tehdä kaikki kerralla, mutta siihen harrasteaika ei riittänyt.

Työ tehtiin veneen ollessa pressun alla ulkosäilytyksessä. Sisällä oli kylmää ja pimeätä. Hankittiin LED työmaavalaisimia ja työmaalämmitin. Näiden avulla sisätiloihin saatiin päivän mittaan käypäset olosuhteet. Hankalampaa oli sen sijaan kaikkien työkalujen, välineiden ja osien jatkuva kuljettaminen kodin ja veneen välillä. Kodin verstashuoneessa tehtiin kaikki ne työt, jotka voitiin. Mm. sähkökeskukset koottiin siellä.

Kaapelit

Sähkökaapelit vanhenevat. Niiden muovi- tai kumieriste heikkenee ja haurastuu lohjeten lopuksi jopa palon vaaraa aiheuttaen. Kosteus imeytyy säikeiden väliin ja syövyttää kuparin siten, että liittimiin ei saada kunnollista kontaktia. Normaali sähkökaapelin (johdon) ikä veneessä on noin 30 vuotta jonka jälkeen se on arveluttavassa kunnossa. Se ei enää kestä seuraavaa 30 vuoden kautta. Jos jättää kaapeleita uusimatta, on tämä työ myöhemmin edessä niin monta kertaa, kuin jokin niistä vuorollaan antaa periksi. Uusimalla kaikki saadaan sama luotettavuus kuin uudella veneellä yleensä.

Kaapelit uusittaessa poistettiin myös suuri määrä aikaisemmin ”tulevaisuuden varalle” asennettuja tarpeettomia ja osittain tuntemattomaksi jääneitä kaapeleita. Myös niiden aika oli tullut täyteen vaikka olivatkin ”käyttämättömiä”. Kaapelia ja erillisiä sähköjohtoja revittiin Elisabethin pois usean ”IKEA kassillisen” verran.

Turhaa kaapelimyytyä menneiltä vuosikymmeniltä oli kertynyt mm. kuljettajan jalkatilaan ja sen viereen. Nyt sillä paikalla on siisti ja tyhjä (?) säilytystila. Huollettavuutta parannettiin huolehtimalla kaapeleille ja johdoille sopivasti pituutta niin, että esimerkiksi ohjaamon katkaisijapaneelit voidaan nostaa ylös tarvitsematta itse ryömiä jääkaapin paikalle korjauksia varten.

Jotain jätettiin tekemättä

Eräät kaapelit oli valitettavasti pakko jättää. Ne oli kiinnitetty niin taidokkaasti tapittamalla ruuvattujen lakattujen listojen alle, että vaihtamisen jälkeen olisi tarvittu venepuuseppää pariaksi viikoksi töihin ja sen päälle sisätilan lakkaus. Targa-kaaren putkessa kulkevat kaapelit olivat

myös niin tiukassa, että uuden olisi joutunut vetämään kaaren ulkopinnalla. Kestäköön vanha sen, mitä kestää oli ratkaisun perustelu.

Samoin jätettiin uusimatta eräiden aivan äskettäin asennettujen laitteiden kaapeleita sen mukaan, kun ne katsottiin kelvollisiksi. Oikea kaapeli löydettiin kaapelitutkan avulla. Samalla selvisi mystinen syy siihen, että ankkurivalo ei milloinkaan ollut toiminut.

Ei myöskään kajottu keulapotkurin eikä autopilotin kaapelointeihin. Ne olivat suhteellisen uusia ja myöhemmin kokonaisuuksina uusittavissa. Samoin jätettiin uusimatta antureiden ja antennien kaapelit. Lähes uuden Webaston piuhat jätettiin, mutta laite liitettiin uuteen sähkökeskukseen eikä ryöstämällä ensin löydetyistä johdoista. Samalla syntyi aihe kiinnitellä lähes pyykkinaruina roikkuvia lämmitinasentajan jättämiä johtoja. Ammattilaisuus ei aina tarkoita korkeata laatumoraalia.

Moottorin omaan sähköjärjestelmään ja mittareihin ei kajottu. Ne elävät moottorin elinjakson mukaisesti. Äskettäin hankitun ankkuripelin kaapelointi jäi omilleen ja valitettavasti aika ei riittänyt ikuisesti toimimatta olleen kannenpesupumpun asennuksen parantamiseen.

230 V:n järjestelmä maista syöttöineen jätettiin koskematta koska se oli muuta venettä huomattavasti nuorempi. Sen kunto arvioitiin tarkastamalla kaapelit ulkoa päin. Verkkolaturin ja invertterin paikat toki vaihdettiin tilankäytöllisistä syistä.

Sähkökalusteet

Vanhenemisolettama pätee myös sähkökalusteisiin ja sähkölaitteisiin. Niin hienoja kun ovatkin, nekin tulevat finaaliin ennen kuin vene tai veneen omistaja itse. Kaikki seinille ruuvatut sulakekotelot (kannelliset ja avoimet) sokeripalat, liitinkiskot ja vastaavat menivät kierrätykseen. Valaisimien kohdalla oltiin armeliaampia. Ne huollettiin ja polttimot korvattiin LED:llä. Kulkuvaloista uusittiin särkynyt ankkurivalo LED polttimolla muiden selviytyessä huollolla. Samalla uusittiin loppuun syöpynyt venemallinen kansikosketin ammattilaatuiheen malliin. Tämä vaati asennusosien suunnittelua ja sorvaamista konepajalla.

Kymmenisen vuotta sitten uusittu automaattikatkaisijapaneeli päätettiin jättää kuljettajan vierelle. Se oli virhe, sillä pari automaattia oli jo antanut henkensä. Uudessa järjestelyssä kaikkia katkaisijoita ei enää tarvittu joten uudelleen järjestämällä asia saatiin sillä kuntoon – ainakin joksikin aikaa. Siihen kuitenkin jäi epävarmuustekijä.

Elektroniikka

Merenkulkulaitteet olivat vanhentuneita (Markun ja nykymittapuun mukaan). Lämpärinavigointi ja höyrykaudelta oleva tutka eivät muutenkaan olleet toimineet odotusten mukaisesti. Vanhasta systeemistä jäi Echo Pilot ja ilman karttaa oleva Garminin perus GPS. VHF oli salaperäisellä tavalla kadonnut jo aikaisemmin.

Uudeksi järjestelmäksi valittiin 12 tuuman Raytheon eS SERIES plotteri yhdessä suurimman kupumallisen digitutkan kanssa. VHF uusittiin Thrane & Thra



PRO D4 on pienen tukan näköinen monitoimiantenni

nen valmistamaan SAILOR - 6217 malliin, jossa on myös D – luokan AIS. Parempaa radiota saa veneistä hakea – halvempia löytyy kyllä.

Tämän jälkeen alettiin valita kauppiasta. Taisi vain tulla valittua väärä myyjä, sillä sen verran sekavaa oli pakotin toimittaminen kun mikään ei aikunut ajallaan onnistua. Myyjille vaikuttaa olevan vaikeata käsittää, että laitteita ei todellakaan ole tarkoitus toimittaa vasta siinä juhanuksen lähestyessä.

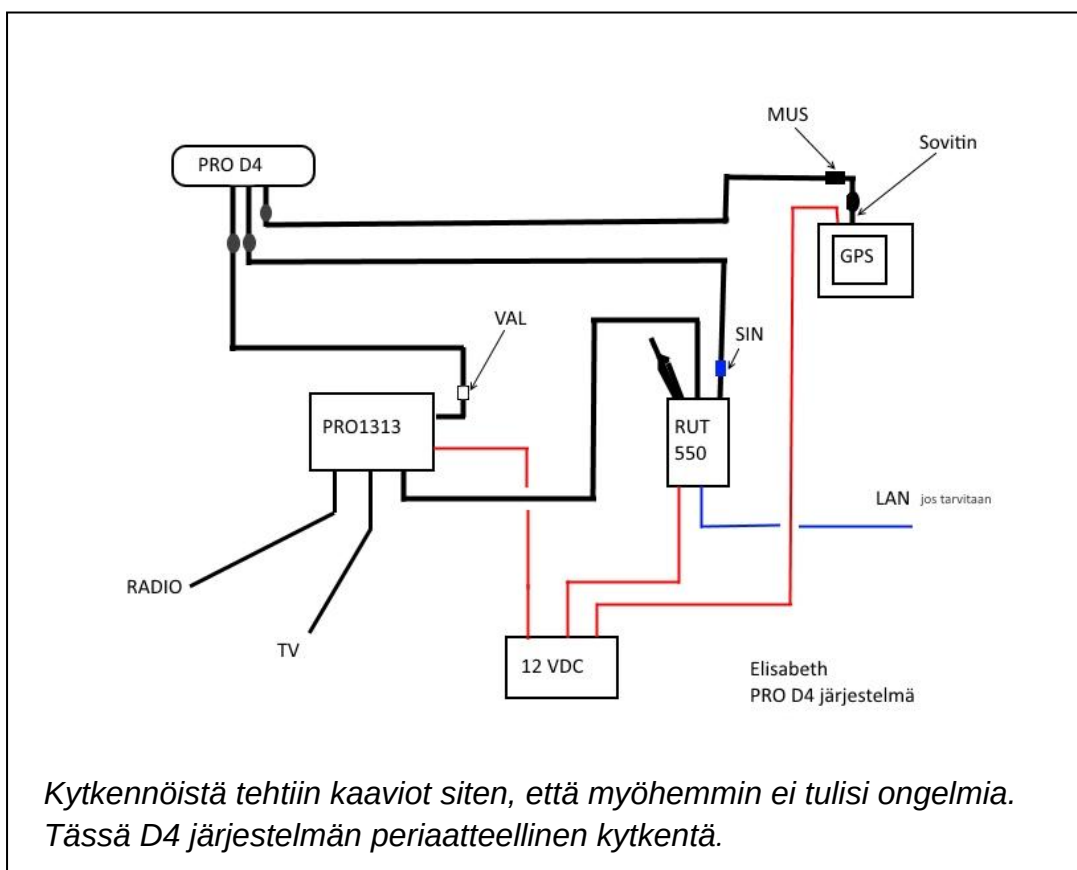
Huippuluokan netti

Veneeseen asennettiin myös huippulaatua oleva antenni- ja viestijärjestelmä. Sen ydin on kotimaisen ammattielektroniikan toimittajan Promarinen monitoimiantenni D4 omalla PRO 1313 signaalin jakajalla ja siihen liitetyllä RUT550 4G reitittimellä. Tämä pienen tutkan näköinen kupu pitää sisällään antennit 4G mobiiliverkolle, GPS:lle, WiFi:lle sekä yleisradiolle ja TV:lle.

Kun ollaan 4G verkon piirissä, käytetään antennin WiFi toimintoa yhteyden jakamiseen – ei ainoastaan Elisabethin sisällä – vaan myös hyvin laajalla alueella veneen ympärillä niille, joille Markku on myöntänyt salasanat. Kun (ulkomailla) tukeudutaan sataman WiFi – verkkoon, pystyy Elisabet muita veneitä merkittävästi pitempään ja nopeampaan yhteyteen. Täl-



Promarinen signaalin jakaja ja RUT550 reititin sijaitsevat laidalla tilan perällä.



löin verkkoa jaetaan reitittimen omalla WiFi antennilla.

GPS – antenni liitettiin “vanhaan” Garminin vastaanottimeen ja sillä saatiin parempi vastaanotto. Radioantennia varten hankittiin uusi autoradiovastaanotin ja TV:lle on antennivalmius valmiiksi asennettuna. Antennille haettiin asennus-

paikkaa pitkään. Lopulta se kiinnitettiin katolle maston keulan puolelle paikkaa, missä se ei jäänyt maston tai tutkan varjoon eikä myöskään estä suuren kattoluukun avausta.

Kaapelit (3 kpl) vedettiin katon läpi alas ja saatiin mahtumaan kattoverhoilun alle. Signaalin jakaja ja reititin asennettiin vaatehuoneeseen. Sähköä syötetään pienestä alakeskuksesta.

D4 osoittautui maineensa veroiseksi. Kaistaa löytyy saariston ulkoreunoillakin ja sen jakaminen on sujuvaa. Wi-Fi:n kantomatka on normaalia pitempi eikä radion ja telkkarin toiminnasta ole kuultu valituksia. Koko paketin hinta ylittää kuitenkin kirkkaasti sen, mitä tavaratalosta nettilaitteensa hankkiva haluaa maksaa. D4 ei ole tarkoitettu pelkästään kauniin kesäpäivä lyhyille purjehduksille. Se soveltuu myös tositoimiin, minkä ammattikäyttäjät ovat jo pitkään ymmärtäneet.

Asennus ja sen suunnittelu

Kun laitteet lopulta olivat asennuspaikalla, alkoi asennuksen suunnittelu. Se onnistuu parhaiten vasta, kun esine on kädessä. Laitteiden käyttöä simuloitiin ”kylmäharjoitteluna” kunnes löydettiin paras ja toimivin paikka ja kokonaisuus. Plotteri upotettiin kulmittain ohjauspulpetin karttapöytään. Se on kohtisuorassa katsetta vastaan ja sopivalla



Tutkaa tuli siirtää hieman keulaan päin jotta se mahtuisi ahtaaksi käyneiden kaarien väliin. D4 antennin paikkaa haettaessa oli huomiotava muiden antennien ja metallien etäisyys, tutkasta syntyvä varjo ja kattoluukun avautuminen. Ohut jalka auttoi viimeksi mainitussa asiassa.

man antennin värähtely pysyy hallinnassa. Uusi kaapeli liittimineen mahtui kaaren putken sisälle.

VHF asennettiin ohjaamon ylemmälle tasolle kulkutien viereen jolloin se on sekä ajajan, että muun väen käytettävissä.

VHF antenniksi oli jo valittu noin 2 m pitkä malli joka sijoitettiin kaaren SB kulmaukseen. Vanhat antennit purettiin pois, josta seurauksena Markun esteettistä silmää alkoi särkeä koska pitkän antennin sijoitus oli epäsymmetrinen. Kaikkea ei voi saada!



Vanhan mallin mukaiseen ohjaamoon saatiin plotteri ja VHF sijoitettua varsin mallikkaasti upottamalla plotteri karttapöydän läpi jolloin se voidaan kallistaa kohtisuoraan katsetta vastaan. Kulmaa voi säätää tarpeen mukaan sillä laite on kiinni omassa telineessään. VHF:n ylettyy sekä kuljettaja, että viressä oleva henkilö kuljettajaa häiritsemättä.

etäisyydellä katsomista ja käyttöä varten.

Tutkalle piti suunnitella ja teettää metallinen välikappale targa – mastoon. Tämän keulanpuoleiseen reunaan asennettiin pysytuki kattoon jolloin aikaisempaa suurem-

Sähkön syöttö uusittiin

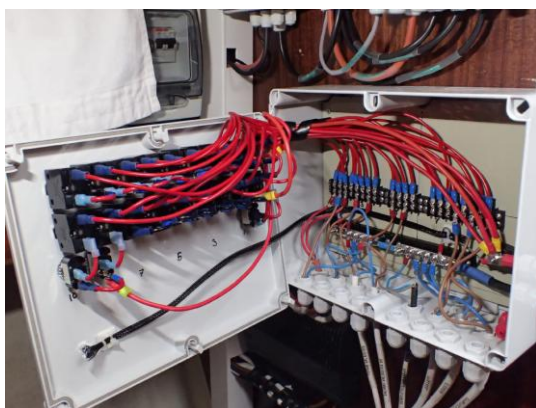
Koko sähkön syöttötapa uusittiin. Suoraan akulta vedettiin sormen paksuisella parikaapelilla syötöt vaatehuoneeseen sijoitettaviin pääkeskuksiin (2 kpl). Tällöin keskuksessa on käytännössä sama sähkön luovutuskyky kuin akun navassakin eikä jännite putoaa liikaa kuorman kasvaessa. Voidaan kuvaannollisesti sanoa, että veneessä on ”suora akku” näissä keskuksissa. Monen laitteen ohjeissahan sanotaan, että laite on kytkettävä suoraan akkuun.

Peräpeilin eteen tehtiin kolmas pienempi jakokeskus josta jaetaan perässä oleville pumpuille. Pumppujen ohjaus tulee ohjaamon kytkimiltä ja kotelossa on tästä syystä releet.

Isoja keskuksia tehtiin kaksi samankaltaista. Toinen syöttää elektroniikkaa ja toinen muita sähkölaitteita. Keskuksat valmistettiin itse käyttäen muovisia sähköliikkeestä saatavia muovikoteloita. Kaapelit vietiin koteloon kiristettävien holkkien avulla jolloin paketti säilyi tiiviinä ja kaapeleihin syntyi vedon poisto.

Elektroniikan keskukseseen liittyi haaste siitä, että plotterin ja tutkan syöttöjohdoissa on muutakin kuin plus ja miinus. Samassa kaapelissa on mm. videokameran suurikokoinen liitin ja NMEA183 liikenteen johtimet. Näille piti löytää kytkentä- ja säilytysmahdollisuus keskuksen sisällä. Kaikki saatiin toimimaan ja kotelossa on suuri kalvoläpivienti valmiina sille, että joskus hankitaan videokamera järjestelmään liitettäväksi.

Keskusten teko oli pääsääntöisesti vain suunnittelua



Sähkökeskuksen sisällä kytkennät on tehty ruuviliitoksilla liitinrimoihin. Valitettavasti tämän kokoisia automaattisulakkeita ei Suomessa myyty ketjuttavana joten kytkennät on tehty lattaliittimillä. Huomaa kaapeleiden merkinnät kotelon ulkopuolella.

ja poraamista. Sisälle asennettiin hyvää vene-laatua olevia kytkentäkoja ja muita kalusteita. Keskusten kansiin upotettiin sulakpesät lasiputkisulakkeita (elektroniikka) ja automaattisulakkeita (yleinen sähkö). Toiminnasta kertoamaan asennettiin merkkilamput siten, että päävirran syöttö ja sulakkeen palaminen näkyy avaamatta.



Valmis vaatehuoneen laipio. Ylhäällä oikealla merenkulkulaitteiden syöttökeskus, sen vieressä D4 järjestelmälle oma alakeskus, jolloin esimerkiksi TV ja radio voi olla päällä vaikka merenkulkuelektroniikka olisikin sammutettu. Alempana on muiden sähkölaitteiden keskus, jossa on kytkimet septipumpulle, Webastolle ja makeavesipumpulle. Kaapelit kulkevat nyt siististi kouruissa.

Elektroniikan sulakkeiksi valittiin siis perinteiset 32 mm:n lasiputkisulakkeet. Niitä saa ”jokaiselle ampeerille” jolloin kullekin laitteelle voidaan laittaa juuri oikean kokoinen sulake. Laitteiden

mukana toimitetut johdossa roikkuvat sulakekotelot hylättiin. Keskuksessa on 10 sulakepesää lähtöjä varten. Näistäkäytössä on nyt 6 kpl, joten muutama laite voidaan vielä asentaa tulevaisuudessa. Yleiseen sähkökeskukseen asennettiin johdonsuojaksi automaattisulakkeet, kaikkiaan 20 kpl. Näistä on toistaiseksi varalla useita. Oikosulkutapauksessa sulake laukeaa ennemmin kuin että johto kuumenee aiheuttaen tulipalon.

Tästä keskuksesta haarautuu sähköön syöttö laitteille ja muutamalle alakeskuksille ja valaistuksen jakorasioille. Enää ei sähköä varasteta sieltä tältä. On, mihin kytkeä oikein. Keskuksessa on myös käyttökytkimet mm. makeavesi- ja, septipumpulle. Näiden käyttö ei ole veneen ajamisen keskeisiä tehtäviä joten joutavat olla hieman sivummalla.

Uusilla sähkökeskuksilla saatiin veneeseen myös siisti ja turvallinen vaatehuone. Jännitteisiä ruuveja ja liittimiä ei ole esillä. Vierasesineet eivät voi aiheuttaa oikosulkuja eikä mahdollinen kosteus pääse vaikuttamaan sähköverkkoon. Eräät kaapelit kulkevat muovisissa sähkökouruissa. Paljon oli töitä pilsseissä, missä kaapeleita vedettiin kouruissa ja radoilla tai kiinnitettiin muutoin siten, kun veneessä olisi hyvä. Tekijöistä tuli hankkeen kuluessa notkeita taipumaan turkin alle pilssin perimmäisiin nurkkauksiin. Kuka vielä sanoo, ettei moottoriveneily olisi liikunnallinen laji?

Maadoitus

Elektroniikan häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi Elisabethiin asennettiin pohjan alle huokoisesta pronssista sintrattu SeaGround maadoitusanturi. Tämä toimii veneen maatasona, johon kaikki laitteet maadoitettiin tähtimäisesti. Tämä tarkoittaa sitä, että laitteen maadoitusruuvilta vedetään maadoitusjohto yksinään suoraan alas maatason ruuvien alle. Yhtään silmukkaa ei piiriin saa muodostua ja mahdollinen haaroitus on tehtävä tukevan maadoituskiskon avulla eikä johtoa ”rihmaamalla”. Maadoitusruuveja löytyi useasta elektroniikan laitteesta, mm. VHF:stä. Tämän lisäksi maadoitettiin myös targa-kaari jotta se ei ”kelluvana” häiritsisi antennien toimintaa.

Maadoitusta ei saa sotkea sähköjärjestelmän miinukseen, vaikka miinuksen yhteydessä usein puhutaankin maadoituksesta tai maasta. Ellussa miinus ja maa on kaksi eri asiaa. Tämä maa on vain ja ainoastaan elektroniikan ja vastaavien maadoitus häiriöiden ja hajavirtojen tasaamiseksi. Teknisesti olisi mahdollista lisätä antureita vaikkapa verkkovirtajärjestelmän suojamaan tai muun maadoittamiseksi mutta se on – kuten Kipling sanoo – ihan eri juttu.

Merkintä

Jokainen kaapeli merkittiin kummastakin päästä. Tähän käytettiin tarralle kirjoittavaa kirjoitinta ja tekstitarran kiinnitys varmistettiin kirkkaalla kutistesukalla. Tulevaisuuden korjaushenkilöiden ei tarvitse arvuutella mitä kukin kaapeli on. Sulakkeet ja katkaisijat merkittiin vastaavalla teipillä.

Valmiin kytkinpaneelin tekstitarrat uusittiin muuttuneen tilanteen mukaiseksi. Tai suunniteltiin muutettavaksi. Aika loppui kesken ja tarrat lienevät edelleen kirjekuossa. Jotain täytyy askarrella myös ensi talvella...

Kaavio ja toimintaselostuksia laadittiin tulevaisuutta varten. Liian usein löytää veneitä, joiden kytkennöistä kukaan ei muista mitään.

Toimintoja tehtiin loogisemmiksi

Vanhassa systeemissä oli eri laitteiden käyttökytkimiä sijoitettu vaihteleviin paikkoihin. Remontissa kytkimet laitettiin sinne, missä niitä tarvitaan, lisättiin kytkimiä ja poistettiin turhia. Jostain syystä emme esimerkiksi katsoneet tarpeelliseksi käynnistellä jääkaappia tai juomavesipumpua ohjaajan vieressä olevasta paneelistä. Ryhmitimme myös paneelin kytkimet uudelleen ja jäimme odottamaan parempia aikoja, jolloin ehtisimme vaihtaa asianmukaiset merkinnät paikoilleen. Työtä ei siis täysin saatu valmiiksi – toimivaksi kyllä.

Pumput ja puhaltimet

Uusimalla kaapelit saatiin kaikki Ellun pumput ja puhaltimet toimimaan virheettömästi. Alkujaan lapselliset sokeripala- tai lattaliittimet vaihdettiin kiinteisiin jatkoihin käyttämällä kutistesukalla liimattavia puristettavia jatkoliittimiä.

Polttoaineen siirtopumppu, pilssipumput, septipumppu ja puhaltimet ovat nyt napin takana valmiina palvelemaan.

Valaistusta parannettiin

Sisävalot huollettiin ja niiden polttimot vaihdettiin ledeiksi. Aloitettiin lisävalaistuksen asennus viemällä kaapelit valmiiksi uusille lampuille. Jatkossa Elisabethissa ei istuta yhden kelmeän yleisvalon alla. Mutta tämä parannus on lopullisesti vielä edessä.

Instrumentointi

Polttoainetankin tarkastusluukku uusittiin tiiviiseen malliin, johon saatiin asennettua myös mittarin anturi. Anturin kytkennässä ei kuitenkaan onnistuttu koska vesillelasku alkoi painaa päälle. Kaikki on sinänsä valmiina, mutta kun mittarin maahantuojakaan ei osannut sanoa, missä vika piilee...

Trimmit kaapeloitiin uudelleen eikä miinusta tässäkään kytkennässä enää lainattu veneen perässä olevasta muusta johdosta. Ohjauslaitteen ja työyksikön välillä kulkee yksi moninapainen kaapeli. Peräkajuutassa olevat pumput muutettiin releohjaukselle. Tällöin säästettiin kaapeloinnin pituudessa kun sähköä ei tarvitse kierrättää keulan kautta. Releet laitettiin tiiviin alakeskuksen sisälle suojaan – kuten pitääkin.

Tiukkoja haasteita

Haasteena oli löytää hienosäikeistä kaksinapaista kaapelia, jonka poikkileikkaus on pyöreä. Venealan sähköliikkeet ovat keskittyneet litteisiin tinaamattomiin kaapeleihin, jotka eivät tiivisty holkkeihin ja joissa korroosion vaara on suurempi. Ne ovat tietenkin halvempia ja arvatenkin sopivat paremmin suomalaiseen ajatteluun. Pyöreätä ja tinattua näille jännitteille tarkoitettua ei ollut edes Malmilla Aditassa eikä Britanniaa tilaamiseen ollut enää aikaa. Kirkkonummen ECU Sähköstä saatiin verkkovirralla sisätiloihin tarkoitettua MSK:ta. Se on osoittautunut kelvolliseksi vanhassa Donnassani vuodesta 1982 alkaen, joten siihen luotettiin myös nyt. Näitä kaapeleita ei asennettu ulos, pilssiin, konetilaan eikä öljyisiin paikkoihin mihin MSK ei ehdottomasti sovellu.

Veneiden sähkökalusteiden myynti on pirstaloitunut. Saman, laadukkaan valmistajan mallisarjan eri tuotteita myydään ainakin Maritimissa, Meredinissä, Rasionrannassa ja Motonetissa.

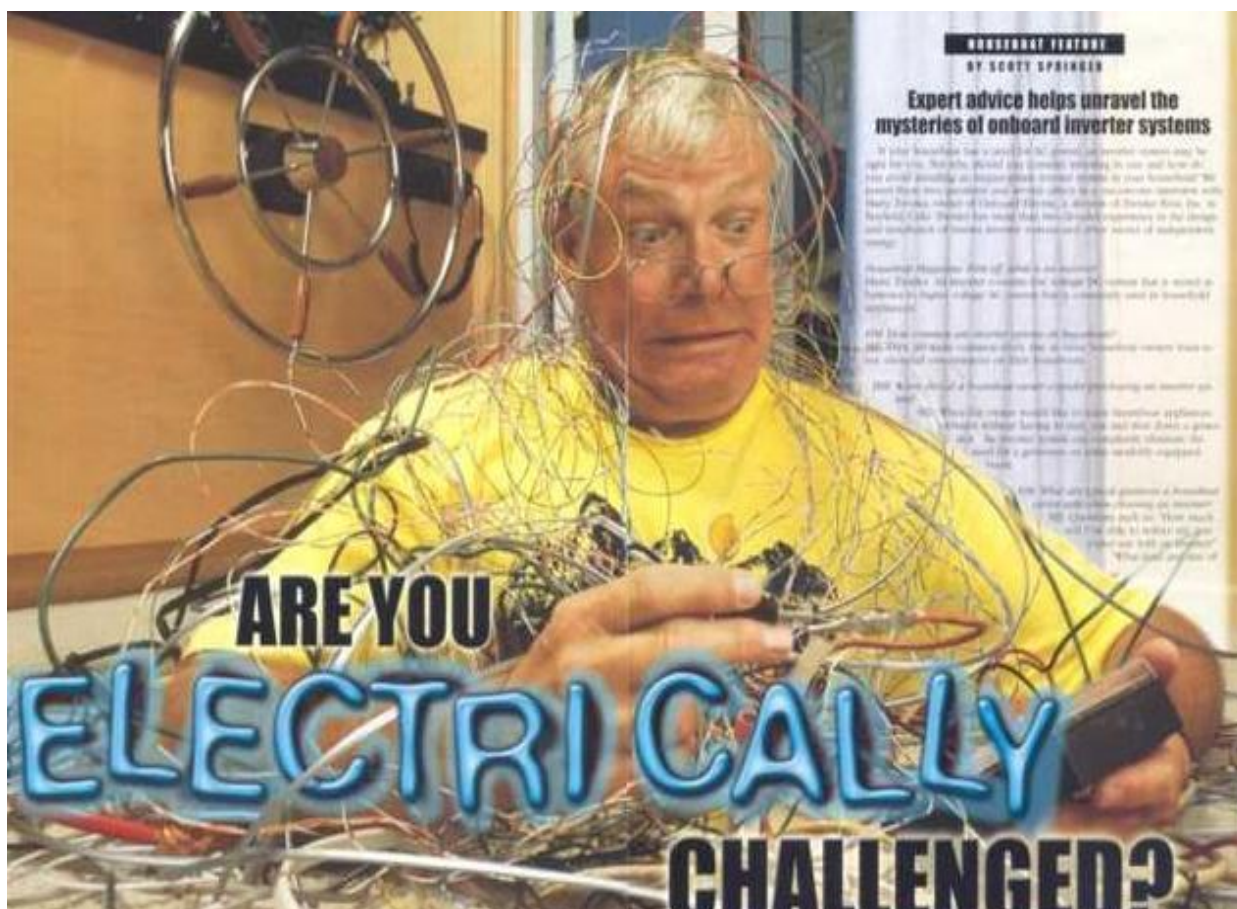
Mitä saatiin tulokseksi?

Työn jälkeen yli 30 vuotta vanha vene on saanut sähköjärjestelmänsä uuteen kuntoon ja on niiltä osin valmis seuraavalle elinjaksolle. Enää ei ole uskon tai toivon asia toimiiko veneessä sähkö. Luotettavuus on palautettu. Lisäksi veneen elektroniikka on päivitetty tämän aikakauden tasolle. Veneestä tehtiin erilainen kuin uutena. Se on valmis myös lähitulevaisuuden haasteisiin sähkönsä osalta.

Loppupäätelmä

Sähköremontti oli vaativa ja työläs. Se ei synny parissa illassa. Elisabethissä töihin on tähän mennessä käytetty kaksi talvea. Töitä olisi voinut tehdä jo syksyllä ja alkutalvesta ja saatu vene kenties jo yhdessä talvessa kuntoon. Veneilijähän herää vasta auringon noustessa keväiselle taivaalle ja siihen sorruttiin myös nyt – ainakin hiukan. Kumpanakin talvena aika loppui kesken ja töitä jäi hieman vaiheeseen.

Tällainen itse toteutettu työ on osa veneilyharrastusta. Veneily on kokonaisvaltainen elämäntapa, johon sisältyy paljon muutakin kuin kaasukahva ja ratti. Saimme virkistävää vaihtelua arkeen, uusia kokemuksia ja lisää taitoja. Homman jälkeen myös ymmärrämme enemmän veneemme sähköistä. Veneen omatoiminen kunnossapito käsittää muutakin kuin pesun ja vahuksen.



Vuoden 2016 mailimestari – Sirius

Paula Laasonen

Siriuksen kausi käynnistyi 14.4

Sirius lähti kotipihalta matkakuntoon tankattuna, katsastuksen kautta, venekerhon saareen viettämään pitkää viikonloppua 14.4. Tämä ajankohta on varsin yleinen Siriuksen kauden aloitukselle – jääolosuhteista riippuen.

Sirius oli mukana Marinerien Helaeskaaderissa Pranglissa toukokuun alussa sekä Marinerien syystapaamisessa Porvoossa syyskuun puolessa välissä. Muuten kausi jäi suhteellisen vaatimattomaksi mailien suhteen, mitä hiukan lisäsi pari Tallinnan ja yksi Kööpenhaminan reissu.



Pranglin "pääkatu"

Kesän pisin veneretki suuntautui Kööpenhaminaan

Matkaan lähdettiin 1.6.2016 Helsingistä. Sirius lähti seuraksi ensimmäiselle pitkälle merimatkalle lähtenyt Saagaa. Kahtena ensimmäisenä päivänä tehtiin pitkätköt päivämatkat HKI - Utö - Möja, jonka jälkeen hiukan hidastettiin tahtia. Matkattiin ruotsin rannikkoa alaspäin hiukan rauhallisemmin, kahden yöpymisen paikkoja olivat Kalmar ja Simrishamn. Tanskan Dragør Havn saavutettiin 15.6 ja määränpääksi aiottu Kööpenhamina seuraavana päivänä 16.6.



Hanön huipulla

Kööpenhaminaan tutustuttiin kävellen ja pyö-



Pitkä Jussi



Kööpenhamina

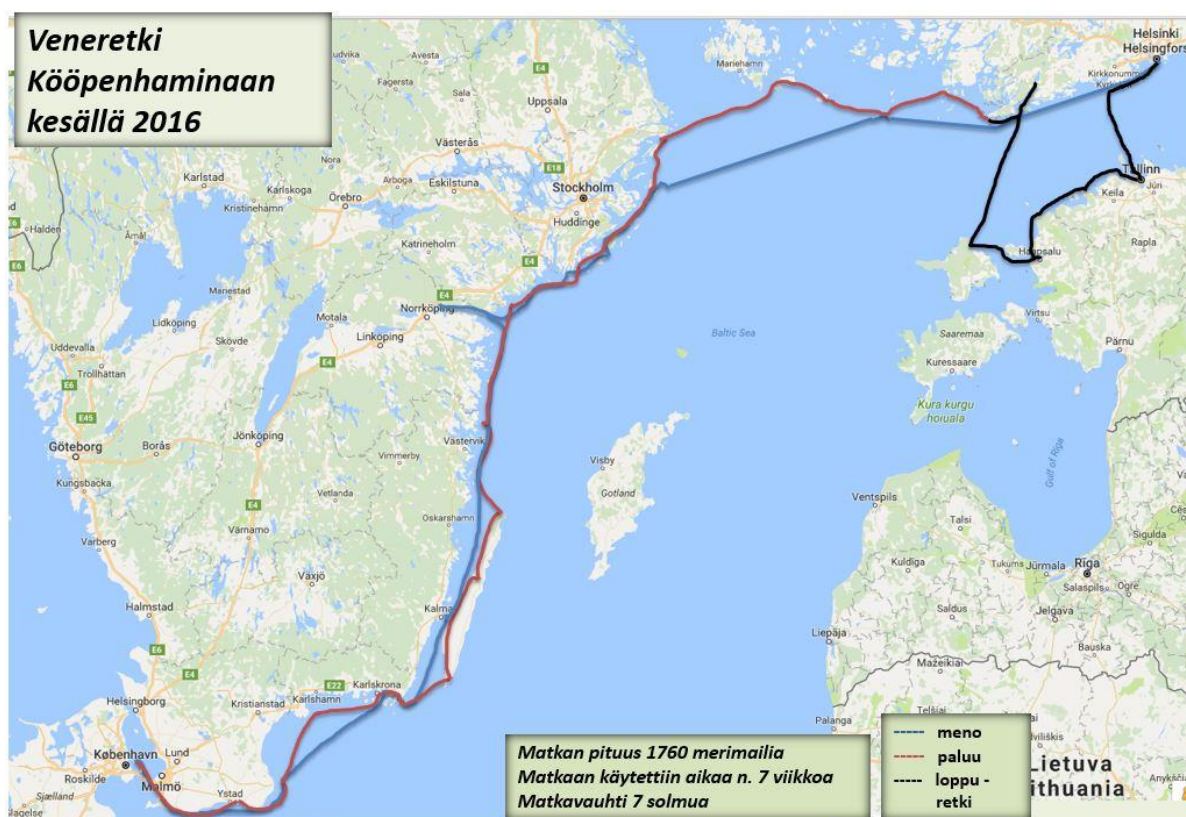
räillen neljä päivää tukikohtana Pienen Merenneidon vieressä oleva mukava pieni vierasvenesatama. Kööpenhamina on pyöräilijän paratiisi, joskin kanssapyöräilijöiden hurja vauhti joskus pelottikin.

Paluumatkalla vierailtiin Wallanderin Ystadissa ja Hanön saarella. Perinteistä ruotsalaista juhannusta vietettiin Öölannin eteläpäässä Grönhögenin satamassa, josta pyöräiltiin myös ”Pitkää Jussia” katso-
massa – juhannusaaton majakka ei ollut avoinna, mutta pyöräretki sinne oli muuten antoisa. Tasapainon vuoksi kävimme Öölannissa katsomassa myös ”Pitkää Erkkiä” Byxelkrokin satamasta retkeillen. Muuten paluumatka tultiin rauhallisesti ruotsin rannikkoa pitkin. Ylitykselle Ahvenanmaan saaristoon Kökarille lähdettiin Furu-sundista 3.7.



Pitkä Erkki

Sagan ja Siriuksen retket erkaantuivat Kökarilla, mistä Saga jatkoi matkaansa kohti Helsinkiä ja Siriukselle tuli miehistönlisäyksenä matruusi Hangosta 4.7. Sirius jatkoi matruusilla vahvistetulla miehistöllä vielä Eestin puolelle parin viikon retkelle.



Talvi saapui hiukan yllättäen, joten Siriuksen kausi jouduttiin päättämään viimeisiin lumitöihin 9.11. Maileja kertyi kaudella 2016 yhteensä 2.148 mailia. Siriuksen matkavauhti on n. 7 solmua, joten ajotunteja kertyi hiukan yli 300 tuntia ja polttoainetta kului n. 1.700 litraa.

Marinerivene no 63

Jarmo Vuoristo

Saga vm 1975 mittarissa 3. kierros tyypiltään Family Cruiser. Ollut nykyisellä kipparilla vuodesta 1987 (30 vuotta eikä suotta).

Kone on vaihdettu vuonna 2007,-84 malliseen 4236 Perkinsiin jonka kävin läpi ruuvi ruuvilta (ei ruiskupumpua, jonka hoiti ammattilainen).

Veneeseen on uusittu tankit ja septi sekä ma-keavesijärjestelmä lämpimine vesineen. Viimeisin iso uusinta oli ikkunoiden vaihto Jukovan alukehyksiin.

Sagan kippari on 67 vuotias eläkeläinen



Jarmo Vuoristo Helsingin Laajasalosta. Toimin Reposalmen venekerhossa satamakapteenina ja jäsenenä vuodesta 1984. Veneilyä olen harrastanut vuodesta 1974 ja Saga on 3. veneeni.

Suomen rannikot on kierretty Hamina-Raumalle moneen kertaan. Eläkkeen häämöttäessä alkoi revierin laajentaminen kiinnostaa.

Yksin arvelutti, kiinnostus Marineriheräsi luettuani heidän reissuistaan.

Kesä 2016 ja reissu Siriuksen kanssa Hki -Köpis -Hki ja nyt ollaan jo lehden palstoilla.

Innostuneena odottaen tulevaa.

Jarkki

5-hengen lapsiperhe vaihtaa venettä

Marja ja Jani Konsi

Veneen vaihto oli muhinut mielessä jo pitkään. Veneen tilat olivat alkaneet käydä pieniksi perheen kasvaessa ja matkojen aina vain pidentyessä. Toisaalta pidimme kovasti vanhasta veneestämme ja olimme sen kanssa niin paljon jo kokenut. Aivan mieletön plussa Norppa 10 veneessä on sauna, se kuulkaas kerta kaikkiaan on parasta mitä veneilijällä voi matkassaan olla, oma sauna! Miehistön kasvaessa kävi vain paikat niin kovin kovin pieniksi, merellä kuitenkin olemme yhtäjaksoisesti viikkokausia niin toki sitä vuosien saatossa ”venekuume” tilavampaan on kasvanut. Seikka jonka koimme Förstin kanssa matkoillamme haastavaksi oli illanvietto, kun lapset ovat nukkumassa ja kaikki pöydät on valjastettu nukkumapaikoiksi, niin ei paikkaa enää vanhemmille ollut missä istuskella. 3 lasta ja koira vaativat tilansa vaikka pituutta olisikin se 10metriä. Kun vanhassa veneessä ei salonkia enää ollut 21.00 jälkeen, koska se oli muuttunut nukkumapaikaksi ja kannellakaan ei ajopenkin lisäksi ollut mukavasti istumapaikkaa molemmille tarjolla. Luonnonsatamissa ei ongelmaa tietysti ollut kun retkituolit sai viritettyä sinne, tokihan ne vierassatamassa laiturillekin voi virittää, mutta ei ole kauhean käytännöllistä, mukavuudesta puhumattakaan. Näitä asioita Kapu ja Försti pohdiskeli pitkään.

Myyntipalstoilla oli ollut havaittavissa jo muutaman vuoden lisääntynyt tarjonta, puhuttihan tuo veneverokin jo siitä lähtien kun rekisterit siirtyi Trafille. Se vain ei ollut tiedossa että veneveron määrä sitten kuitenkin muodostui ihan mitättömäksi, ainakin näin veneilyä toukokuusta- loka-kuuhun harrastavan silmistä. Kapu tutki useita viikkoja eri vaihtoehtoja uudeksi veneeksi ja kävi useampaa katsomassa paikan päälläkin Saimaalla ja etelärannikolla.

Haku oli toisaalta helppoa. Vuosia Marinerina on kirkastanut tarpeen ja omat vaatimukset selkeiksi. Myös kokemus veneistä ja niiden ominaisuuksista on muodostunut valtavaksi, pitkälti kuunnellessa kokeneiden huru-ukkojen turinoita maili toisensa perään Marineri reissuilla ympäri itämerta. ;-)

Kesä eteni ja kaksi varteenotettavaa venettäkin oli löytynyt, Prinsessa made in Britti ja Kuninkaallinen Risteilijä made in Ruotsi olivat lukittuneet kohteiksi, mutta asiat olivat jääneet katsomisten jälkeen sähköpostien tasolle.

Varsinaisia päätöksiä ei tapahtunut ja niin kesälomamatkamme läheni ja vihdoinkin alkoi. Norppa pakattiin 4-5 viikon reissuun ja matkavalmistelut tehtiin.

Matka alkoi juhannuksen jälkeen tiistaina 28.6.2016 Raumalta, eka etappi Ukissa Rauman moottorivenekerhon saaritukikohdassa. Aamulla varhain lähtö kohti Turkuja, Teersalon pizzojen kautta kohti Aurajokea. Näin saavuimme muutaman mailin (75nm) jälkeen keskiviikkona 29.7. Aurajoelle Turkuun.

Turussa alkoi tapahtua, kilahti sähköposti Kapulle jotta sisällä ollut tarjouksemme oli hyväksytty! Meille uusi matkavene oli löytynyt, Storebro Royal Cruiser 400, kotisatamana Helsinki.



Matka Raumalta alkoi.

Norppa menisi vaihdossa ja se jäisi Hankoon. Alkoikin yhtäkkiä valtava aikataulujen sovittaminen! Kapu oli treenannut puolivuotta puolimaratoniin ja nyt näytti että suunnitelmat eivät enää sovi sulassa sovussa toisiinsa. Oli keskiviikko-päivä, olimme Turussa vanhan veneemme kanssa ja se pitäisi saada Hankoon, koeajo Helsingissä ennen lopullista kaupantekoa tulisi suorittaa myös. Juoksukilpailu saman viikon lauantaina Turussa, jossa jo olimme. Jos kauppa tulee, ajo Helsingistä Turkuun lauantaksi jotta lauantaina 2.7. aamupäivällä klo 12.00 alka-vaan juoksukisaan vielä ehtisi. Aikaa siis ei ollut. Pitäisikö uuden veneen koeajo ja Norpan ajo Hankoon jättää loppuviikkoon? Mitä vielä! Homma laitettiin käyntiin pienellä riskillä. Riski oli siinä että juoksukisat jäisi väliin, kapu voi sitten juosta yksinensä jos ei Paavo Nurmi-maratoniin ehdi.

Turussa kauppaan ostamaan kymmeniä kasseja jotta koko Norppa-veneeseen pakkaus onnistuu jos kaupat tulee. Joitakin kymmeniä Clas Ohlssonin jättikauppakasseja ajateltiin riittävän. Tors- taina 30.6 narut irti siis ja kohti Hankoa. Suunnitelmana oli päästä saman päivän aikana Han- koon (60nm). Matkan aikana pakattiin jo vimmatusti, mieletön määrä tavaraa! Försti välillä ajeli kun Kapu järjesteli sähköpostilla käytännönasioita. Pääsimme hyvin Hankoon ja saimme laina- ta Marinerivene Elisabetin laituripaikkaa, kun he jo olivat lähteneet reissuun. Koeajo oli sovittu tapahtuvan perjantaina 1.7 Helsingissä. Kapu pääsi Hangosta aamukuuden junalla Karjaalle josta matka jatkui autolla. Koeajoon olisi hyvä saada joku kokenut ammattilainen antamaan lausunnon moottoreista. Moottorit olivat vähän käytetyt, tunteja ei ollut paljon, mutta toimivuus tulee hyvin todeta, ovat kuitenkin arvokkaimmat komponentit veneessä. Niissä ei tahdo olevan mitään vikaa. Soitto parhaalle tietäjälle Klasulle osoittautuikin onnenpotkuksi. Klasu oli maissa ja kalenterissa vapaata. Näin siis asioilla on tapana järjestyä!

Perjantai 1.7

Loppu miehistö jatkoi pakkaamista ja veneen siivousta mahdollista luovutusta varten.

Kapu matkusti Hanko-Karjaa välin junalla. Karjaalla auton kyytiin ja kohti Klasun kotia. Klasu kyytiin ja kohti Helsingin Humalluotoa, jossa uusi vene odotti.

Koe-ajo käyntiin ja 20-30 minuuttia liu'ussa, Klasu samalla mittaroimme moottoreita. Kaikki OK, paitsi kierrosluvuissa havaittiin turhan iso eroavaisuus. Hieman myyjää taisi tuossa kohtaa jännittää jotta mitenkähän tämä nyt etenee. Ei muuta kuin kokka kohti Volvo Pentan huoltopis- tettä Lauttasaareissa ja kaiken heidän kiireidensä keskellä myyjä sai huoltajan säätämään kier- rokset kohdilleen.

Näin kauppa lukkiutui ja kättä päälle. Olimme uuden veneen onnellisia omistajia!

Siitä lounaalle Blue Peteriin ja sen jälkeen uudella veneellä matka kohti Hankoa. 5 tunnin ajo- matka aikana Helsingistä Hankoon ehti hyvin perehtyä Storebron ominaisuuksiin ja laitteistoi- hin. Hangossa oltiin perillä illalla.

Näin Storebro RC400 saapui Jasmiinan viereen. Meidän uusi ja vanha vene vierekkäin. Mo- lempien veneiden ”käyttöönottokoulutus” suoritettiin puolin ja toisin sekä kaikki paikat käytiin molemmista veneistä läpi. Aikaa vierähti kyllä tovi. Meillä oli uusi vene! Voi sitä lasten (ja ai- kuisten:) riemua, kun oli niin paljon tilaa.

Sitten kassit siirrettiin vauhdilla veneestä toiseen ja hyvästeltiin Jasmiina vähän haikein



Vanha ja uusi vene vieretysten Hangossa



Aikamoinen kokoero, huh!

mielin. Mutta kone ei käynnistynytkään. Akut olivat lopussa! Se oli diagnoosimme myyjän kanssa. Saimme kuitenkin koneen lopulta käyntiin, mutta tiedostimme, että mahdollisimman pian pitää tehdä akkuremontti. Siinäpä oli hetken ei-niin-hauska tilanne kun kaupat on juuri tehty veneestä ja ei se starttaakaan!

Kello oli 22.00 ja päivä oli ollut pitkä. Kapu mietti onko järkeä yrittää enää ehtiä Turkuun juoksusaan. Ja katseltiin sitä siinä junankin aikatauluja, josko siellä kisoissa pyörähtäisi junalla. Tehtiin kuitenkin päätös lähteä. Sitten lähdettiin vielä ajamaan vauhdilla kohti Turku, koska Kapun piti juosta puolimaraton seuraavana päivänä puoliltapäivin.

Ei kuitenkaan jaksettu ajaa Turkuun asti vaan päädyttiin yöpymään Kasnäsissä pimeänkin jo laskeuduttua. Onneksi oli paikkoja, että päästiin lepäilemään. Puoli 12 oltiin yöllä siellä ja puoli 7 lauantaiaamuna 2.7. jatkettiin matkaa Turkuun. Siellä meille oli varattuna sivuparkkipaikka ja Elisabetin miehistö oli siellä meitä vastassa.

Ei sitä veneenvaihtoa vielä oikein ymmärtänyt. Kaikki oli tapahtunut hirveän nopeasti. Mutta oltiin todella tyytyväisiä uuteen veneeseen. Veneemme Storebro Royal Cruiser 400 sai nimekseen Jasmiina II.

Kapu lähti juoksemaan helteeseen ja Försti alkoi purkaa kasseja ja pusseja ja laittamaan paikoilleen tavaroita. Oli ihmeellistä, kun oli runsaasti säilytystilaa ja varsinkin kaappeja, mihin sai vaatteet. Vanhassa veneessä oli 2 vaatekaappia, jossa oli lasten lelut ja muuta tavaraa. Välillä katsottiin kelloa, että koska mennään veneen kannelle hurraamaan, kun Kapu juoksee ohi. Ilma oli tosikuuma ja oli raskas keli juosta. Mutta on se Kapu kova luu. Maaliin asti mentiin! Kaikki ei päässyt perille, Ea- teltat täytyivät ja osa jopa joutui turvautumaan ambulanssiin. Hellekeli teki tepposensa!

Maratonin jälkeen lähdimme käymään kaupassa ja sitten matka jatkui Ruissaloon Elisabetin kanssa. Kaikki oli uuden opettelua meidän perheelle. Miten rantaudutaan, keittiön ja sähkö



Kapu lähdössä puolimaratonille

vessan toiminnot, ankkurin käyttö (joista toinen ei toiminut, joka huomattiin vasta kun sitä tarvittiin ankkuroinnissa), veneessä liikkuminen ja veneestä poistuminen. Uusi vene oli huomattavasti korkeampi ja painavampi sekä käyttäytyi eritavalla rantautuessa. Paikka piti katsoa tarkemmin. Tämä ei ihan joka paikkaan mahdukaan. Päätimme tässä kohtaa jäädä Suomeen ja veneillä rauhassa Ahvenanmaan saaristossa sekä saaristomerellä ja harjoitella veneen käyttöä ja sen toimintoja.

Ruissalossa yöpymisen jälkeen lähdimme vierailulle Trygven ja Lissun luo. Seuraavan yön olimme heidän laiturissa. Lissu keitti kahvit ja esitteli saarta ja hienoa mökkiä ja lapset leikki kalliolla. Aamupäivällä jätimme hyvästit Marineriystävillemme ja lähdimme kohti Nauvoa.

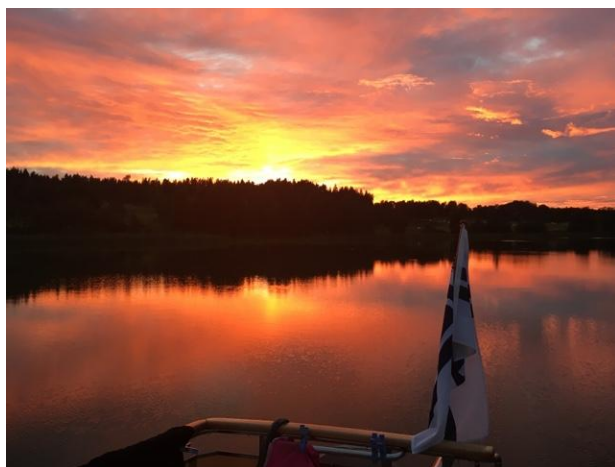
Uusi veneemme vaati uudet akut, joten ne vaihdettiin Nauvossa seuraavaksi. Akkujen tuloa odotellessa meni päivä ja vaihdossa meni toinen päivä ja samalla laitettiin mm. uusi laturi. Försti ja lapset olivat rannalla ja kaupassa. Seuraavana päivänä lähdimme ajamaan Kastelholmaan. Tuuli oli ollut kovaa jo useamman päivän ja sen huomasi myös Kastelholmaan rantautuessa. Uusi vene



Kumiveneen testausta

oli korkeampi, joten tuuli tarttui siihen paremmin kiinni. Rantautuminen oli tuskien taival. Keskusteluyhteys ei toiminut ja narut ei ollut valmiina sellaiseen rantautumiseen. Mutta siitäkin selvitettiin. Ja otettiin opiksi.

Kaksi päivää olimme Kastelholmassa pitämässä tuulta ja Merineppiskin liittyi seuraamme. Sieltä lähdimme yhdessä Maarianhaminaan,



Komea auringonlasku Kastelholmassa

josta olimme varanneet paikat. Försti lähti viemään Emiliaa Raumalle, koska Emilia meni pesisleirille. Försti palasi seuraavana päivänä Maarianhaminaan laivalla. Nyt oli yksi kokenut miehistön jäsen pois vahvuudesta, joka toi lisähaastetta tai ainakin jännitystä rantautumisissa.

Seuraavien päivien ohjelmassa oli Bomarsund, Havsvidden, Saggö, Kökar, Nauvo Pensar Syd ja Nauvo. Perhe nautti aivan eri tavalla veneilystä nyt kun on tilaa ja aikuisillakin on illalla paikka, jossa istua iltaa. Mahtuu ihmisiä kyläänkin.



Kisakatsomossa jalkapallon MM-kisat



Kapu rentoutuu Bomarsundin vierasvenesatamassa



Bomarsundin vierasvenesatamassa Elisabetin kanssa



Havsviddenin vierasvenesatamassa oli tiivis tunnelma.

Nauvosta veneeseen saapui kylään kahdeksi yöksi Kapun sisko perheineen, kaksi pientä lasta ja kaksi aikuista. Lisäksi Emilia tuli takaisin heidän kyydissä. Veneessämme on siis kaksi hyttiä, jossa on parisängyt molemmissa. Alakerran salonkiin saa parisängyn pöytää laskeamalla. Yläkerran salongin sohvalla voi ainakin kaksi lasta nukkua. Sopu sijaa antoi. Mahduttiin, mutta se oli varmaan maksimimäärä, mitä pystyy vielä mukavasti yöpymään. Eli 9 henkeä ja koira.

Tällä kokoonpanolla lähdimme Naantaliin ja siellä menimme muumimaailmaan. Naantalissa olimme kaksi yötä. Sitten suunnistimme kotimatalle. Ajoimme Uudenkaupungin Vehaniemeen, venekerhon tukikohtaan. Laituri oli aivan täynnä ja meillä oli iso vene, osittain jouduimme jäämään redille, mutta saimme laiturin päästä paikan josta toisen veneen uimatason kautta päästiin käymään rannassa. Aamulla aikaisin jatkoimme matkaa Raumalle. Kesälomareissu oli ohi, mutta veneilykautta oli vielä runsaasti jäljellä. Ja kyllä nyt kelpaa veneilläkin!



Nauvo Pensar Syd

Lisää kuvia Jasmiinablogissa <http://jasmiinalla.blogspot.fi>

Emme koskaan päässeet merellä Uusikaupunkia pohjoisemmaksi, joten nyt suunniteltiin Pohjanlahden kierros ja käyntiä Itämeren pohjoisimmassa satamassa, Törehamnissa. Valmistelussa selvisi, että varsinkin Merenkurkusta ja Ruotsin rannikosta on erinomaista tukiaineistoa internetissä, linkit löytyvät nyt myös Marinereiden kotisivuilta kohdasta ”Linkit ja veneilytietoa”.

Lähdemme vaihtelevassa säässä liikkeelle 16.6. **Hangon** ja **Nauvon** kautta **Uusikaupunkiin**. Koko illan kestänyt kaatosade pitää meidät veneessä, ulkona ei edes näkynyt koiria. Tästä eteenpäin ollaan siis uusilla vesillä. Ensimmäinen etappi on **Rauma**, missä kiinnitytään Jussi Värren laiturille Cumbayeran kaveriksi ja vietämme mukavan iltapäivän ja illan savusaunoineen. Matkalla eteenpäin ohitamme Olkiluodon voimalan. Veden lämpötila nousee 2 – 3 °, suuret joutsenparvet viihtyvät selvästi. **Reposaaressa** pääsemme mukavasti kahvilan eteen kylkikiinnitykseen. Kierrämme saaren jalan, kun Ullan pyörän takapyörä ei pidä ilmaa. Hienosti hoidettu paikka ja saaren eteläkärjessä kalasataman toimistorakennuksessa tyylikäs ravintola.

Maisemat muuttuvat kivisemmiksi, emme ota riskejä, pysymme virallisilla väylillä ja reiteillä. Ensimmäinen saarikohta on **Ouraluoto**, vanha merivartioasema, joka nyt on Merikarvian vapaa-ajan aluetta. Hieno ympäristö vahvistaa kapteenin suunnitelman käydä mahdollisimman monessa saassa.



Seuraavana aamuna uskallamme matkalla **Kristiinankaupunkiin** ajaa kivien reunustamaa 1,5 metrin väylää, ja hyvin vettä riittää kölin alla. Perillä saamme Ullan pyörän kuntoon ja vaihdetaan maasähkjohtoon uusi pistoke. Kaupunki vanhoine taloineen, kirkkoineen ja tuulimyllyineen miellyttää meitä, kävelyn kruunaa Jungman- rantaravintolan Midsummer Jazz.



Laiturilla tutustumme saksalaiseen purjeveneeseen Escape. Heistä tulee vähäksi aikaa matkakumppani, kunnes yhteydenpito siirtyy sähköisiin medioihin. Voimistuvassa tuulella ja sateessa ohitamme Kaskisen ja suuntaamme seuraavaan saareen, **Gåshällanin** vanhalle luotiasemalle. Escape purjehti ulkoreittiä vastatuuleen ja saapui myöhemmin. Etuvessa sanoo sopimuksen irti. Matkalla Vaasaan jätämme Rumbalotten **Bergön**

kunnan tukevalle laiturille ja juhlimme juhannusta Ullan siskon luona Molpessa. 26.6. kiinnitymme **Vaasan** Segelföreningenin laituriin. Seuraavan päivän kova etelätuuli ja sade olisivat tehneet matkasta **Fäliskäretille** tosi epämukavan, jäämme Vaasaan lepöpäiväksi.



Sinne päästään kuitenkin päivää myöhemmin. Saarta hallitsee Suomen vanhin pystyssä oleva 22 m korkea puupooki vuodelta 1784. Sykähdyttävän karunkaunis ympäristö, täältä on lyhyin matka Merenkurkun yli Ruotsiin. Illalla jopa 7 veneettä laiturissa kiinni. 29.6. 29 mailia avomerta **Valassaarille**, yksin. Saaressa miljardien hyttysten takana 36 m korkea teräsrunkoinen majakka vuodelta 1886. Asialla olivat Eiffeltornin suunnittelijat ja rakentajat.

Valassaarilta jatkamme Vaasan ulkosaariston pohjoispuolelle, **Mikkelinsaarten Kummelskäriin**. Täälläkin viihtyvät hyttiset vanhassa mielenkiintoisessa metsässä. 1.7. tulemme **Pietarsaareen**. Matkalla viiden metrin syvässä vedessä kolahtaa jotain veneen runkoa vastaan, mitään jälkeä ei kuitenkaan jäänyt. Sisäänajo satamaan on melko mutkikas ja paikallistenkin mielestä epäselvä. Kaatosateessa käymme taksilla ostoksilla, sitten paistaakin aurinko. Toisesakin mielessä, kun kapteeni saa lakkoilevan etuvessan kuntoon. Marina Smultrongrund on kehuttavan hyvin hoidettu. Ajamme pitkälti suojaisia sisävyäliä Tankarin suuntaan. Toisen moottorin dieselin paluujärjestelmään tulee vika, jonka kuitenkin voimme Tankarissa korjata paikallisen konemiehen kanssa. Itse **Tankar** on elämys.

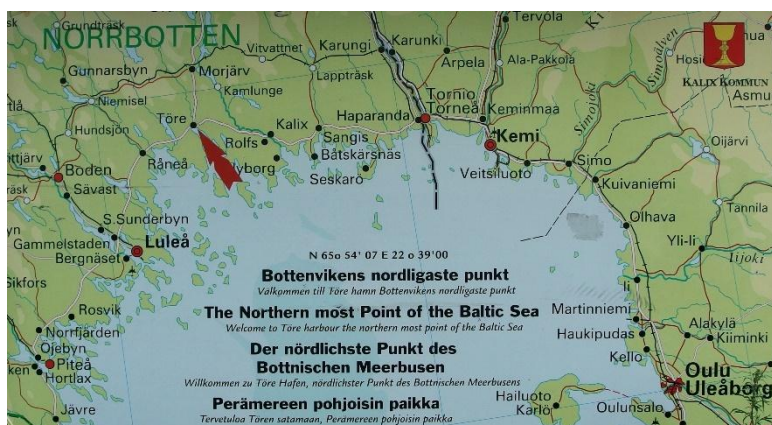




Tankarista piti lähteä Maakallaan, mutta tuulien-nusteet muuttavat suunnitelmamme, lähdemmekin **Ohtakar**in suojaiseen kalastus-satamaan, mistä Klasun avustuksella löytyy laituripaikka. Luontopolku kiertää koko saarta, eri vyöhykkeet selostetaan hyvin opaskylteillä. Löytyy näköalatorni, piirunpeltoja, rantaniittyjä, vanhaa metsää ja jatulin-tarha. 4.7. ajamme **Raaheen**, missä satama on keskellä kaupunkia mielenkiintoisen merenkulku-museon edessä. Seuraava päivä on myrskyinen, sateinen ja sumuinen eli selvä satamapäivä. Sumun läpi 6.7. Hailuodon kaakkoispuolitse **Oulun** kauppatorin edustalle laiturii kiinni. Täällä elämä sykkii, esim. erinomainen turkkilainen ravintola. Oulusta käsin vielä kerran autolla Vaasaan perhe-juhliin ja venematka jatkuu 9.7. Kiviniemen kautta (tankkaus) li:n **Röyttä**n, jossa on 7 venekerhon tukikohdat ja saunat, jonne kutsuttiin illalla mu-kaan, mukava paikka ja porukka!

Säät ovat rauhoittuneet, välillä paistaa jopa aurinko, kun jatkamme **Kemiin**. Klo 12:30 sam-muu yläohjaamon navigaationäyttö (sisään rakennettu sulake oli palanut), mutta meillä on va-ranäyttö matkalla mukana. Kemin satama-alue on saatu hienoon kuntoon, paljon väkeä viet-tää sunnuntai-iltapäivänsä täällä.

Röytän saunassa oli saatu vinkki Seskarössä olevasta hyvästä ravintolasta, Seska-rönWärdshus. Jätämme Tornion ja Haaparannan väliin ja ajamme Kemistä suoraan **Seskarönsaareen**. Illalla on laiturissa jopa 8 venettä.



Auringon paisteessa ajamme meri-/tunturimaisemassa **Törehamniin**. Itämeren pohjoisimmassa poijus-sa ei ole enää postilaatikkoa, vaan sertifikaatti pitää tilata viereisestä leirintäalueen toimistosta (sertifi-kaatti tuli kotiin tammikuun alussa). Pyö-räilemme kylään nostaaksemme kruunu-ja automaatista, mutta sellaista sieltä ei löydykään.

Tästä alkaa nyt jo melkein kotimatka. Olemme yllättyneitä, miten paljon täällä on saaria ja suo-jaisia lahtia. Vahinko, että tänne on kuitenkin 450 mailia matkaa. Ihmisiäkin liikkuu, ensimmäi-nen kohteemme, Brändöskäret, on viimeistä paikkaa myötä täynnä. Jatkamme **Kluntarna-saareen** ja ankkuroimme. Toinen merkittävä asia on, että merimerkkejä on tosi harvassa Suomeen verrattuna. Internet-yhteydet alkavat reistailla. En tiedä, johtuuko se Soneran sopi-muksesta vai Ruotsin verkkostruktuurista.



14.7. ajamme laajojen teollisuusalueiden läpi **Luleå**n keskustaan. Paikan saaminen satamasta osoittautuu tosi hankalaksi, kun varsinainen satama on täynnä. Vieressä on kuitenkin vanhan sataman tyhjä allas ja pitkien keskustelujen jälkeen saamme sinne mennä omalla vastuulla.

Kaupungissa on joku tilaisuus, pankki-automaatit antavat vain 1000 kruunua kerrallaan, jätskikioskeja emme löydä, huh huh!

Lähtiessä paistaa aurinko, ei tuulta, avomerellä 30 minuuttia paksua sumua. Olemme matkalla **Rödkallen**in ulkosaarelle. Oppaan mukaan satamaan johtaa 2,50 metriin ruopattu väylä, satamassa ravintola, ja kirjan kuva näyttää hienolta. Kartassa olevista kahdesta altaasta väylän alkupäässä ei ole mitään tietoa, mieluummin menemme sinne kuin ahtaaseen kyläsatamaan. Lähestyessä sieltä näkyy purjeveneiden masto. Lähempänä asia näyttää mielenkiintoiselta: ensimmäisen altaan rautabetoniseinät ovat kaatuneet, toisen altaan betoniseinät roikkuvat osittain rautarakenteissa, sisään pääsee kuitenkin. Norjalainen purjehtia on juuri lähdössä. Myöhemmin käymme kylässä ja kuulemme, että väylä on kasvamassa kiinni, vanhassa merivartiotorissa ollut ravintola lopetti 5 vuotta sitten eikä kukaan oikein tiedä, mitä saarelle tehdään. Vanha kirkko, Eiffel-majakka, luonto on kaunis ja varsinkin altain muurien koloissa elävän suuren riskiläparven tekemistä on kiva seurata.



Ajaessa ulos ahtaasta altaan aukosta pidetään henkeä. Yöllä on satanut, sivutuulta 7 m/s, suunta seuraavalle entiselle merivartiostosaarelle, **Pite-Rönnskär**. Matkalla menee yhtäkkiä elektroniikka sekaisin, kunnes se palautuu normaaliksi juuri ennen saapumista. Oletamme syyn olevan magneettisissa häiriöissä, vaikka merikartoista ei löydy vastaavaa merkintää. Pite-Rönnskär on eilisen vastakohta. Täällä on elämää, saaressa pidetään juuri talkoita, kaikki on hyvin hoidettu. Kolmas Eiffel-torni tervehtii meitä. Illalla talkoolaiset paistavat makkaraa, me olemme heiltä ostaneet savustettua kalaa.



Ennen Skellefteåta jääme yöksi **Kurjovikenin** satamaan, josta jatkamme 18.7. **Bjuröklubbiin**. Ahdas satama täyttyy viimeistä paikkaa myöten, järjestelyt ovat mielestämme jo turhan riskialttiita. Muutama sata metriä eteenpäin oleva vanha matkustajalaituri jää tyhjäksi. Seuraavana aamuna kivet kolisevat kölien alla! Satamasta johtaa polut saaren huipulle, jossa on suuri loisto, mahtava näköala ja lähellä kahvila. Luontopolulta käsin voi tutustua niemeen.

Ratan on seuraava kohde. Kiva laituri mantereeseen ja saaren välisessä salmessa, rauhallista. Vanhan majakan luona on hakattu vuosien 1831 ja 1840 rantaviivan merkinnät kallioon. Nyt ne sijaitsevat muutaman metrin korkeammalla. Täältä jatkamme **Patholmsvikeniin** Umeån edustalla. Käymme ensiksi kaupassa ja päätämme sitten lähteä pyörillä 17 km Umeån keskustaan. On lämmintä ja mukava reitti LottasKrugille. Paluumatka taipuu taksilla, hyvä kun on taittopyörät. Viimeinen pysähdys ennen Höga Kusten on **Järnäsklubb**. Hyvin ahdas ja rauhaton satama, menemme vapaaehtoisesti viereiseen lahteen Svenska Kryssarklubbenin poijuun

Nyt alkaa **Höga Kusten**. Vuoria, syviä vesiä, mukavia paikkoja japaljon ihmisiä.



Ensimmäinen satama on **Trysunda**, suojattu lahti, rannat täynnä punaisia taloja. Läheiseltä kalliolta saa hyvän yleiskuvan kylästä. Monesta paikasta löytyy vanha saaristolaiskirkko, jossa on hienoja maalauksia. 23.7. jatkamme **Ulvöhamniin**, joka on alueen vilkain paikka, siihen pitää tottua. Illalla päiväturistit poistuvat, silloin on rauhallisempaa. Tänään oli lasten ja aikuisten juoksukilpailut, näkemistä riittää.



Ulvöhamnin jälkeen seuraa **Doksta**, jossa italialainen aviopari pitää satamaa, kaikki hienosti hoidettu! Kävelemme **Skulebergetin** köysiradan asemalle ja ajamme huipulle. Koko huippua kiertää teräsvanne, joka näyttää, missä rantaviiva on jääkauden jälkeen ollut. Nyt se on 286 metriä korkeammalla. Ulla lähtee köysiradalla takaisin alas, kapteeni ottaa reitin, jossa on 800 jyrkällä metrillä tikkaita, portaita, käsiköysiä. Mutta alas pääsee.



Seuraavan päivän **Bönhamn** on taas rauhallinen paikka, vanha kalastajakylä hyvin suojaisessa lahdessa. Saapuessa olemme vasta toinen vene, illalla paikka on täynnä. Koko päivän sumurintamia siirtyy paikasta toiseen. Ensimmäistä kertaa pitkään aikaan käytämme perä-ankkuria.



26.7. sumu vain jatkuu. Lähdemme kuitenkin liikkeelle, tutka ja AIS avustavat mukavasti. Sumu hälvenee juuri, kun tullaan perille **Häggvikiin**, pitkän lahden pohjukassa. Myös rauhallinen paikka, vihreitä niittyjä, vuoria taustalla. Lähistöllä kulttuurikeskus Mannaminne, mihin on kerätty vaikka minkälaisia koneita, rakennuksia ja taidekokoelmia. Ulla pyöräilee ostoksille, kapteeni kiipeää **Stortorgetin** näköalapaikalle, vähän hikistä mutta kannattavaa. Illalla tulee satamaan suuri alus. Epäilyksistä huolimatta satamamestari saa sen hetken päästä sopivaan paikkaan.



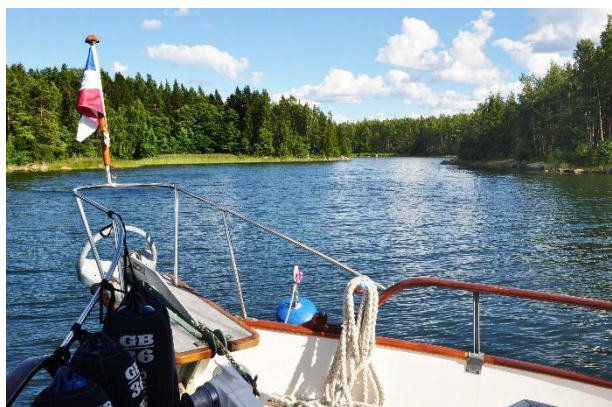
Häggvikistä jatkamme **Härnösandiin**, mihin Höga Kusten päättyy. Kaupunkielämä on aikamoinen muutos viime päivien maisemiin.

Matkalla etelään käymme **Skatanissa**, **Skärsåssa** ja **AxmarBryggassa**. Paikat ovat mantee-reella ja niihin pääsee autolla. Se luo pohjan erinomaisille kalaravintoloille, joita kaikkia kokeiltiin. Kylät ovat hienosti hoidettuja, kaikissa hyviä laitureita.



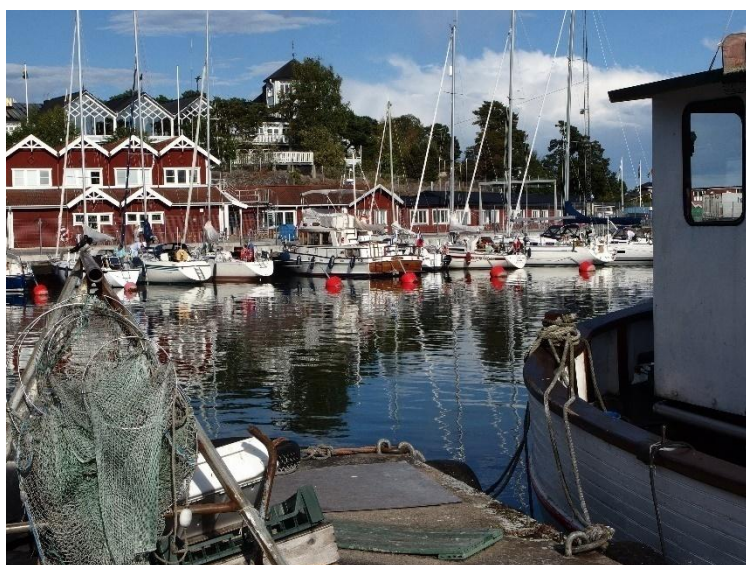
Tämän nautiskelun jälkeen seuraava pysähdyspaikka on mieleen. Ankkuroimme **Trödjefjärdenillä** ja nautimme luonnosta. Iltaan mennessä lähelle saapuu kaksi saksalaista venettä.

Aamulla pujottelemme ensiksi kapeilla reiteillä, kunnes pääsemme Gävlelahden avoimille vesille. Rannikkovivaa myötäillen tulemme **Ängskärs-klubbiin**.



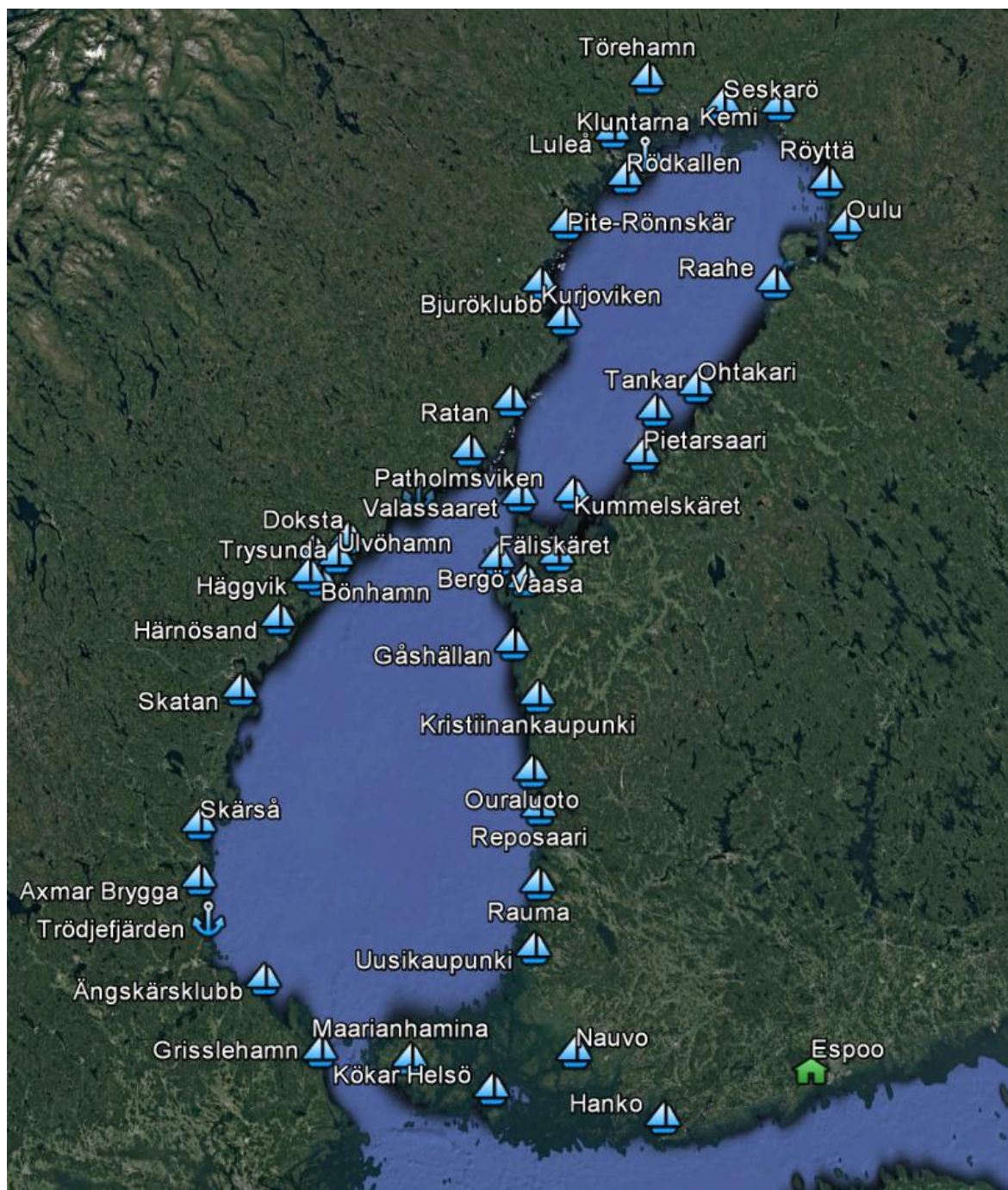
Satama on vähän ränsistynyt, mutta hyvällä paikalla ja pikku ravintola toimii asuntovaunualueen asiakkaiden voimin.

2.8. ylitämme Öregrundsgrepenin ja jatkamme Öresundia etelään. **Grisslehamnissa** menemme itäpuolella olevaan lauttasatamaan, josta on suora yhteys Ahvenanmaalle. Lukuisat kalastajaveneet luovat satamaan hienon tunnelman.



3.8. ajamme sivutuulella **Maarianhaminaan** Länsisatamaan ja pidämme tuulen ja sateen takia vapaapäivän. 5.8. **Kökarin Helsöhön** josta 6.8. eteenpäin **Hankoon**. Saavumme keskelle muskeliveneiden pokerrun- tapahtumaa ja ihmettelemme järjestelyjä merellä. Onneksi oli Hangosta satamapaikka varattu etukäteen. 7.8. kahdeksan tunnin ajo kotilaiturille.

Taas oli koettu paljon uusia ja mielenkiintoisia maisemia!



16.6. – 7.8.2016

1526 mailia

202 konetuntia

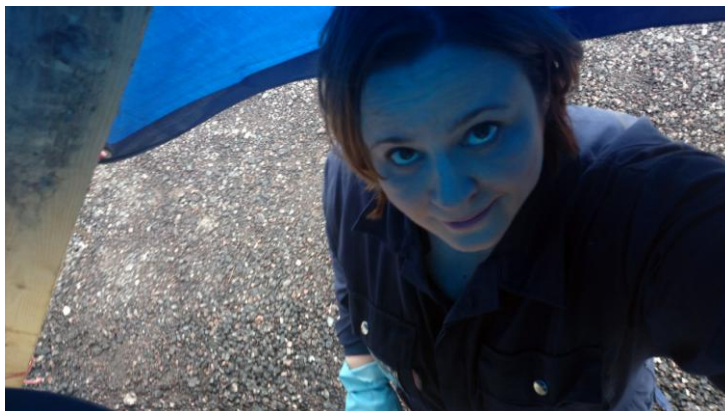
46 satamaa

Helga-neiti kylvyssä, jo vuodesta 2014

Hannele Naatula

M/y Helgan blogi syntyi tarpeestani jäsenellä hankkimaani veneeseen liittyviä käytännön asioita ja ajatuksia. Olin ensi kertaa yksin vastuussa kaikista venetöistä, Helgassa oli ensimmäisen kevään aikana paljon remontoitavaa ja kaaokseen piti saada järjestystä. Huomasin myös, että samalla syntyi nettiin käteviä muistilappuja siitä, mitä ja miten oli milloinkin tehty. Myöhemmin oli helppo tarkistaa myös mobiilisti vaikkapa se, miten talvikatos olikaan koottu tai mikä oli pukkien sopiva etäisyys toisistaan.

Toisella kaudella kokeilin tehostaa julkaisutoimintaa ja kertoa Helgan kuulumiset blogin sijaan Facebookissa. Pian tuli venekerhokaverilta pettynyttä palautetta siitä, että blogini oli päivittämättä. Hänestä oli ollut kiva seurata venetouhujani ja varsinkin niitä ensimmäisen kevään remonttitoita. Blogillani oli siis ainakin yksi aktiivinen seuraaja! En ollut itsekään tyytyväinen siihen, että minulle tarpeelliset tiedot katosivat FB:n aikajanan syövereihin, joten palasin blogini pariin.



Vappuhaalarit



Työn juhla



Kaksi Fjordia Vallisaarella

Viime heinäkuussa Vallisaaren laituriin kiinnittytyäni juttusilleni singahti iloinen pariskunta. Helgan kyydissä ollut äitini luuli, että olimme vanhoja tuttuja. Ainoa vanha tuttu siitä kolmikosta olin minä, ja olin sitä näille toisille blogini kautta. Blogijutuistani oli noussut mieleen monia kysymyksiä, joihin sain vastailla! Ja taas kerran ihmeteltiin sinkkunaista, joka kipparoi ja hoitaa itse venettään. Kiinnostusta selitti se, että he olivat juuri hankkineet samanlaisen veneen. Harmi, että opastettu kierroksemme saaresa oli pian alkamassa, joten se hauska kohtaaminen päättyi sillä kertaa siihen. Veneilijöiden päivi-tykset ovat usein sellaisia, että tietyistä asioista kerrotaan ja toisista vaetaan kokonaan.

Ymmärrän sen hyvin, sillä haluan itsekin laittaa mieltä lämmittävät muistot vesiltä arvoiseensa talteen. Siitäkin huolimatta, että blogiin päätyessään niistä tulee hiukan tylsiä, julkisuuden kestäviä kompromisseja. Parhaat jutut ja hauskimmat kuvat jäävät jakamatta, mutta kestan sen, sillä muistot täydentävät rivien välejä ja kuvien näkymiä. Veneily ei kuitenkaan ole vain retkiä ja matkoja. Toinen puoli harrastuksesta on niitä toisenlaisia aktiviteetteja, joista myös tulee mukavaa fiilistä. Pyrin pitämään blogiani laajalla skaalalla.

Kolmessa kaudessa veneenpito on ajautunut jo selkeämpiin uomiin. Blogiin lisään jutun silloin, toisen tällöin. Edelleen kirjoitan sitä lähinnä itselleni, mutta saavat sitä muutkin lukea: <https://helganeitikylvyssa.vuodatus.net/>



Merellä

Marinereiden tulevia tapahtumia 2017

Helaeskaaderi 25. - 28.5. Viron Vergiin

Vergiin kannattaa mennä vain hyvällä säällä. Kotisivuiltamme löytyy aineistoa Vergistä.

Kesäeskaaderi 2017

Lähtö on Maarianhaminasta juhannuksen jälkeen, paluu elokuun alussa. Tarkempi aikataulu ja reittiselostus julkaistaan kotisivuillamme.

Ensimmäinen etappi päättyy Kööpenhaminaan. Halukkaat voivat jatkaa Norjaan. Eskaaderi on avoin kaikille halukkaille. Tämä on hyvä ja turvallinen tapa tutustua matkaveneilyyn.

Marinerien syystapaaminen Rosalassa 2.9 – 3.9.2017

Ennakkoilmoitus tulevasta vaalikokouksesta ja sen ohjelmasta

Vuoden 2017 vaalikokous järjestetään Kristiinankaupungissa Etelä-Pohjanmaalla. Paikka on poikkeuksellinen, mutta niin tulee olemaan tilaisuuden ohjelmakin. Siksi kannatta jo nyt katsoa, että marraskuun allakassa on tilaa osallistua kokoukseen viikonloppuna **18.–19.11.2017**.

Kristiinankaupunki on tällä hetkellä idyllinen pieni kaupunki, mutta suuruutensa aikana se oli mahtava varustamokaupunki ja Suomen suurin laivanrakennuspaikkakunta. Mittava määrä rahtia on kulkenut Kristiinankaupungin kautta maailman merille ja siellä oli maamme suurin puulaivatelakka, jonka toiminta ei loppunut edes Krimin sodan hävityksiin.

Näistä ajoista kertoo kaupungin kaksi erillistä meriaiheista museota, joihin saamme yksityisvierailuryhmänä tutustua. Lisäksi kuulemme alan historioitsijan varmasti mielenkiintoisen esitelmän aiheesta. Tarkoitus on myös kuulla esitelmä tämän päivän veneilystä Selkämeren rannikolla Merikarvian ja Bergön välisellä alueella. Perinteinen marineripäivällinen ja majoitus toteutuu paikkakunnalta valitussa talossa marineriperiteiden mukaisella tavalla.

Tämä kokous tulee olemaan poikkeuksellinen, joten laajaa osanottoa toivotaan. Matkajärjestelyjen osalta kartoitetaan tarpeet ja halukkuus osallistua yhteiskuljetukseen. Tavoite on, että eri suunnilta saapuvat marinerit voisivat kulkea vaikkapa pikkubussilla tai muulla yhteisellä kuljetuksella. Jo nyt olisi mukava saada alustavia kommentteja siitä, millainen kuljetus olisi eri paikkakuntien jäsenten mieleen. Tuokaa ideoita ja omat matkatarpeenne tietooni vaikka sähköpostilla (klaus@salkola.eu) jo lähiaikoina. Näiden alustavien näkemysten pohjalta tehdään tarkempi suunnittelu.

Terveisin Klasu Salkola
0400 385530



Kuvia Kristiinankaupungista



Ajankohtaista tietoa Marinerien tapahtumista löytyy kotisivuiltamme
<http://www.marinerit.net>