

HELSINGIN RAKENNUSMESTARIVENEILIJÄT HRV RY



HRV ry 40 vuotta



***Mestarillista venekerhon
toimintaa vuodesta 1976***

Sisältö	sivu
Alkusanat	3
Kommodorin terveiset	5
HRV:n perustaminen	6
Kuinka kaikki oikein alkoi—”Kallioniemi”	7
Ajatuksia kuluneelta kahdeksanvuotiskaudelta	8
Yhdistyksen puheenjohtajan tervehdys	9
Merihaan veneseura onnittelee	9
Venekerhomme	10
Onas isännän tervehdys	12
Vapaaehtoiset meripelastajat auttavat	14
Viidennen kommodorin aika 1996—1998	16
S/Y ultra mare—Neitsytpurjehdus Les Sables d-Olonne—Kallioniemi	20
Kallioniemi—Messin rakentaminen	25
Helsingin rakennusmestariveneilijät HRV ry 1999-2003	26
Terveisiä valtamereltä	29
Laiturin saneeraustalkoot 2013	34
Salot Tiitullaan ”jossain siellä kaukana”	35
Isokari näkyvissä	37
Seuran kommodorit 1976—2016	38
Jäsenluettelo HRV ry 2016	39

Alkusanat

HRV:n tarinaa on dokumentoitu historiikin muodossa vuonna 1996, kattaen yhdistyksen 20 ensimmäistä vuotta (1976-1996). Teos on digitoitu ja luettavissa HRV:n nettisivulla <https://hrmy-hrv.info>.

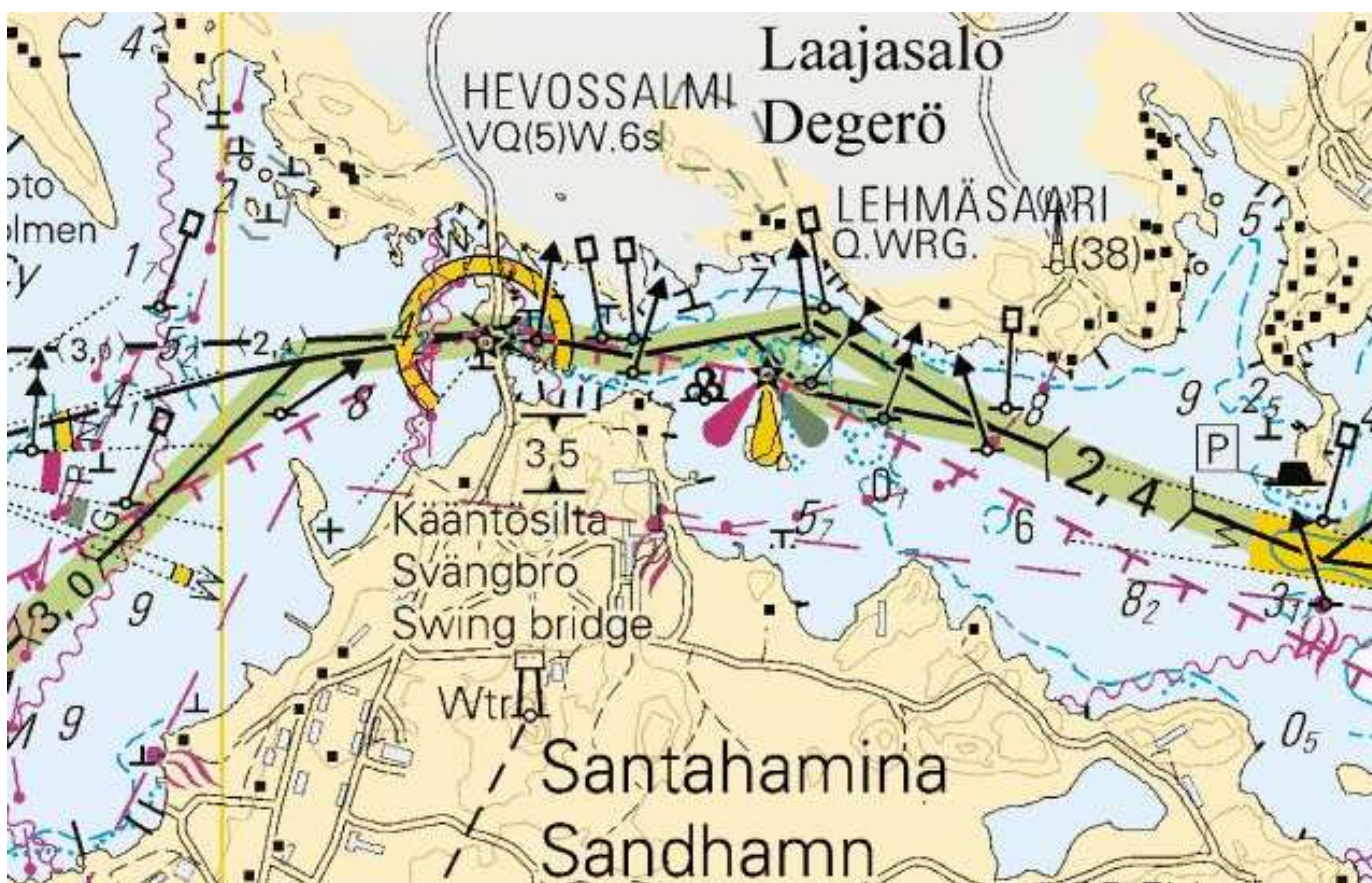
Tämän juhlaulkaisun teemana ei ole ollut suoranaisesti jatkaa lineaarisesti vuoden 1996 historiikkia siitä mihin viimeksi jäättiin, vaan uusi teos sisältää pikemminkin erilaisia tarinoita ja tapahtumia menneeltä 20-vuotiskaudelta, kertoen siitä veneilyyn liittyvästä toiminnasta, mitä HRV:llä tapahtuu eteenkin Kallioniemessä, mutta myöskin jäsenten veneilystä maailman vesillä.

Tiedot ja tarinat on kerätty nykyisiltä kerhon jäseniltä.

HRV on oman paikkansa ansainnut moottori- ja purjevenekerho, jossa jäseniä yhdistää ammattiveljeys, yhdessä tekemisen ilo ja yhteistyö emoyhdistyksen kanssa joka hyödyttää molempia osapuolia. HRV:n rooli on usein ollut keskeinen Kallioniemen ylläpidossa ja kehittämisessä.

Kiitokset kaikille julkaisun tekemiseen osallistuneille.

Helsingissä toukokuussa 2016



Toimitusryhmä: Niklas Enkvist, Kaj Grönroos, Hannu Marttila, Pauli Pesonen, Johanna Enkvist

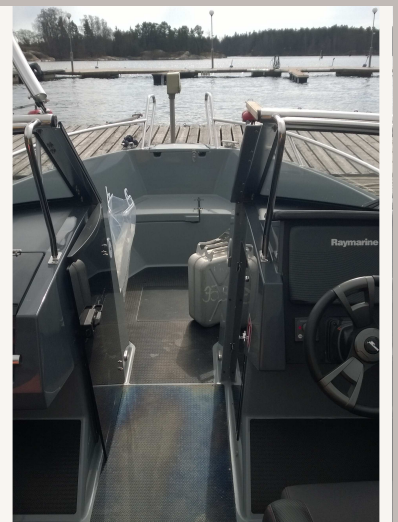
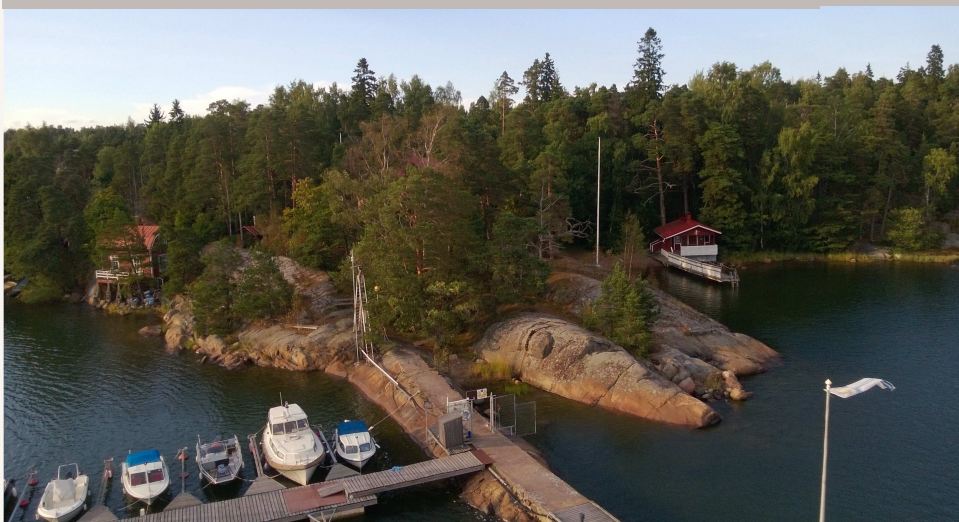
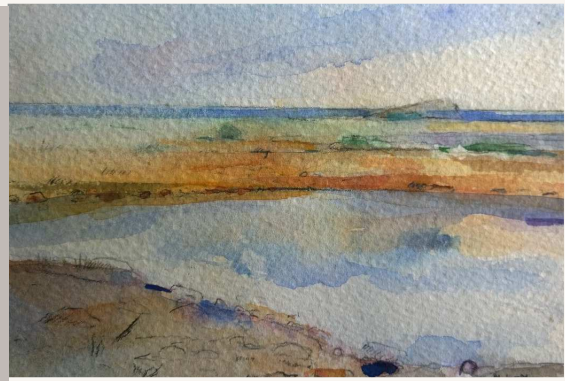
Taitto: Johanna Enkvist, ulkoasun konsultointi: Tove Schakir

Ilmoitusmyynti ja 40-vuotistapahtuma: Timo Ruotsalainen

Artikkelien kirjoittajat: Hannu Vehviläinen, Niklas Enkvist, Eveliina Pöyhönen, Kettunen, Kaj Grönroos, Jukka-Pekka Lumilahti, Heikki Kylliäinen, Vilho Järveläinen, Pauli Nevalainen, Heikki Salo, Hannu Laurila, Timo Rintamäki, Hannu Marttila, Kirsi Rontu

40-vuotisjuhlaulkaisua ja juhlaa tukemassa: Rakennusmestarien säätiö, Altacon Oy, Paroc Oy, Rakennusliike Ripatti Oy, Peri Oy, Reka Kaapeli Oy, Sato, Kesäpurje Oy, Suomi-Pressu Oy, Sepa, Asianajotoimisto Jorma Lindström Oy

Painopaikka: ForssaPrint, 300 kpl



Portti paratiisiin

- Niklas Enkvist

Veneily on rakas harrastus monelle suomalaiselle. Saaristomme on ainutlaatuisen kaunis ja monipuolinen tuhansine saarineen, kallioineen ja metsineen tarjoten puitteet veneilylle ja ulkoilulle josta suurin osa maailman väestöä voi vain unelmoida. Helsingin Rakennusmestariveneilijät (HRV) tarjoaa venekerhona mahtavan ”portin paratiisiin” josta on aina mukavaa lähteä merelle ja saapua takaisin kotisatamaan. Kallioniemessä tunnelma on kuin saaristolaiskylässä ja venekerholaiset voivat viettää siellä aikaa lähellä Helsingin keskustaa mukavassa seurassa. Puulämmitteisessä saunassa voi lämmitellä koleaan purjehduspäivän jälkeen tai vaan nauttia kauniista kesäillasta. Grillikatoksessa lämpiävät herkut ja sinne voi kutsua ystäviä kesäjuhliin. Rakennusmestariveneilijät on myös kunnostanut omin voimin messirakennuksen jota kaikki jäsenet voivat hyödyntää.

HRV on nyt saavuttanut 40 vuoden iän ja voi hyvin. Jäseniä ja veneitä on suunnilleen yhtä paljon kuin kaksikymmentä vuotta sitten. Se toimii Helsingin Rakennusmestarit –ja insinöörit AMK (HRMY) yhdistyksen alaosastona ja on myös Suomen Purjehdus ja Veneily (SPV) yhdistyksen jäsen. Yhteistyö HRMY:n kanssa toimii hyvin ja rakennusmestariveneilijät ovat tehneet mittavan työn sekä sataman perustamisessa ja kehittämisessä ja myös koko Kallioniemen kiinteistön ylläpidossa. Tästä suuri kiitos kaikille yhdistyksen nykyisille ja entisille jäsenille!



Venekerho on toiminut vuodesta 1999 myös yhteistyössä Merihaan veneseuran (MVS) kanssa mahdollistaen mm. HRV:läisille pääsyn MVS:n Porvoon saaristossa Onaksen saareen sijaitsevaan retkisatamaan. Useampi HRV:n jäsen on myös liittynyt MVS:n ja voi näin ollen säilyttää venettensä talvet MVS:n telakalla Helsingin Rajasaareen.

Veneily on kehittynyt valtavasti viimeisten 40 vuoden aikana. Veneet ovat yhä suurempia ja asuttavampia, materiaalit kehittyneempiä kuten myös veneilyä avustavat laitteet ja järjestelmät. Veneilytaitojen perusteet ja vaatimukset eivät kuitenkaan ole muuttuneet. HRV tarjoaa myös puitteet veneilytaitojen kehittämiseen, veneiden ylläpitoon ja turvallisuuden kehittämiseen. Kallioniemen satamaa kehitetään myös vastaamaan uusia vaatimuksia jotka liittyvät

mm. turvallisuuteen, veneiden koon kasvuun, sähkö- ja vesihuoltoon ja vartiointiin. HRV on myös avannut kotisivun (<https://hrmy-hrv.info>) ja hyödyntää uusia viestintävälineitä tiedonkulun tehostamiseen.

Kiitokset kaikille tämän lehden toimitamiseen osallistuneille; Johannalle, Kajlle, Hannulle, Paulille, Kirsille ja jutujen kirjoittajille kuten myös ilmoittajille ja ilmoitusmyyjille, jotka kaikki mahdollistivat tämän lehden painatuksen.

Lopuksi, onnea ja menestystä meidän venekerholle myös tuleville vuosille!

Helsingissä 14.4.2016

Niklas Enkvist

Kommodori / puheenjohtaja

Helsingin Rakennusmestariveneilijät

HRV ry

Kuinka kaikki oikein alkoi? ”Kallioniemi”

Ajatuksen HRMY:n oman kesänviettopaikan hankkimisesta esittivät jo 1930-luvulla eräät yhdistyksemme kauaskatseisimmat jäsenet. Kuten muutkin hyvät suunnitelmat, keskeytti sota ja sen seurauksista selviäminen myös kesänviettopaikan hankkeet.

Työajan lyheneminen 1970-luvulla ja vapaa-ajan lisääntyminen loivat tarpeen yhdistyksen omalle kesäviettopaikalle. Raimo Sulkamo ollessaan yhdistyksen sihteerinä teki johtokunnalle esityksen kesänviettopaikan hankkimiseksi, johon johtokunta suhtautui myönteisesti.

Sopivan paikan löytämiseksi käynnistettiin kaikki mahdolliset voimavarat ja Kalervo Alvesalon toimesta saatiin syksyllä 1972 kuulla, että Helsingin kaupunki vuokraa omistukseen hankkimia kiinteistöjä yleishyödyllisiin tarkoituksiin. Avoin anomus toimitettiin Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnalle ja vuoden 1973 toukokuussa saatiin kuulla ”vihreän valon” palavan Helsingin Rakennusmestariyhdistyksen virkistyspaikkahankkeelle.

Helsingin kaupunki oli saanut omistukseensa Laajasalossa Hevossalmen itäpuolella Keulakuvantien päässä aivan rantaan rajoittuvan Kallioniemi – nimisen kiinteistön. Kalevi Alvesalo vaikutti voimakkaalla henkilökohtaisella panoksellaan siihen suuntaan, että toukokuun 22. Päivänä 1973 Helsingin kaupungin kiinteistölautakunta päätti ”kehottaa” talo-osastoa vuokraamaan Helsingin Rakennusmestariyhdistys r.y:lle Kallioniemen tilan rakennuksiin.

Vuokrasopimusehtojen mukaisesti vuokralainen sitoutuu omalla kustannuksellaan huolehtimaan rakennusten ulko- ja sisäkorjauksista, piha-alueen kunnostamisesta ja huollosta, sekä kaikista kiinteistön ja tontin huoltoon liittyvistä tehtävistä.



Kallioniemen avajaiset, Mestari-Laulajat Serenaadi Keväälle.

Paikan päällä suoritettu yksityiskohtainen tarkastus osoitti, että oli saatu haluttuun melko huonokuntoinen kiinteistö. Tontin luonnoskauniit kalliit ja mahtava puusto sekä rauhallinen sijainti verrattain lähellä Helsingin ydinkeskustaa sai johtokunnan vakuuttuneeksi siitä, että paikka on erittäin sopiva yhdistyksen kesänviettopaikaksi. Peruskorjaustöiden hoitamista varten johtokunta nimesi hoitokunnan, jonka puheenjohtajaksi valittiin Paavo Ruusuvuori ja jäseniksi Kalevi Alvesalo, Raimo Sulkamo, Juhani Kallioniemi ja Risto Louhos.

Saneeraus suunnitelman ja kustannusarvion laatiminen aloitettiin välittömästi, jolloin todettiin, ettei rakennuksesta ollut piirustuksia edes kaupungin arkistossa, vaan kaikki oli mitattava ja piirrettävä uudelleen. Piirustukset laati Kalervo Aahos. Jo alusta pitäen oli päätetty siitä, ettei yhdistyksen varoja käytetä hankkeen kustannusten ja töiden rahoittamiseen, vaan rahoitus hoidetaan muilla keinoilla.

Organisaation laajentamiseksi annettiin alaosastojen tehtäväksi nimetä edustajansa Kallioniemi-toimikuntaan ja näillä voimilla lähdettiin hanketta toteuttamaan. Hankkeen rahoittamiseksi järjestettiin talven aikana Kallioniemen

hyväksi juhla, arpajaisia sekä ilmoitushankintaa. Ratkaisevaksi hankkeen toteutuksessa muodostuivat rakennusliikkeiden, rakennustarvikkeita toimittavien liikkeiden ja muiden toimimien taloudellinen tuki.

Jo samana kesänä maanrakennusliike E.M. Pekkinen aloitti tontilla viemäröinti- ja maanrakennustyöt. Työt rakennuspaikalla aloitettiin 22. Päivänä huhtikuuta 1974 Juha Arinon toimiessa vastaavana mestarina. Vuosien 1974- ja -75 aikana saatiin yli 200 toimimien taloudellinen tuki.

Keväällä 1975 oli ehditty jo niin pitkälle, että Kallioniemen vihkiäiset voitiin pitää 25. päivänä toukokuuta 1975. Aurinkoiseen ja lämminhenkiseen vihkiäis tilaisuuteen oli kokoontunut noin 200 henkilöä.

Kallioniemen hoitokunnan puheenjohtaja Paavo Ruusuvuori suoritti avauksen ja vihkiäispuheen piti yhdistyksen puheenjohtaja Erkki Pekkinen.

Musiikista huolehtivat Rakennusmestariorkesteri ja Mestari – Laulajat.

Tarjoilusta ja muista pöydänantimista huolehtivat Rakennusmestarien Rouvat. Kallioniemen hoito- ja toimikun-

nan puolesta luovuttivat Paavo Ruusu-
vuori, Aira Vähälä ja Risto Louhos yh-
distykselle avaimen, jonka yhdistyksen
puolesta vastaanottivat Erkki Pekkinen
ja Ilkka Hietala.

Kallioniemi luonnonkauniine ympäris-
töineen yllätti mieluisasti kaikki kesän
aikana siellä vierailleet. Toimikunnan
yllätykseksi kävijöiden määrä kesäkau-
tena 1975 vieraskirjaan tehtyjen kirja-
usten mukaan oli yli 2000.

Kirjoitus on julkaistu v. 1996 Helsingin Ra-
kennusmestariveneilijöiden 20-v. juhla-
kaisuissa. Kirjoittaja tuntematon.



”Mies yli laidan” pelastusharjoitus Karelia II:lla

HRV perustettu 13.3.1976

Perustajajäsenet:

Ahtikari Erik

Ahtikari Kyösti

Arino Yrjö

Eerikäinen Jukka

Häkkinen Tuomo

Kaaselainen Tenho

Komonen Lauri

Lipasti Matti

Paavela Erkki

Pesonen Pauli

Pulkinen Jorma

Saarinen Aarno A.

Siitonen Paavo

Sirjola Lauri

Sulkamo Raimo

Yrjönen Pekka

Venekerhon toiminnasta kiinteä osa Kallioniemen toimintaa

Meren rannalla sijaitsevan Kallioniemen kallioinen ranta soveltuu erinomaisesti veneilyn harrastamiseen. Yhdistyksen jäsenistössä oli innokkaita veneilijöitä, jotka kutsuivat heti Kallioniemen ensimmäisen käyttökauden jälkeen muita kiinnostuneita venekerhon perustavaan kokoukseen.

Jäsenlehdessä julkaistu kutsu sai liikkeelle 23 jäsentä. He perustivat keväällä 1976 Helsingin Rakennusmestariveneilijät HRV:n josta myöhemmin tuli rekisteröity yhdistys.

Venekerho aloitti toimintansa rakentamalla saman kevään aikana pienen sivulaiturin, johon voitiin kiinnittää muutama vene. Syksyllä järjestettiin Kallioniemessä saaristolaivurikurssi ja seuraavana vuonna rannikkolaivurikurssi. Keväällä 1977 ryhdyttiin kunnostamaan vanhaa kiviarkkua, josta tuli osa uutta laituria. Kesäkauden avajaisissa 28.5.1977 Paavo Ruusuvuori vihki laiturin ja luovutti sen veneilijöiden käyttöön.

HELSINGIN RAKENNUSMESTARIYHDISTYS ry:n

VENEKERHON perustava kokous

kutsutaan koolle

KALLIONIEMEEN

13. 3. 1976 klo 14.00.

Kokouksessa on tarkoitus perustaa Helsingin Rakennusmestariyhdistyksen Kallioniemen yhteydessä toimiva venekerho.

Kokoonkutsujana
Kallioniemen isännistön puolesta
Raimo Sulkamo
isännistön puheenjohtaja



Kerhon lippu joka hyväksyttiin Kauppa- ja Teollisuusministeriössä 7.3.1978

Ajatuksia kuluneelta kahdeksanvuotiskaudelta

- Kaj Grönroos

Kuinka tähän asti on tultu

Liityin HRV:n v. 2003 ja hallitustyöskentelyyn tulin mukaan v.2006 ensin sihteeriksi ja kaksi vuotta myöhemmin kommodoriksi. Näiden 15 vuoden aikana HRV:n veneilevä jäsenistö on vaihtunut aika lailla vaikkakin muutamia miina paljon pitempään seuran aktiiveina toimivia on yhä jäljellä. Perspektiiviä seuran 40-vuotiseen historiaan siis löytyy yhä ja se on hieno asia!

Kuluneen kahdeksanvuotiskauden aikana Kallioniemen satamaa on korjattu ja uusittu vastaamaan nykypäivän vaatimuksia. Tämä työ ei ole koskaan valmis, vaan joka vuosi riittää jotain uudistettavaa. Olemme veneilyseurana ehkä poikkeus siinä, että nämä työt on pystytty hoitamaan pitkälti talkootyönä kiitos aktiivisen jäsenistön ja rakennusmestarien säätiön antamien investointivastustusten.

Venesatamamme sijaitsee poikkeuksellisen hienossa paikassa Hevossalmen itäpuolella Laajasalon kaupunginosassa. Monet sekä itäisellä, että läntisellä Suomenlahdella sijaitsevat retkisatamat ovat päivämatkan päässä.



Kallioniemen tilan on Helsingin Rakennusmestarit ja insinöörit vuokrannut Helsingin kaupungilta jäsenistönsä virkistys- ja koulutuskäyttöön. Toivon että HRMY vastaisuudessaakin on halukas pitämään tilan itsellään ja jopa entistä enemmän panostamaan kiinteistöjen kehittämiseen vastaamaan tämän päivän vaatimuksia jäsenistöä palvelevasta virkistys- ja koulutuspaikasta.

Kuluva vuosi on seuramme historian neljäskymmenes toimintavuosi. Juhlitamme sitä 28.5.2016 Kallioniemessä, ohjelmasta enemmän seuran kotisivuilla.

Emoyhdistyksemme, Helsingin Rakennusmestarit ja insinöörit, viettää myös juhluvuotta. Yhdistys täyttää kunnioitettavat 110v. Juhlallisuudet pidettiin Finlandia-talossa 5.3.2016.

HRV 2020-luvulla

En ole ennustaja, mutta uskon ja toivon HRV:n jatkavan vireänä ja hyvät perusfasilitetit tarjoavana pääkaupunkiseudun yleisveneseurana vastaisuudessaakin. Ainakin edellytykset siihen ovat Kallioniemessä mitä parhaimmat.

Antoisia veneilykokemuksia seuraavalle kaudelle toivottaen!

Kaj Grönroos

HRV kommodori 2008-2015

Hallituksen jäsen 2016-

Yhdistyksen puheenjohtajan tervehdys

Helsingin Rakennusmestariveneilijät HRV ry saavuttaa tänä vuonna 40 – vuoden iän.

Neljäkymmentä vuotta on pitkä aika, veneet vaihtuneet kuten mahdollisesti miehistökin.

Paikka Kallioniemessä säilyy samana hyvänä satamana.

Teillä on käytettävissä oma ”Messitalo” sekä sauna-, grilli- ja päärakennus niihin liittyvien sääntöjen mukaisesti.

Teiltä toimii kaksi jäsentä Kallioniemisenäntöissä joka hallinnoi Kallioniemeä.

Kallioniemessä pidetään keväisin- ja syksyisin yhteiset siivous- ja kunnostustalkoot.

Talkooväki on suurimmalta osaltaan veneilijöitä.

On hyvä että teillä on satama Kallioniemessä se ehkäisee jonkun verran ilkvallantekijöitä.

Kesäkuussa 10-12.6.2016 Kallioniemessä pidetään RKL:n kesäpäivät.

Kiitän hyvästä yhteistyöstä ja toivotan onnea ja menestystä 40- vuotta täyttävälle Helsingin Rakennusmestariveneilijät HRV ry:e.



Hannu Vehviläinen

Puheenjohtaja

Helsingin Rakennusmestarit ja –
insinöörit AMK ry

Merihaan Veneseura onnittelee

Merihaan Veneseura toivottaa lämpimästi onnea pitkäaikaiselle yhteistyökumppanilleen Helsingin Rakennusmestariveneilijöille!

Ajatus seurojen välisestä yhteistyöstä heräsi suomalaiseen tapaan saunan lauteilla viime vuosituhannen lopulla. Rakennusmestareilta puuttui retkisatama-apaikka, joka taas Merihaan Veneseuralla on Onaksessa. Pian rakennusmestariveneilijöitä liittyikin Merihaan Veneseuran jäseniksi useita ja he tulivat näin myös Onas-saaripaikan käyttäjiksi. Tämä on Merihaan Veneseurassa koettu reiluksi tavaksi toimia.

Yhteistyö on ollut Merihaan Veneseuralle sekä mukavaa että hyödyllistä. Rakennusmestariveneilijöillä on osaamista, joka on kullannarvoista saaripaikan ylläpidossa. Viimeksi tätä osaamista hyödynnettiin laituriremontissa. keuhällä 2015. Pidempään mukana olleet muistavat Pyhäinpäivän halkotalkoot,

joissa rakennusmestariveneilijöillä oli aina vahva edustus.

Rakennusmestarit ovat hyviä seuramiehiä ja – naisia – pisimmät keskustelut ja hilpeimmät naurut kuuluvat yleensä rakennusmestarien veneistä. Vuotuisilla silakkafestareilla rakennusmestareista on aina löytynyt laulu- ja tanssiseuraa. Rakennusmestarien tarjoama booli on jo legenda. ”Vanhoina hyvinä aikoina” käytiin vuosittain yhdessä myös Tallinnan Helsinki-talolla kartta- ja kameraretkillä.

Me Merihaan veneseurassa usein toteamme, että saaripaikkamme Onaksessa on seuran sydän. Toivomme, että jäsenet käyvät aktiivisesti Onaksessa, jotta retkisatama säilyy käytössämme ja hyväkuntoisena myös tulevina vuosina. Halukkaat voivat osallistua Onas-toimikunnan toimintaan.



Otamme mielellämme myös uusia henkilöitä rakennusmestariveneilijöistä Merihaan Veneseuran jäseniksi.

Onnea, menestystä ja hyvän yhteistyön jatkoa Merihaan Veneseuran puolesta toivottaen,

Eveliina Pöyhönen

Kommodori

Merihaan Veneseura

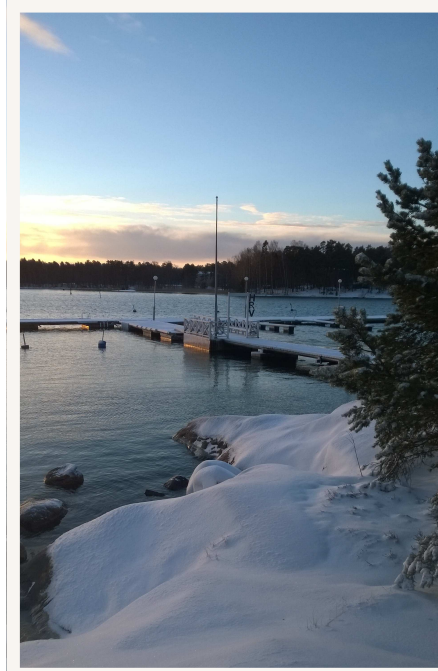
Venekerhomme

- Kirsi Rontu

Talvella on hyvä hiljentyä luonnon äärelle ja muistella mennyttä veneilykautta sekä odotella tulevaa. Kerhomme Kallioniemen kainalossa on oivallinen patikointikohde vuoden ympäri. Tautokupa Messin terassilla kevätauringosta voi nauttia aamuvorhaisesta iltaseen.

Kerhon jäsenistöä herätellään yhteiseen toimintaan aina silloin tällöin jo talvijäiden aikaan, kuten kuluvana kautena. Kokoonnuimme ulkolaiturin uuden puomin kokoamis- ja asennustalkoisiin, juuri oikea-aikaisesti jäiden vielä meidät kantaessa. Mukaan lähdetään allakan ja kunnon niin salliessa. Raittiin ilman lisäksi palkintona on aina hyvä mieli.

Veneilykautta suunniteltaessa on aika kevättalkoiden, joissa väki viimeistään tulee tutuksi. Kunnostustöitä riittää kaikille mm. laiturien ja poijujen peruskorjausta, puiden pilkkomista, harvointia ja ruokahuoltoa. Työt vaihtelevat vuosittain ja venepaikan haltijoilla on talkoovelvoite 2-3 kertaa vuodessa. Tänä keväänä uudistamme Messistä laiturille johtavan ”veneilijöiden laakokireitin” ja urakoimme kaatuneet kaksi suurta puuta klapeiksi. Saunaa ja grilliä käytämme kauden aikana ahkerasti joten polttopuuta kuluu. Meillä klapintekijöitä riittää!

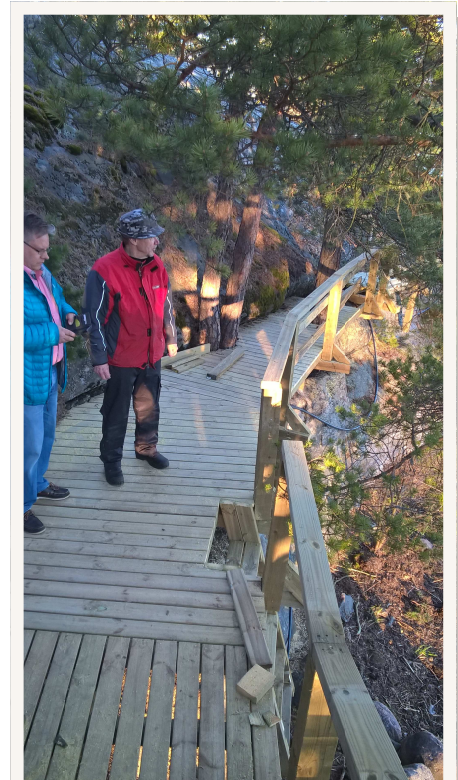


Kun veneet kiikkuvat laiturissa, on aika paattien katsastukselle ja vapaaehtoiselle kesätoiminnalle. Vakiotapahtumia ovat veneilykauden avajaiset ja päättäjäiset sekä juhannuksen juhlistaminen Kallioniemessä. Koko kauden on käytössämme (Merihaan veneseuran kanssa yhteisesti) retkisatama Onaksessa, tietysti saunalla! Innokkaat purjehtijat voivat osallistua seuramme nimissä Itäsyndikaatin rankinglistalle. Saattaapa meille joskus tulla kilpailujen järjestämisvuorokin. Kiireiset voivat seurata laiturin tapahtumia netistä valvontakamerakuvan välityksellä; aiheuttaa toki



sen, että rantautumisen onnistuminen vähän kuumottaa – ties kuinka monta seuraajaa tapahtumalla on!

Elo-syyskuussa on yövartioinnin aika. Me venepaikkalaiset valvomme tapahtumia joko Messistä tai omasta veneestä käsin. Parhaimmillaan lahti lepää tyynenä ja hiljaisena kylpien elokuun kuutamossa ja pahimmillaan syksyn myrskytuulet riepottavat laituria. Näinä öinä veneiden kiinnitysten kunnon seuraaminen on enemmän kuin paikallaan.



Venekerhomme toimintaan on helppo tulla mukaan koko perheen voimin. Itselläkin vasta kaksi täyttä veneilykautta seurassa takana, mutta kerho tuntuu jo ihan omalta. Kallioniemi tarjoaa paljon pieniä löytämisen iloja läpi kauden. Kevään sinivuokot kukkivat rinteessä, isokoskelot lotjaavat lahdella ja tänä keväänä myös merihanhet viivähtivät jään reunamilla. Tarkkaavainen veneilijä löytää myös aiemmin alueella liikkuneiden merkkejä, mitä lienevät meille viestittävän.

Ei Kallioniemessä tarvitse aina touhuta hiki hatussa. Kalliot ja poukama kutsuvat levähtämään, ottamaan aurinkoa ja uimaan tai vain nauttimaan kesäisestä tunnelmasta: Hevossalmen väylällä veneilijöitä riittää.

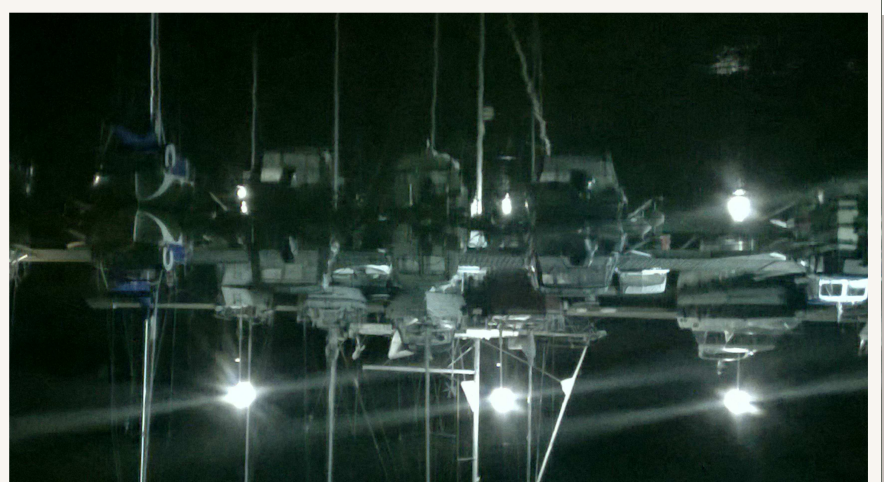
Kerho ja sen ilmapiiri on innostava ja mukava – ihmisen oloinen. Kiitos Teille mukana oleville ja tervetuloa uudet veneilijät - reippaasti mukaan sekalaiseen joukkoomme!

Veneilykauden aloitusterveisin

Kirsi Rontu ja Anjoki



Yhdistyksen sukellusjaoksesta olemme saaneet korvaamaton apua laiturien vedenalaisten osien kunnostukseen.



Onas isännän tervehdys

- Heikki Kettunen

Siitä on runsaasti vuosia vierinyt, kun ensimmäiset HRVläiset astuivat Onaksen rantaan ja laittoivat sahan soimaan. Muistelen mielelläni yhteisiä saunahetkiämme ja sitä tiedon määrää, jonka olemme saunan lämmössä ja keittokatosken suojassa saaneet rakentamisen onnesta ja autuudesta. Merihaan ja Rakennusmestareiden yhteistyön ansiosta Onaksen saarisatama kukoistaa. Yhdessä tehdyt talkootyöt ja HRV:n mittava materiaaliapu on tehnyt saarisatamasta toimivan ja houkuttelevan purjehduskohteen molempien seurojen jäsenille ja jäsenten vieraille.

Viimeisin yhteinen ponnistuksemme oli kesällä 2015. Silloin laituriin toinen vaihe saatiin päätökseen ja rantaan rakentui kunnon rantaterassi. HRV:n Hannu Marttila antoi kaikkensa talkootyössä ja vastineeksi sai neljä muhkeaa mustelmaa ja muutaman verisen nirhaman. Tämäkään rakennusvaihe ei olisi onnistunut ilman byggareiden antamaa asiantuntija-, talkoo- ja materiaaliutua.

Uskomaton Onas

Onas on paljon muutakin kuin hyvä sauna ja turvallinen satama. Onas on saarena luontoystävällinen monipuolinen luontokohde. Saaren eläimistöön kuuluvat peurat, hirvet, supikoirat ja ketut. Lintuheimiä ihastuttavat merikotkat, kalasääsket, joutsenet, metsot ja kaislikossa vierailevat haikarat. Keväällä 2010 saarisatamaan ilmestyi nuori koirasmetso soitimelle. Kun muuta kumppania ei löytynyt, metso istahti sataman kaiteelle ja tepasteli ihmisten perässä saunalle ja keittokatoskelle. Onas on useiden muuttolintujen muuttoreitillä, ja siksi keväällä ja syksyllä lintujen kirjo lahdissa ja taivalla on uskomattoman monipuolinen. Totta on, että kaikki eivät pidä matelijoista, mutta monipuolisen luontoon ne kuitenkin

ja siksi onkin paikallaan kertoa, että Onaksen luontoon kuuluvat myös pikimustat kyyt ja rantakäärmeet. Kaikki tämä "villi luonto" on vain parin askeleen päässä satamasta. Kalaa on ja sitä saa pyytää. Kaudelle 2015 on hankittu verkkoluvat kahdelle verkolle tai katisalle. Pyydykset ovat kaikkien kävijöiden käytössä, eikä apajapaikoista ole pulaa. Metsämansikan ja vadelmien keräämiseen tarvitaan sitten vähän enemmän kärsivällisyyttä, mutta mukilisen marjaherkkuja saa jokainen kerättyä. Kesäkauden ensimmäinen mustikkasoppa valmistuu usein heti elokuun alkuvuorosta ja marjojen runsaudensarvesta saa ämpäritolkulla puolukkaa aina vuoden ensimmäisiin pakkasiin saakka. Syksyn "lähiruokaan" kuuluvat myös sienet.

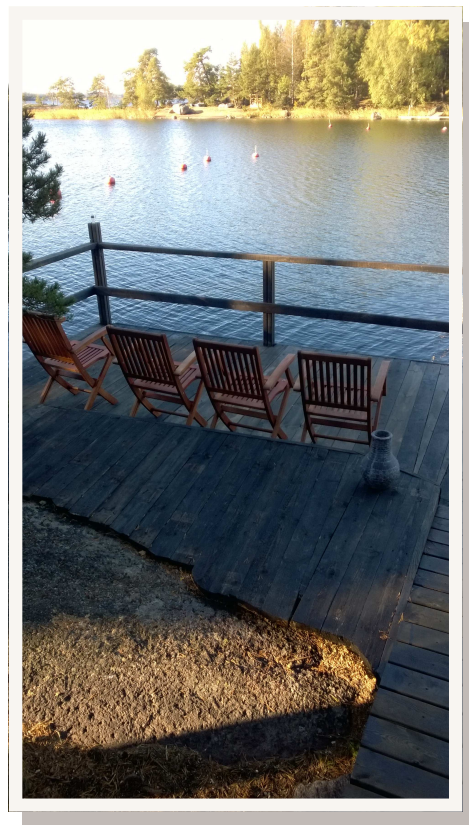
Missä on kävijät ja talkoomiehet?

Onas on valmiina, mutta vähällä käytöllä. Olemme yhdessä satsanneet Onakseen, ja siksi haluan muistuttaa HRV:läisiä. Käykää useammin saarella ja nauttikaa luonnosta ja löylystä. Aiempi vuosina jotkut kartoivat Onasta siksi, että siellä oli aina jokin "projekti" menossa. Pientä hommaa paikkojen kunnossa pitäminen tietysti kaipaakin, mutta ei nyt alvariinsa olla talkoita tekemässä.

Laiturit, sauna, keittokatos, grillipaikat ja polttopuu ovat lomailua ja lepäilyä varten tehty. Illat odottaa istujia ja rannan terassi, "laituriparlamentti", juttutuokioitaan. Lapset ja tuttavat mukaan ja purjehtimaan. Onaksen Optarit ja kalavedet odottavat kävijöitä. Oma lukunsa on sitten talkoot. Niitäkin pidetään parit vuodessa, mutta niiden pelosta ei kannata Onasta karttaa. Mitä talkoisiin tulee, niin tarjoilu ei ainakaan petä, niin kuin ei petä Onaksen silkkafestariin.

Kiitos byggarit ja tervetuloa sankoin joukoin yhteiseen saareemme.

Hiiohoi, Onas Isäntä



ALT/CON



Vapaaehtoiset meripelastajat auttavat

- Jukka-Pekka Lumilahti

Kone sammuu juuri silloin kun sitä vähiten odottaisi. Matkanteko loppuu pohjakosketukseen ja siitä johtuvaan potkurin vaurioitumiseen. Vapaaehtoisilla meripelastajilla on kiirettä kauniina kesäpäivänä, mutta apua tarvitaan myös syyspimeässä.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen meripelastusasema sijaitsee Matosaaresa, vain muutaman köyden mitan päässä Rakennusmestariveneilijöiden satamasta. Matosaari on yhdistyksen pelastusveneiden Rautauoman ja Mikrolog III:n kotisatama sekä yhdistyksen toiminnan keskus. Helsingin Rakennusmestariveneilijöillä ja Helsingin Meripelastusyhdistyksellä on Matosaaren osalta yhteistä historiaakin. Vuonna 1986 yhdistyksen päästessä saareen vuokralaiseksi, muutama Rakennusmestariveneilijöiden aktiiveista oli mukana kunnostamassa Matosaaren saunaa käyttökuntoiseksi. Matosaari ei tuolloin kuulunut kaupungin vesi- ja viemäriverkostoon, vaan juomavesi haettiin pelastusveneillä saareen isoissa tynnyreissä Rakennusmestariveneilijöiden



Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneet Rautauoma ja Mikrolog III.

Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

satamasta. Vasta 2000-luvulla järjestelystä voitiin luopua, kun Matosaareen saatiin ensin oma vesisäiliö ja lopulta vesi- ja viemäverkosto ulotettiin saareen saakka.

Vuosittain Helsingin yhdistyksen vapaaehtoiset meripelastajat pelastavat tai avustavat merihädästä kahtakolmeasataa henkilöä yli sadassa eri

tehtävässä. Yhdistys on Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistys ja toimii pääkaupunkiseudun ja Sipoon vesialueilla. Suomen meripelastusseuralla puolestaan on yli 60 jäsenyhdistystä ja toiminta kattaa meren lisäksi myös suurimmat sisävedet. Kaikkiaan vapaaehtoiset pelastavat tai avustavat vuosittain yli kolmeatuhatta henkilöä.

Tyypillisimmät vapaaehtoisten meripelastajien tehtävät ovat hyvissä olosuhteissa sattuvia veneilijöiden karilleajoja, matkan keskeytymisiä teknisistä vioista tai merimiestaidollisista virheistä johtuen sekä eksymisiä. Lisäksi pelastusveneet ovat mukana muun muassa sammuttamassa tulipaloja sekä suorittamassa ensiaputehtäviä niin saaristossa kuin vesillä. Meripelastajien kausi alkaa heti jäiden lähtiessä huhtikuussa ja päättyy useimmiten vasta marras-joulukuun vaihteessa. Valtaosa tehtävistä suoritetaan kuitenkin kesällä kesäelokuun välisenä aikana. PV Rautauoma ja Mikrolog III ovat aina enintään tunnin lähtövalmiudessa. Kesällä ja vilkkaina aikoina veneiden miehistöt pyrkivät



Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri ja PV Rautauoma harjoituksissa.

Kuva: Markku Tamminen

kuitenkin olemaan joko vesillä tai Matosaassa. Tällöin veneillä pystytään hälytyksen tullessa lähtemään välittömästi avuntarvitsijoiden luokse. Vesillä liikkuminen on tärkeää vapaaehtoisille meripelastajille myös siksi, että ainoastaan harjoittelemalla ja kouluttautamalla on mahdollista oppia meripelastuksessa tarvittavia taitoja. Koulutuksen tukena Helsingin Meripelastusyhdistyksessä on vapaaehtoisten meripelastajien koulutusjärjestelmä.

Merihädässä olevalle apu on aina ilmaista, eikä ihmisten pelastamisesta aiheudu kustannuksia hädässä oleville. Sen sijaan omaisuuden pelastamisesta aiheutuvat kustannukset veneen omistaja saattaa joutua itse maksamaan. Meripelastusseuran Trossi-jäsenetuna saa hinauksen ilmaiseksi lähimpään satamaan, jossa on saatavilla korjauspalveluja. Lisäksi vapaaehtoiset meripelastajat auttavat Trossijäseniä myös korjaajan tai väliaikaisen säilytyspaikan hankkimisessa. Trossi-jäsenedut ovat Suomen lisäksi voimassa Ruotsissa, Norjassa sekä osittain myös Tanskassa. Trossi-jäsenenä olet myös tukemassa vapaaehtoista meripelastusta. Esimerkiksi Helsingin Meripelastusyhdistyksessä kaikki mukana olevat ovat vapaaehtoisia, eivätkä näin ollen saa toiminnasta palkkaa tai palkkioita. Toiminnasta aiheutuvat kustannukset rahoitetaan valtaosin Trossi-jäsenmaksuilla, sekä erilaisilla avustuksilla. Liittymällä Trossijäseneksi, autatkin meitä auttamaan. Vuosimaksu Trossijäsenille on 75 €, mutta Suomen Purjehdus ja Veneily RY:n jäseneuroihin kuuluvat saavat siitä 10 € alennuksen. Mikäli sinulla on venevakuutus OP Vahinkovakuutuksessa (Pohjola), Trossin vuosimaksu on 55€. Trossijäsen kuuluu automaattisesti myös paikallisen jäsenyhdistyksen jäseneksi.

Turvallisin ja samalla mukavin tapa vesillä liikkumiseen on vaaratilanteiden ennakoiminen ja ennaltaehkäiseminen. Tällaisia ovat esimerkiksi veneen ja moottorin säännöllinen huoltaminen, reitin valitseminen sääennustukset huomioiden sekä pelastusliivien



PV Rautauoma on joka sään pelastusvene. Kuva: Markku Tamminen

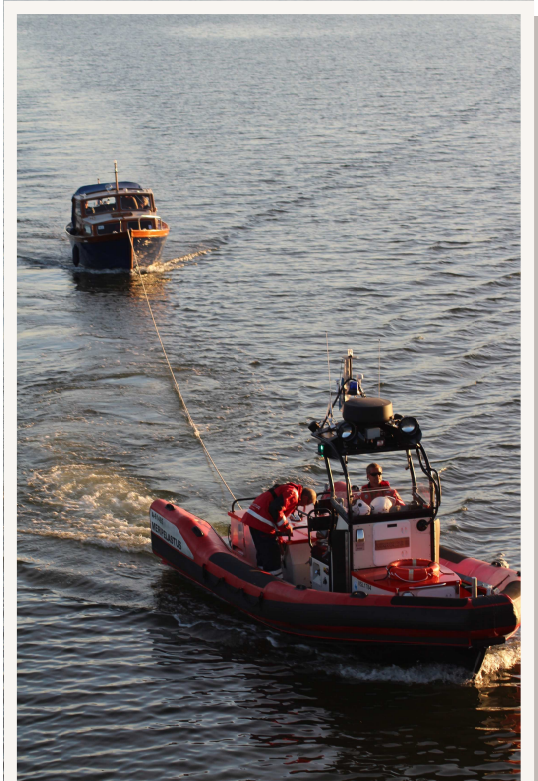
käyttäminen. Myös koulutuksella on suuri merkitys niin taitojen lisäämisessä, kuin vaaratilanteiden tunnistamisessa. Yksi tällainen taito on hätäraketin ampuminen. Tositilanteessa ei toivoisi joutuvansa lukemaan raketin käyttöohjeita keikkuvan veneen kannella samalla, kun lapset huutavat vieressä. Ampumista voi kuitenkin turvallisesti harjoitella Helsingin Meripelastusyhdistyksen vuosittain helmikuussa järjestämissä harjoituksissa.

Jos merellä kuitenkin joudut hätä- tai vaaratilanteeseen, mitä tehdä? Ensiksi kannattaa katsoa hetki ympärilleen ja pohtia mitä on tapahtunut. Lisäävun hälyttämisessä ei kannata aikailla, sillä etäisyydet vesillä ovat usein pitkiä, eikä apu näin ollen saavu hetkessä. Meripelastuksen hälytysnumero 02941000 yhdistyy lähimpään Rajavartiolaitoksen ylläpitämään meripelastuksen johtokeskukseen. Toinen hyvä keino on tehdä hätäilmoitus meri-vhf:n avulla. Keskusten henkilökunta arvioi tilanteen laadun ja hälyttää paikalle tarvittavan avun. Meripelastuksen johtokeskuksissa on reaaliaikainen tilannekuva käytettävissä olevista meripelastusyksiköistä. Tilanteesta ja ajankohdasta riippuen apu voi tulla Rajavartiolaitoksen

omilta yksiköiltä, vapaaehtoisilta meripelastajilta tai esimerkiksi venepoliisilta tai pelastuslaitokselta. Keskusten päivystäjät antavat myös neuvoja hätätilanteesta selviämiseen, joten kaikkea ei tarvitse osata tai hoksata aina itse.

www.meripelastus.fi/helsinki

Jukka-Pekka Lumilahti
Helsingin Meripelastusyhdistys



Valtaosa meripelastustehtävistä päättyy hinauksiin. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

Viidennen kommodorin aika vv. 1996-1998

- Hannu Marttila

Liityin Helsingin Rakennusmestariveneilijöihin 2.6.1982 ja alukseni oli Hellsman 23, joka vaihtui Avance 245:een 1988. s/y Karelia II on vene, jota ei ole vaihdettu.

HRV:n hallitukseen tulin vuonna 1985 ja olin siinä seuraavat 30 vuotta. Varakommodorina toimin kymmenen vuotta (1985-1995). Kommodorikausi alkoi HRV:n juhluvuonna 1996. Vuosi olikin työntäyteinen - jäsenlehteäkin julkaistiin kolme numeroa tiedottaaksemme juhluvuoden tapahtumista. Juhlajulkaisua alettiin valmistella jo edellisenä vuonna Pauli Pesosen johdolla. Pääjuhla Kallioniemessä oli 25.5. ja 70 jäsentä ja kutsuvierasta osallistui juhlaan kauniina kevtälauantaina.

Kesäkuussa 1996 teimme venekerhon järjestämän toisen eskaaderipurjehduksen Tallinnaan 13 venekunnan voimin. Tutustuimme Matti Lipastin myötävaikutuksella Suomen Tallinnan suurläheystystön saneeraustyömaahan historiallisella Toompean mäellä. Tallinnan purjehdusseura Kalevin ravintolassa saimme tilaisuuden tutustua seuran jäseniin. Pieni porukka jatkoi perinteistä juhannuksen viettoa Kallioniemessä. Odotettuun Norrkullalandetin retkeen elokuussa osallistui 30 retkeläistä. Tämäkin reissu huipentui jännittävään kilpapurjehdukseen Norrkullalandetista kotisatamaan. Siitä taistosta on tarkempi selostus tämän jutun loppuksi (ks. Jäsentiedote 3/1996).

Kevättalvella 1997 pidimme karttapäivät Kallioniemessä kesäkuussa tapahtuvaa kolmatta Tallinnan eskaaderia suunnitellen. Karttapäivään osallistui myös Merihaan Veneseuran jäseniä ja silloin luotiin pohjaa seurojemme väliselle yhteistyölle. Sovittiin, että vesien auetessa HRV:läiset tutustuvat Onakseen. Elokuussa keulat olivat taas kohti



Norrkullalandetia ja mukana 50 merenkulkijaa. Ainut ja merkittävä takaisku muuten loistavasti onnistuneessa illanvietossa oli Pennasen Erkin banjon kielen katkeaminen! Mainittakoon myös, että HRV:läiset olivat joukolla rakentamassa Ulrika Eleonoran Lumikirkkoa Senaatintorilla.

Veneilyvuosi 1998 alkoi Heli Rissasen opastamalla ensiapukurssilla maaliskuun alussa Kallioniemessä. Norrkullalandetissa harjoittelimme Helin opastuksella "mies yli laidan" pelastusoperaatiota. Kesäretki suuntautui heinäkuun alussa Hangosta Hiiumaalle Lehtmaan neljän venekunnan voimin. Jo oli kokemusrikas ja hauska reissu mm. Kopun majakkaan ja upeisiin hiekkarantoihin tutustuen. Norrkullalandettiin mentiin taas elokuussa. Onas-talkoisiin osallistuttiin kesällä ja syksyllä puutalkoisiin. Yhteistyö Merihaan Veneseuran kanssa osoittautui hyvin toimivaksi.

Vuosittain kotisatamassa tehtiin laiturin kuntotarkastus ja tarpeen mukaan vahvistustöitä. Ari Laamasen johdolla vedettiin vesiletkut laiturille, mikä

helpotti veneiden vesihuoltoa. Vuonna 1998 talkootunteja kertyi jopa noin 500. Tämän kaiken lisäksi HRV:läiset huolehtivat koko Kallioniemen kiinteistöstä saunapuineen ja ympäristöineen.

Koko toimintakausi hallituksessa oli antoisaa ja mukavaa aikaa samanhenkisten merenkävijäystävien kanssa.

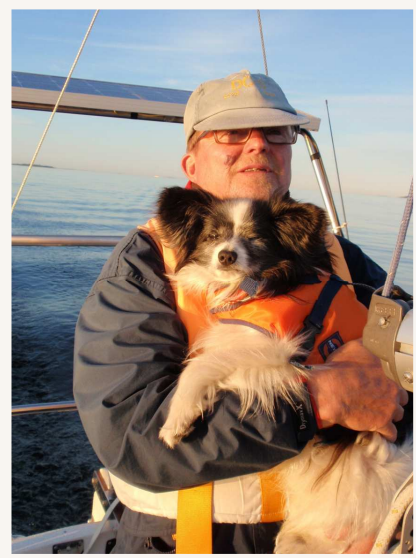
Kisailien kotisatamaan

Perinteinen syysretken purjehduskilpailu kotisatamaan Kallionimeen on hauska tapahtuma. Purjehduskilpailua leikkimielellä, jossa nostaa päätään myös terve kilpailuvietti.

Sunnuntaiaamun askareiden jälkeen kilpailun johto kutsuu kilpailijat kokoon. Aluksi on lähtölinjan määrittäminen. Kilpailijoilla on tietysti kaikilla omat ehdotuksensa starttipaikan suhteen – riippuen tuulen suunnasta, veneen koosta tai vaikkapa rantavesien karikkoisuudesta. Tähän väittelyyn yleensä kilpailun ylituomari Pauli sanoo viimeisen sanansa. Sovitaan yksimielisesti lähtölinjan sijainti. Kari uskollisesti joka vuosi tarjoaa spinnun käyttöä,

mutta ajatus ei saa kannatusta.

Siirtymäpurjehduksen aikana pälyilemme toisiamme ja seuraamme toimitsijaveneiden liikkeitä. Tässä vaiheessa jo ihmetellään ja väitellään miehistön kesken, mihin se lähtölinja itse asiassa sovittiin. Miksi Wilho täysin purjein



menee tuohon suuntaan ja miksi Matti on noin korkealla tuulessa. Startti lähestyy ja jokaisella miehistön jäsenellä on tietenkin kellot eri ajassa. Diktaattorina kippari vetoaa asemaansa ja ilmoittaa miehistölle tyyliä kenen kellon mukaan aika lasketaan. Järkytys on sitten suuri, kun joku uskaltaa ilmoittaa, että kellonajat jäivät vertaamatta järjestäjien kanssa.

Sitten vaan kokka kohti oletettua lähtöviivaa. Joku on jossain vaiheessa kuulevinaan järjestäjien veneestä heikkoä torven toivotusta. Oikeissa purjehduskilpailuissa veneet olisivat siistissä järjestyksessä ja vauhdissa ylittämässä lähtöviivaa. Meidän veneemme ovat sijoittuneina mikä missäkin, mutta yleensä jo kaikilla suunta oikea. Tämän H-hetken aikana saattaa tapahtua joskus ulkopuolista häirintää. Esimerkiksi puhelu kipparille. Kilpailun tuloslaskennassa ko. veneelle voidaan antaa harkinnan mukaan muutaman sekunnin hyvitys loppuaikaan.

Yleensä kilpailureitti pyritään sopimaan sellaiseksi, ettei omaperäisiin ratavalintoihin ole paljon mahdollisuuksia. Josakin kilpailussa eräs kilpailija oli purjehtinut karikkoisen salmen kautta ja hieman oikaissut. Kilpailijat olivat kiihkeästi protestoineet heiluttamalla keltaisia sadevaatteitaan, mutta maalissa naureskeltiin. Matkan aikana tuulen voimakkuudesta ja suunnasta johtuen kanssakilpailijoita näkyi tai sitten ei. Erikoisen hyvän mielen nostattaa havainto Karin raaserista, sillä hän on meidän kerhon kilpapurjehduksen osaaja. Tultaessa Wiipurinkivelle saavutaan reitin kapeimmalle kohdalle ja tästä näkyikin jo maalialue. Perimätiedon mukaan paikka on noussut kuuluisuuteen siksi, että se on Wiipurin ja Turun puoliväli.

Maalilinja on varma. Kotisataman lipputangon ja Lehmäsaaren loiston välinen linja. Ajanotossa onkin sitten kilpailun luonteen suomaa kirjavuutta. Joskus sattuu niin, että Heikki ehtii ylittää maalilinjan ennen toimitsijoiden saapumista. Ajan määrittelee Heikki itse. Kanssakilpailija joutuu ottamaan ajan silloin, kun virallinen ajanottaja on rientänyt avustamaan jonkun veneen rantaantumista. Kaikesta huolimatta jokaisella kilpaveneelle saadaan tuloaika, joskin pientä jupinaa aina kuuluu laiturilta. Sitten alkaa tulosten laskenta. Ensin pitää määritellä jokaiselle veneelle tasoituskerroin. Tässä vaiheessa onkin sitten vaarana sotkeutua Lys- ja Scandiakap-luvut keskenään. Heikin omatekoisen veneen kerroin, jota ei löydy virallisista luetteloista, päätetään vuosittain erikseen. Lopulta saadaan veneet jonkinmoiseen paremmuusjärjestykseen ja kaikkien on tyydyttävä sijoituksiinsa.

Yhteenvetona tästä perinteikkästä purjehdustapahtumasta sanottakoon, että kilpailu on säilyttämisen väärsti – nykyhenkisenä. Ehkä voisimme juhlistaa tapahtumaa asiankuuluvin palkintoseremoniain kuohuviineineen. Toivon ensi vuonna runsasta osanottoa.

Matkamuistoja Karelia II:lla, pieniä akvarelleja

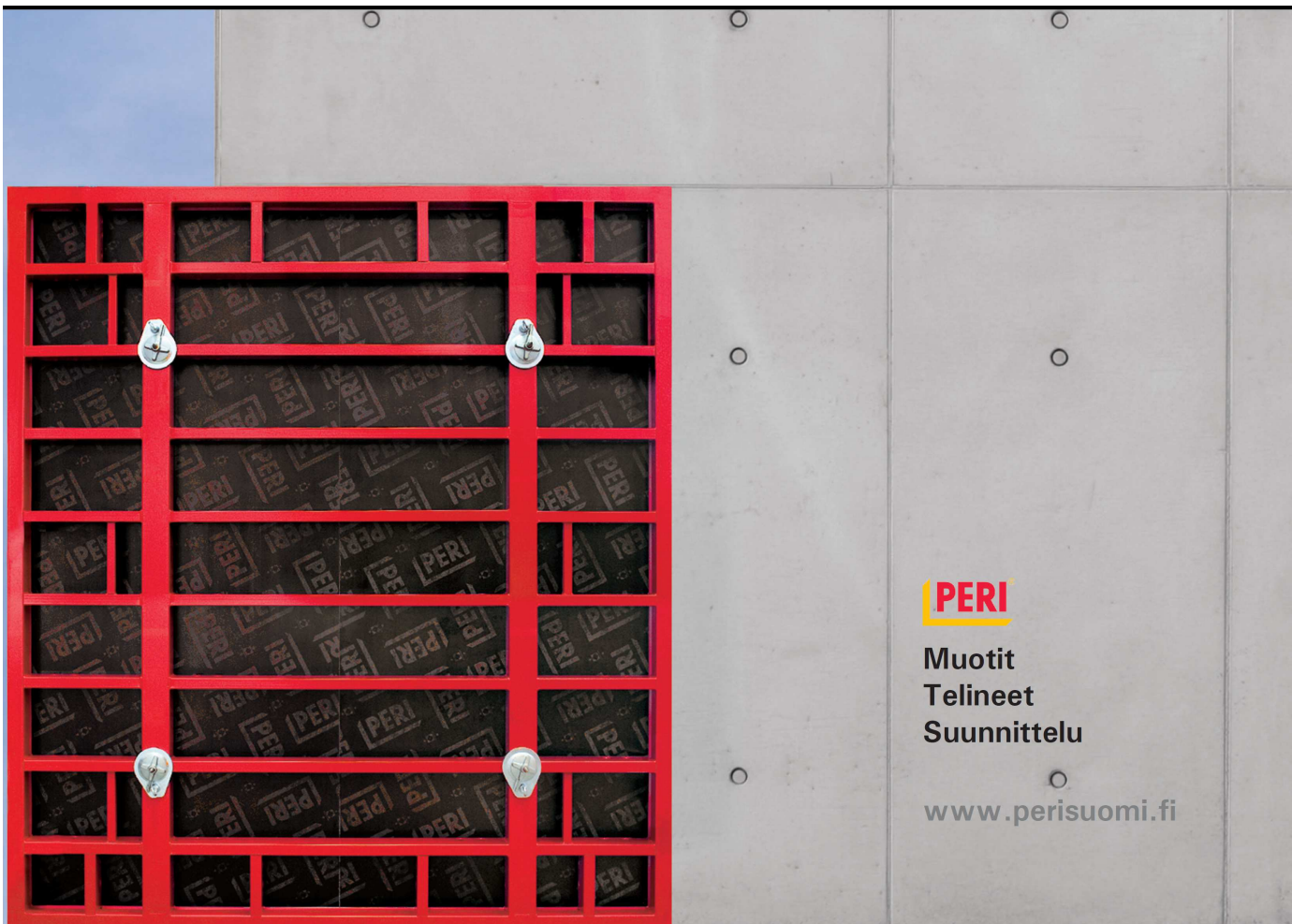
Mervi Leijala-Marttila



Pellinki, 2010



Utö, 2007



PERI

Muotit
Telineet
Suunnittelu

www.perisuomi.fi



**SUOMI
PRESSU**

UUTUUS, jolla suojaat veneesi!



Scantarp Suomi-Pressu on kotimainen Avainlippu-tuote, joka on suunniteltu kestävään kaikissa Suomen sääolosuhteissa. Saatavilla hyvin varustetuilta jälleenmyyjiltä kautta maan.

Oy Scantarp Ab onnittelee 40-vuotiasta

Toivotamme turvallisia merimalleja kaikille Helsingin Rakennusmestariveneilijät HRV ry:n jäsenille!



Oy Scantarp Ab
Lukkosalmentie 4
70420 Kuopio
www.scantarp.fi

**ASIANAJOTOIMISTO
JORMA LINDSTÖM OY**



Tämänkin kansallismaiseman alla kulkee Rekan kotimaista kaapelia. Valmistamme, myymme ja kehitämme Suomessa laadukkaita ja turvallisia kaapeleita, joiden valmistuksen perustana ovat tarkat kaapelistandardit, uusin teknologia ja ensiluokkaiset materiaalit.

Reka – jo 55 vuotta suomalaista kaapelia.

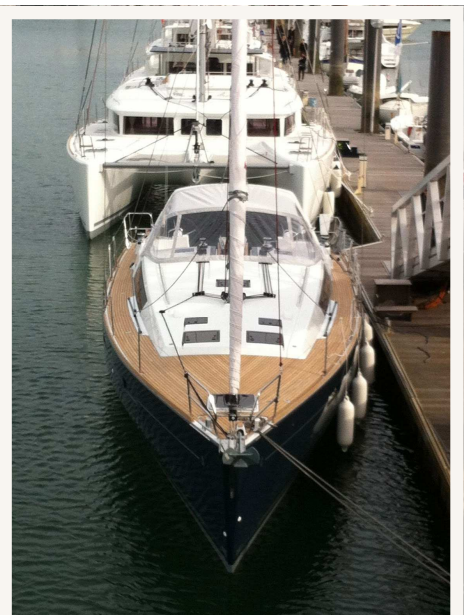
www.reka.fi

REKA
K A A P E L I

WWW.RIPRAP.FI

S/Y ultra mare—Neitsytpurjehdus Les Sables d’Olonne - Kallioniemi

- Petteri Saarinen



Artikkeli on koottu HRV:n jäsenen Petteri Saarisen pitämästä blogista hänen hakiessaan uuden veneen Ranskasta Beneteaun tehtaalta.

Lue lisää: <http://ultramare.blogspot.fi/>

Ensikohtaaminen Les Sables d’Olonnessa

Torstai 18.04.2013

Les Sables d’Olonne (46°29,42P 01°47,54L)

Vene löytyi rauhassa kellumasta valmiin näköisenä satamasta, ja kotimaasta lähetetyt tavarat oli nosteltu valmiiksi veneeseen.

Kaste ja matkaan

Luantai 20.04.2013

Les Sables d’Olonne (46°29,42P 01°47,54L)

Ennen matkaan lähtöä vene sai virallisen kasteensa. S/Y ultra mare valmiina lähtöön.

Tarkastuksien, kastetilaisuuden ja nopean moottoriöljyn lisäyksen jälkeen heitettiin köydet irti ja klo 15 käännettiin nokka kohti Cherbourgia.

Matkaa reittisuunnitelman mukaan n. 385nm, ja E.T.A. perillä tiistaina Cherbourgissa 23.4. iltapäivällä. Alkumatkasta kynnettiin hetki Karibian suuntaan. Tuuli nousi sen verran, että pienennettiin purjeita, jolloin vene kulki suuremmassa ja vauhtiakin riitti. Saimme seuraksemme matkan varrella kahdesti delfiinejä, jotka yksittäin ja pareittain syöksähtelivät veneen rinnalla ja sukeltelivat sen alta.

Aurinko laski horisonttiin heti yhdeksän jälkeen illalla ja kymmeneltä oli jo aivan pimeää. Kuu ja kirkas tähtitaivas valaisivat kuitenkin mukavasti kulua. Lämpötila laski n. 5°C, mutta vaatteita lisäämällä pysyi kannella lämpimänä. Yön kuluessa reitillä näkyi useampia kalastusaluksia, mutta muuten saimme kulkea rauhassa. Vahtivuorot pyörivät suunnitellusti. Loppuyöstä tuuli tyyntyi ja purjeita avattiin taas isommiksi. Matkaa alkoi taittua hyvää vauhtia.

Sunnuntai 21.04.2013

Biscajan lahti (47°00,00P 03°44,4L)

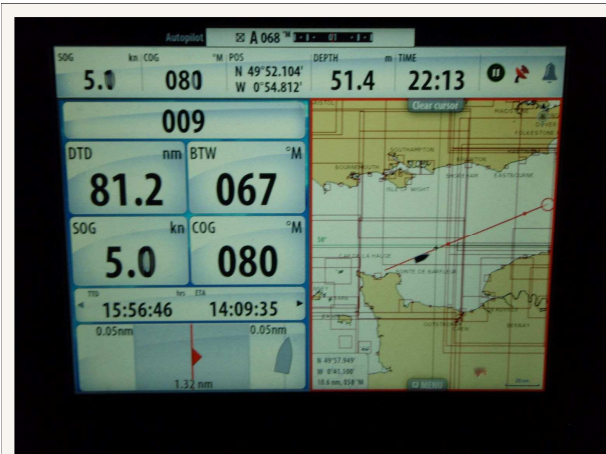
Tuuli tyyntyi aamuyöstä reippaasti ja vauhti putosi pikkuhiljaa seitsemästä solmusta kahteen. Kello 06:15 käynnistettiin kone ja ryhdyttiin valmistelemaan aamiaista. Koneella ajettiin suuntaa 320 useamman tunnin ajan. Päivän aikana tuuli pysyi poissa tai puhalsi vastaan 1-2 m/s voimalla, joten ajettiin moottoria sisään hyvän aikaa hienossa auringonpaisteessa.



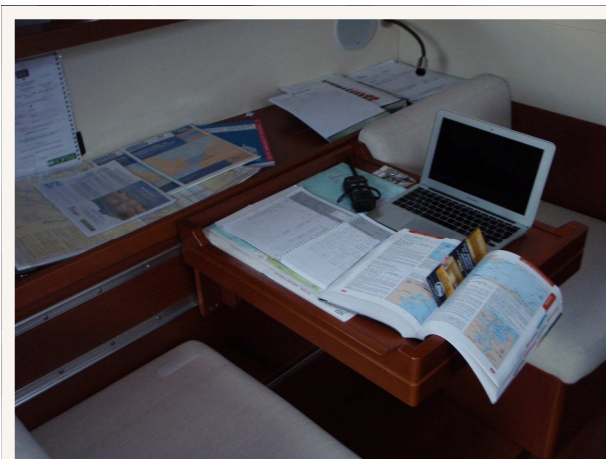
Great sailing



Kohti auringonlaskua



Kohti Englannin kanaalia



Navigointipöytä



Den Helderin vierasvenesataman portti (erittäin kapea)

Kohti Englannin kanaalia

Keskiviikko 24.04.2013

Pohjanmeri (50°15,07P 00°24,09I)

Cherbourgista lähdön jälkeen etenimme hyvässä myötävirrassa, vaikka tuuli ei ollut erityisen suotuisa. Veneen molemmin puolin näimme parin tunnin ajan erilaisia vesipyörteitä ja merkillisiä pinnanmuotoja. Tuulen temppuilla ajoimme pätjän koneella, mutta rullasimme yöllä taas purjeet esiin. Vain hetken aikaa ehdimme purjehtia, kun tuuli jälleen tyyntyi ja siirryimme takaisin koneen kyyditettäväksi.

Vahtivuorot pyörivät jälleen ja Tutkasta sekä AIS:ista näimme, että olimme pitkän aikaa liikkeellä aika yksin. Aamuyöstä tuuli kääntyi niin, että vahtipäälliköt päättivät nostaa genaakkerin. Samalla sumu tiivistyi ympärillämme ja näkyvyys putosi rajusti alle 50m:iin. Tässä vaiheessa emme olleet enää reitillä yksin vaan aluksia oli nyt joka puolella; tankkereita, rahtialuksia, kalastusaluksia ja matkustaja-aluksia. Sivumyötäisessä teimme väistöliikkeitä tarpeen mukaan ja huomasimme, että muutamat isommat tankkerit ja rahtialukset tekivät samoin nähdessään meidät omalla tutkallaan/AIS:illaan.

Pohjanmerelle

Torstai 25.04.2013

Englannin kanaali (50°27,6P 01°03,3I)

Yöllä etenimme kuun valossa Englannin kanaalin läpi. Liikennettä oli, mutta mahduimme hyvin sekaan. Koko elektroninen navigointijärjestelmä buuttasi itsensä, mutta hetken jännityksen jälkeen nousi jaloilleen. Yöllä ja aamupäivällä vene kulki hyvissä tuulissa (Boat Speed > 9kn), mutta iltaa kohti tuuli jälleen tyyntyi ja se vähäkin tuuli etenemisen kannalta väärästä sunnasta, joten kone käyntiin.

Ranskalaisten Coast Guard kävi tervehtimässä meitä ja kyseli radiolla oman kysymyspatterinsa. Saatuaan tyydyttävät vastaukset, poistuivat etuvasemmalle.

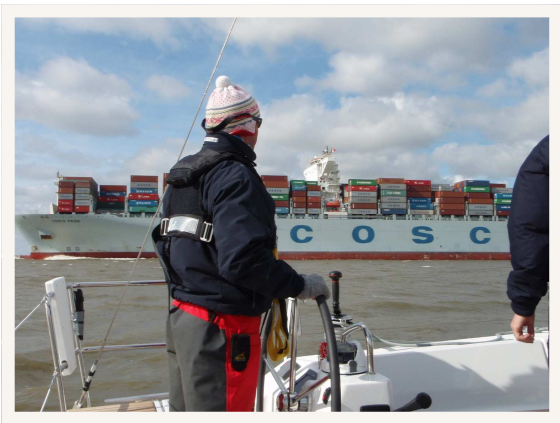
Kohti Saksaa

Perjantai 26.04.2013

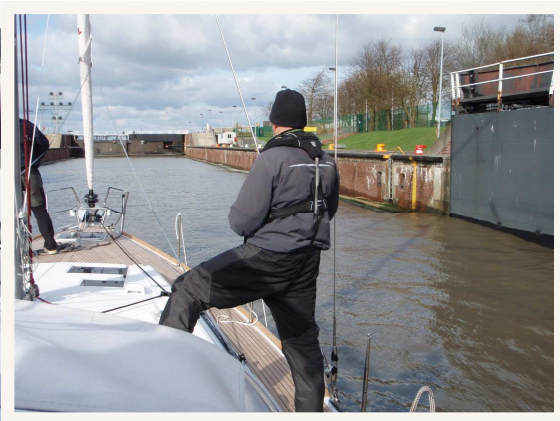
Den Helder (52°57,7P 04°46,9I)

Den Helderissä levättiin muutama tunti ja heti kun satamatoimisto aukesi, tankattiin vene. Heti tankkauksen jälkeen paikalliset maahantuloviranomaiset nousivat alukseen ja tarkastivat miehistöluettelon ja passit

Satamamanöövareiden jälkeen köydet irti ja myötävirtaan sataman varsin kapeasta portista ulos. Koilliseen käännyttäessä tuuli ja merivirrat olivat suoraan vastaan, joten alkumatka taitettiin taas koneella kohti Saksaa ja Kielin kanavaa, mutta alkuiltapäivästä purjeet nostettiin ja matka alkoi taas taittua mukavasti. Ilma oli nyt selvästi kylmempi, näkyvyys kohtalainen, ja tuuli vielä kevyenpuoleista.



Cosco tulee lähelle



Kanavan vanha sulku



Välillä näkyi onneksi muutakin kuin penkkaa

Pohjanmereltä Kielin kanavaan

Lauantai 27.04.2013

Pohjanmeri (53°20,0'P 04°55,7'I)

Iltapäivällä tuuli nousi, veneen nopeus oli yli 10 solmua ja matka taittui hyvin. Lokikirjassa vahtipäällikön kommentti "Great Sailing". Kylmää kyytiä kuitenkin...

Hyvä purjehduskeli jatkui pitkälle yöhön, mutta aamuyöstä tuuli alkoi taas tyyntyä, ja muutama tunti ajeltiin koneella, kunnes taas 8:00 nostettiin purjeet.

Koko matkan navigointi oli helppoa. Seurasimme vain hyvin merkittyä reittiä 1 nm laivaväylän ulkopuolella.

Cuxhaveinin ohitettuumme tähtäsimme kohti Kielin kanavaa. Kiel Kanal Traffic ohjasi meidät vanhaan lukkoon, johon pääsimme ajamaan aivan suoraan ilman pysähdyksiä.

Koska kello oli jo yli kuusi illalla, emme olisi ehtineet kanavan läpi enää päivänvalossa, joten olimme pakotettuja pysähtymään Brunsbottelin vierassatamaan ja stattaamaan taas aamulla päivän valjettua. Illalla ruokailimme poikkeuksellisesti maissa ja pääsimme taas peseytymään kunnan suihkussa.

Sunnuntai 28.04.2013

Kielin kanava (53°53,7'P 09°08,8'I)

Aamulla 7:30 köydet irti Brunsbottelin vierassatamasta ja 53,3 nm (98,7km) matka kanavassa alkoi.

Muutamia huviveneitä näimme matkalla, mutta pääsääntöisesti ajelimme kanavan reunassa rahtialuksia väistellen.

Alkumatka meni palellessa, mutta puolivälissä kanavaa aurinko lämmitti jo mukavasti.

Perillä välisatamassa Kielissä

Sunnuntai 28.04.2013

Kiel (54°22,9'P 10°10,16'I)

Aikamme kanavassa kiemurreltuamme, kymmenen tunnin jälkeen, pääsimme Kielin Stickenhörnin Sportshaveniin.

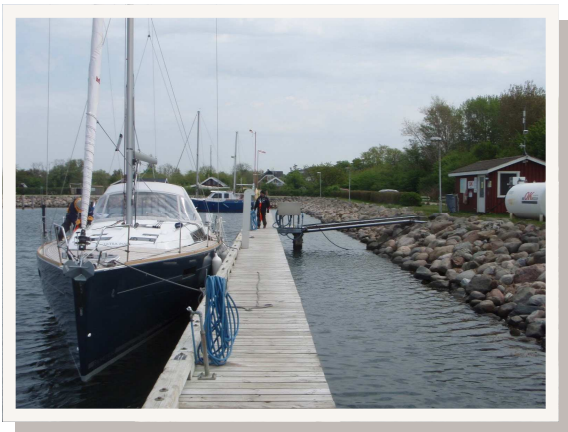
Kotiin ja Wapun viettoon

Maanantai 29.04.2013

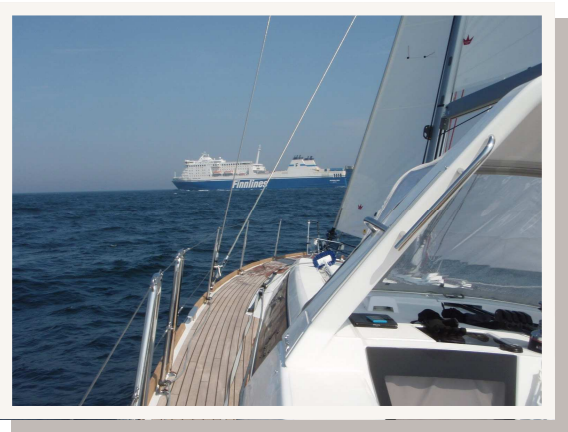
Kiel (54°22,9'P 10°10,16'I)

Veneen siivouksen ja pyykinpesun jälkeen koko miehistö suuntasi kohti Tanskaa ja Kastrupin lentoasema.

Siirtopurjehduksen toinen osa jatkui 18.5.2013.



Tankkaamassa Gedserissä



Finnlines kulkee keulan edestä Tanskan edustalla



Genaakkeri ylhäällä



Leg #2 liikkeelle Kielistä

Perjantai 17.05.2013

Stickenhörn Sportshaven, Kiel (54°22,88'P 10°10,16'I)

Miehistö saapui eri reittejä Stickenhörnin venesatamaan perjantapäivän aikana. Yanmarin huolto oli puolestaan alkuviikosta vierailuttu veneessä ja tehnyt ensimmäisen määräaikaishuollon moottoriin. Huollon edustajat kävivät vielä ennen lähtöä veneellä selostamassa tehdyt huoltotyöt ja toivottamassa hyvää matkaa. Tarpeelliset ja välttämättömimmät proviantit saatiin hankittua paikallisesta REWE:stä ja tuhdin pastasession sekä veneeseen/laitteisiin tutustumisen jälkeen oli kaikki pikku hiljaa valmista lähtöön.

Ensimmäinen etappi oli alkuillasta siirtyä Strandin satamaan täyttämään vesi- ja polttoainetankit. Vettä saatiin, mutta polttoainejakelu oli perjantain osalta jo lakannut, joten päätimme jatkaa kohti Tanskaa, jossa saisimme lisää polttoainetta seuraavana aamuna. Tuuli puhalsi 8-10 m/s suoraan vastaan koko matkan kohti Fehmarnia, ja aamuyöstä 04:00 pieni, mutta kiukkuinen ukkosrintama ajoi tutkassa suoraan päällemme. Tuuli nousi yli 15 m/s ja vettä tuli hetken vaakasuaan. Hieman väistelyämme pääsimme myrskyn silmästä ulos, ja matka jatkui kuivemmissä merkeissä auringon nousua kohti.

Välistoppi Gedserissä ja kohti Bornholmia

Lauantai 18.05.2013

Gedser (54°34,040'P 11°55,764'I)

Purjeet nostettiin aamusta, kun reittimme kulki kaakkoon Fehmarnin ohi ja pääsimme purjehtimaan kohtalaisessa kelissä. Hetken päästä taas tuuli suoraan päin nenää, matka ei taitu, purjeet alas ja mylly käyntiin. Pikapysähdys Gedserin satamassa Tanskan rannikolla, jossa Dieseltankki saatiin täyteen. Nyt purjeet ylös ja suunta kohti Bornholmia. Keli suosi, ja muutama tunti päästiin kryssimaan ihan hyvää vauhtia.

Tuuli tyyntyi iltapäivällä klo 17 jälkeen 2-3 m/s lukemiin, ja taas kone käyntiin...

Välistoppi Nexössä Bornholmissa

Sunnuntai 19.05.2013

Nexö (53°03,778'P 15°08,115'I)

Umpisumussa aikamme koneella ajeltuamme, poikkesimme tankkaamaan Bornholmiin Nexön vierasvenesatamaan. Samalla käytiin kaukassa täydentämässä varastoja.

Tankkauksen jälkeen tuhdit aamiaisleivät suuhun ja taas liikkeelle, nyt sivumyötäiseen genaakkerilla.

Gotlannin ohi kotia päin

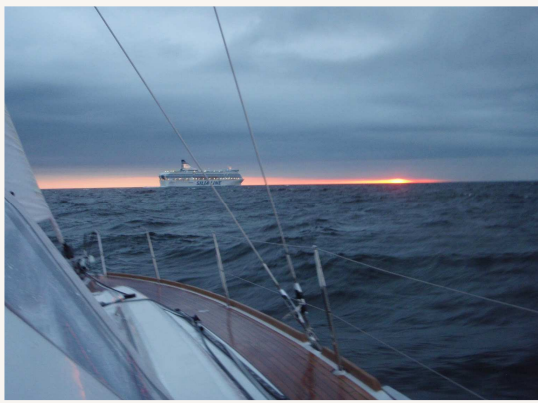
Maanantai 20.05.2013

Gotland (57°00,118'P 18°38,595'I)

Hieno aamu ja great sailing! Puolen päivän jälkeen lähestyimme Gotlannin eteläkärkeä ja Hoburgin Ukko sai taas todistaa pienimuotoisen kasteen. Huh hah hei ja rommia pullo...



Lepinkäinen hörppäsi vettä, söi kärpäsen ja häipyi omille teilleen



Aamun sarastaessa kolmen maissa Silja lipui edestämme

Hangosta Helsinkiin

Lauantai 25.05.2013
Hanko (59°82,0'P 22°96,5'I)

Siirron seuraava legi kohti Helsinkiä starttasi Hangosta lauantaina klo 21:00.

Keli hieno ja koillistuuli 7-8m/s, joten päätimme kryssiä yön läpi. Aikaisin sunnuntaiaamuna kone käyntiin ja nokka hetkeksi suoraan vastatuuleen mäkiluodon ohi Porkkalaan.

Lyhyt stoppi Porkkalassa (koiran ulkoilutus tukevalla maalla & nopea aamiainen), ja puolen tunnin jälkeen taas matkaan. Helsingin edustalla tuuli nousi yli 12m/s. Lauttasaaren kohdalla otettiin kokonaan purjeet alas ja suunnattiin koneella HSS:lle.

Kotisatamaan

Sunnuntai 26.05.2013
Helsinki (60°10,20'P 24°57,76'I)

Sunnuntaina viimeinen lyhyt 3,2nm siirto kotisatamaan HRV:n laituriin Jollakseen.

Kohti Suomen aluevesiä

Tiistai 21.05.2013
Gotlannin koillispuoli (57°00,118'P 18°38,595'I)

Matka jatkui kevyessä tuulella Gotlannin ohi. Aamupäivällä muutama lintu nousi alukseen huilaamaan. Iltapäivällä tutkittiin Hiidenmaan edustalla säätietoja ja tutkailtiin reittivaihtoehtoja Suomen puolelle.

Kryssien sisään Hankoon ja kotiin

Keskiviikko 22.05.2013
Suomenlahti ja Hanko (59°82,0'P 22°96,5'I)

Edellisenä iltana Hiidenmaan kohdalla saimme päivitettyt sää tiedot. Itä-koillista tuulta 10-12 m/s puuskissa max. 16 m/s. Oli ilmeistä, että kryssiminen Helsinkiin ei halutulla aikataululla oikein sujuvasti lunnistuisi. Eri vaihtoehtoja punnittuamme päädyimme siihen, että ajamme aamuksi Hankoon. Aamuyöstä kevyenä puhaltanut tuuli alkoi nousta ja yöllä saimme nauttia hyvästä kyydistä.

Parilla pitkällä kryssillä pääsimme aamusta Russarön vierestä sisään Hankoon, ja yhtämittäinen veto Bornholmista Hankoon sai hyvän päätöksen.

Vielä jäljellä viimeinen etappi Hangosta Helsinkiin pienen levon jälkeen.



Porkkalan majakka



s/y ultra mare kotisatamassa Kallioniemessä

Kallioniemi—Messin rakentaminen v. 1999-2000

- Heikki Kylliäinen

Helsingin Rakennusmestarit ja –insinöörit AMK r.y, on vuokrannut Helsingin kaupungilta kesänviettopaikan Laajasalosta, Keulakuvantie 18.

Helsingin rakennusmestariveneilijät HRV r.y on saanut tukikohdakseen sieltä veneiden kiinnityspaikan sekä Messi -tilan.

Messi sijaitsi ensin päätalon yläkerrassa, mutta kun aluetta alettiin luovuttaa erilaisiin tilaisuuksiin, tuli ongelmaksi messin sijoitus ja veneilijöiden käyntimahdollisuus tilaisuuden aikana.

Asialle tuli mahdollisuus, kun talonmiespariskunta Pirkko ja Veikko Paananen (Veikon kuoltua) luopuivat talonmiestehtävästä. Kyseinen mökki jäi silloin tyhjilleen. Esitin venekerholle että mökki (entinen saunarakennus) voitaisiin luovuttaa ja kunnostaa veneilijöille Messiksi. Asia eteni niin että yhdistyksen hallitus antoi siihen siunauksen.

Venekerhon kommodorina oli silloin Martti Pensamo ja hänen johdolla veneilijät alkoivat purkamaan mökin sisäpuolisia levytyksiä sekä lattialauoituksia ja katemateriaalia. Talkooporukkaa oli Martti saanut runsaasti ja työ eteni oikein ripeästi.

Sitten tuli selville että rakenteissa oli tuholaisia joka meinasi olla töiden loppu, mutta tilasin tuholaismyrkyttäjän ja hän selvitti ettei tarvitse olla huolissaan ja niin tila myrkytettiin ja noin kahden viikon kuluttua voitiin töitä jatkaa. (Helsingin Tuhotorjunta Oy)

Työt jatkuivat paikanpäällä ja minä koitin hankia tarvikkeita jotta saadaan paikat kuntoon.

Tavaroiden hankinnan aikana meillä oli firmassa rakentamisen aikamoinen



Laho seinä purettuna, Erikin toteamus vähän naurattaa.



Seinä saa uuden paneelauksen.

buumi, joten hankinnoissa ei ollut oikein mitään ongelmaa ja niin saatiin eristeitä, puutavaraa, lattiamateriaalia, katto- ja seinäpaneelia.

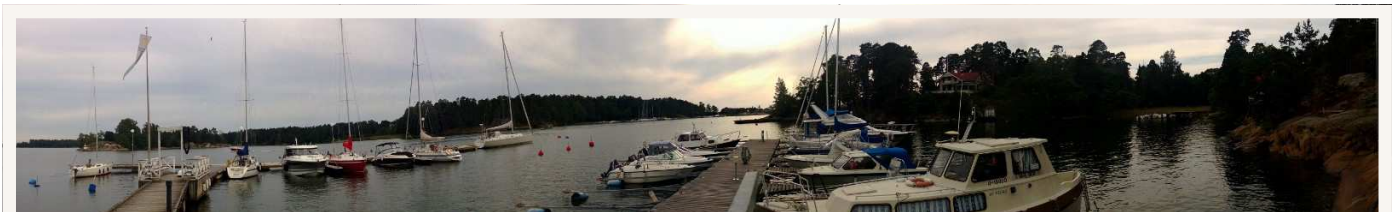
Suurin hankinta olivat ikkunat ja parvekeovi, mutta kaikki meni oikein hyvin. Lahjoittajina olivat suuret rakennusyhtiöt.

Mökin katto uusittiin ja sen työn maksoi yhdistys (HL-Takuupelti Oy teki työn) ja sähkötöitä suoritti meillä oleva sähkömies Menna.

Hannu Marttila hoiti omalla porukalla hirsiseiniä puhdistuksen.

Minä ja vaimoni Mirja suoritimme seinien ja lattioiden pinnoitustyöt, katon paneelityössä oli minulla apuna Tarmo Kilponen (Monitoimimies) koska entinen katto oli painunut moneen suuntaan.

Minusta työ ja mihin käyttöön tämä tuli oli erittäin mielenkiintoinen rupeama. Kiitos.



Helsingin rakennusmestariveneilijät HRV ry 1999-2003

- Vilho Järveläinen

Kunniakommodorimme Pauli Pesonen soitti minulle 15.1.2016 ja esitti, että kirjoittaisin "historiikin" omasta puheenjohtajakaudestani. Ajatus ei tuntunut mitenkään houkuttelevalta, koska aikaa on kulunut jo varsin paljon ja minulla ei ole täällä käytettävissä sanottavasti arkistoitua materiaalia. Mietin pyyntöä päivän verran ja niinpä aloin penkoa vanhoja vuosijulkaisuja, vielä osin tallessa olevia tiedostoja ja valokuvia. Surukseni havaitsin, että suurin osa sähköisistä tiedostoista oli kadonnut bittien taivaaseen. Jäljempänä esitetty ei siis ole ehdotonta faktaa, vaan minun muistikuviani ja näkemyksiäni.

Messi

Keväällä 1999 saimme Kallioniemen isännistöltä tiedon, että voisimme saada rannassa olevan talomiehen erillisen asunnon kerhomme messitilaksi. Meidän messimme oli päärakennuksen yläkerrassa ja sen käytöllä oli ymmärrettäviä rajoitteita mm. päärakennuksessa olevien juhlatilaisuuksien aikaan. Tarjottu tila oli päässyt melko heikkoon kuntoon, mutta otimme tarjouksen riemulla vastaan ja aloimme suunnitella kunnostusta. Lattia avattiin ja uusittiin. Tehtiin mökin ympärille telineet ja vanha asbestilevykatto purettiin. Alla olevat vanhat paanut katolla säilytettiin ja päälle tehtiin paikalla saumattu peltikate. Katteen teettämisen samoin kuin materiaalihankinnat kustansi Kallioniemen isännistö eli Rakennusmestariyhdistys. Keväällä alettiin myös rakentaa ns. jollavajaa vanhan pikku vajan tilalle rantaan. Molempia hankkeita vietin yhtä aikaa eteenpäin kuitenkin siten, että messi oli ykkössijalla. Muutto messiin tapahtui syyskesällä 1999 ja oli se täysin valmis seuraavan vuoden juhannuksena. Kesällä 2000 valmistui myös jollavaja luiskineen. Olimme myös mukana uuden puuvajan rakentamisessa



Veneilykauden päättäjaiset Kallioniemessä joskus vuosituhannen vaihteen aikoihin.

lentopallokentän päähän. Vuoden 1999 syyskesällä ja vuoden 2000 keväällä oli monia ylimääräisiä, vapaa-muotoisia talkoopäiviä messin, jolla- ja puuvajan tiimoilta. Erityisen kiitoksen osoitan isännistön puolelle Heikille, joka suoritti materiaalihankinnat ja osallistui myös hyvin merkittävästi toteutukseen aikaansa ja vaivaansa säästämättä. Kiitokset myös Martille, Anjalle ja "Harmaille panttereille" sekä myös muille, jotka olivat usein iltaisin ja viikonloppuisin paikalla työskentelemässä

Onas

Oma saaripaikka oli pitkään ollut seuramme haaveena. Saaritukikohtien hinnat tai vuokrat Suomenlahden rannoilla olivat kuitenkin sellaisia, että seuramme rahavaroilla niistä voitiin ainoastaan haaveilla.

Merihaan Veneseuralla oli käytössään Onaksen saarelle rantapaikka, jota he ylläpitivät ja kunnostivat talkoilla. Martti Rissanen oli jäsenenä Merihaan Veneseura MVS ry:ssä ollen hänen



Celia omistajineen kauniina kesäpäivänä jossain saaristomeren satamassa.

veneensä heidän satamassaan. Martti oli myös meidän seuramme jäsen sekä aktiivinen toimija ja hänen kauttaan tieto Onaksen retkisatamasta tavoitti meidät. Myös muutamat meidän veneilijät olivat käyneet siellä. Martin kautta meillä oli yhteys Merihaan Veneseuraan ja sitä kautta tuli tietoon siellä olevan halukkuutta sallia myös meidän veneiden vierailut siellä. Heidän puoleltaan tavoitteena oli varmaan talkooavun ja tulojen saaminen paikan hoitoon. Ajatus eteni siten, että 3.6.1999 meillä hallituksen kokouksessa oli käsiteltävänä seuraavanlainen Merihaan veneseuran ja neuvottelutoimikunnan ehdotus vuosille 1999-2003: "HRV kustantaa yhden jäsenen/ vuosi 4 vuoden ajan liittymään Merihaan veneseuraan (2300 mk/ vuosi). Saisimme siten myös jäsenen Onas-toimikuntaan. Neljän vuoden jälkeen tilanne arvioidaan uudelleen"

Hallituksessa päätimme suorittaa jäsenkyselyn asiasta. Lähes kaikki kyselyyn vastanneet jäsenet kannattivat hanketta ja niin se eteni syyskesällä pidettyyn palaveriin, jossa yksityiskohdistusta sovittiin. Sopimuksen perusteella ne HRV:set, jotka vuosittain liittyvät Merihaan Venekerhoon, käyvät Onaksessa jäseninä ja me muut käymme heidän vieraina.

Yhteistyö todettiin toimivaksi sekä molempia osapuolia tyydyttäväksi. Kuluneiden kesien aikana monet seuramme veneet vierailivat Onaksessa. Myös

kaikkina syksyinä vuodesta 1999 alkaen meiltä oli porukkaa mukana Onaksen syystalkoissa. Muista yhteistoiminnan muodoista mainittakoon osallistuminen seurojen yhteisiin kartta- ja kameraretkiin Tallinnan Helsinki talolle.



Varakommodori onnittelee kommodoria, vuosi 2001.

Syysmyrsky

Vuoden 2001 elokuussa ajaessani aamulla 6 ja 7 välillä kohti toimistoa, soitti Pensamon Martti Kallioniemestä ja kertoi satamamassa olevan ongelmia. Ajoin suoraan Kallioniemeen ja totesin, että laitureilla on kaottinen tilanne. Päällä oli ensimmäinen syysmyrsky ja tuulen suunta oli suoraan Viipurinkiveltä, joka on ainut avoin suunta satamamme. Veneiden kiinnitysköysiä oli poikki ja vahinkojakin oli jo syntynyt.

Ensimmäisenä tietenkin tarkistin oman Celian kiinnitykset ja totesin niiden pitävän. Martti oli jo vetänyt lisäköysiä veneisiin ja aloin auttaa häntä siinä puuhassa. Pian apuun tuli myös muutamien muiden veneiden omistajia. Ve-

dimme kaikista ulkorivin veneistä keulaköysien rinnalle varaköydet laiturin sisäpuolen renkailla, koska pelkäsimme jo vanhan laiturin kiinnitysrenkaiden kestävyyttä. Ensin käytimme omat köydet ja sitten kun ne olivat kaikki kiinni, niin otimme veneistä lisää. Näkymä laiturilla oli varsin villi, köysiä oli laiturin poikki suuntaan jos toiseenkin. Puolenpäivän aikaan, kun tuulikin tuntui hie- man talttuvan, pääsin varsinaiselle kustannuspaikalleni.

Myrskyn asetettua keräilimme kukin omat köytemme talteen. Katselimme vahinkoja ja totesimme laiturin vaurioiden jääneet varsin vähäisiksi. Ulkorivissä meillä oli pääsääntöisesti käytössä vain joka toinen paikka eli veneillä oli hyvin tilaan ja ne eivät nojanneet toisiinsa. Kaksi venettä kärsi vaurioita, jotka johtivat vakuutuskorvauksiin. Vahingot aiheutuivat vierailevasta veneestä, jonka kiinnitysköydet pettivät.

Laituriremontit

Vuosina 1999-2001 tehtiin laitureilla ainoastaan välttämättömiä kunnostustöitä sekä vauriokorjauksia. Näistä vau-



Lili Stora Träskön luonnonsatamassa joskus 1980-luvulla



Leikkimielinen kilpailu meneillään Kallioniemessä, joskus vuosituuhannen vaihteen aikoihin.

riokorjauksista voisi mainita päälaiturin rivin korjauksen vuonna 2000 ja seuraavana vuonna jäiden rikkoman yhdyslaiturin korjauksen ylimääräisillä talkoilta aivan veneilykauden alla. Näihin väli-vuosiin oli kaksikin syytä: vuoden 1999 ketjujen vaihto oli varsin kallis ja työläs hanke ja toisaalta Kallioniemen vuokrasopimus oli katkolla. Rakennusmestariyhdistys sai vuonna 2001 uuden kymmenen vuoden vuokrasopimuksen, joten sen puolesta esteitä laiturihankkeille ei ollut. Tarvetta sen sijaan oli, sillä T-laiturin Hevossalmen sillan puoleisessa päässä erään veneilijän hypätessä veneestä laiturille, katkesi lankku jalan alla poikki.

Kevättalvella 2002 uusittiin päälaituri lipputangolta alkaen sekä T-laiturin

Hevossalmen sillan puoleinen osa. Virallisia talkoopäiviä vietettiin keväällä seitsemän kertaa. Talkoissa keskityttiin uuden laiturin rakentamiseen, mutta sivussa tehtiin myös perinteisiä Kallioniemen kiinteistön töitä. Laituri-projektiin liittyen pidettiin lisäksi erikokoisilla ryhmillä useita epävirallisia talkoita. Monella jäsenillä talkootyön määrä ylitti sadan tunnin rajan.

Seuraavana vuonna oli vuorossa T-laiturin itäpään uusiminen. Pää- ja T-laiturin uudistaminen oli yhdistykselle suururakka sekä työpanoksellisesti että taloudellisesti. Projektin toteutusta auttoi merkittävästi Rakennusmestarien säätiöltä saamamme toiminta-avustukset sekä alan

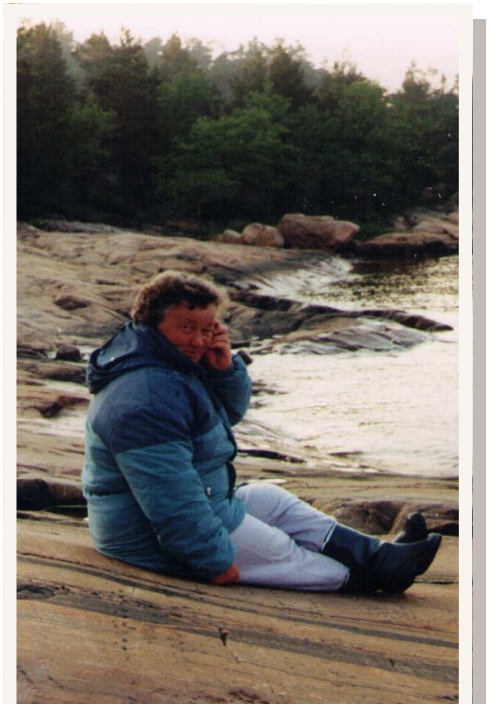
liikkeiden lahjoitukset. Lahjoittaneista liikkeistä mainittakoon Ramirent Oyj, Maanrakennus E.M. Pekkinen Oy ja Martti Kutvonen.

Yhteistä vapaa-ajan viettoa

Velvollisuuden lisäksi talkoot olivat silloisille veneilijöille yhteistä ajankulua ja yhteisöllisyyttä. Lisäksi oli meillä silloinkin sääntömääräiset kokoukset, Kallioniemen juhannusjuhlat, veneilykauden päättäjaiset, eskaaderipurjehdukset, syysretket jne. Osanotto yhteisiin tapahtumiin oli runsaslukuista.

Luikonlahdessa 24.1.2016

Vilho Järveläinen



Kaunis, mutta kylmä ilta jossain



www.purjehdus.net



SEPA OY

Vesannontie, 72600 KEITELE
Puhelin 020 762 8700
sepa@sepa.fi



Yrittäjätie 12, 06450 PORVOO
Puhelin 020 762 8770
sepa.porvoo@sepa.fi

www.sepa.fi

Terveisiä valtamereltä

- Hannu Laurila

On vapun päivä 1.5.2007 ja Navigateur starttaa pohjoiselle Atlantille Sint Maartenilta, kohti Azoreita.

Kun vieraamme lähtivät Sint Maartenilta kohti kotia, lähdimme tapaamaan vielä kerran Tarina veneen miehistöä Antigualle. Tarkoitus oli että viettäisimme vielä hetken aikaa heidän kanssaan, ennen kuin Tiina ja Minja lähtisivät kotiin Guodalupelta. Ikävä kyllä Minja sairastui ja jouduimme odottamaan monta päivää ennen kuin pääsimme kunnolla liikkeelle. Kun sitten lopulta luovimme kohti Antiguaa, saimme Tarinalta viestin että he ovatkin jo menossa Nevisille. Muutimme hieman kurssia ja tutustuimme Tarinan kanssa St Kitts ja Nevisiin yhdessä. Sen jälkeen siirryimme pikkuhiljaa Guodalupelle, josta Minja ja Tiina lensivät kotiin.

Meillä tilanne oli muuttunut siinä määrin että, pojallamme Jessellä oli terveydellisiä huolia ja Tiinan piti jäädä kotiin. Tilanteen niin salliessa, Tiina lentäisi Falmouthiin ja seilaisi veneen kanssani Suomeen. Minä purjehtisin ns. nuorisotiimin” kanssa veneen sinne. Nuorisotiimi koostui kahdesta nuoresta (Senja 20v ja Jusa 23v) jonka kanssa sovimme alustavasti jo Las Palmasissa ylityksestä. Pääsiäisenä Tiina ja Minja lensivät kotiin.

Jos monta kertaa on tuntunut vene tyhjältä, kun kavereita on lähtenyt Suomeen, niin nyt se vasta tyhjältä tuntui. Minulla oli kolme viikkoa aikaa ennen kuin Senja saapuisi Antigualle. Valmistelin venettä pikkuhiljaa ylityskuntoon. Kävin myös purjehtimassa läheisellä Maria Galanten saarella, mutta siihen ei mennyt kuin kaksi päivää. Saareen tutustuin skootterilla ja suoritin myös ”pakollisen” vierailun rommitislaamoon.

Jouduin palaamaan Guodalupen Point



Antigua English Harbour

a Pitreen hakemaan tilaamaani ikkunaluukkuja. Se oli salongin luukku jonka rikoimme edellisellä ylityksellä, eräässä vauhdikkaassa myötäkäänöksessä. Asennus onnistui vähintäänkin kohtalaisesti. Eräänä iltana paluusuunnitelmat kirjoitettiin uudelleen. Palatessani iltakävelyltä veneelle, toheloin pahemman kerran. Kivutessani veneeseen keulan kautta, liukastuin ja koko (atleetinen?) painoni rytkähti vasemman etuharusta ”halaavan” käteni varaan. Aamulla huomasin että sängystä nouseminen sattuu vietävästi. Luulin että lapani on jollain tavalla revähtänyt. Otin vaivaan lihasta rentoutta via lääkkeitä ja tulehduskipulääkkeitä. Sen päivän otin rauhallisesti ja odottelin lääkkeiden auttavan. Ikävä kyllä ne eivät paljon auttaneet ja huomasin että lääkärin apu olisi nyt paikallaan. Koska oli lauantai, ei lääkäriin meno onnistunut. Koska Senja oli tulossa Antigualle, päätin siirtyä sinne ja mennä siellä lääkäriin. Antigualle olisi kahden päiväpurjehduksen matka. Ensin Guodalupen pohjoisosaan ja sieltä sitten 30 mailin siivu Antigualle. Paikat oli sen verran kipeänä, että ei tehnyt mieli ruveta sähläämään purjeiden kanssa. Olin antanut Tiinalle pienen varoituksen

tilanteestani. Tämä varoitus osoittautui aiheelliseksi, kun lopulta kävin Antigualla lääkärissä. Varmuuden vuoksi otetussa röntgen kuvassa näkyi selvästi että kylkiluuni on poikki. Kuvat saatuani kilautin Tiinalle ja sanoin että ”tervetuloa takaisin”. Tiinan käyttämättömäksi aiottu paluulento sai sittenkin käyttöä. Minulle lääkäri sanoi että vähintään viisi viikkoa purjehduskieltoa. Minua ei houkutellut lähteä rampana pienellä miehistöllä pohjoiselle Atlantille. Menomatalla oli tarpeeksi evakointeja, eikä tehnyt mieli päästä lööppeihin. Tiina oli jo hyvää vauhtia sopeutumassa arkiseen rytmiin kotona. Työn haku oli hyvässä vauhdissa, sitten puhelin soi. Hetkeäkään epäröimättä Tiina hyväksyi sen tosiasian että hänen täytyy ottaa paikkani. Kun Tiina saapui takaisin, alkoi sukulaisten soittelu. ”Oletteko ajatelleet vaihtoehtoa myydä venettä siellä?” (hyvä vene, miksi pitäisi myydä se?), ”veneenhän voisi rahdata sieltä” (purjevene on purjehtimista varten!). On tietenkin ymmärrettävää sukulaisten huoli. Tiina ja kaksi nuorta, eihän se voi onnistua. Meillä oli kuitenkin siinä vaiheessa niin paljon yhteisiä maileja takana, että tieto toisen kyvyistä oli tiedossa. Minä

en hetkeäkään epäillyt ettei Tiina pärjäisi. Sukulaisten piti vaan nyt luottaa arvostelukykyymme tässä asiassa.

Niin minä sitten lensin kotiin ja Tiina lähti Navigateurilla Senjan kanssa odottamaan Jusaa Sint Maartenille. Sint Maartenilla oli muitakin suomalaisia lähdössä ylitykselle samoihin aikoihin. Tarina vene lähti aikaisemmin kohti Bermudaa, mutta Duo oli matkalla suoraan Azoreille. Oululaisten TrackerMyWay (os Sunita) starttaisi kahden päivän jälkeen Navigateurin ja Duon perään. Tiina sai korvaamatonta "henkistä" tukea Duon miehistöltä. Siellä oli neljä "nokiansinööriä" ja yksi kirurgi miehistönä. Ylityksen aikana yhteishenki suomalaisten veneiden kesken oli hienoa. Viestintää hoidettiin radioitse ja sähköpostilla. Kaikki veneiden välinen sähköpostiliikenne tuli myös minulle kopioiden muodossa. Huumorilla oli tässä merkittävä rooli. Nauroin maha kippuralla kun luin näitä viestejä.

Navigateurin nuorisotiimi osoittautui erinomaiseksi miehistöksi. Heillä riitti virtaa ja huumoria. Minulle lähetettiin sanat laulusta jonka he esittivät Duon miehistölle radion välityksellä. Junnun merihenkisiä lauluja oli "uudelleensanoitettu" sikermän muotoon. Onneksi Tiina otti tästä loistavasta esityksestä videon. Matkan ensi päivinä Tiina esitti toiveen, että jos voisimme vaihtaa paikkoja jo Azoreilla, eikä vasta Falmouthissa, niin kuin olimme aluksi suunnitelleet. Lääkäri näytti minulle vihreää valoa ja niin minäkin pääsin Azoreille. Lisäksi saisimme lisäksi Horta-Falmouth välille, eli voisin ottaa varovaisemmin.

Vapun jälkeisellä viikolla lensin Ponda Delgataan, Sao Miguelin saarelle. Sieltä siirryin Faialin saarelle, jossa Horta sijaitsee. Horta ja Azorit on ollut unelmisani monta vuotta, vihdoinkin pääsin sinne. Kaikki Atlanttia lännestä itään tulevat Hortaan ja Peters Sport Cafee on "se" paikka, jonne kaikki seilorit änkeävät. Torstaina 17.5 saapui Duo Hortaan. Olin Duon radiolla yhteydessä

Tiinaan ja Navigateur saapuisi perjantaina. Olimme varanneet pöydän Hortan hienoimmasta ravintolasta perjantai illaksi. Navigateur saapui n. klo 20.30 ja minä otin Duon miehistön kanssa köydet vastaan. Kaikki onnittelivat Tiinaa ja gasteja hienosta suorituksesta. Minä olin kovin ylpeä "valtamerikkiparistani".

Mikä sitten tekee tästä lännestä itään ylityksestä niin vaikean ja erilaisen. Ongelma on siinä, että Pohjois-Atlantilla liikkuvat matalapaineet aiheuttavat kovia tuulia jos menee liian pohjoiseen. Toisaalta taas jos jää liian etelään, ei ole tuulia ollenkaan (se tietää paljon koneajoa ja se taas vaatii

Meitä oli lopulta paikalla n. 25 henkeä ja mahduimme mainiosti veneeseen. Oululaisten Trackeri saapui juuri pääruuan aikana. Kävimme ottamassa köydet vastaan. Laituriin päästyään miehistö "raastettiin" (ilman suihkua) Tenerezan juhliin. Kyllä Oulun pojille näytti ruoka- ja juoma maistuvan. Ei varmasti mikään hassumpi tapa saapua valtamereltä 18 päivän jälkeen katettuun pöytään! Muutaman päivän juhlinnan jälkeen piti tilannetta hieman rauhoittaa.

Meillä olisi vielä kova legi Hortasta Falmouthiin. Tiina lähti pääsaarelle Sao Migueliin, odottamaan kotilentoaan. Navigateur sai vielä Kalevin lisägastiksi. Pikku hiljaa rupesimme valmistelemaan



ARC:n laituriintulo, St. Lucia

polttoainetta). Pitää siis taiteilla matalapaineiden reunoilla, niin että tuulta on sopivasti. Duo ja Navigateur saivat sähköpostilla reitityspalvelua erältä ystävältämme Arvolta. Arvo analysoi useista lähteistä matalapaineiden liikkeitä ja antoi reitti ehdotuksia. Hänen reittiehdotukset ja sääennustukset osuivat erittäin hyvin kohdalleen. Meillä oli Hortassa muutaman päivän juhlat. Kielikoulu Berlitzin perustajan Swanin, Tenerezan, suomalaismiehistö kutsui kaikki suomalaismiehistöt nyytikesteihin. Lisäksi yksi Norjalaismehistö kelpuutettiin mukaan juhliin. Tenerezan pituus oli 57 jalkaa.

tulevaa osuutta. Satamassa sääolot eivät näyttäneet houkuttelevilta. Tuuli ujelsi monta päivää mastoissa. Merihätään joutuneita veneitä hinattiin satamaan. Onko meidän oikeasti pakko lähteä tuonne, kävi monta kertaa mielessäni. Onneksi kävimme autolla kiertämässä saaren. Toisella puolella oli melko rauhallista. Kova tuuli johtui siitä että tuuli pakkautui Picon ja Faialin väliin. Siksi siellä tuntui aina tuulevan kovaa. Lähtölounas syötiin Peterin kahvilassa ja alkuillasta klo 18.00 irroitimme köydet. Sovin Norjalaisten kanssa että jätämme Falmouthissa heillekin olutta, siellä siis tavattaisiin. Matkaa



Matka taittuu Välimerellä

Falmouthiin tuli noin 1200 mailia eli 2200 kilometriä. Matka sujui hienosti, nuorisotiimi oli juuri niin hyvä kuin Tiina oli minulle raportoinutkin.

Minulle uusi tuttavuus Kalevi osoittautui myös "valtamerialkuperäiseksi". Senja ja Jusa olivat suunnitelleet täysin itsenäisesti ruokahuollon, määrät ja ruokalistat. Me Kalevin kanssa saimme heiltä apua tehdessämme omaa vuoroamme keittiöhommissa. En ole mitenkään taitava näissä ruokajutuissa ja kyllä se hävetti kun joka asiaa piti kysyä. Vahitimme pyöriivät sillä tavoin että vuoron alussa oli edellinen vahti seurana tunnin. Sen jälkeen oltiin kaksi tuntia yksin ja lopussa taas tunti kimpassa. Näin kaikki saivat riittävästi unta ja homma pyöri mukavasti. Senja tuli minun jälkeksi vahtiin. Usein kuulin kun Senja lauleskeli ulkona. Sitä oli mukava kuunnella, ennen kuin itse nukahti. Sellaista miehistöä arvostaa johon voi luottaa. Kertaakaan ei minun tarvinnut vapaa-vahdissani puuttua "purjehdusteknillisiin" asioihin. Gastit hoitivat itsenäisesti tarvittavat reivaukset ja niiden purkamiset. Kolmena päivänä meillä oli reilummin tuulta. Kahtena päivänä oli 30-35 solmua (16-19m/s) ja siihen vielä kolmas päivä perään, jolloin tuuli oli 40-47 solmua (21-25m/s). Kun kaksi päivää oli puhaltanut kovempaa saimme

Arvolta viestin. "Nyt teillä tuulee yli 30 solmua ja aallokko on n. neljä metristä. Huomenna tuulee yli 40 solmua ja aallokko nousee yli kuusimetriseksi. Ette pääse pakoon mihinkään. Pitäkää kiinni ruorista ja antakaa mennä. Ei ole mitään muuta järkevää satamaa kun Falmouth. Hyviä surffeja!"

Jälleen kerran Arvon ennusteet osuivat oikeaan. Automaattipilotti ei pystynyt enää ajamaan aallokossa, koska puuskat olivat niin kovia. Siirryimme käsiohjaukseen ja parivahtiin. Meillä oli kolmas reivi isopurjeessa ja hieman rullaa avattuna. Jatkuvasti tuli rintamia jotka antoivat kovia puuskia. Välillä vene karkasi lapasesta ja nousi tuuleen. Silloin vene kallistui voimakkaasti suojan puolelle. Muutaman kerran oli pakko käynnistää kone ja ajaa väkisin vene alas tuuleen (takaisin myötätuuleen). Kun vene oli kallellaan, ei halunnut odottaa seuraavan ison aallon vaikutusta. Kalevi oli purjehtinut kilpaa yli kolmekymmentä vuotta. Silti hän hämmästeli menoa huuli pyöreänä: "en olisi uskonut että tää näin kovaa touhua on". Muutama aaltokin kaatui avotilaan. Ruorissa ollessaan kuuli kovaa kohinaa takaa ja tiesi että nyt tulee iso aalto. Onneksi tätä kovempaa tuulta ei kestänyt päivää enempää. Se kyllä vakuutti jälleen kerran kuka on "jehu",

olimme vaan vierailulla ja otimme nöyrästi vastaan mitä annettiin. Yhtä vaittomasti tuuli olisi voinut olla 10 metriä kovempaa, onneksi ei ollut.

Vaikka keli voi tuntua myrskyltä, ei se mielestäni mikään myrsky ollut. Kelistä huolimatta ruokahuolto toimi. Hetkeäkään ei mielessäni käynyt ajatus että tässä oltaisiin jotenkin k*****a. Oli kuitenkin havaittavissa tiettyä jännitystä miehistössä, varmaankin melko normaalia niissä olosuhteissa. Lauantai-iltana 2.6 saavuimme Falmouthiin. Matka oli kestänyt 8 vrk ja 2 h. Oli taas tuopillisen aika! Ilta sujui "vanhaan malliin" ja jälleen kerran tuntui niin mahtavalta olla maissa. Mutta muutaman päivän kulluttua rupeaa satama taas "haisemaan" ja merelle tekee mieli. Näin se on seilorin mieli ihmeellinen. Nuorisotiimi lähti kohti kotia jo seuraavana päivänä. Senja meni kesätöihin Fregatin "charter jaa-laan" ja Jusa rahtilaivaan missä hän oli opiskelun ohella töissä. (Jusa opiskelee merenkulkua). Kalevi jäi vielä seurakseni pariiksi päivää.

Sitten tutut Norjalaiset saapuivat omalta legiltään. Taas oli paljon tarinaa lasin ääressä..

Minulla oli sovittu Falmouthista eteenpäin uusi miehistö. Juha, tai Kiukuksi häntä meidän piireissä kutsutaan, saapui kahden naisen kanssa perjantaina. Kiuku, maailman paras venebaarimestari- ja kokki, oli jo ARC:ssa kisamiehistössä. Kun oli Juhan keittiövuoro ja vene keikkui isossa aallokossa, kuului "pentrystä"



poikkeuksellisen paljon kiroilua ja ma- nauksia. Tästä syystä hänet nimettiin Kiukuksi ja se sopii hänelle kuin valettu. Kiukku tekee erinomaista ruokaa ja Karibialla Kiukun ”rumbunch” herätti suomalaispurjehtijoiden parissa kau- hua. Niitä ei montaa tarvinnut kun ru- pesi jalka kapsaamaan. Toinen tytöistä oli rekrytoitu internetistä (Henna) ja toinen (Nina) tuli tutun suosittelmana. Rannikon läheisyydessä purjehtiessa voi miehistön suhteen ottaa pienoisia riskejäkin. Rantaan on lyhyt matka jos homma ei toimi. Alun pienen hapuilun jälkeen homma toimi taas hienosti. Olimme heti alkajaisiksi kolme päivää merellä, pysähtyen vasta Ijmuidenissa, Hollannissa. Sitten Arvo ennusti kovem- paa vastaista keliä ja päätimme siirtyä 30 mailin päähän Den Helderiin. Kun lähdimme jouduimme Ijmuidenin lähel- lä merivartioston ”tehoiskun” kohteek- si. Navigateurin paperit tarkistettiin todella perusteellisesti, radiolupia myö- ten. Siinä ei ollut mitään ongelmaa, koska paperit on meillä aina kunnossa. Sitten ruvettiin kyselemään ilkeitä. ”Onko ylimääräisiä alkoholijuomia?” ”Ei tietenkään ole. (mitä nyt toisen kippa- rin kätkemät 10 pulloa erinomaista rommia)” ”Onko otettu matkamuisia Karibialta simpukoiden muodossa?” Harrastan kyllä snorklausta, mutta luonnosta ei mielestäni saa ottaa mi- tään! (siinä jalkojesi alla on n.10-15 kiloa, niitä simpukoita). Vastaukseni kelpasivat merivartiostolle, mutta siitä huolimatta he halusivat ”hieman kat- sella paikkoja” Tässä vaiheessa minua rupesi kummasti hikoiluttamaan. Toi- nen viranomaisista rupesi availemaan pilssiluukkuja ja toinen halusi kurkistaa keulapunkan alle. Minulla tuli kiire ka- sata niitä keulapunkan kampeita sen pilssiluukun päälle, jossa simpukat oli- vat piilossa. Mitään ei löytynyt ja meri- vartijat poistuivat puolitoista tuntia kestäneen vierailun päätteeksi. En tien- nyt että simpukat ovat kiellettyjä mat- kamuisia, sen takia varmuuden vuok- si valehtelin sujuvasti. Mitä siitä olisi seurannut, jos ne olisivat löytyneet. Se jäi selvittämättä. Lähetin muille Suoma- laisille varoituksia, mahdollisista

tarkistuksista.

Muutimme tällä legillä kaksi kertaa suunnitelmia. Ensimmäisen kerran kun saatiin uutta sää tietoa, päätimme men-nä suoraan Cuxhaveniin, lähelle Kielin kanavan pohjanmeren päätä. Palasimme alkuperäiseen ”Den Helder” suunnitelmaan kun tuuli nousi kovaksi vasta- tuuleksi. Kiukku oli kannella jotain ja- luksia ”kutomassa”. Hänen syliinsä kaa- tui suuri aalto kastellen miehen läpimä- räksi. En ollut saanut nauruani vielä tyrehtymään, kun VHF:stä annettiin kovan tuulen varoitus. Yli 17 m/s ja vastatuulta. Lisäksi vuorovedet tekevät vastasuuntaan liikkuvan aallokon ”mielenkiintoiseksi”. Ei kiitos ja niin palasimme alkuperäiseen suunnitel- maan. Vietimme vielä seuraavan päivän Den Helderissä. Hennalla alkoi aika loppua ja vietimme hänelle kunnon läksiäiset a`la Navigateur, aamu kuu- teen. Iltapäivällä lähdimme ”levän- neinä” jatkamaan matkaa. Vuorovesi ajoitus oli täydellinen ja matka jatkui suoraan Kielin kanavaan asti (myön- netään että ajoitus apuja saimme sata- makonttorista). Kielin kanavassa ja Itä- merellä oli naftapasaattia vuorossa. Onneksi Kielissä otettiin provianttia riittävästi mukaan. Ilmat olivat kauniit, mutta vain kahtena päivänä pääsimme joitakin tunteja purjeilla. Saimme edel- leen myös muilta suomalaisveneiltä sähköpostia. Tarina oli vihdoin vaikeuk- sien jälkeen (heillä petti aikataulu täy- dellisesti, koska joutuivat luovimaan Bermudalta Englantiin asti) saapunut Englantiin.

Heillä oli veneestä hajonnut pakoputki joka oli hankalassa, ahtaassa paikassa. Lähetin Tarinan kipparille ”lohdutus- postia”, ikään kuin vertaistukea. Ker- roin että ei se ole meilläkään helppoa ollut. Jouduimme kaivamaan rommi- pullon pahasta, ahtaasta paikasta, vesi- säiliön alta. Laskeskelimme monta ker- taan päivässä Hankoon saapumisaikoja. Näytti vahvasti siltä että ehtisimme juhannusaatoksi Hankoon. Noin kello 15 juhannusaattona kiinnitimme köy- det Hangon Itämerenportin satamaan. Juhannus vietettiin Hangossa ja Tiina saapui lauantaina, juhannuspäivänä jälleen veneelle.

Kun keskiviikkona saavuimme kotisata- maan, oli Navigateur ollut matkalla 408 päivää ja 4,5 tuntia. Maileja saatiin lo- kin mukaan kasaan (todellisuuteen verrattuna siinä voi olla virhettä, mutta mitäs pienistä) n. 15200. Se tekee yli 28000 kilometriä.

Oli tavallaan hienoa olla kotona, mutta toisaalta mieli oli vielä siellä jossakin. Kaikki ne mukavat ihmiset mitä ta- pasimme, kaikki ne mukavat paikat jossa kävimme. Niitä emme varmasti ikinä unohda, onneksi osa ihmisistä joita tapasimme, asuu Suomessa. Reisu vastasi odotuksiamme enemmän kuin uskalsimme toivoa. Meiltä on pal- jon kyselyt lähdemmekö uudelleen. Mahdollisesti, ehkä, kukaties... eihän sitä koskaan tiedä...

Hannu ja Tiina Laurila
s/y Navigateur



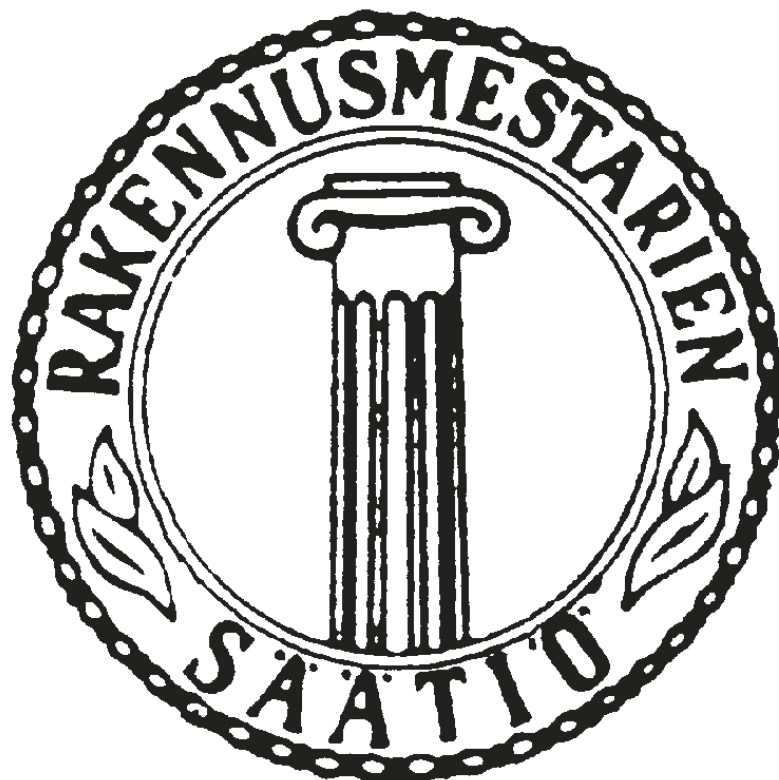
*Pia, Toni ja Isabella
SATO VuokraKodin ylpeät asukkaat.*

98 m²

Vuokraa oma koti: sato.fi

sato

ANNA ELÄMÄN VIEDÄ



Laiturin saneeraustalkoot 2013

- Pauli Nevalainen

HRV:n laiturisaneerauksen perusteet: elinkaarensa päässä olevat puurakenteet, kantavat palkit ja kansilankut.

HRV:n hallitus pyysi tarjouspyynnöt kahdelta alan yrittäjältä. HRV:n tilanne kuitenkin pakotti tekemään saneeraustyön talkoilla. Avustusta saimme Rakennusmestarien Säätiöltä puolet anotusta määrästä eli 5000 €.

Suunnittelu käynnistyi 8.1.2013 hallituksen pikakokouksen päätöksellä ja projektille perustettiin epävirallinen kotisivu HRV laituri, josta saattoi seurata talkoopäiviä ja projektiin liittyviä muita tiedotteita.



Talkoissa oli kaikkina päivinä hyvä osanotto.

Kuvassa kommodori Kaj johtaa joukkojansa mukavassa talvisäässä. Talkoot alkoivat ennakkoon suunnitellusti, lauantaina 2.2.13 runsaslukuisella ja ammattinsa osaavalla ahkeralla joukolla. Huomasin ilokseni, että yhtään tupakka – tai kaljataukoa ei kukaan talkooväestä pitänyt. Ohikulkevat hiihtäjät kävivät ihmettelemässä vauhdikasta talkooväkeä. Ensimmäisenä päivänä purkutyöt etenivät yli odotusten, niin että uutta kestopuupalkistoa pääsi asentamaan seuraavissa talkoissa la 9.2. johon oli jo ilmoittautunut aktiivisia seuran jäseniä tekemään yhteistä hyvää ja turvallista laituria.

Hallitus esitti, että kaikki veneen omistajat kävisivät kolme kertaa laituritalkoissa ja näin tulisi käymään, ainakin ensimmäisen talkoopäivän perusteella arvioiden.



Laiturin saneeraus aloitettiin hyvissä ajoin tehdyllä suunnitelmalla.

Työselitys lyhyesti: - VA-rakenteet (ponttoonit ankkurointikettinkineen) jäivät. Talkoorajana tb-ponttoonin päällä oleva kestopuulauta.

Vesi- ja sähkörakenteet irrotettiin ja uusittiin. Elinkaarensa päässä olevat kansilankut ja puupalkit purettiin, naulat revittiin pois ja kuljetettiin moottorikelkalla ja mönkijällä saunorannalle, jossa ne sahattiin saunan kiukaan pesään sopiviksi pätkiksi. Uusi olemassa oleva venepuomi asennettiin tb-ponttoonin kylkeen suunnitelman mukaiseen paikkaan.

Uudet kestopuurakenteet asennettiin erillisen rakennekuvan mukaan. Purkutyön yhteydessä irrotetut teräskierretangot varastoitettiin, öljyttiin ja käytettiin uudelleen palkkien jatkoskohdissa sekä venepuomin suunnitellussa lisälujituksessa. Ruuvit valittiin kunniakommodori Pauli Pesosen esittämän timpurin kaavan: ruuvien pituus = 3 x kansilaudan paksuus => Valittiin Ruuvit RST 5 x 75.

Pauli Nevalainen

HRV/ satamakapteeni 2013



Salot Tiitullaan ”jossain siellä kaukana”

- Heikki Salo

HRV:n laiturissa Hevossalmissa oli monia vuosia ollut Pirlina, itse rakennettu IOWAN 34 purjevene, jolla Heikki oli innokkaasti liikkunut lähinnä Suomen vesillä erilaisten miehistöjen kanssa. Vuonna 1989 veneen kannelle ilmestyi myös Terttu, joka ei ollut koskaan ennen purjehtinut. Yrityksen ja erehdyksen kautta hänkin alkoi vähitellen oppia purjehduksen saloja ja vuonna 1993 Heikki ja Terttu vihittiin Vänön pienessä kappelissa. Häävieraina oli myös monia HRV:n jäseniä. Yhteiset purjehdukset jatkuivat, mutta jossain vaiheessa Terttu alkoi valittaa, että keulapunkka on liian ahdas nukkumapaikka; jalat ovat aina solmussa. Heikillä oli heti ehdotus valmiina: vaihdetaan talo pienemmäksi ja vene isommaksi.



Niin sitten tapahtuikin. Kesällä 2006 haimme Greifswaldista upouuden Hanse 400 veneen, joka tuli suoraan elokuun uivaan venenäyttelyyn. Uusi vene sai nimekseen Tiitu. Pirlina myytiin Heikin kalakaverille Samille, joka nyt pitää siitä hyvää huolta. Toukokuussa 2007 Kirkkonummella ollut talomme saatiin myydyksi, olimme molemmat jo eläkkeellä eikä meitä enää pidätellyt mikään. Heikin monivuotinen unelma toteutuisi: lähtisimme maailman merille. Rakas Nappi koirakin oli päässyt jo maallisista vaivoistaan 14-vuotiaana. Siitä ei kyllä koskaan tullut kunnon laivakoiraa; se vapisi kuin haavanlehti, kun vain näkikin veneen.

Mutta me emme vapisseet, kun 14-vuotishääpäivänämme 10.7.2007 lähdimme Porkkalasta kohti etelää. Reipas lounaistuuli tosin piinasi meitä Itämerellä ja aina Englannin rannikolle asti. Meno ei ollut kovin miellyttävää vastatuulella ja terävissä aallokossa. Kielin kanavassakin painelimme koko päivän kovassa vastatuulella ja sateessa. Hollannissa tapasimme ruotsalaisen pariskunnan, joka oli lähtenyt Etelä-

Ruotsista kohti Välimerta jo toukokuussa. He olivat päässeet Ranskaan asti, mutta lannistuneet jatkuvista kovista lounaistuulista ja kääntyneet takaisin. He olivat jättämässä venettään Hollantiin odottamaan seuraavaa kesää. Me sisukkaat suomalaiset sen sijaan jatkoimme matkaa. Belgian Blankenbergestä menimme Pohjanmeren yli Englantiin Doveriin ja jatkoimme siitä mukavassa pohjoistuulella Englannin lounaisosassa olevaan Falmouthiin.

Falmouthista pyyhälsimme Biskajan lahden yli 72 tunnissa sopivassa luoteistuulella Corunaan Espanjan luoteisosaan. Eipä Biskajalla paljon muuta näkynyt kuin delfiinejä, jotka kisailivat Tiitun kanssa.

Matka jatkui Espanjan ja Portugalin rannikkoa seuraten. Kovin kauan ei yhdessä satamassa viivytty, sillä halusimme olla määränpäässämme Tunisian Hammametissa 1.11., josta asti meillä oli venepaikka varattuna.

Olimme tutkineet tarkasti, minkälaisissa olosuhteissa pitäisi mennä

Gibraltarin salmesta, jotta tuulet ja virrat suosisivat matkaa. Kun suuntasimme sinne, oli melko lempeä itätuuli ja virrat sopivat. Emme viitsineet kryssiä, koska laivaliikenne on todella vilkasta Gibraltarin salmessa. Niinpä ajoimme moottorilla. Keskellä Gibraltarin salmea moottori kuitenkin sammui. Ei auttanut muu kuin nostaa purjeet ylös ja ruveta kryssimään. Soitimme Gibraltarin satamaan ja kysyimme, saisimmeko hinausapua, mutta meille vastattiin, että saisimme selvitä omin avuin ankkuriin Gibraltarin lentokentän viereen. Koska moottori ei toiminut, emme voineet käyttää pääankkuriamme Deltaa, joten laskimme varaankkurin Brucen. Heikki yritti saada moottoria käyntiin, mutta ei onnistunut. Menimme nukkumaan väsyneinä ja alakuloisina. Hyvin kuitenkin nukuimme; vähän kuului kolinaa, mutta keranko sitä veneessä kuuluu ääntä! Kuiden aikaan aamulla heräsimme kovaan kolahdukseen ja säntäsimme veneen kannelle puolipukeissa. Oli vielä pimeää ja tiirailimme hämmentyneinä ympärillemme.

Vieressä kohosi korkea seinä! Katselimme ylöspäin ja sieltä ylhäältä meitä tiiraili joku merimies. Olimme ajelehtineet monta merimailia lahden toiselle puolelle ja törmänneet redillä olevaan laivaan. Eikä meillä ollut edes ankkurivaloa päällä! Siinä olisi voinut käydä pahasti, sillä Gibraltarilla on todella vilkas laivaliikenne. Nopeakulkuiset laivat liikennöivät Gibraltarin ja Afrikan välillä ja me olimme seilailleet siellä kaikkien laivojen keskellä ihan pimeinä! Tuuli oli edelleenkin vastainen ja melkein olematon, joten yrityksemme purjehdita takaisin Gibraltarille ei onnistunut. Pyysimme apua ohi menevältä työveneeltä, joka kuljetti työmiehiä Algecirasista Gibraltarille, mutta miehet näyttivät meille vain aasinkorvia. Paluumatkalla vene kuitenkin palasi luoksemme ja hinasi meidät Algecirasin satamaan. Muutaman tunnin hikisen urakan jälkeen Heikki sai moottorin taas jyskyttämään ja pääsimme lopulta satamaan Gibraltarissa ja tutustumaan kalliolla eläviin apinoihin.

Matka jatkui pitkin Espanjan rannikkoa Alicanteen asti, mistä purjehdimme Baleaareille, Sardiniaan ja Tunisiaan. Talvipaikassamme Yasmin Hammametissa olimme täsmälleen aiottuna päivänä: 1.11. ja saatoimme huoahata helpotuksesta. Alkoi talven vietto Tunisiasa.

Yasmin Hammetissa on venepaikan pitäminen paljon halvempaa kuin esimerkiksi Espanjassa ja eläminenkin siellä on todella edullista: paikallisessa kuppilassa syö kunnollisen lounaan kolmella eurolla ja taksimatka viiden kilometrin päässä sijaitsevaan Barraketin kylään maksaa kaksi euroa.

Patonki maksaa 10 senttiä! Satamassa on noin 700 venepaikkaa ja veneissä viettää talvea ehkä 100 venekuntaa, suurin osa ranskalaisia, sillä maan toinen pääkieli on ranska. Ketään muita suomalaisia ei sinä talvena Yasminissa ollut.

Kaupoissa käynti vei aina oman aikansa. Lähellä ei ollut mitään supermarketia, joten kävimme Barraketissa, yleensä pyörillä. Käytiin lihakaupassa,

kananpoikakaupassa, kalakaupassa, vihanneskaupassa, leipäkaupassa... Siinähan sitä aikaa kului, mutta aikaaahan meillä oli! Barraketissa käytiin myös kuntosalilla. Aluksi siellä ei ollut ketään muita naisia ja Terttua katseltiin vähän ihmetellen. Kaikki olivat hirveän ystävällisiä ja avuliaita, ja saimme paljon ystäviä sekä paikallisten joukosta että toisista veneilijöistä. Heikki oli onnellinen, kun sai kuntosalivalmentajakseen toisen veneilijän Michelin, joka oli aikanaan ollut voimaston mestari. Yhteisenä kielenä oli englanti, jota kumpikin puhui yhtä huonosti, mutta kun otti kädet avuksi tai vaikkapa piirsi paperille, kommunikaatio sujui. Perjantaisin tapasimme muita veneilijöitä lähiravintolassa happy hourin merkeissä. Aika usein oli myös kutsuja toisten veneilijöiden luo. Jostain syystä meidät erityisesti omittiin ranskalaisten ystäviksi, vaikka ranskankielen taitomme on hyvin vajavainen. Kävimme kahdella suomalaisen matkatoimiston järjestämällä retkellä: kaksipäiväisellä retkellä Saharaan, jossa ratsastimme kameleilla, ja yhden päivän retkellä Tunisiaan ja Karthagoon. Viihdyimme todella hyvin Tunisiaassa. Satamassa oli hyvin turvallista, sillä siellä on hyvä vartiointi. Meillä oli satamassa myös internetyhteys, joten yhteyksien hoitaminen Suomeen sujui hyvin.

Huhtikuun puolesta välissä lähdimme sitten Tunisiasta jättäen hellät jäähyväiset kaikille ystäville. Tuntui todella hakealta. Kesän 2008 ohjelmassa oli ensimmäisenä Sisilia, jossa tapasimme hyvät ystävämme Siracusassa. Heillä oli siellä hotellimajoitus. Heidän kanssaan kierreltiin keväisessä Sisiliassa ja ihailtiin kukkaloistoa ja käytiin myös Etnan rinteillä. Cataniasta saimme veneeseen ensimmäiset vierailijat, naapurimme Kirkkonummelta. Heidän kanssaan purjehdimme Italian itärannikolle ja sieltä Dubrovnikiin Kroatiaan. Kroatiassa purjehdimme viisi viikkoa ja gastit vaihtuivat tiuhaan. Upeat ovat maisemat Kroatiassa ja ihmiset ovat ystävällisiä ja niin ylpeitä itsenäisyydestään. Useasti he korostivat sitä, että he kuuluvat länteen! Ja mikä riemu paikallisessa baarissa Splitissä, kun Kroatia voitti Saksan EM jalkapallo-ottelussa. Me olimme toki kovasti Kroatian puolella! Mutta mikään halpa maa Kroatia ei enää ole! Kallein satamamaksu Zadarissa oli lähes 70 euroa! Visin saarella Heikin venepöyrästä varastettiin satula. Kun kerroimme paikalliselle poliisille, hän vain totesi: "Emme me voi tehdä mitään, kun emme tiedä kuka sen vei."

Kroatiasta halusimme siirtyä Kreikkaan, mutta Terttu arasteli Albanian ohi purjehdusta, joten palasimme Italian itärannikolle. Brindisistä siirryimme sitten



Korfulle Kreikkaan. Purjehdimme Joonianmerta etelään: Levkas, Kefalonia ja Zakynthos saaret viehättivät. Kiersimme Peloponnesos niemimaan ja uskaltauduimme lopulta Aigeianmerelle, missä meltemit, kovat pohjoistuulet, puhaltavat päivätolkulla heinä- elokuussa. Niin nytkin: viivymme Milos saarella kahdeksan päivää, kun kova meltemi ryskytti Tiitua satamassa, jonka pitäisi olla Aigeianmeren suojaisten meltemin puhaltaessa. Köydet katkeilivat ja aallokko oli kovaa. Olipa aikaa kulkea saarta ristiin rastiin bussilla. Eikä ollut niin mahdollottoman

kuumaa. Olimme nimittäin jo alkaneeet käärsiä jatkuvista lähes 40 asteen lämpötiloista ja nukkuminen yöllä oli hankalaa. Merivesi oli 30-asteista. Uiminen kirkkaassa, lämpimässä vedessä oli toki upeaa.

Ateenasta tulivat kyytiin Heikin tytär Marianne ja hänen sulhasensa Niko. He olivat mukana kolme viikkoa ja heidän kanssaan kuljimme Korintin kanavan kautta takaisin Joonian merelle. Kulku Kielin kanavasta (100 kilometriä) maksoi vain 30 euroa, Korintin kanavalla (6 kilometriä) veloitettiin yli 200 euroa!

Nuoret olivat kanssamme Levkasiin asti, josta he palasivat bussilla Ateenaan. Kaiken kaikkiaan vietimme Kreikassa kaksi ja puoli kuukautta ja viihdyimme todella hyvin. Levkasista me suuntasimme Maltan ja Lampedusan kautta takaisin Tunisiaan, missä olimme syyskuun puolessa välissä. Syyskuun lopussa tulimme muutamaksi kuukaudeksi Suomeen tapaamaan ystäviä ja sukulaisia. Heikki sai taas nauttia Mestari laulajien seurasta: hyvistä laulajakaveriteista, kuoron harjoituksista ja konserteista. Tiitu jäi odottamaan Yasmin Hammametin satamassa meidän paluutamme!

Isokari näkyvissä

- Timo Rintamäki

Kesällä 2011 lähdimme tavoittelemaan lomapurjehduksellamme Isokarin majakkaa. Useamman kerran olimme käyneet kulmilla kääntymässä, vierailleet Katanpäällä, mutta joko aikataulu tai sääolosuhteista johtuen Isokarin majakka oli jäänyt näkemättä.

Olemme viehtyneet majakoihin, noihin merenkulkijoiden turvaajiin. Olemme niitä yrittäneet aina pongata ja mahdollisuuksien mukaan saarilla vieraila. Ovathan monet historiallisesti tärkeitä ja varsinkin entisaikaan pelastaneet monet alukset haaksirikolta.

Tälläkin kertaa oli lähellä, että tavoite olisi jäänyt saavuttamatta. Joonatan (10 v.) valitti korvasärkyä jo toisena perättäisenä yönä ollessamme Katanpäällä. Päätimme lähteä lääkäriä tapaamaan Uuteen kaupunkiin. Ei sillä etteikö Uusikaupunki yhtäläillä ollut uusi käyntipaikka meille ja oikein miellyttävä satama ja kaupunki olikin, mutta aikataulu alkoi mennä tiukaksi. Onneksi ystäväperheemme oli tulossa samoille kulmille ja sovimme tapaamispaikaksi Isokarin. Me olimme lähdössä jo paluumatkalle, kun he taas olivat vasta tulossa ja sopivasti reittimme risteäsivät majakkasaarella.

Päivämatkaksi legi Uudestakaupungista Isokarille ei ollut pitkä, mutta kiusalliseksi sen tekivät sadat ”kukkamehiläiset”, jotka lyöttäytyivät seuraamme tuolla merimatalla. Niitä oli joka paikassa. Luukut piti pitää kiinni, etteivät ne menneet sisälle. Niitä tunki silmiin ja suuhun, istuessa useampi liiskaantui takapuolen alle, kahvimukin päällä oli pidettävä koko ajan kättä tai sitten sai näitä ”harmittomia” otuksia viskellä lusikalla mereen. Erikoinen tapaus kerta kaikkiaan.

Onneksi ötökät jäivät merelle ja helpotuksesta huokaisten sujahdimme Isokarin aallonmurtajien suojaan. Pienessä satama-altaassa oli kaksi betonilaituria joissa oli jo useita veneitä. Riskilät huusivat ja lentelivät edestakaisin. Kiinnittäydyimme eteläiseen, pienempään laituriin kylkikiinnityksellä kahden muun veneen perään. Toinen laiturioikin jo täynnä. Mietimme juuri mihin ystäväperheemme vene mahtuisi, kun pari seuruetta palasi saarikierrokseltaan ja poistui moottoriveneillään.

Selvästi moni käy majakkasaarella päiväretkellä. Saari on sen verran ulkona, että tuulisella säällä yöpyminen olisi ollut varsin ikävää.



Saarella olevaa riskiläyhdyksuntaa oli hauska seurata. Nämä mustavalkoiset, punajalkaiset, pingviinien sukuiset linnut lensivät vihellellin satama-altaan alueella, pujahtaen louhikossa piilossa oleviin pesiinsä kalat suussa. Hieman jo alettiin miettiä, että mitenköhän ne yöksi hiljenevät...

Kaveriperheen saavuttua ja tervetuliaiskahvit juotuamme lähdimme ohjattulle saarikierrokselle. Merikarhun oloi-

nen päivettynyt saari-isäntä kierrätti meitä saarella historiaa ja tarinoita kertoillen. Kävelimme myös koko n.20 hengen porukka toisiamme kädestä pitäen pilkkopimeiden bunkkeritunnelien läpi oppaan johdolla. Taisi aikuisia jänskättää enemmän kuin lapsia...

Retken kohokohta oli tietenkin vierailu majakassa. Kuulimme että majakka on valmistunut 1833 ja että se on Suomen toiseksi korkein majakka. Rakennusmiehet olivat olleet pääosin venäläisiä eli vähän niin kuin nykyäänkin. Majakan alaosa tehtiin kivistä, joka louhittiin paikan päältä. Yläosa muurattiin tiilestä. Tiilet poltettiin mantereella, pääosin Lokalahden alueella. Niiden kuljetus majakkasaarelle on ollut aikamoinen urakka sen aikaisilla kulkupeleillä.

Majakan ulkoseinät on maalattu punavalkoraitaisiksi. Talvisodan aikana majakka meinattiin räjäyttää, jottei se toimisi maamerkinä vihollisen Pommikoneille. Räjähäytyskäsky annettiin, mutta räjäyttäjät vitkasteli ja halusi vielä lisävarmistuksen käskyyn. Vitkastelu koitui majakan onneksi, kun käsky peruttiin



viime tingassa. Nykyisin majakka toimii automaattisesti. Majakan valoteho on miljoona kandela ja valon kantomatka on 19 merimailia (35 km). Isokarin majakka toimii eteläisen Selkämeren näkyvimpänä merimerkinä ja ohjaa mm. liikennettä Selkämereltä Uuteenkaupunkiin.

Majakan huipulla on 12-kulmainen lasiikkunainen lyhtyhuone. Sitä ja upeita maisemia pääsimme ihaillemaan pujottauduttuamme ulkotasanteelle pienen kulkuaukon kautta. Satama-allas ja

veneemme näyttivät miniatyyrikokoisilta majakan huipulta katsottuna. Retkeen tyytyväisinä kiitimme opastamme ja teimme vielä omat retkemme saaren hienoille kallioille ja kii pesimme lasten riemuksi lintutorniin. Ilta majakkasaarella kului mukavassa seurassa nuotiolla istuskellen ja päivän antia kertailen.

Majakkaterveisin s/y Retsinan väki,
Timo, Sirpa, Joonatan ja Laura

Seuran kommodorit 1976-2016

1976-1982	Erik Ahtikari	7 vuotta
1883-1984	Lauri Komonen	2 vuotta
1985-1991	Pauli Pesonen	7 vuotta
1992-1995	Matti Lipasti	4 vuotta
1996-1998	Hannu Marttila	3 vuotta
1999-2003	Vilho Järveläinen	5 vuotta
2004-2007	Martti Pensamo	4 vuotta
2008-2015	Kaj Grönroos	8 vuotta
2016-	Niklas Enkvist	



(Poistettu nettiversiosta)



Helsingin Rakennusmestariyhteisö HRV ry

40 vuotta, 1976—2016

Kirjapaino: ForssaPrint 2016