



PURSIANOMAT

Ajankohtaista asiaa Perämeren veneilijöille

2014



IHMISIÄ TELINEILLÄ!

Röytän virkistyskäytön kehittäminen Sivun 4



**Ammattitaitoista palvelua
20 vuoden ja satojen
kotien kokemuksella.**

Yksilöllisesti ■ Turvallisesti ■ Edullisesti



JOPERA
20 vuotta

Pilvitie 1 A 90620 OULU | puh. 040 550 2830 | www.jopera.fi



SÄÄSTÖ- KUOPPA

**VALTAVAT VALIKOIMAT
HALVAT HINNAT**

Kommodorin kolumni

Uusi vuosi – vanhat kujeet



Kiviniemessä tiivistetään yhteistyötä

Meripelastusyhdistyksen kanssa on tarkoitus tiivistää yhteistyötä, toki muidenkin

Tänä keväänä näyttää veneilykausi lähestyvän ennätysellisen nopeasti, ilmasto lämpenee ja tuulisuus lisääntyy? Toukokuun lopulla on kaikkia seutukunnan veneilyseuroja koskettavat talkoot. Iin Röytän toimijat polkaisevat kesän isot urakat käyntiin ensimmäisenä, toivottavasti kaikista seuroista löytyy riittävästi talkooväkeä Röytän saaren palveluvarustuksen parantamiseksi. Tekemistä Röytästä löytyy, niin omalta majaltamme kuin yhteisistä ponnistuksistaikin, koko kesäksi vaikka kuinka suurelle joukolle.

Toppilan Meripäivät
14. – 15.6

Samassa yhteydessä Racing Team Oulu organisaatio pyörittää Optimistijollien ranking osakilpailut Nallikarin edustalla, tämäkin tapahtuma sitoo aika monta henkilöä omasta seurastamme. Sailing Team Oulun aktiivit vastaavat meripäivien ja SM rankkareiden maaorganisaatiosta ja myös siellä nähdään HaPS:n väkeä työn touhussa. Toivottavasti seuralaisia nähdään sankoin joukoin myös Meripäivien ohjelmasta nauttimasta ja kilpailuja seuraamassa.

yhteistyökumppaneidemme kanssa jatkamme vähintään entisellä yhteistyötasolla. Kiiminkijoen suiston nopea madaltuminen pakottaa purjeveneilijöitä kiihtyvään tahtiin keskittämään toimintaansa merenrannoilla oleviin satamiin, näin on tapahtumassa myös omassa seurassamme.

Röytän merileiri

Muutaman vuoden tauon jälkeen palaa myös Röytän Merileiri seuramme kalenteriin kesäkuun loppuun, nyt uusitulla sisällöllä. Tarkoitus on aktivoida eri-ikäisiä yhteiseen harrastukseen, parhaimmillaan kokonaiset perhekunnat veneilemään ja opiskelemaan samalla kalastuksen saloja leiriolosuhteissa.

Kello Open

Elokuun alussa on vuorossa varsinaista herkkua kotirannoilla, Kalapuohin antimien lisäksi. Kiviniemessä järjestetään Lightning luokan SM- kilpailu kolmi-päiväisenä ja Kello Open kaksipäiväisenä. Merellä on siis kuhinaa ja rannoilla tungosta. Aika moni seuramme jäsenistä tulee ottamaan osaa itse kilpailuun ja pian yhtä

monta jäsentämme tarvitaan järjestäjien puolella. Kaikilla tuppaa kuitenkin olemaan yhtä hauskaa.

Veneilykoulutusta

Viimeistään syksyksi on tarkoitus koota porukkaa kasaan ja opiskella uusia veneilytaitoja, mm tutkan käyttöä on suunnitelmassa. Tutkaa tarvitaan erityisesti pitkällä veneiden siirtomatoilla, joilla matkaa tehdään myös öisin. Voi olla että myös pelastautumisharjoituksia toteutetaan yhteistyökumppaneiden kanssa.

Kaiken kaikkiaan edessä on taas toiminnantäyteinen veneilykausi, jolta jokainen löytää varmasti jotain itselleen mieluista aktiviteettia, pelkän aalloilla ratsastamisen lisäksi. Myös uusia ideoita otetaan seurassa vastaan hyvin herkillä korvalla, vaikka vanhoihin kujeisiin usein päädytäänkin.

Toivotan kaikille aktiivista veneilykautta ja toivon samalla mahdollisimman monen osallistuvan alueen seurojen järjestämiin tapahtumiin, erityisesti oman seuran kilpailuissa toivoisi näkevänsä tuttuja kasvoja yleisön joukossa.

Veneilyterveisin
Jari Ylönen

Vuoden 2014 Teema: Lapset ja Nuoret – Tulevaisuuden talkoot!

Lasten ja Nuorten saralla on jälleen uutisoitavaa! Haukiputaan Pursiseura Ry sai, yhdes- sä kolmen muun Sailing Team Oulu seuran kanssa, Opetus- ja Kulttuuriministeriöltä Seuratoiminnan tuki nimellä kulkevaa rahoitusta nimenomaan lasten ja nuorten harrastustoiminnan kehittämiseen.

Tuen avulla on pystytty monipuolistamaan tarjontaa ja kyetty siitä huolimatta pitämään kustannukset kohtuullisella tasolla. Sailing Team Oulun harjoitteluryhmissä kustannus 2,5h harjoituskertaa kohden on menneellä kaudella ollut noin 5€/kerta ja alle 50€/kuukausi. Tämä summa on käsitettäväksi alhaisimpia mitä yleensä mistään urheilulajista on noteerattu. Jatkossa kiinnitämme huomiota enemmän myös ilman kilpailullista tavoitetta harrastaviin ryhmiin. Toki kalustoon saa kaikilla tasoilla sijoitettua rahaa lähes rajattomasti, mutta perustasolla harrastaminen on onnistunut myös seurojen omistamalla kalustolla. Omiin henkilökohtaisiin veneisiin sijoittaneetkin saavat yleensä suurimman osan sijoituksestaan takaisin, jos jossain vaiheessa päättävät myydä hankkimansa kaluston. Veneen omistaminen tulee kysymykseen lähinnä SM- ranking kisoja kiertämään lähtevillä tai muutoin vakavamman kipinän saaneilla.

Olympiakomitean Mika Sulinin taannoinen ihastus toimintamalliamme kohtaan muuttui siis ministeriössä jo riihikuvaksi rahaksi, joka on täysimääräisesti sijoitettuna Oulun talousalueen lasten ja nuorten veneilyharrastuksen hyväksi.

Sailing Team Oulun seurojen lapset ja nuoret perheineen ovat jo usean vuoden ajan antaneet merkittävän panoksen Oulun merellisyyden kohottamiseksi ja alueemme näkyvyyden parantamiseksi. Veneilyharrastus ei tarvitse tuekseen kovin ihmeellisiä rakenteita, rannassa säilytystilaa, laiturinpatkua las- kuluiskan vieressä, runsaasti purjehduskelpoista vettä ja jolla alle, niistä on kevytvenepurjehtijan harrastuspaikat tehty. Toki lapset käyttävät hyväkseen satamien sosiaalituloja suihkui- neen, paikoissa joissa siihen on mahdollisuus. Oulun kaupunki ei toistaiseksi ole pystynyt näitä palveluita harrastajillemme tarjoamaan, joten tiloja on vuokrattu muilta yhdistyksiltä tai yksityisiltä yrityksiltä.

Vaikka purjehdus on tunnetusti maailman kallein tapa liik- kua ilmaiseksi, on se useimpiin muihin lajeihin verrattaessa lasten ja nuorten harrastuksena varsin edullinen. Yhteiskunnan kukkaroakaan ei kovin paljoa lajimme puitteiden luomiseen ole toistaiseksi ravisteltu.

Isoa kalaa saa vain Isoa kalaa kalastamalla Ministeri tarttui vieheeseen!

Lasten ja nuorten harrastustoiminnan kehittämiseen on yhä saatavissa rahoitusta kunhan toiminnalle on kunnollinen ja ennenkaikkea omin resurssien toteuttamiskelpoinen suunni-

telma. Tähän muutama päivä, mielellään viikko hakemuksiin perehtymistä ja ehdottomasti asiantuntijan puoleenkin kannattaa kääntyä kun jotain al- kaa olla paperilla. Haukiputaan

Pursiseura ja STO on käyttänyt hakemuksensa auditoijana Pohjois-pohjanmaan Liikunta ry:n (PopLi)opastusta. Näillä eväillä näyttää hyvinkin onnistuvan, näin se maailma pyörii!

Satama- ja laituripaikkoja Venepaikkatiedustelut

Haukiputaan kunnalliset satamat:

- Häyryseniemi
- Kiviniemi
- Martinniemi

Venepaikkoja vuokraa
Oulu10-palvelut
Käyntiosoite Torikatu 10, 1. krs,
Puh. Oulu10-palvelut 08 558 558 00
Kunnossapito 044 703 2213

Haukiputaan Telakkayhdistys ry.

Santaholma
Proomupuisto 3
Ari Karp 040-828 5558

ari.karp@betamet.fi

Kiviniemen Laituriyhdistys ry

Kello
Kiviniemi

Tero Heinonen
puh. 040 564 6311

Mikko Tienhaara
puh 0400 736 583

kivinem.laituriyhd@gmail.com

Villenniemen venesatama

Häyryseniemi
Villentie 210

Aatos Pussinen
puh. 0500-897 988

Huom! Venepaikkoja vapaana, vain rajoitetusti!

PURSISANOMAT

Haukiputaan Pursiseura ry:n vuosijulkaisu

Toimitus:
Jari Ylönen, Pentti Pussinen,
Esa Huovinen ja Eero Aho

Sivunvalmistus:
Toimitus

Paino:
JOUTSEN MEDIAN
PAINOTALO OY

Iin Röyttä



ja Metsähallitus kirjoittivat vuokrasopimuksen. Vuokrasopimuksen myötä oululaiset purjehdusseurat saivat käyttöoikeuden entiseen lastauspaikkaan aallomurtajineen ja tukikohdakseen entisen luotsien asuinrakennuksen.

Luotsila ja Lastaaja Lastausajoilta säilyneistä rakennuksista Luotsila on toiminut luotsiasemana ja luotsien asuinrakennuksena. Lastaaja on ollut nimensä mukaisesti Rönttön lastaustyöväen asuinrakennus. Nykyään Rönttö



Iin Rönttö (erotuksena Tornion edustalla sijaitsevasta Rönttön saaresta) sijaitsee noin 20 kilometrin päässä Oulusta ja 10 kilometrin päässä Iin Rantakestilästä. Lähin satama mantereella on Praava, josta on Rönttöön noin neljä kilometriä. Saarelle on vapaa pääsy, kesällä omalla veneellä tai venekuljetuksella Praavasta ja talvella jäätä pitkin. Saaren historiallisia rakennuksia voi vuokrata kokous- ja majoituskäyttöön. Oulun Purjehdusseura, Oulun Merenkävijät, Iin Meriseura, Haukiputaan Pursiseura, Haukiputaan Veneilijät ja Oulun Työväen Pursiseura ovat rakentaneet saarelle omat majansa. Seurat ovat perustaneet yhteisen yhdistyksen, Iin Rönttön toimijat ry:n.

Vanha satamapaikka Rönttön saari on toiminut 1800-luvun lopulta lähtien sahatavaran lastauspaikkana. Saarelle rakennettiin viisi aallomurtajaa, laituri sekä työntekijöiden asuinrakennuksia. Vuonna 1924 siellä lastattiin 41 alusta, jokaiseen keskimäärin tuhat kuutiometriä sahatavaraa Saksaan tai Englantiin. Toiminnan hiivuttua 1960-luvulla saari sai uuden käyttötarkoituksen retkiveneytyskokohtana, kun 1966 Oulun Merenkävijäin ja Oulun Purjehdusseuran Telakkasäätiö

on virkistyskäytössä, etenkin lähialueen purjehtijoilla ja veneilijöillä. Luotsila ja Lastaaja sekä rantasauna ja maisemakota ovat vuokrattavissa kokous- ja majoituskäyttöön Iin Meripe-lastajilta, jotka myös järjestävät kuljetuksia Rönttön saarelle.

Syntä

Rönttö tarkoittaa nykysuomeksi riutta. Se paljastui merestä vasta 1300-luvulla ja vielä 1870-luvulla saari näkyi kartalla kolmena eri saarena. Sen luonnossa voi havaita merestä paljastuneen maaperän kasvitumisen eri vaiheita. Kahden kilometrin pituisen luontopolun opastetut kertovat yksityiskohtaisesta maankohoamisen vaikutuksista.

Luonto

Rönttö on luontotyypeiltään erittäin monipuolinen. Sen runsaslahopuustoiset, lehtipuuvaltaiset vanhat metsät ovat suojellisesti hyvin arvokkaita. Paikoin niiden harvapuustoisuus kertoo aiemmasta laidunnuksesta sekä saaren lastauskäytöstä. Havupuut ovat valtaamassa saaren korkeimpia kohtia. Rönttössä näkee myös maankohoamisen seurauksena merestä

irti kuroutuneita kluuvijärviä. Rönttön rannat ovat pääosin kivikkoja tai rantaniittyä, mutta pari pientä hiekkarantaakin löytyy. Rönttön saaren eteläpuolella sijaitsevat Satakarin kauniit hiekkarannat. Saari kuuluu rakennettua eteläkärkeään lukuun ottamatta Rönttön Natura 2000-alueeseen.

Teksti ja kuvat on julkaistu Perämeren kohdekirja. Tähän kirjaan on koottu tietoa Perämeren satamista ja vierailukohteista (veneilijöille). Kirja on ensimmäinen suomalaisten ja ruotsalaisten tiiviissä yhteistyössä laatima Perämeren aluetta esittelevä teos, ja siten myös konkreettinen osoitus alueen rajat ylittävästä yhteistyöstä. Kirjan toivotaan tarjoavan lukijalleen sekä tietoa alueesta että innostusta sen tarjoamien mahdollisuuksien kokemiseen. Kirjan kokonaisuudessaan voi ladata luettavakseen sivulta: <http://www.visitbothnianbay.com/?lang=fi>

Hyvä seuralainen



Panostamme tarvitaan Rönttön palveluvarustuksen rakentamisessa. Iin Rönttön toimijat, joihin myös oma seuramme kuuluu, tempaisee satamaan

kesäkeittiön

ja poluille

uudet valot

pylväineen.

Viikonloppuna 30.5.2014 alkaen muurataan perustuspilarit satamankesäkeittiölle ja kalustetaan uudet pylväät odottamaan pystytystä.

Suurin ponnistus on heti seuraavana viikonloppuna, kun Oululinesin Anton tuo kaivinkoneen ja keittiön hir-

sirakenteet saareen. Hirret on tarkoitus saman tien koota valmiiksi keittiöksi muuratujen pilareiden päälle ja kaivinkone pystyttää kalustetut pylväät.

Tässäpä jälleen yksi hyvä tilaisuus liimata omaa porukkaa yhteen ja näyttää mihin talkoovoimalla pystytään. Sauna on lämmin ja evästä tarjolla.

Tarkempia tietoja talkoista ja kyydeistä voi kysyä Antero Pietilältä 040 820 5084. Seurat järjestävät yhteiskyytejä Praavasta, rohkeasti kaikki mukaan.



Rönttön satama on suosittu vierailukohde.

- **Hyvin pidetty** ja asianmukaisesti huollettu, sekä runsaasti varusteltu luotettava matkapursi Sunwind 27, vuosimallia 1983.
- **Vene huollettu** ja katsastettu vuosittain; viimeksi v. 2012. Veneen pohja, peräsin kunnostettu ja vaihdettu primerit noin 4 vuotta sitten. Moottoria huollettu ja kunnostettu tarpeen mukaan vuosittain (uusi pakosarja 2012).
- **Nyt edulliseen** 11.500€ hintaan, lisätietoja omistajalta, Pekka Kallio, 044 088 7873.



Iin Röytän virkistyskäytön kehittäminen



Talkoolaiset telineillä kuin oravat puussa.

Hankkeen taustaa

Röytän retkisataman virkistyskäytön palveluvarustus on rapistunut ja puutteellinen eikä vastaa tasoltaan Röytän asemaa monipuolisena veneilykohteena. Jo pitkään on ollut vallalla suuntaus, että seurojen majojen sijaan veneilijät kokkaavat ja oleskelevat mieluiten satama-alueella veneiden läheisyydessä sekä tutustuvat toisiinsa yli seurarajojen. Niinpä retkiveneilijät kokevat, että Röytän palveluvarustuksen taso on alkeellisella tasolla eikä se ainakaan edistä harrastajamäärien kasvua eikä tue Röytän matkailukäytön kehittymistä.

Hankeidea Röytän varustuksen parantamiseksi rupesi kehittämään kun veneilijöitä kutsuttiin Röytän virkistyskäytön kehittämistä käsittelevän opinnäytetyön (<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2010120216884>) osallistamistilaisuuksiin. Keskusteluissa todettiin, että varustuksen kehittämiseen on todellista tarvetta. Lisäksi Röytän toimijat ry:n omistaman Riemuliiterin katto kaipasi pikaista uusimista, jotta rakennus säilyisi käyttökuntoisena.

Kun selvittelyjen jälkeen kävi ilmi, että hanketukea olisi mahdollista saada, päätti kuusi veneilyseuraa ryhtyä suunnittelemaan investointihanketta Iin Röytän toimijat ry:n nimissä. Oli selvää, että Röytän palveluvarustus ei parane jos veneilijät eivät itse sitä paranna.

Hankkeen tavoite

Iin Röytän virkistyskäytön kehittäminen – hankkeen tavoitteena on saada alueemme paras veneilykohde, Iin Rönttä, palveluvarustukseltaan nykyäikaiseen kuntoon ja lisätä satama-alueen viihtyvyyttä.

Varustuksen kehittämisen

myötä toivotaan uusien veneilijöiden ja retkeilijöiden niin lähiseudulta kuin naapurimaista löytävän Röytän. Hankkeen päätyttyä palveluvarustus on kaikkien käytössä ja kannustaa pitämään aluetta kunnossa myös jatkossa.

On nykysukupolvien vuoro jatkaa sataman kehittämistä, estää sen rapistuminen ja varmistaa, että ihmiset löytävät luontokohteeseen ja viihtyvät siellä. Hankkeen tavoitteena on myös vahvistaa yhteisöllisyyttä saarella toimivien veneilyseurojen kesken.

Toimenpiteet

Hanke sisältää Riemuliiterin katon korjaamisen, kesäkeittiön rakentamisen satamakentälle, sähköistuksen ja aluevalaistuksen parantamisen sekä satamakentän varustamisen leikkikenttävälineillä, grillauspaikalla sekä pöytäryhmillä. Alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen hankkeen vastuulle ei jäänyt uuden wc:n rakentaminen vaan aktiivisuutemme ansiosta Metsähallitus päätti rahoittaa ja toteuttaa sen itse. Uusi wc on jo Röntässä, mutta ei vielä käytössä.

Hankkeen rahoitus

Investoinnin hyväksytyt kustannukset ovat yhteensä 104783,00 euroa, johon ELY-keskus on myöntänyt hanketukea yhteensä 78587,25 euroa. Vastikkeettoman työn määrä hankkeelle on 16 960 euroa ja yksityisen rahoituksen osuus on yhteensä 9235,75 euroa.

Saarella aktiivisesti toimivat seurakuntat eli Iin Meriseura, Haukiputaan Pursiseura, Haukiputaan Veneilijät, Oulun Merenkävijät, Oulun Purjehdusseura, sekä Oulun Työväen Pursiseura muodostavat Iin Röntän toimijat ry:n ja osallistuvat

hankkeeseen yhteisvastuullisesti saman suuruisin talkootyö- ja omarahoitusosuuksin.

Toteutuksen organisaatio

Hankkeen suunnittelutyöryhmässä on edustajia kaikista seuroista. Antti Wiik toimii hankkeen vastaavana mestarina ja johtaa rakennustöitä. Hankkeen valmistelusta on vastannut Antero Pietilä yhdessä työryhmän kanssa. Hankkeen taloushallinnosta ja viestinnästä vastaa Pia Ukkola. Työryhmään kuuluvat Pentti Auranaho, Mauri Kangasluoma, Reijo Kantola, Seppo Parhi ja Esa Katiska. Työryhmän apuna ovat toimineet myös Janne Lahdenperä ja Timo Ukkola.

Seurat ovat sitoutuneet hankkeen toteuttamiseen samansuuruisin talkootyöosuuksin seurojen koosta riippumatta. Seurojen vastuuhenkilöt hankkivat tekijöitä talkoisiin ja huolehtivat tiedotuksesta seurojen sisällä.

Tiedotus

Hankkeen talkoista ilmoitetaan Röytän toimijoiden nettisivulla <http://www.iinroytan-toimijat.fi/> ja seurojen edustajat työryhmässä saavat tiedotteita sähköpostitse. Seurojen vastuuhenkilöiden tehtävänä on tiedottaa seurojensa jäseniä.

Hankkeen etenemisestä kerrotaan nettisivuilla.

Raportointi ja seuranta

Hankkeen kustannuksia seurataan suhteessa budjettiin ja haetaan edullisimpia ratkaisuja hyväksytyssä kustannusarviossa pysymiseksi.

Hankkeen vuosiraportin lisäksi ELY-keskukselle toimitetaan hankkeen loppuraportti.

Toteutusolehtukset ja riskit

Hankkeen toteuttajat ovat erittäin sitoutuneita hankkeen toteuttamiseen. Hanke valmistuu suunnitellusti vuoden 2014 loppuun mennessä. Vaikeat sääolosuhteet ja talkooväen saatavuus ovat hankkeen suurin riski.

Hankkeen tilanne ja eteneminen

Hankkeen aikataulusta muodostui tiukka koska hankepäättös saatiin suunnitellun helmikuun sijasta vasta kesäkuussa 2013. Rahoituspäätöstä hyväksyttäessä aikataulun tiukkuus tiedostettiin, mutta arveltiin siitä suoriuduttavan. Koska hanketta on kuitenkin suunniteltu jo useita vuosia, olivat tarvittavat toimenpiteet varsin hyvin tiedossa.

Hankkeen vetäjät saivat pistää hihat heilumaan, jotta hanke saatiin käynnistymään nopeasti. Vaadittiin jälleen kerran suunnittelua, tarjouspyyntöjä, tiedotusta ja paperisotaa sekä ankaa talkooväen lobbausta ennen ensimmäisiä talkoita.

Vuonna 2013 vastikkeetonta talkootyötä tehtiin 517 tuntia ja konetyötä 25 tuntia. Kustannuksia kertyi 18896,50 e. Kustannukset katettiin ELY-keskukselta saadulla ennakolla sekä Iin kunnalta saadulla puskurilainalla.

Rakennus tarvikkeiden kuljetus Rönttään

Onnistuimme vuokraamaan Anton -proomun tarvikkeiden kuljetuksia varten. Antonilla kuljetettiin Rönttään kaikkea mahdollista painavaa rakennus-

tarviketta kuten kesäkeittiön kattohuopaa ja harkkoja sekä sementtiä, joita siirrettiin sitten lihasvoimin satamasta varastoon. Uusien ja erittäin painavien sähköpylväiden siirtämisessä pystyttiin käyttämään apuna saareen kuljetettua mönkijää kun pylvät oli ensin saatu kannettua proomusta maihin.

Riemuliiterin kattoremontti

Riemuliiterin katon korjaus aloitettiin elokuussa 2013. Tiukentunut budjetti ja aikataulu pakottivat hakemaan suunniteltua nopeampaa ja edullisempaa ratkaisua. Vanhan huovan poistamisen sijaan huopakatto puhdistettiin jäkälästä ja sammaleesta sekä muusta roskasta ja sen päälle tehtiin uusi peltikatto urakoitsijan toimesta. Ennen kattourakoitsijan tuloa talkooväellä riitti kuitenkin paljon tehtävää.

Telineiden vuokraamisen sijaan ne päätettiin rakentaa itse. Telineitä varten saareen vietiin iso nippu lautaa ja lankkua. Praavan satamassa lautalle lastattu puutavara hinattiin saareen veneellä. Röntässä laudat ja lankut kannettiin aallonmurtajaa pitkin Riemuliiterin viereen.

Riemuliiterin ympäriltä piti poistaa paljon puustoa, jotta katon uusimista varten tarvittavat telineet mahtuisivat sinne. Lisäksi puustoa piti vähentää, jotta lähellä kasvavat puuvanhukset eivät pilaisi uutta kattoa. Kaadettavana oli siis järeitä puita sekä runsasta pusikkoa. Karsitut oksat ja risut kannettiin rantavyöhykkeelle ja ne poltettiin myöhemmin. Isot puut päätettiin pilkottiin haloiksi, joita tuli runsaasti talkooväen kuljetettavaksi ja pinnottavaksi.

Telineiden rakentamista



Uudet valopylväät mieskannossa.



Kesäkeittiön perustukset ovat jämerää tekoa.

varten oli hankittu työkaluja, mutta myös talkooväen omat työkalut tulivat tarpeeseen kun telineitä ruvettiin rakentamaan. Paikka oli haastava: epätasainen ja kivinen. Lisäksi telineistä piti tehdä varsin korkeat rakennuksen korkeuden vuoksi. Telineet rakennettiin rakennuksen kummallekin pitkälle sivulle kahden viikonlopun aikana. Vanha huopakatto puhdistettiin roskasta ja sammaleesta.

Kattoremonttia varten saareen kuljetettiin myös kattopeltikuorma, jonka siirtäminen satamasta Riemuliiterin suojiin oli varsin lennokasta hommaa, sillä navakka tuuli ravisteli peltejä kantajien kiusaksi. Kattourakan valmistuttua telineet purettiin ja puutavara kuljetettiin ja pinottiin varastoon myöhempä käyttöä varten.

Kesäkeittiö

Koska syksyn sää oli hyvä, päätettiin talkoita jatkaa aiottua pitempään. Kesäkeittiön perustamistöitä varten saareen kuljetettiin syyskuussa 2013 pieni kaivinkone, jolla kaivettiin pohja ja siirrettiin suuria betonilaattoja rakennuksen perustaksi. Suodatinkaivon ja styrox-levyjen asentamisen jälkeen pohja täytettiin hiekalla. Urakkatahtia työskennellen

hanke eteni hyvin. Myös leikkikentän alue päästiin kaivamaan samana viikonloppuna. Upeassa säässä oli hyvä urakoida ja tämä viikonloppu joudutti hanketta erinomaisesti.

Kesäkeittiön rakentaminen jatkuu kesällä 2014 kun saareen kuljetetaan hirsikehikko, joka pystytetään talkoovoimin. Pystyttämisen jälkeen ovat vuorossa vesikattotyöt, huopakattotyöt ja terrassin rakentaminen. Kesällä tehdään myös ikkunoiden ja ovien asennukset, LVI-työt, tulisijojen ja piippujen asennukset, kiintokalusteiden hankinta, sisustustyöt sekä siivous

Sähköistyksen ja aluevalaistuksen parantaminen

Valaistuksen ja sähköistyksen modernisointi tehdään myös kesällä 2014. Lahot valaisinpylväät (50-luvulta) vaihdetaan uusiin. Tolpat kalustetaan uusilla valaisimilla, jotka ovat nykyaikaiset ja energiaa säästävät. Valaistus ulotetaan yleiseen wc:hen saakka. Sähköpistokkeet viedään satamakentälle tapahtumia varten. Valaisinpylväiden pystytystä varten tarvitaan kaivinkone, joka kuljetetaan saareen proomulla. Sähkökytkennät vaativat osaa tekijöitä ja suunnittelua.

Satamakentän kunnostus

Vanhat ja määräysten vastaiset leikkivälineet (keinu ja liukumäki) puretaan pois kesällä 2014, jolloin tehdään myös uusien leikkivälineiden (keinu, jousikeinu ja kiipeilyteline) sekä aikuisten kuntoiluvälineen hankinta, kuljetus ja asennus perustustöineen. Röyttä-Roope laiva maalataan. Ilmoitustaulu rakennetaan heti alkukesällä tiedottamisen helpottamiseksi. Uudet teräsrillit pystytetään ja rakennetaan grillauspaikan istuimet satamakentälle kesäkeittiön läheisyyteen. Pöytäryhmien rakentaminen tehdään sarjatöinä Riemuliiterissä.

Kesän 2014 talkoot

Tulevana kesänä ja syksynä hankkeemme tehdään valmiiksi, mikä vaatii vielä 1000 talkootyötuntia, jotta omara hoitosuostemme ei kasvaisi suuremmaksi. Jos saamme talkooväkeä viime syksyn tapaan, ei urakka käy kenellekään kohtuuttomaksi. Seurojen on syytä varmistaa, että omasta seurasta on riittävästi talkooväkeä, jotta talkootyöosuus toteutuu tasapuolisesti. (Talkootyön arvo on 10 euroa/tunti.)

Kannattaa minimoida seurojen omat talkoot ensi kesänä, jotta työntöä ei kuluteta loppuun. Tämän hankkeen talkoot ovat kuitenkin vain ensi kesän rasite ja samalla seurojen väki kouliintuu tekemään yhdessä ja huomaa, että suuretkin haasteet onnistuvat kun vain tartutaan yhdessä ja positiivisessa hengessä toimeen.

Talkooväen varmistamiseksi seurojen kannattaa ottaa käyttöön kaikki mahdolliset tiedotuskanavansa sekä viestinnällään osoittaa, että seura on sitoutunut tähän hankkeeseen omasta tahdostaan. On hyvä muistuttaa, että lopputuloksena meillä kaikilla on entistä parempi ja viihtyisämpi retkisatama sekä paljon uusia tuttavuuksia.

Viime syksyn kokemusten perusteella varsin moni on nauttinut yhteisestä tekemisestä ja siitä, että oman työn tuloksena syntyy jotain pysyvää ja näkyvää Röyttä. Konkreettiset lopputulokset eivät ole jokapäiväistä herkkua nykyajan ihmisille.

Lapsiperheitä voisi erityisesti motivoida suunnittelemaan ja toteuttamaan Röyttä-Roopen kunnostustöitä. Leikkivälineiden kasaamistalkoissa lapsiperheet saavat hyvän mahdollisuuden tutustua paremmin toisiinsa ja lapset saavat ikimuistoisen elämyksen oman leikkipuiston rakentamisesta.

Muonitusta on hoidettu Iin Meriseuran majalla ja tiloja voidaan käyttää siihen jatkossakin. Myös muonitusjoukkoihin saa tulla vapaaehtoisia suunnittelemaan ja toteuttamaan edullisia, hanketukikelpoisia aterioita.

Rakentamistaidoille on ensi kesänä kovasti käyttöä, mutta tarvitaan myös ”suurta massaa” siirtämään tavaraa proomusta.

Tärkeitä päiviä

Talkoista tulee tarkempaa infoa nettisivuille aina ennen talkoita, mutta kannattaa aloittaa tiedotus ja värväys mitä pi-

kimmiten. Helatorstaina 29.5. sekä 30.-31.5. järjestetään kuljetus Praavasta Röyttä. Talkoissa kalustetaan valaisinpylväät, jotta ne ovat valmiina kesäkuussa tapahtuvaa pystytystä varten. Lisäksi murataan kesäkeittiön pilariperustus ja katkaistaan ylimääräisiä rautoja kesäkeittiön perustuksista.

Kesäkuun 7. koittaa suuri ja mahtava talkoopäivä. Päivä, jota muistellaan jälkipolvillekin. Näissä talkoissa pystytetään hirsinen kesäkeittiö siten, että se kannetaan Antonista hirsillä kerrallaan suoraan paikoilleen. Hyväksi onneksi saamme valmistajan edustajia ohjaamaan pystytystä, joten tarvitaan vain lihaksia töihin. Päivän päätteeksi meillä on hirsikehikko valmiina.

Hommat eivät ole kuitenkaan vielä siinä. Antonin kyydissä tulee kaivinkone, jolla ryhdytään pystyttämään sähkö- ja valaisinpylväitä. Urakoitsija käyttää konetta, mutta apumiehiä tarvitaan.

Lisäksi Antonin kyydissä tuodaan kaikki mahdollinen hankkeessa tarvittava materiaali kuten leikkikentän varustus ja grillit. Näiden tarvikkeiden siirtäminen on urakka sinänsä.

Luvassa on siis erilainen, mutta taatusti mieliinpainuva kesän aloitus. Majojen siivoustalkoot siirretään eri ajankohtaan tai niille, jotka eivät pysty kantamiseen ja rakentamiseen osallistumaan. Nämä talkoot vaativat siis erittäin paljon väkeä ja työhalua. Lupaamme panostaa myös muonitukseen.

Kaikille riittää varmasti tehtävää. Päivän kuvaus ja dokumentointikin on tärkeää. Ja saunatkin on muistettava lämmittää.

Iin Röntän toimijat ry



Suuli oli oiva tukikohta talkoolaisille.



Proomu Antonilla kuljetukset hoituvat tehokkaasti.

VIINAMÄKI-HUVILAT OY



SORONEN
91100 Ii

Puh. 0400-283043

• Omakotitalot • Kesämökit
• Saunat • Aitat • Pihavajat

Direktiivillä maailma kuntoon!

Hankalankuuloinen meristrategiapuitedirektiivi tulla paukahti vuonna 2008. Kolmen vuoden päästä se oli saatu toimeenpantua kansalliseen lainsäädäntöön ja kulkee nyt nimellä Merenhoitosuunnitelma ja ”Laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä”. Merenhoitosuunnitelman tarkoituksena on saattaa Itämeri hyvään ekologiseen tilaan vuoteen 2020 mennessä.

Yhteinen likainen meri

Europa-nettisivustolta löytyy viidellätoista Euroopan kielellä tiivistelmät kaikesta EULainsäädännöstä. Jos muuten ei moisella sivustolla ole tarpeen seikkailla, sieltä löytyy hieno perustelu Itämeren merenhoitosuunnitelman taustaksi:

”Meriympäristö on arvokas voimavara. Meret muodostavat 99 prosenttia käytettävissä olevasta elintilasta maapallolla, kattavat 71 prosenttia maapallon pinta-alasta ja sisältävät 90 prosenttia biosfääristä. Sen vuoksi luonnon monimuotoisuus on runsaampaa merissä kuin maan ja makean veden ekosysteemeissä. Meri on maapallolla olevan elämän edellytys (erityisesti koska se on hapen pääasiallinen lähde), ja sillä on ratkaiseva vaikutus ilmastoon. Se on myös tärkeä ta-



Suvi metsästää Suomen Ympäristökeskuksen antamia koordinaattipisteitä videokuvausta varten. Vedenalaisen luonnon kartoitusta tehdään mm. videoimalla ja sukeltamalla.

loudelliseen vaurauteen, sosiaaliseen hyvinvointiin ja elämänlaatuun vaikuttava tekijä.”

Voiko meren tärkeyttä enää tyhjentävämmiin sanoja?

Nyt Ympäristöministeriö, Maa- ja Metsätalousministeriö ja Liikenne- ja Viestintäministeriö yhdessä yrittävät saada

Suomen Merenhoitosuunnitelman käytäntöön ja pelastaa Itämeren.

Itämeren kansalaiset aktiivisiksi!

Ympäristöministeriön neuvotteleva virkamies **Maria Laamanen** kertoo, että merenhoidon seurantaohjelmaehdotus lähtee lausunnoille ja kuulemiseen 7.4 - 23.5.2014. Silloin kannattaa seuralla kunnan ilmoitustaulua ja kertoa myös oma mielipide siitä, onko Merenhoitosuunnitelma sitä mitä Itämeri kaipaa. Hoitosuunnitelmassa Itämeri on Suomen osalta jaettu kuuteen osa-alueeseen, joista Perämeri on yksi kokonaisuus. Tarkoitus on, että valtioneuvosto päättää seurantaohjelmasta alkukesällä ja se käynnistyy saman tien tämän vuoden heinäkuun puoliväliin mennessä.

Merenhoitosuunnitelman Perämeren osuudesta on jo ollut konkreettista hyötyä ainakin yhdelle Oulun yliopiston harjoittelijalle. Hänet saatiin palkattua merenhoitosuunnitelman toteuttamiseen tarkoitetun lisärahoituksen turvin.

Vesien ja merien hoitoa

Aiempi vesiensuojeluun tähtäävä direktiivi, Vesipuitedirektiivi eli tuttavallisemmin VPD, on ollut käynnissä jo yli kymmenen vuotta. (Meristrategiadirektiivin lyhenne on muuten MSFD, Marine Strategy Framework Directive, jos jotakuta kiinnostaa.) VPD tähtää niin pohja- kuin pintavesienkin hyvään tilaan vuoteen 2015 mennessä. Mukaan kuuluvat myös rantavedet, jotka sisällytettiin

nyt myös Merenhoitosuunnitelmaan.

Kun meristrategiadirektiivi saatiin sisällytettyä kansalliseen lainsäädäntöön, se yhdistettiin vesipuitedirektiivin kanssa samaan lakiin vesien- ja merenhoidon järjestämisestä. Tämä tuntuu järkevältä, koska vedet nyt vellovat Perämeressä miten sattuu ja liikkuvat vesipuitedirektiivin ja merenhoitosuunnitelman toimenpidealueilla varsin vapaasti.

Suomen Ympäristökeskuksen erikoistutkija **Samuli Korpinen** selittää, että Merenhoidon seurantaohjelma kokoaa yhteen kaiken merialueella jo tehtävän seurannan ja merialueisiin vaikuttavan toiminnan seurannan. Seurantaohjelma koostuu lähinnä olemassa olevasta seurannasta ja joistakin tutkinnallisista seurannoista, kuten roskaantumisen ja vedenalainen melu. Ohjelma käynnistyy 15.7.2014 ja on voimassa seuraavat 6 vuotta.

-Merenhoidon seurantaohjelma on vesienhoidon (VPD) seurantaohjelmaan verrattuna

vielä laajempi johtuen direktiivin ekosysteemilähestymistavasta. Merenhoidon seurantaohjelmassa tullaan seuraamaan muuttujia aina jokien ravinnekuormituksesta hylkeiden määrään, lintujen joukkokuolemiin ja kalapopulaatioihin saakka. Ehdotuksessa on 39 alaohjelmaa. Myös vesienhoidon seuranta on sisäistetty tähän ohjelmaan, Laamanen kertoo.

Sanahirviöitä

EU tuntuu synnyttävän kummallisia sanahirviöitä, joihin kuuluvat direktiivien lisäksi mm. ekosysteemilähestymistapa ja ekosysteemipalvelut. Ekosysteemipalveluilla tarkoitetaan luonnon ihmisille tuottamia hyötyjä ja tuotteita. Ekosysteemilähestymistapa tarkoittaa siis sitä, että asiaa katsotaan ekosysteemipalveluiden näkökulmasta ja kestävästi.

Suomeksi sanottuna ekosysteemipalvelut ja ekosysteemilähestymistapa tarkoittavat esimerkiksi kestävästi hoidettua



Puhdas meri on veneilijän, mökkeilijän, kalastajan ja luontoilijan unelma.



Sukeltaja ottaa kovalta pohjalta pohjaeläinnäytettä.

www.haukiputaanpursiseura.fi



Roskaa Perämeren kansallispuiston pohjalla.



Sukellusvahti odottaa tutkimussukeltajaa pinnalle.

kalakantaa, josta sekä virkistys- että ammattikalastajat voivat ammentaa, puhdasta merta, jossa matkailijat haluavat uida ja tuottaa rahaa matkailuyrittäjälle tai hyvin suunniteltua maakuntakaavaa, jossa merituulivoimapuisto on saatu sijoitettua luonnon kannalta sopivaan paikkaan ja kansalaiset, meri ja voimayhtiö kiittävät.

Merenhoidossa yritetään siis päästä ekologisesti hyväkuntoiseen Itämereen, josta myös ihminen voi nauttia ja jonka tarjoamia tuotteita ja palveluja voimme kestävästi käyttää.

Velmuilua pohjalle

Kansallinen Merenhoito-suunnitelma sisältää meren nykytilan arvioinnin, tavoitteet hyvän tilan saavuttamiseksi ja mittarit tilan seuraamiseksi. Seurantaohjelma valmistuu seuraavaksi ja on siis juuri tulossa kuulemiselle.

Valtakunnallinen vedenalaisen meriluonnon monimuotoisuuden inventointiohjelma VELMU alkoi kymmenen vuotta sitten kartoittaa Suomen aluevesiä ja on pohjustanut tietä kohti meren nykytilan arviointia. Metsähallituksen Perämeren meritiimi on puurtanut juuri VELMU-kartoitusten kimppussa vuodesta 2006 lähtien.

-VELMU-hankkeen dataa on jossain määrin käytetty Luontodirektiivin raportoinnissa viime vuonna, ja se palveli siis myös Meristrategiadirektiivin raportoinnin nykytilan arviointia, sanoo Ympäristöministeriön neuvotteleva virkamies **Penina Blankett**.

-Kun VELMU aloitettiin, ei ollut vielä tietoa meristrategiadirektiivistä MSFD:stä, joten VELMUn kartoituksia ei oikeastaan mietitty siltä kannalta vaan ainoastaan haluttiin saada peruskäsitys Suomen vedenalaisesta luonnosta. Olihan meillä

kuitenkin Luontodirektiivi, joka siis oli raportointikierroksella viime vuonna, Blankett jatkaa selitystään VELMUn ja Merenhoitosuunnitelman monisyisestä suhteesta.

-Tietenkin osa VELMUn tuloksista palvelee joka tapauksessa myös MSFD:tä, hän jatkaa.

Alueellista hoitoa

Minua huolestaa lähinnä se, keskittyykö merenhoidon seurantaohjelma vain Suomen eteläisiin vesiin, vai saadaanko Perämerikin mukaan.

Erikoistutkija Korpinen huojentaa mieltäni kertomalla, että seurantaohjelmassa on pyritty tuottamaan tietoa, jota voidaan kerätä koko Suomen alueelta. Ohjelmassa on mukana edelleen Makrolevä- ja sinisimpukkaseuranta, joka ei ylety Merenkurkun pohjoispuolelle, koska sekä rakkolevä että sinisimpukat elävät pohjoisimmillaan Merenkurkussa, ja Roskaantumisen seuranta, joka tutkinnallisessa vaiheessa keskittyy Suomenlahteen. Seurantaohjelmassa on Korpinen mukaan myönnetty puutteena luontotyyppien seuranta, jolla voitaisiin paremmin kattaa myös Perämeren alue. Tämän seurannan aloittamiseen ei ollut nyt resursseja, mutta siihen liittyvää tutkimus- ja kehitystyötä suunnitellaan par'aikaa ja tavoitteena on saada mm. kasvipeitteiset luontotyypit seurannan piiriin.

Mahdoton missio?

Kysyin sekä Laamaselta, Korpiselta että Blankettilta, saadaanko Itämeri hyvään kuntoon vuoteen 2020 mennessä. Kaikki Itämerta ympäröivät valtiot eivät edes kuulu EU:hun, ja vedellä on tapana kulkea rajoista piittaamatta. Naapurin saasteet tulevat myös rajan takaa.

-Itämeren tilan pääsuunta on parempi, ravinnekuormitus on laskenut jo 1980- ja 1990-lukujen vaiheesta saakka ja myös rehevöitymistilanteessa näkyy Itämeren mittakaavassa valonpilkahduksia esimerkiksi ravinneiden pitoisuuksien laskuna joillain alueilla. Silti pääaltaan pohjien hapettomuus on pahempi kuin koskaan mittaushistorian aikana ja paikallisesti esim. rannikkoalueilla vaihtelua voi olla paljonkin. Uskon silti, että olemme menossa kohti parempaa, Laamanen miettii.

-Itämeri on kuitenkin fyysikaalisten olosuhteidensa vanki ja vedenvaihto Pohjanmeren kanssa vaikuttaa tilan kehittymiseen Itämeren puolella. Venäjä on sitoutunut Itämeren suojeluun ja on tasaveroinen kumppani HELCOM-työssä (Helsinki-komissio eli Itämeren suojelukomissio). Pietarissa on otettu jättiharppauksia jäteveden puhdistuksessa ja on aihetta ajatella, että se pikkuhiljaa jo näkyy Suomenlahdellakin. Kaliningradin jäteveden puhdistuksen kuntoon laittoa vielä odotellaan, Laamanen jatkaa.

Blankett ei ole aivan yhtä optimistinen.



Tuulivoima on vihreää, mutta joidenkin silmiin se pistää pahasti maisemanrumentajana.



Outokummun rannan ahvenvidat kukoistavat rehevöityneessä vedessä. Monet vesikasvit ovat vaatelaita ja häviävät rehevöityneistä vesistä.



Itämeri on jokaisen suomalaisen asia.

-Olisihan se hieno juttu, mutta en usko, että Itämerta saadaan hyvään kuntoon vuoteen 2020 mennessä. Yksi suurimpia ongelmia on rehevöityminen, ja vaikka saisimme ravinnepestöt kuriin (hyvin epätodennäköistä), kestää palautuminen myös tietyn aikaa. Tärkeää on kuitenkin, että saataisiin näkyviin edes trendi siitä, että tila paranee! Blankett pohtii, ja lisää perään hymiön J.

Myös Korpinen on pessimismiin kallellaan.

-Itämeri ei tule hyvään tilaan kaikkien kuvaajien kohdalla vuoteen 2020. Se on selvä asia. On kuitenkin varmaa, että monet Itämeren tilaa mittaavat indikaattorit tulevat osoittamaan hyvää tilaa jo vuonna 2020. Esimerkiksi hylkeiden, lintujen ja kalojen kannat on mahdollista saada hyvään tilaan. Paljon vaikeam-

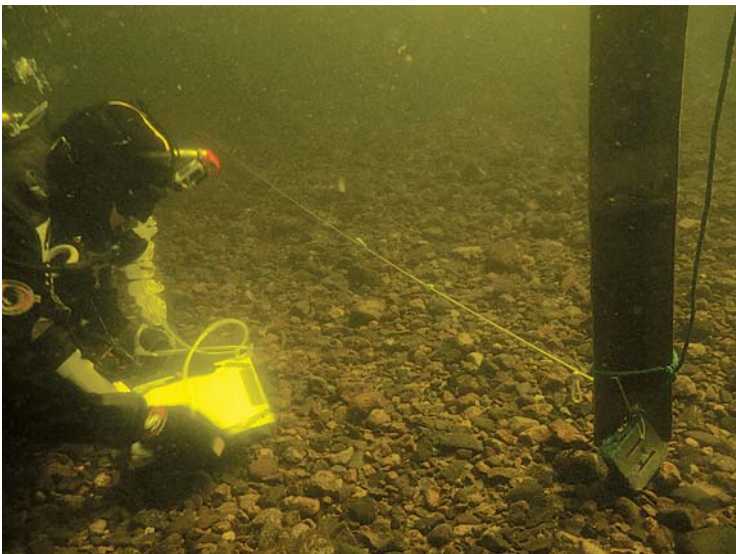
paa on saada rehevöitymistila paremmaksi, mikä näkyisi pohjaeläin- ja kasviyhteisöissä, vedenlaadussa ja planktonyhteisöissä, Korpinen tilittää. Hänen mukaansa suurin yksittäinen ongelma on rehevöityminen. Tähän asti kun maatalouden kehitys ei ole tukenut hyvän tilan tavoitteita.

Tärkeää siis on tällä hetkellä, että ensimmäinen askel eli direktiivin olemassaolo, on saatu aikaan, ja että Merenhoito-suunnitelma on jo saatu puristettua kansallisen lainsäädäntökoneiston läpi. Nyt vain odotetaan seurantaohjelman tulemistä kuulemiselle, kommentoidaan joukolla ja sitten aletaan tippa kerrallaan parantaa Itämerta!

Teksti: Essi Keskinen
Kuvat: Metsähallitus



Orgaanisessa pehmeässä pohjassa tapahtuu paljon yhteyttämistä, joka puolestaan tuottaa ilmakuplia.



Sukeltaja on aloittamassa tutkimussukelluslinjan tekoa Möylyn hylkeidensuojelualueella.

Merenkulun opetusta yli 200 vuotta

Turkulaisella merenkulkuoppilaitoksella, Aboa Marel-la, on takanaan pitkä historia suomalaisten merenkulkijoiden kouluttamisessa. Vuonna 1812 senaatti ehdotti Venäjän valtakunnan keisarille, että Turkuun, Helsinkiin ja Vaasaan perustettaisiin merenkulkukoulut. Ja näin tapahtui. Koulu aloitti toimintansa Turussa vuonna 1813.

Vuonna 1765 Kauppakollegio oli määrännyt, että jokaisen laivuriksi tai perämieheksi pyrkivän tuli tutkintojen kautta osoittaa purjehdustaitonsa. Kuulusteluista huolehtivat kokeneet laivurit. Nämä vaatimukset koskivat kuitenkin vain ulkomaankauppaan osallistuvia kaupunkien porvariston kauppa-aluksia.

Merenkulun opetuksen järjestämisestä ryhdyttiin vakavasti pohtimaan vuonna 1811. Monista vaihtoehdoista, aina puhtaasti sotalaivastoa palvelevasta sisäoppilaitoksesta yliopistotasoiseen merenkulun opettamiseen, valittiin malli, jonka mukaan Turkuun, Vaasaan ja Helsinkiin perustettiin merikoulut. Valtio palkkasi opettajat, myönsi varat oppimateriaaliin, sekä apurahoja köyhille oppilaille. Tämän sisältöinen asetus annettiin jo vuonna 1812. Tarkemmat määräykset koulujen toiminnasta annettiin asetuksella vuonna 1813, jolloin aloittivat merenkulkukoulut Turussa ja Vaasassa toimintansa.

Vaikka talonpoikaista laivurit

saivat 1830 luvulla purjehtia koko Itämerellä, ei heiltä edelleenkään vaadittu minkäänlaista muodollista pätevyyttä. Krimin sodan jälkeen 1856 maalaisalukset saivat purjehtia aina Englantiin saakka, edelleen ilman kipparin muodollista pätevyyttä. Seuraavilla vuosikymmenillä oikeus vedettiin takaisin, mutta Englannissa jo käyneet talonpoikaiskipparit saivat jatkaa seilaamista Pohjanmerelle, edelleenkin ilman muodollisia tutkintoja. Erot kaupunkilais- ja maalaisalusten välillä poistettiin vasta merilaissa vuonna 1873.

Oulun Merikoulu oli vastaus Perämeren alueen laivanvarustajien ja talonpoikaiskipurjehtijoiden kasvaneisiin koulutustarpeisiin.

Vuonna 1863 perustettiin Ouluun kaksikielinen merikoulu, joka muuttui vuodesta 1899 pelkästään suomenkieliseksi merikouluksi. Oppilaitoksen toiminta alkoi Pokkitörmällä, nykyisen Oulun Lyseon lukion voimistelusalin paikalla sijainneessa rakennuksessa. Merikoulun näkyvin muisto on Oulun Linnansaareissa sijaitseva Oulun linnan raunioille vuonna 1875 rakennettu tähtitorni, joka toimii nykyisin kahvilana.

Keisarillinen Senaatti antoi Oulun Merikoulun perustamiskirjan 21.1.1863 ja koulu aloitti toimintansa 15.1.1864 koulun johtajaksi nimetyn merikapteeni **A. Cannelin** palattua merimat-



Kotimaanliikenteen laivurin kurssilla 2013 – 2014 koululaivana toiminut m/s Oulu seisoo talvet omalla paikallaan Toppilansalmen laiturissa.

koiltaan.

Purjelaivakausi loi Raahen kauppalaivaston, johon parhaimmillaan kuului 58 alusta. Näistä melkein kaikki oli rakennettu kaupungin omilla telakoilla. Raahen oli vuosina 1867–1875 maamme suurin laivanvarustajakaupunki ja suurin osa sen asukkaista sai elantonsa merenkulusta. Näin Raahen laivasto oli kasvanut maan suurimmaksi, Oululaisten omistaessa vielä vuonna 1860 maan suurimman, noin 40 aluksen laivaston. Isojen purjelaivojen lisäksi koulutusta tarvittiin myös Perämeren rannikon varsin runsaslukuisten talonpoikaiskursien (Kaljaasit ja Jähdit) miehistöissä.

Ensimmäisenä vuonna Oulun merikouluun perämiesosastolle kirjautui 15 oppilasta ja seuraavana vuonna saivat oppilaita myös merikapteeni- ja Itämeri-kippariosastot. Itämeri-kippari-osaston erikoisuus oli, että sen opetuskieli oli suomi ensimmäistä kertaa merenkulutieteessä valtion koulussa. Koulu sijaitsi vuodesta 1867 alkaen kaupungin omistamassa kiinteistössä Pokkitörmällä. Muilla osastoilla opetuskielenä oli ruotsi vuoteen 1875 asti, jolloin Itämeri-kippariosasto lakkautettiin ja aloitettiin kauppalavuosasto. Opetuskieleksi tuli kaikille osastoille sekä ruotsi, että suomi. Tämän ajan kuuluisimpia Oulun merikoulun oppilaita oli Purjelaivojen kuningas **Gustav Adolf Mauritz Erikson** 1872–1947. Ahvenanmaalaisella Eriksonilla oli 1920–30 luvulla maailman suurin purjelaivasto. Kymmenvuotiaana parkkilaiva Neptunin apupoikana merimiesuransa aloittanut Erikson suoritti yliperämiesututkinnon Oulun merenkulkuopistossa 1895.

Vuonna 1899 opetuskieliksi tuli pelkästään suomi. Vuoden 1911 mennessä koulussa

oli ollut sisäänkirjoitettuna 378 oppilasta, joista päästötodistuksen merikapteenina sai 200, perämiehenä 95, kauppalaivurina 23, Itämerikipparina 12 ja aliperämiehenä 16 miestä. Oppilaita oli tuolloin 123 Oulusta, 46 Raahesta, 10 Torniossa ja loput muualta. Opetusaineisiin sisältyi mm. äidinkieli, englannin kieli, maantiede, laivanrakennus, kirjanpito, kaupakirjeenvaihto, venäjän kieli, höyrykoneoppi, terveysoppi ja sairashoito-oppi. Kun valtamerillä kulkevat laivat loppuivat Oulusta ja toisista Pohjanmaan

rantakaupungeista, niin oppilasmäärä väheni. Toimintaa jatkoi 1910 Oulun Merimieskoulu, jonka säännöt Keisarillinen Senaatti vahvisti 15.10.1910. Koulu tarkoitettiin mm. rannikkopurjehtijoiden opetukseen merenkulussa. Ensimmäisenä vuotena otettiin 17 oppilasta lähinnä Oulusta. Vuonna 1918 Oulun Merimieskoulun nimi muuttui Oulun Merenkulkukouluksi. Koulun toiminta päättyi lopullisesti 1921.

Maarianhaminaan perustettiin 1867 ruotsinkielinen, aluksi vain kauppalaivureita koulutta-



Pelastusveneisiin perehdyttiin Meriturvan Lohjan yksikössä.



Aboa Maren "skanssi" Turun satamassa uhkuu merenkulun historiaa.



Kotimaanliikenteen laivurit Ari Holtinkoski ja Jussi Kuivas näytökokeessa Sperry Marinen 50 metristä ja 460brt kalastusalusta stimuloivalla sillalla.



Pelastuslautta kääntyy turvallisesti kouluttaja Heikki Hämäläisen opastuksella.

nut merikoulu, joka tuli täydelliseksi 1874. Viipuriin perustettiin suomenkielinen merikoulu vuonna 1868 ja siellä oli vuoteen 1879 saakka vain Itämerenlaivuri- ja perämiesosastot. Raumalle perustettiin suomenkielinen merikoulu 1880, aluksi Viipurin mallin mukaan.

Oulun merikoulu lakkautettiin 1910 ja Helsingin ja Vaasan koulut 1918. Viipurin koulusta tuli tuolloin ns. alempi merenkulkukoulu ja vain Turussa, Maarianhaminassa ja Raumalla saattoi suorittaa merikapteenin tutkinnon. Viipurin merikoulu päättyi sodan jälkeen Kotkaan. Oppilaitosten nimet ja laajuudet muuttuivat vuosien mittaan.

Ensimmäinen merenkulun oppikirja oli suomalaisen **Fabian Casimir Roswallin**; Navigation eller en styrmans dageliga handbok uti Styrmanskons-ten jemte alle nödiga Tabeller. Teos oli ilmestynyt jo 1796 ja siitä otettiin neljäs painos 1824. Tekijän tarkoituksena oli ollut, että merenkulkijat eivät tämän teoksen lisäksi tarvitsisi kuin Nautical Almanacin. Kirjaa tuki vielä 1803–04 Tukholmassa

julkaistu Försök till hjälpreda för Nybegynnare i Skeppsmanövern I – II.

Roswallin teos katsottiin 1850-luvulla vanhentuneeksi. Turun merikoulun opettajat **B.M. Ekelund** ja **B.H. Ljunggren** laativat uuden oppikirjan ruotsalaisten, saksalaisten, englantilaisten ja tanskalaisten vastaavien pohjalta. Lärobok i Navigationsvetenskapen ilmestyi 1864. Teos ilmestyi Oulun merikoulun johtajan A. Cannelinin suomennoksena 1868–69. Kaksikielinen merikouluhan oli jo toiminut Oulussa ja kirjan ilmestymisvuonna avattiin suomenkielinen koulu Viipuriin.

Seuraava alan oppikirja oli Maarianhaminan merikoulun johtajan **I.H.Korsströmin** samanniminen teos vuodelta 1911. Tämä oli käytössä 1952 saakka, jolloin ilmestyi Kauppa- ja teollisuusministeriön ammattikasvatusosaston julkaisema Merenkulun oppikirja 1 – 2.

Monissa sodan jälkeen tulleissa uusissa oppiaineissa on käytetty opettajien laatimia monisteita.

Vuoden 1813 merikouluase-

tus vaati oppilaaksi aikovilta kirjoitustaidon, laskennon alkeiden ja opetuskielen hallinnan. Vuonna 1851 vaadittiin lisäksi hyvä terveys, 14 vuoden ikä, vähintään kuuden kuukauden meripalvelu ulkomaanliikenteessä sekä jumaluusopin pääkappaleitten ja raamatunhistorian tuntemus.

Vuonna 1863 vaatimuksia lisättiin perämiesluokalle tuleville: desimaalilasku, Euclidean alkeiden ensimmäinen kirjan tai vastaavan mittausopin hallinta sekä luonnonmaantieteen perusteiden ja Euroopan valtiollisen maantieteen tuntemus.

Pääsyvaatimuksilla ei kuitenkaan ollut suurta merkitystä, sillä varsinainen pääsykuulustelu mainitaan vasta v. 1899 merikouluasetuksessa. Silloinkin se koski vain oppilaita, jotka tulivat kouluun vasta marraskuussa. Samassa asetuksessa mainittiin ensi kertaa myös värinäkö. Opiskelemaan saattoi päästä värisokeakin, mutta tutkintoa hän ei voinut suorittaa! Vuonna 1918 oppilaaksi aikovalla tuli olla hyvä näkö, kuulo, väriäisti ja terveys. Myös



Aboa Maren komentokeskus, josta lehtori, merikapteeni Jami Toivonen arvioi kurssilaisten toimintaa komentosilloilla ja järjestää simulaattorissa todentuntuja tilanteita joista kukin pyrkii suoriutumaan parhaansa mukaan.

kansakoulun läpikäyminen tai vastaavat tiedot vaadittiin. Myöhemminkin asetuksia muutettiin, mutta pääasiassa pienien yksityiskohtien osalta – poikkeuksiin oli myös mahdollisuus.

Vuosina 1813 – 1988 merikouluissamme oli ollut lähes 28000 oppilasta, joista useimmat suorittivat jonkin tutkinnon. Ensimmäiset naisoppilaat tulivat merikouluihin vasta 1969.

Merenkulun koulutusta nykypäivänä

Tänään yli 200 vuotisen perinteen omaava Aboa Mare tarjoaa edelleen laadukasta koulutusta, räätälöityjä kursseja sekä Suomen moderneimman simulaattorikeskuksen Turussa ja Espoossa. Oppilaitoksessa voi opiskella merikapteeniksi, vahtiperämieheksi tai vahtikonemestariksi.

Tutkintoon johtava koulutus

Aboa Mare tarjoaa toisen asteen koulutusta ammatti-instituutti Axxellissa ja kolmannen asteen koulutusta ammatikorkeakoulu Noviaassa. Aboa Maressa voi opiskella merikapteeniksi, vahtiperämieheksi tai vahtikonemestareita. Nämä koulutukset järjestetään ruotsiksi, mutta niiden lisäksi Aboa Mare tarjoaa merikapteenitutkintoon johtavaa koulutusta englanniksi Maritime Management -opintolinjalla.

Koulutuskeskus

Aboa Mare Training Centre järjestää kursseja sekä ammattimerenkulkijoille että huviveneilijöille. Kurssitarjonta on laajaa ja vaihtelevaa, ja kurssitodistuksia kirjoitetaan yli 1000 vuodessa. DP, SRC, SSO, MRM – merenkulku on täynnä lyhenteitä. Tutustu tarkemmin kursseihin lyhenteiden takana ja valitse omasi!

Simulaattorit

Aboa Maren simulaattoriyksiköissä on tarjolla merenkulun turvallisuuteen ja ympäristön kannalta kestävään merenkulkuun liittyvää koulutusta.

Painopiste on simulaattorikoulutuksen tarjoamisessa merenkulun opiskelijoille, varustamoille, viranomaisille (luotsit ja meripelastajat mukaan lukien) sekä huviveneilijöille.

Aboa Maren komentokeskus, josta lehtori, merikapteeni Jami Toivonen arvioi kurssilaisten toimintaa komentosilloilla ja järjestää simulaattorissa todentuntuja tilanteita joista kukin pyrkii suoriutumaan parhaansa mukaan.

Koulutusyhteistyö

Oulun alueen laajojen kuntaliitosten kautta kaupungin purjehduskelpoiset vesialueet ovat moninkertaistuneet ja samalla aktiivisten merenkulun perinteitä vaalivien henkilöiden määräkin on kääntynyt selvälle kasvu-uralle.

Osin näiden Merellinen Oulu Ry:n aktiivien ansiosta ja toisaalta myös tonnistoitan kasvavan viranomaisalusten määrän noususta johtuvista koulutustarpeista on syntynyt hedelmällinen yhteistyö Turkulaisen koulutusorganisaation kanssa. Ajat ovat muuttuneet sitten Oulun Merikoulun aikojen, joten globalisoituneessa yhteiskunnassa voimme pitää Turkulaista Aboa Mareaa likipitään paikallisena kouluttajana. Ajankuvainen koulutus vaatii ajankuvaiset välineet yhdistettynä ammattitaitoiseen opetukseen ja niitä tuntuu Turussa riittävän.

Perämeren alueen harmaantuneet Merikarhut ovat omalta osaltaan olleet tuomassa merkittävän panoksen sekä koulutukseen että kulttuuriperinnön siirtämiseen tuleville polville. Toivottavasti heidän panoksen-

sa riittävät kiinteän sidoksen aikaansaamiseksi valtakunnallisiin merialan kouluttajiin, jotta jatkossakin Oulussa on mahdollisuus suorittaa osia eritasoisista merialan tutkinnoista. Tämä madaltaisi erityisesti myös omaksi ilokseen osaamistaan kohentavien veneilijöiden kynnystä hakeutua koulutukseen.

Meriturva,

Kuten jo aiemmin mainittiin, tulee ajankuvaisessa koulutuksessa käyttää ajanmukaista välineistöä, liitettyä mahdollisimman korkeaan ammattitaitoon. Tästä johtuen Merenkulun turvallisuuskoulutus on Suomessa käytännön harjoitusten osalta keskitetty Meriturvan Lohjan ja Upinniemen yksiköihin. Tällä järjestelyllä on vältetty myös merenkulualan koulutuskeskusten muutoin mahdolliset päällekkäiset investoinnit turvallisuuskoulutuksen vaativaan infraan.

Meriturva on valtion oppilaitos, jonka toiminnan päämäärä on parantaa merenkulkijoiden ja muiden vesillä liikkujien turvallisuutta. Palokoulutusyksikkö sijaitsee Upinniemessä ja pelastautumiskoulutusyksikkö sekä hallinto Lohjalla. Tavoitteena on tuottaa turvallinen ja mahdollisimman todentuntainen oppimisympäristö siten, että opiskelijat kohtaavat samoja haasteita kuin aidossakin ympäristössä. Koulutuksessa käytetään kattava valikoimaa autenttista sammutus-, pelastautumis- ja evakuointikalustoa. Koulutusta tarjotaan ammattimerenkulkijoiden lisäksi myös kaikille merellisille viranomaisille sekä lentävälle henkilökunnalle. Myös veneilijöille ja

laivamatkustajille järjestetään omia turvallisuuskursseja. Tätä voin suositella sopivankokoisissa ryhmissä kaikille huviveneilijöillekin, jotka voivat hankkia juuri omiin tarpeisiinsa räätälöidyn koulutuspaketin varsin kohtuullista kustannusta vastaan.

Perämeren "Merikoulu"

Haukiputaalainen Ville Vaikkanen viritti Kuivaniemäläisen ystävänsä Matti Paason kanssa oivan harjoittelutuokion kurssin loppusuoralla oleville kotimaanliikenteen laivureille Stormwind Simulaattorilla. Etukäteisvalmisteluihin kuului reitit suunnitelma kartalle annettujen koordinaattipisteiden kautta, samalla sopivia tutkaetäisyyksiä ja legien pituuksia käännösten tueksi mitaten.

Käytännön harjoitus toteutettiin kurssilaisen navigoidessa kartan ja tutkan avulla, antaen samalla tosisuuntaa sekä käännösohjeita ruorimiehelle, aivan kuten oikeassa aluksessaakin kuuluu tehdä. Reitti ajettiin käytännöllisesti katsoen pelkästään tutkaa ja karttaa käyttäen, omaa vuoroaan odottavien seurattessa kulkua myös karttapohjalla plotterin tapaan. Homma sujui yllättävän toden tuntuisesti, ainoastaan suunnan pitämisen ollessa todellisuutta helpompaa. Toki myös "komentosillan" varustus oli hivenen Aboa Maren simulaattoreita vaatimattomampaa, eikä ihan yhtä kiperiä tilanteitakaan ollut päämme menoksi ohjelmoituna. Tähänkin ohjelma kyllä antaa osaavissa käsissä suhteellisen hyvät mahdollisuudet. Vaikkasen ja Paason kanssa suunnitellaan uusia tutka- ja veneilykoulutuksia jo tulevalle veneilykaudelle.

Tämä kevyempi simulaattori soveltuu hyvin veneilijöiden ja kevyellä kalustolla liikku-

vien laivureidenkin harjoitteluvälineeksi, edullisena tapana opetella tutkan käyttöä sekä eri reittien ajamista turvallisessa ympäristössä. Simulaattoriohjelma toimii Windows 8, 7, Vista ja XP ympäristössä, modernissa PC tietokoneessa jossa on tehokas 3D-näytönohjain ja uusien DirectX 9 asennettuna. Simulaattori ei vaadi näppäimistön, hiiren ja näytön ohella mitään muuta oheislaitteistoa, joskin se tukee myös rattia ja kaasukahvaa. Myös tietokoneen näytönohjaimen on oltava riittävän tehokas.

Lähteet: Aboa Mare; <http://www.aboamare.fi/fi/>

Arkistolaitos; Oulun Merenkulkukoulun arkisto

Forum Marinum; <http://www.forum-marinum.fi/fi/>

Meriturva; <http://www.meriturva.fi/fi/>

Ruusuvuori Juha; Perämeren Jähti Salo Matti; Oulun vuosisadat 1605–2005

Kuvat ja teksti: Jari Ylönen

Kirjoittaja on suorittanut talven 2013 – 2014 aikana pääosin Oulussa järjestetyn Aboa Maren kotimaanliikenteen laivurikurssin, jonka käytännön järjestelyistä ja opettajien hankinnasta Oulussa on omalta osaltaan vastannut Merellinen Oulu Ry:n väki. Oulu-laiva on toiminut kurssin luentopaikkana ja allekirjoittaneen noussut painoindeksi kertoo siellä tarjotun myös erittäin maistuvaa laivaruokaa kurssilaisille. Kokemukseni pohjalta suosittelen rohkeaa osallistumista edellä mainittujen järjestäjien kursseille. Itse olen saanut kurssilta varmuutta toimia vaikeissakin tilanteissa, joita vuoden ympäri jatkuva merellä työskentely tuo väistämättä jossain vaiheessa eteeni.

Tee oikea painopäätös



Kokonaispalvelut ja laadukas painojalki vaikuttavat ratkaisevasti siihen, millä tavalla halunasi viesti otetaan vastaan.

Uuden sukupolven painoteknologiaamme välittämässä asiat ymmärretään vieläkin paremmin ja saat aikaan haluamasi tulokset.

Valitsemalla kumppaniksesi Joutsen Median Painotalon varmistat, että sinulla on käytössäsi laadukas ja tehokas viestintä. Tee oikea painopäätös.

Painopalvelumme:

- Painopinnan valmistus
- Painoprosessi
- Jälkikäsittely
- Postitus- ja jakelupalvelut
- Suurkuvatuotus
- E-julkaisut
- Joutsen Web -web-to-print-ohjelmisto

Painotuotteitamme:

- Lehdet
- Esitteet
- Kirjat
- Toimintakertomukset
- Viikot, lomakkeet, tuotekuvastot, julkisteet, kartat, kutsut, kirjekuoret, käyntikortit...

Jätä yhteydenottopyyntö osoitteessa Painopäätös.fi
Kuulet tarkemmin painopalveluihimme liittyvästä edusta.



**JOUTSEN MEDIAN
PAINOTALO**

Lekatie 4, 90150 Oulu

HONDA YAMAHA Kawasaki

Maahantuoja valtuuttama huolto

Motor Service

Esa Portaankorva

www.motorservice.fi

Similäntie 5
90820 KELLO

Puh.(08) 370 509
GSM: 0400 687 640



Taksi Kadenius

0400 995 131

taksi@kadenius.fi

**TEBOIL
KADENIUS**

Rengastyöt
Huollot
Lämmitysöljytilaukset
Autonpesut ja TI-pesuhalli

HUVIPOLKU 116
90830 HAUKIPUDAS

08 5471318
teboil@kadenius.fi

www.kadenius.fi

TEKNO - PAL OY

LVI-asennus- ja huoltotyöt sekä tarvikkeet.

Aurinkosähkölaitteet, paneelit,
valaisimet ym. alan asennustarvikkeet.



- Aurinkolämpöpaketit
- Ekowell-maalämpöpaketit

TAUNO UKKOLA
Puh. 0400-890 669
fax 08-5409 326

Putaan kyläntie 276
90860 HALOSENNIEMI
www.teknopal.fi

TROSSI
Veneesi turvaksi

Trossi on fiksun veneilijän merkki!

Tiesitkö, että vesillä toimintakyvyttömäksi joutuneen veneen pelastaminen on maksullista, jos ihmishenkiä ei ole vaarassa? Ihmiset viedään turvaan aina korvauksetta, mutta veneen siirrosta joudutaan perimään omakustannushinta. Summa voi olla jopa satoja euroja pelastusaluksen koosta ja tehtävän pituudesta riippuen. Hankkimalla Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelun varmistat myös veneellesi maksuttoman avun. Samalla tuet vapaaehtoista meripelastustyötä.

Jos matkasi vesillä yllättäen keskeyty, saat

- hinauksen lähimpään satamaan, mihin on saatavissa korjauspalveluita
- apua korjaajan ja veneen väliaikaisen säilytyspaikan hankkimisessa
- vastaavan palvelun Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa (Tanskassa vain rajatulla alueella).

Lisäksi saat

- meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenyyden
- neljä kertaa vuodessa ilmestyvän Vapaaehtoinen meripelastaja-lehden
- hyvän mielen tukiessasi vapaaehtoista meripelastustyötä.

Jos avustustilanteessa saat varaosia maksat niistä käyvän hinnan.

Trossi voidaan myöntää EU:n huvinedirektiivin määrittelemälle huviveneelle (pituus 2,5 m – 24 m). Trossi-palvelu edellyttää aina Meripelastusseuran jäsenyhdistyksen henkilöjäsenyyttä. Trossi on alus- ja jäsenkohtainen, jolloin jäsen saa yhdellä Trossi-maksulla yhden aluksen Trossi-palvelun. Kaupallisessa käytössä olevalle veneelle Trossia ei voida myöntää.

Pieni raha – iso apu

Trossin hinta on 75 € kalenterivuodessa, PSV:n jäseniltä 65€ (sisältää jäsenmaksun). Lisäveneestä maksat vain 40 €. Jäsenedut ovat voimassa heti, kun maksu on saapunut tilillemme. Trossi-turva ja paikallisyhdistyksen jäsenyys jatkuvat vuosittain automaattisesti ja laskutetaan aina vuoden alussa.

Trossi on kunnia-asia

Trossi-tarra veneessä on kannotto yleisen veneilyturvallisuuden puolesta. Trossi-maksut käytetään maamme vapaaehtoisen meripelastustoiminnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Hankkimalla Trossin olet mukana varmistamassa kaikkien vesilläämme liikkuvien turvallista matkaa. Vuosittain vapaaehtoisilta meripelastajilta saa apua yli kaksituhatta ihmistä ja tuhat alusta.

Trossiin ei kuulu

- Veneen siirtohinna satamasta toiseen.

- Veneen hinaus kotisatamaan saakka, mikäli lähempänä on riittävät palvelut tarjoava satama.
- Uponneen veneen nosto.
- Sukeltajan palvelut.

Lisäetu SPV:n jäsenille ja Alandian asiakkaille

Meripelastusseuralla on yhteistyösopimus Suomen purjehdus ja veneily ry:n (SPV) ja Alandia Venevakuutuksen kanssa. Myös Trossi-jäsenet hyötyvät yhteistyöstä.

SPV:n jäsenet saavat Trossi-jäsenpalvelusta 10 €:n alennuksen eli Trossin hinnalla 65 € (lisävene 40 €). Jos venevakuutuksesi on Alandiassa, saat Trossin alennettuun hintaan 50 €:lla (lisävene 40 €). Vakuutuksen on oltava voimassa jo Trossiin liittyessäsi. Alennusta ei voida myöntää takautuvasti.

Kukin Trossi-jäsen voi hyödyntää vain yhden jäsenedun kerrallaan, eli edellä mainittuja alennuksia ei voi yhdistää.

Liity nyt!

Mene sivustolle www.meripelastus.fi ja valitse linkki: Trossi-jäsenpalvelu

Meripelastuksen yhteystiedot

Hätäradioliikenteessä ensisijaisesti käytettävät kansainväliset hätätaajuudet:

- VHF-DSC kanava 70
- VHF kanava 16
- MF-DSC taajuus 2187,5 kHz

Valtakunnallinen meripelastuksen hälytysnumero:

02941000

Numero yhdistyy lähimpään johtokeskukseen

Sisävesillä yleinen hätänumero myös vesionnettomuuksissa:

112

LEIPOMON MYYMÄLÄ AVOINNA

**Ma-Pe 8-17
La 10-**

Tervetuloa!

**PUTAAN
PULLA**

Sepäntie 2, 90850 Martinniemi
Puh. (08) 563 8700
www.putaanpulla.fi



RAUTIA

HAUKIPUDAS

Revontie 47, 90830 Haukipudas (08) 563 2600,
fax (08) 563 2610, www.rautia.fi/haukipudas
etunimi.sukunimi@rautia.fi

PALVELEMME:
arkisin 7-19
lauantaisin 9-16

K P L U S S A

www.rautia.fi



RAKENNUS ASKAR

Lightning on monipuolinen kilpavene



Litit Oulussa 2013.

Korkeat laidat ja kevytveneeksi harvinainen vakavuus sallivat leveän istuma-aukon ja kyllin leveät sivukannet, joten vene on myös mukava purjehdettävä. Istuma-aukossa on poikittuhto noin 60 cm istuma-aukon etureunasta ja istuma-aukon reunoilla kiertävät leveät penkit noin 25 cm sisäpohjasta.

Veneeseen mahtuu kuusi aikuista, kilpailuissa miehistön lukumäärä on kolme. Lightning on käytännöllinen kevytvene, jonka kolme henkilöä, eli kilpailumiehistö, pystyy helposti siirtämään trailerille vaatimatommassakin rantaolosuhteissa. Tästä syystä Lightning on saavuttanut suurta suosiota järvillä. Veneen saaminen trailerilta veteen ja purjehduskuntoon

vie tottuneelta miehistöltä noin puoli tuntia.

Purjehdittaessa Lightning-vene on tasapainoinen. Lightning purjehtii käytännöllisesti katsoen itsestään rasittamatta lainkaan peräsintä. Kilpaveeneenä Lightning-vene on monipuolinen, herkkä säädöille ja miehistölle sekä fyysisesti että henkisesti vaativa. Vene nousee helposti plaaniin, ja sillä voi saavuttaa noin 15 solmun nopeuksia. Kovassakin tuulella vene on säädettävissä siten, että vene on tasapainossa ja täysin hallittavissa. Tuulen kiihtyessä vene nousee itsestään tuuleen, eikä sillä ole pyrkimystä kallistua liikaa. Kovallakin tuulella vene tottelee herkästi peräsin-tä. Veneen nostoköli on pitkä

ja kapea ja se kääntyy akselillaan siten, että pienelläkin kölin nostolla voi vaikuttaa voimakkaasti veneen tasapainoon kölin tehokkaan pinta-alan siitä pienenemättä. Kölin avulla voi veneen kulun säätää miellyttäväksi ja siten myös tehokkaaksi tuulen voimakkuudesta tai käytetystä purjehdistelmästä riippumatta. Lightningin kookas spinaakkeri antaa mahdollisuuden kokeilla kilpapurjehduksen kaikkia vivahteita ja tekee Lightningistä erinomaisen harjoitteluvälineen myös isompiin veneisiin. Lightningin vakavuus on saatu aikaan veneen erinomaisella vedenalaisen rungon suunnittelulla ja kilpailuissa saavuttu nopeus ja herkkyyys hyvin suunnitellulla rikillä, suu-

LVI- JA RAKENNUSPELTITYÖT
TARVIKEMYYNTIÄ
S & H Ukkola Oy
Haukipudas.
Puh. 0400-581 584, 040-5581 584
Fax 08-5208 162

Suutari ja Snahkatyö
Mika Huovinen
• Korkolaput
• Abloy- ja URA-
Abloy-avaimet
• Teroituspalvelu
• Kaiverruspalvelu
MEILTÄ MYÖS ABLOY SARJOITUKSET
Huvipolku 4 (Rantapohjan vieressä).
Puh. 040-581 6245. • Avaamme aamulla – suljemme illalla.

Elokuussa läsähtää!

Nimittäin peräaallot Kellonlahden rantakivikkoon, kun kymmenet kilpaveneet pärskivät Kiviniemen edustalla kisatessaan SM-pisteistä ja Kello Open -palkinnoista!

Perjantaina sunnuntaihin Lightning-luokan, tuttavallisimmin "Liti", tiukkaa SM-rankingvääntöä merkeillä ja rannassa.

Lauantaista sunnuntaihin järjestyksessään kahdeksas Kello Open pääasiassa kevytveneille.

Ottamalla yhteyttä kilpailupäällikköön, KooPee Heikkiseen pääset mukaan jännäämään radalle:

kari-pekka.heikkinen@iki.fi.

Laita päivämäärät talteen ja varaa kisakatsomosi Kiviniemen auringossa!

8.–10.8. Lightning SM-kisa
9.–10.8. Kello Open 2014

rehkolla purjepinta-alalla sekä monipuolisilla säädöillä.

Lightning-vene on aktiivinen ja kovatasoinen kilpailuluokka erityisesti Yhdysvalloissa ja Etelä-Amerikassa. Euroopassa Lightning-luokan kilpailuja järjestetään säännöllisesti Suomessa, Sveitsissä, Kreikassa

ja Italiassa. Suomen Lightning-liitto järjestää vuosittain kotimaisen ranking-sarjan ja luokkamestaruuskilpailut, joihin on 2000-luvulla ottanut osaa noin kaksikymmentä venekuntaa.

HAUKIPUTAAN FYSIKAALINEN HOITOLAITOS OY



Kirkkotie 4 A 13
90830 HAUKIPUDAS
GSM 044-585 288
Ft Mauri Kuivala

• SV-LAIN KORVAAMAT HOIDOT •

H... aukiputaan ... U
... Liikennekoulu

Revontie 2 puh. 547 5145 autoon 0400-701095
www.haukiputaanliikennekoulu.fi

Sähkö-Hirsso Oy

Balin aallot - uhka vai mahdollisuus?

Kolea ja kylmä syksyinen yö Oulussa. Kävelin kohti kotia ja mietin, kuinka masentavaa täällä oikein on, eikä synkkiin pilvien takaa näkynyt vielä minkäänlaista kevätaurion pilkahdusta. Silloin ajatus ilmaantui päähäni: ulkomaille surffaamaan!

Voimme pikakelata valmistelut vaikka niistäkin riittäisi jutun juurta: ensimmäinen ulkomaanreissuni, rokotusten hommaaminen viime tinkaana ja sompailuni lentokentällä. Pääsin siis turvallisesti Indonesiaan Balille kymmeneksi aamulla ja valmiina valloittamaan Intian valtameri!

Omatoimimatkailuuni kuuluu Couchsurfing-sivustolta hankkimani yöpymispaikka Indonesian paikalliseen väestöön kuulualta Wahuyilta. Hän

neuvoikin minulle saman tien hyvän tuttavansa, joka harrasti surffauksen opettamista sivuammattinaan. Opettaja oli erittäin ammattimainen; lämmitelimme ennen merelle menoa, kävimme kuivaharjoittelut rannassa ja pitkähihaisen lykrankin sain lainaksi suojaamaan aurin-golta.

Elämän ensimmäisillä viidellä aallollani taisin kaatua aivan joka kerta. Silti hymy oli herkässä, tähän muistuttaa aivan e-jollalla aallolla surffaamista! Opettajani mukaan opin kuitenkin nopeasti, sillä pääsin nousemaan aalloille ensikertalaisena ja surffaamaan ne lop-puun.

Osallistuin vapaaehtoistyö-leirille Jaavalla, ja olo oli hakea ja surullinen - surffilauta piti jättää Balille. Surffi-ihottu-

maksi kutsuin polvissani olevia hiertymiä, mutta oikea tautini oli kaippu päästä takaisin merelle! Kävimme leirillä kyllä meren rannassa, mutta järkytyin nähdessäni niiden likaisuuden. Tämä aihe lipsuu nyt sivuteille, googlettakaa jos kiinnostuitte, sillä Indonesian meren rannoilla on aivan järkyttävästi roskaa.

Leirin jälkeen minulla oli vielä viisi päivää aikaa Balilla, jonka aikana ehdimme käydä kolmesti harjoittelemassa. Vatsatauti hidasti oppimista, mutta opin kuin opin nousemaan aalloille itse ilman opettajan työntöapua. Liekö purjehdustaustastani hyötyä, opin myös valitsemaan hyvät aallot.

Hyvästien päivä kuitenkin koitti liiankin pian, enkä reppureissuni jälkeen ole edes nähnyt surffilautaa. Laji on kuitenkin erittäin mielekäs, suosittelen ehdottomasti ottamaan tilaisuudesta kiinni jos joskus huomaatte löytävänne itsenne trooppiselta hiekkarannalta ja paikallinen lautadiileri ehdottaa kokeilua.

Näin siis Perämeren poika otti vakavasti osumaa surffikärpäsen puremasta, ja luultavasti tämä on parantumatonta ja pahenevaa laatua.

Olá Länsman





HAUKIPUTAAN APTEEKKI

Välitie 1 90830 HAUKIPUDAS
Puh. 08 - 547 1102 Fax 08 - 547 1009

KELLON SIVUAPTEEKKI

Kissaojankuja 4 90820 KELLO
Puh. 08 - 540 1294 Fax 08 - 554 469

www.haukiputaanapteekki.fi



MEILTÄ

- HEMPEL venemaalit
- Veneenhoitotarvikkeet
- Puutervat ja -öljyt
- Lasikuituhartsit ja -kankaat

Kodin pintojen ykkönen
HAUKIPUTAAN VÄRISILMÄ
Avoimma: ma-pe 9-18 la 9-14
Revontie 15, 90830 HAUKIPUDAS • Puh. (08) 5471 561 • myynti@haukiputaanvarisilma.fi
VÄRISILMÄ www.varisilma.fi



BY JOHNSON CONTROLS

Asiantunteva akkuliike Oulussa

AKKUTALO MARKUKSELA

Tukkitie 1, 90520 OULU Puhelin 08 5645400



Risteillen matkalle !!



MATKAMAJAKKA

MATKATOIMISTO - TRAVEL AGENCY

Revontie 15, 90830 Haukipudas Puh 010 322 9210
toimisto@matkamajakka.fi www.matkamajakka.fi



www.aboamare.fi

Merenkulun koulutusta

Tarjoamme **Kuljettaja**-, **Laivuri**- ja **Koneenhoitajakoulutusta** sekä kursseja veneilijöille.

Voimme järjestää kurssia myös venekerhon, yhdistyksen tai työnantajan tarpeiden mukaan - kysy tarjousta!

Tutustu kurssitarjontaan ja ilmoittaudu osoitteessa www.aboamare.fi.

Lisätietoja: lena.forsman@aboamare.fi tai 044 762 3129.



YRKEHÖSKOULU
NOVIA

www.novia.fi

axxell

www.axxell.fi

YSKIIKÖ VANHA LÄMMITIN?

Vaihda vanha venelämmittimesi SAFIREEN, kotimaiseen laatutuotteeseen. Hyvitämme vaihdossa toimivasta lämmittimestä

50 - 300 €.

Meillä myös tarvikkeet ja asennuspalvelu. Tule tutustumaan myös mökkiläämmitallistoon.



BOTHNIAN ARC MARINE
Messipojantie 20, 90520 Oulu.
0442775416 www.bothnianarcmarine.fi
Avoimma ma-pe 8 - 17 la 9 - 14



Ajanvaraus puh. (08) 547 2647

Silmätautien erikoislääkärit: **Esko Vatjus**
Juha Veijola

Optikko: **Riku Vatjus**

Optisen alan erikoismyyjä: **Anne Terho**

HAUKIPUTAAN OPTIIKKA
JA SILMÄLÄÄKÄRIKESKUS
KIRKKOTIE 4, 90830 HAUKIPUDAS
WWW.HAUKIPUTAANOPTIIKKA.FI

LATTIAPINNOITTEIDEN AMMATTILAINEN

- Akryylipinnoitteet
- Epoksinpinnoitteet
- Polyuretaanipinnoitteet
- Raekivilattiat
- M1 -pinnoitteet
- ESD- ja ATEX -pinnoitteet
- Alustasta nousevien haitta-aineiden kapselointi
- Lakkaukset ja pölynsidonnat
- Lattioiden jyrinnät ja hionnat

Varmistuaaksesi parhaasta mahdollisesta vaihtoehdosta lattiapinnoitteeksesi, OTA MEIHIN YHTEYTTÄ JA TUTUSTU **INDUSTRI** -tuoteperheeseemme.



Kaarnikkatie 1, 90820 KELLO • Puh. 010 843 1000, 010 843 1001
Fax 010 843 1040, e-mail: marko.saukko@suomenmardega.fi

WWW.SUOMENMARDEGA.FI

Tavallista parempi Ruokakauppa

Revontie 8, 90830 Haukipudas
ark. 7-21, la 7-18 ja su 12-21



Laatua ja
www.kesko.fi
K-supermarketti



SUPERMARKET

REVONTORI