

O U U N P U R J E H D U S S E U R A 1 3 1 v.

pikapurjehtija



2012 (143)

V U O S I K I R J A 2 0 1 2



kalasta puhtaasti parasta

Nopea ja vaivaton

Kalavalmis

Merellisiä makuja yhteisiin hetkiin

KàlaCarte

www.hatala.fi

PIKAPURJEHTIJA 2012

ISSN 0357-993X

Oulun Purjehdusseura ry:n
tiedotuslehti

Lehti ilmestyy kerran vuodessa.

Julkaistavaksi tarkoitettun aineiston voi toimittaa seuran postiosoitteeseen tai sähköpostilla vastaavalle päätoimittajalle.

Pikapurjehtija on jäsenille ilmainen, seuran kuulumattomat voivat tilata lehden maksamalla kannattajajäsenmaksun seuran tilille Sampo Pankki 800012-78954913

OPS:n hallitus ja toimihenkilöt

Kommodori:	Heikki Laitinen
heikki.laitinen(a)fimnet.fi	0440-662551
Varakommodori:	Jukka Feiring
jukka.feiring(a)gmail.com	0400-586528
Sihteeri:	Jyri Kotilainen
jyri.kotilainen(a)vauhtiviiva.fi	045 6790790
Taloudenhoitaja:	Matti Taskila
matti.taskila(a)mail.suomi.net	040-5266416
Jäsen-, venerekisteriasiat:	Jouko Tulimaa
jouko.tulimaa(a)suomi.net	0400-384158
Katsastusasiat:	Jukka Feiring
jukka.feiring(a)gmail.com	0400-586528
Matkapurjehdusasiat:	Jari Pakaslahti
jari.pakaslahti@gmail.com	0400-8443426
Kilpailutoiminta:	Timo Karsi
timo.karsi(a)mbnet.fi	041-4365758
Junioriasiat:	Jyri Kotilainen
jyri.kotilainen(a)vauhtiviiva.fi	045 6790790
Koulutus- ja valmennusasiat:	Timo Karsi
timo.karsi(a)mbnet.fi	041-4365758
Ympäristöasiat:	Mauri Kangasluoma
mauri.kangasluoma@elisanet.fi	0400-895805
Majaisäntä:	Mauri Kangasluoma
mauri.kangasluoma@elisanet.fi	0400-895805
Varustemyynti:	Jouko Tulimaa
jouko.tulimaa(a)suomi.net	0400-384158
Toimituskunta:	
Taitto:	Valokuvat:
Kari Avikainen	Jukka Feiring
Kirjoittajat:	Mauri Kangasluoma
Ilmo Hassinen	Jyri Kotilainen
Matti Taskila	Harry Hammar
Mauri Kangasluoma	
Jari Pakaslahti	
Riku Jarva	
Heikki Laitinen	
Kyösti Leikas, KuoPS	

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo	3
Tapahtumia	4
Kommodorin kantilta	5
Telakkasäätiön kuulumisia	6
Majaisäntä	8-10
Historia havisee OPS:n arkistossa	11-17
Kuvasatoa 130v. juhlaillasta ja	
Rauhalasta 2012	18-20
Kauniit laivat - mihin ne katosivat?	22-28
Kallenväylä - eli ei merta	
edemmäs kalaan	29-31
Botnia Eskaaderi 2012	32-35
Jäsenluettelo	36-37
Veneluettelo	38-39
Narvan vesillä	40-42

Oulun Purjehdusseuran syyskokous

**pidetään Joutsenmedian tiloissa, Lekatie 4,
tiistaina marraskuun 13 päivänä, klo 17.00 alkaen.
Käsitellään sääntömääräiset asiat.**

Tervetuloa!

Johtokunta

Oulun Purjehdusseuran joulupuurotilaisuus

**Perinteinen koko perheen tapahtuma järjestetään
Johteenpookissa sunnuntaina 16.12. klo 12.00-14.00**

Tervetuloa!

Johtokunta



Kommodorin kantilta

Lähestyn teitä uskolliset purjehdusseuralaiset hieman hämilläni, mutta samalla kiitollisena siitä, että jo juhluvuodelle 2011 luvattu ja valmisteltu vuosikirja nyt vihdoin saadaan jakeluun. Monissa yhteydenotoissa on kaivattu Pikapurjehtijaa, mieluiten sitä neljä kertaa vuodessa ilmestyvää lehteä, johon on totuttu. Paluuta entiseen ei aivan heti ole odotettavissa. Resurssien parantuksessa ehkä sitten.

Nyt ulosannettu vuosikirja on itse asiassa yleisin purjehdusseurojen kirjallinen tuotos. Kerran vuodessa tehtävään julkaisuun on toki helpompi kerätä kiinnostavaa materiaalia. Tosin OPS:llä ei ole ollut juttupulaa aikaisemminkaan.

Nyt käsissäanne olevaa opusta sävyttää menneen juhluvuoden 2011 (130 vuotta) tuoma tarve valaista seuran ja merenkulun historiaa. Kattavaa historiikkaa emme lähteneet edes yrittämään. Arkistoista Hammarin tiloista kaivoimme kuitenkin esiin herkkupaloja historiasta. Ilmo Hassisen juttu tästä jäljempänä.

Purjehduksen nykypäivää ja tulevaisuutta kirkastaa raportti Sailing Team Oulun yhä vilkastuvasta toiminnasta. Jo 60 lasta mukana menneen kauden alkeiskursseilla ja valmennuksessa. Tällaista menoa ei olisi osannut odottaa 90-luvulla, jolloin edellinen junioripurjehduksen nousukausi koettiin. STO:n toiminta jatkuu aktiivisena ensikaudella ja ohjelmaa on talvellakin. Suunnitteilla on myös veneilykurssi kaupunkilaisille. Ideana on luoda mahdollisuus tutustua veneilyn aakkosiin, merimiestaitoihin ja käytännön harjoitteluna lähivesiin.

Viime vuonna siis juhlittiin merkkipuotta. Päättilaisuus pidettiin ravintola Rauhalassa, joka ainakin 30-luvulla on toiminut seuran kokoontumispaikkana. Kunniakommodori Timo Kujala kertoi toiminnasta oman, pitkään jatkuneen kautensa aikana. Seuramme toimintaan on jo perinteeksi muodostunut kauden avaus Röytässä. Niin tänäkin vuonna ja jälleen kerran Riku Iso-Hätälän valmistamia kalaherkkuja nautiskellen. Varsin suosittu tapaaminen on ollut jo perinteeksi muodostunut koko perheelle suunnattu joulupurotilaisuus. Näyttää siltä, että perinteiselle ”firman pikkujoululle” ei ole tilausta.

Kilpailutoiminta on vastakkaisista puheista huolimatta jatkunut aktiivisena. Sekin hyvin toimivan seurojen yhteistyön ansiosta. Mennen kauden palkintojenjakotilaisuus pidettiin kaikkien kolmen seuran yhteisenä OTPS:n Seelarissa. Uutta oli lipunlaskuillallinen sekin kolmen seuran yhteisenä ravintola Lasaretissa. Tällekin yhteistyömuodolle toivon jatkoa tulevina vuosina.

Satamamme on kehittynyt kohisten viime vuosina ja taloudellinen pohja on kestänyt investoinnit. Telakkamestarin juttu tästä myös edempänä. Tulevaisuuden suuri ponnistus tulee olemaan sataman rakentaminen Toppilan salmen suulle. Jos vain kaupungilla riittää tahtoa ja varaa lähteä investointeihin, ovat seurat innolla mukana kehittämässä ja mahdollisesti myös operoimassa toimintaa uudessa satamassa. Hietasaaren satamat säilyvät silti veneilykäytössä.

Vuosikirjaan on sisällytetty myös vene- ja jäsenluettelot (paperiversiossa, koska nettiversiotakin suunnitellaan).

Tahdommehan toki tietää toisistamme. Yhteistyö on ratkaisevaa seuran kehityksen kannalta. Taas on edessä veneilijän loppoaika, jonka voi käyttää vaikkapa veneilykunnan kohentamisen.

Kiitoksia kaikille kuluneesta kaudesta!

Kommodori

Matti Taskila: Telakkasäätiön kuulumisia

Telakkasäätiön hallitus:

puheenjohtaja: Reino Aula OM

sihteeri: Eero Karhunen OM

talouden hoitaja: Mirja Jokikokko

jäsenet OPS: Heikki Laitinen, Leo Hahtonen, Kari Ukkola ja Jouko Soilunaho

jäsenet OM: Pekka Aho, ja Juha Kinnunen

Vastuullisena telakkamestarina allekirjoittanut ja toisena telakkamestarina on toiminut Juntusen Jarkko OM:stä.

Suurimmat ja näkyvimvät työt telakka-alueella on ollut kentän ja venehallin asfaltointi, sekä D laiturin uusiminen. Seuraavaksi on A ja B laiturin uusiminen tulevaisuudessa. Suunnitelmissa on käyttää vanhan D laiturin parhaimmat osat uusien aisapaikkojen tekemiseen F laiturin puolelle. Myös traktorin uusimiseen on varauduttava.

Melkein kaikki laituriportit ovat olleet vuokrattuna. Samoin venehalli on ollut talvisin täynnä.

Veneiden laskuihin ja nostoihin on otettu myös torstai mukaan. Näin saadaan helpotettua viikonlopun ”paineita”. Torstain ja perjantain laskut/nostot on hoidettu kahden kesämiehen voimin. Työt ovat hoituneet hyvin. Kiitos Ollille ja Esalle hyvin hoidetusta työstä.

Vartioinnit on hoidettu pääsääntöisesti hyvin. Vartijan tehtävää on muutettu aikaisemmasta. Käyttöön on otettu uusi viivakoodin lukijalaite, ja leimausrasteja on laitettu useaan paikkaan.

Jatkossa on tarkoitus parantaa telakka-asioiden tiedottamista. Voit myös katsoa tapahtumia Telakkasäätiön kotisivuilta www.ouluntelakkasaatio.fi ja seuramme kotisivuilta.

Matti Taskila
Telakkamestari



VALOA JA
SÄHKÖÄ JO YLI

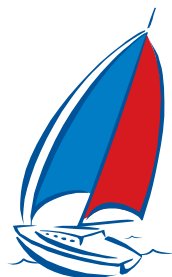
100

VUOTTA
OULUN
SEUDULLE

Yli sata vuotta valoa ja palvelua



Suomen vanhin sähköliike



***Meidän
veneilykauppa***

www.meidanveneilykauppa.fi



BOTHNIAN ARC MARINE

Bothnian Arc Marine Oy
www.bothnianarcmarine.fi
bam@bothnianarcmarine.fi

Juha Manninen
+358 (0)44 277 5416
juha.manninen@bothnianarcmarine.fi

Mauri Kangasluoma: majaisäntä

30. vuosi majaisäntänä Röytässä

Vuosi 2012 alkaa hiljentyä veneilyn osalta. Kausi on ollut sateinen, tuulinen ja kylmä, sortseja ei liiemmin ole tarvinnut päällensä laittaa, lämmityslaitte on ollut käytössä veneessä melkein koko kesän. Majakausi alkoi meidän osalta 16.5 tavanomaisin tehtävin, siivousta, haravointia, vesiletkun mereen vieminen saunan pesua jne. Virallinen kausi aloitettiin 9.6. puusavotalla ja Rikun loitimalla lohisopalla ja räiskäleillä. Jäsenistöä oli totuttu määrä. Juhannus oli vuorossa 22.6. tavanomaisin menoin, ilman suurempia ohjelmanumeroita. Heinäkuun 17. pv rantautui Bothnia Eskader 2012 Röyttään n. viidenkymmenen veneen voimin. Röytän toimijat tarjosivat saunat ja lohikeiton osallistujille Metsähallituksen sponsoroimana. Elojuhlat oli totutulla ajalla, veneitä paljon, mutta ei osallistuttu mihinkään. Talonnosto talkoot pidettiin myös elokuussa, osallistujia kiitettävästi ja mestarit omasta takaa, hyvin onnistui, lopuksi saunaa ja pyttiä. 8.9. oli vuorossa Metsähallituksen ideoima Euroopan perinnekulttuuri päivä Röytässä, jossa käsiteltiin saaren eri kohteita, sekä BBB-hankkeen osalta mitä saarella kehitellään yhdessä Röytän toimijoiden kanssa. Röntä-race oli vuorossa 15.9. veneitä oli runsaasti sata-massa. Sitten alkoi ne syksyn tuulet, päivästä toiseen ja vesi korkealla. Paikat piti laittaa kuntoon ja letku pois merestä mutta vesi vain korkealla. 30.9. vaatteet päällä mereen kaulaa myöten ja kovalla työllä se sieltä lähtikin ilman havereita. Ukkolan Kari hommasi lahjoituksena 2 kpl eräänlaisia komposti vessoja, jotka pitäisi asentaa paikoilleen talven aikana. Maja talvikunnossa 1.10. ja Heta lähti

kohti Oulua, oltuaan 93 vrk Röytässä. Näin meni 30. majaisännän/emännän kesä tutussa paikassa, jokohan tämä riittää yhdeltä pariskunnalta, lisää aktiivisuutta jäsenille toivotta S&M K.



MH:n mönkijä oli apuna puiden keräilyssä keväällä, muuten olisi ollut kyllä kova homma. Alaston oli saari vielä kun saavuin saareen, vain linnut konsertoi.



Eskaaderi 2012 Röytässä, saunoen ja nauttien.



Euroopan kulttuuripäivän lopuksi MH tarjosi nokipannukahvit ja käristemakkarat Hepoharjun nuotiolla.



Talonnosto talkoot onnistui hyvin, commodorikin oli paikalla.

Syksyn aaltoja majan rantaan.

Kuvat Soile K.



Englantilainen vene kävi Röytässä kesäkuun alussa.



Äitienpäivä ruusu innostui kukkimaan koko kesän.

Vesipumpun asentaminen talon alle.

Lokkipariskunta mittailee syvyyksiä.

Hylje vieraili rannassa useana päivänä keväällä.

Jäsenistöä juttutuokiolla rappusilla, selin Tapio Jouppi, Paavo Myllylä, edessä Raili Tauriainen, Outi Saarento.

Ilmo Hassinen: **Historia havisee OPS:n arkistossa**

Mistä kaikesta seuran johtokunta joutuikaan pitämään huolta viime vuosisadan alussa? Kävimme Heikki Laitisen ja Harry Hammarin kanssa järjestelemässä OPS:n arkistoa. Vanhoja asiakirjoja ja kirjeitä selatessamme saatoimme eläytyä viime vuosisadan alun tunnelmiin ja silloin ajankohtaisina olleisiin asioihin.

Seuran säännöt kehittyvät

Vuonna 1882 julkaistiin kaksikielisenä pikku kirjaseksi OPS:n säännöt: "Stadgar för Uleåborgs Segelförening – Oulun Purjehdusseuran Säännöt" – joka toinen sivu ruotsiksi, joka toinen sivu suomeksi.

Säännöt sisälsivät kaikkiaan 12 pykälää, joista ensimmäinen voisi olla edelleenkin pätevä: "Oulun purjehdusseuran tarkoitus on toimittamalla soutu- ja purjehdusharjoituksia ja palkintokilpailuja, edistää taitoa purjeveneen käyttämisessä, harrastaa veneiden rakentamista sekä sitä tarkoitusta varten hankkia piirustuksia ja kaavoja."

Viidennen ja kuudennen pykälän mukaan vuosikokouksessa, joka pidetään kesäkuun 1. päivänä, valitaan "ylipäällikkö, waraylipäällikkö, talouden-hoitaja ja kolme wene-tarkastusmiestä alkavalle purjehdusvuodelle. Samassa tilaisuudessa maksetaan vuosimaksu sekä valitaan revisorit edellisen vuoden laskuja tarkastamaan".

Ilmeisesti jäseniä oli aluksi niin vähän, että kaikkien oletettiin olevan läsnä vuosikokouksessa.

Kahdeksannessa pykälässä määrätään veneessä oltavista pelastus- ja katsastusvälineistä: "Kun lähdetään matkalle, johon yli-päällikkö antaa kutsumuksen, tulee jokaisen veneen olla varustettuna tarpeellisilla pelastusneuvoilla veneessä olevia henkilöitä varten, niin myös harkilla [=naara(ankkuri)],

kettingillä tahi touvilla, vähintään 3 airolla, kirveellä ja veitsellä, 13 sylellä köyttä sekä seuran lipulla."

12 pykälässä määrätään seuran lipuista: "Seuran veneille annetaan: 1:ksi Perälippu, wal-koinen sinisellä pystysuorassa olevalla ristil-lä sekä kaupungin vaakunalla yläkulmassa. 2:ksi tankolippu, kolmikulmainen, punanen, wealkeoilla numeroilla. 3:ksi päällikön lippu seuran toppilippu kahdella kielellä, jota aino-astaan päällikkö yleisillä matkoilla käyttää." Siis lipun tunnuksena tuli olla Oulun kau-pungin vaakuna. Tässä varmaan esimerkkinä käytettiin Nyländska Jaktklubbenin (NJK) lippua, jossa esiintyy Uudenmaan vaakuna. Huomio kiintyy siihen, että seuran ensim-mäisissä yleisissä säännöissä lueteltiin myös silloinen katsastusvarustus. Veneille määrät-tiin myös venekohtainen numerolippu, "tan-kolippu".

Vuonna 1913 julkaistiin kirjanen "Uleåborgs segelförenings regler – Oulun purjehdusseu-ran säännöt", joka itse asiassa sisältää "Uleå-borgs segelförenings flaggreglemente och etikettregler – Oulun purjehdusseuran tar-kastussäännöt, Oulun purjehdusseuran lippu-säännöt sekä seurustelusäännöt"

Katsastussäännöissä ("tarkastussäännöt") vaadittiin, että "[purje]aluksen rungon, pyörö-puun eli runhultin, purjeitten, köysistön ja ka-luston tulee olla merikelpoisessa ja sirossa(!) kunnossa [käännös sanasta prydlig=siisti] ". Purjealuksien vaatimukset ovat paikoin yk-

sityiskohtaiset. Esim. kompassin tuli olla "viippuvilla renkailla makaava", [hieman vaappuva käännös "på balansringar hvilande" (kardaaniripustettu) ilmaisusta].

Moottorialuksissa tulee olla (mm.) perälippu, tuntomerkkiviiri, kokka- ja perälipputanko, vähintään 2 pelastusrengasta tai pelastustyy-nyä, oikeanpuolinen ja vasemmanpuolinen ja huippulyhty tai yhdistetty lyhty viheriällä ja punasella lasilla, ankkuri sekä vähintään 15 metriä kettinkiä, vähintään yksi pari airoja, tyhjennyspumppu, sankko, keksi, hinaoustou-vi, merkinantotorvi sekä todistus seuran tarkastuslautakunnalta, että moottori on tarkas-tettu ja asianomaisessa kunnossa.

"Seurustelusäännöt"-sana on käännösvirhe samojen sääntöjen ruotsinkielisestä versios-ta (etikettregler). Sillä nimittäin tarkoitettiin vain lippuetikettiä ja lipputervehdyksiä. Suo-malainen säännöstö pikku svetisismeineen paljastaa, että sääntöjen alkuperäisversio on ollut ruotsinkielinen.

Varhaisista säännöistä kuultaa purjehdus-harrastuksen silloinen hieman herraskainen, klubimainen luonne. Tärkeänä koetaan klubimerkit, lippuvalikoima ja valkoisen laivu-rinlakin yksityiskohdat. Mielenkiintoista on myös kuinka vanhahtavalta tuntuu ruotsin- ja suomenkielen kirjoitusasu viime vuosisadan alun taitteessa. Tätä korostaa myös kirjasin-valinta: ruotsinkieliset säännöt tavallista antik-vaa ja suomenkieliset fraktuuraa, jota nuori polvi ei enää varmaan osaa lukeakaan.

Suomen itsenäistymisen jälkeen säännöt uu-sittiin perusteellisesti ja hyväksyttiin vuosi-kokouksessa 21.4.1920.

Seuran ohjelmasta

Painettuja 1900-luvun alun kesäohjelmia on säilynyt ainakin kolme. Silmiinpistävää on, että esim. Kesän 1907 ohjelmakirjasessa mainitaan neljä tapahtumaa. Se oli ainoas-taan ruotsinkielinen ja kertoi, että juhannuk-sena järjestettiin yhteispurjehdus Kraaseliin, heinäkuun 7 p:nä jäsentenvälinen kilpapur-jehdus, heinäkuun 28 p:nä yhteispurjehdus Kelloon sekä elokuun 4 p:nä avoin kilpapur-

jehdus, johon myös talonpoikaisveneet saivat ottaa osaa.

Kovin kauas ei siis tuolloin vielä purjehdittu. Vuoden 1922 kesäohjelma käsitti kuusi mo-nipuolista tapahtumaa ja oli julkaistu mo-lemmilla kotimaisilla kielillä. Tuona kesänä yhteispurjehdukset ulottuivat jo Huikeisiin ja Haukiputaan Isoniemeen, jos ilma oli so-piva. Elokuun 13 p:nä kilpailtiin Emil Åströ-min kiertopalkinnosta ja Luotsipokaalista. Viimeksi mainittuun kisaan saivat osallistua vain ammattiluotsit omilla luotsaukseen kel-paavilla aluksillaan.

Kirjeenvaihdon taltioimaa

Vuonna 1923 käyty kirjeenvaihto Suomen Purjehtijaliiton kanssa osoittaa, että Suomen purjehdusurheilu on ollut rannikoiden ruot-sinkielisen väestön käynnistämää ja hallit-semaa. Suomen Purjehtijaliiton kirjelomak-keessa lähettäjän nimi esiintyi muodossa "Finlands Seglarförbund – Suomen Purjeh-tijaliitto". OPS:n kirjeenvaihto muiden pur-jehdusseurojen ja SPL:n kanssa oli valtaosin ruotsinkielistä.

Mielenkiintoisena yksityiskohtana mainit-takoon OPS-USF:n kirjeenvaihto Maritim OY:n kanssa koskien klubitakinnappien tilaa-mista vuonna 1922. Käy ilmi että tilauksessa olivat kahdenlaiset ja kahdenkokoiset napit, toiseen erään piti tulla tunnuskirjaimet "OPS" ja toiseen "USF", suomenkielisiä yhteensä 47 kappaletta, ruotsinkielisiä yhteensä 28 kap-paletta. Nämä numerot saattavat karkeasti edustaa äidinkieli-jakaumaa seurassa vuonna 1922. Tilaaminen oli pitkäpiimäinen prosessi, joka vaati runsasta kirjeenvaihtoa ja kesti ai-nakin huhtikuuhun 1923. Kirjainlogo saattoi vaihtua linnakuvioon, koska saman vuoden Maritim-kirjeenvaihdossa mainitaan piirus-tukset, joissa esiintyvät sininen ja kultainen reunus, seepiankeltainen linna tummansini-sine ikkuna-aukkoineen sekä vaaleansininen lohi. Piirustuksia ei valitettavasti löytynyt.

Tuohon aikaan kaksikielisyyteen kuului myös se, että seuran johtoelimillä oli erikseen suo-menkielinen ja ruotsinkielinen sihteeri. OPS

oli alusta alkaen virallisestikin kaksikielinen Kielikysymys oli tuohon aikaan arka asia, ja johti vuonna 1927 uuden seuran, Oulun Merenkävijöiden perustamiseen. Siihen siirtyi heti ainakin kaksi OPS:n jäsentä.

Suomen purjehdusurheilua kansainvälistettiin 1920-luvulla.

Vuonna 1922 havahduttiin maassamme siihen, että vaikka Suomen yleisurheilijat olivat menestyneet loistavasti kansainvälisillä kilpakehtillä, mikä myös oli edellyttänyt yhteiskunnan huomattavaa panostusta alalle, purjehtijoiden saavutukset ja kansainväliset yhteydet olivat suhteellisen vähäisiä ja yksittäisten henkilöiden rahoituksen varassa.

Asiasta laadittiin julkilausuma, jonka allekirjoittajana esiintyi myös Oulun Purjehdusseurasta insinööri B. Bützow. Päätettiin perustaa "Föreningen "L" För Internationell Segling", jonka toiminta-ajatuksena oli tukea taloudellisesti, purjehduksen alalla toimivia liittoja,

yhdistyksiä ja yksityisiä henkilöitä heidän osallistumisekseen kansainvälisiin kilpailuihin. Varansa Föreningen "L" keräisi jäsenmaksuista. Nimestä huolimatta yhdistyksen kielet olisivat suomi ja ruotsi.

Kirjeenvaihdosta voidaan päätellä, että ainakin Gunnar Hammar OPS:ta kutsuttiin "Förening "L" för International Segling" jäseneksi. Säätiön kotipaikkana oli Helsinki.

Nykyisin Föreningen "L":n toimintaperiaatteita jatkane Säätiö "L" Stiftelsen.



kuvassa tj. Harry Hammar onnittelemassa majaisäntä Mauri Kangasluomaa ja kommodori Heikki Laitista.

Vihreäsaari AD 1947

OPS:n arkistosta: kilpailuihin valmistautumassa
seuran laiturissa, Kolmioveneet Virpi 60 ja Perho
23, takana OE-luokan Liisa



Ilonani kohti Röyhtää

Jukka Feiring miehistöineen (kuvassa myös Ilmo Hassinen ja Markku Vallo) suuntaa kohti Iin Röyhtää vuoden 2009 Nautilus Cupissa, taustanaan Oulun siluetti ja kilpailijat





kuvissa junioritoimintaa kansainvälisissä, talvisissa ja kesäisissä merkeissä.

Selma @ Lago di Garda 2011

Fraglia Vela Riva järjesti pääsisäisenä taas perinteisen Lake Garda Optimist Meetingin, jo 29. kerran. Kyseessä on yksi maailman suurimmista purjehdustapahtumista, viime vuonna mukana oli 855 optimistijollapurjehtijaa ympäri maailman.

Kuvasta saattaa löytää myös Selman purjenumeron FIN-446



Kuvassa on juhluvuoden kilpapurjehdusta Italiassa. Selma Valjus oli seuramme edustajana kilpailussa.

Kuvasatoa 130 v. juhlaillasta ja Rauhalasta 2011



Kuvat H. Hammar







Oy FF-Chemicals Ab

- Veneen pohjan puhdistamiseen käyttövalmis Oksaali happoliuos
- Kiikarilinssien puhdistamiseen Mikroskoopin puhdistusliuos (sopii myös silmä- ja aurinkolaselle)
- Muovipinnoille CS-puhdistusliuos (esim. kannettavan näyttöruutu)

Teollisuustie 4, 90830 Haukipudas
puh. 0400 – 123 199/ Riitta



Kaikki kirjapainopalvelut nopeasti ja edullisesti!

puh. 0400-923 739

nettiopus@gmail.com, www.nettiopus.fi

ARKKITEHTUURITOIMISTO SEPPÖ VALJUS OY
KOSKITIE 258 90500 OULU FINLAND
TEL +358-(0)8-372173 etunimi.sukunimi@arkkitehtuurivaljus.fi

Ilmo Hassinen: **Kauniit laivat – mihin ne katosivat?**

Purjeveneistä ja muistakin vesikulkuneuvoista saatettiin sanoa "kauneus kuljettaa", sillä kaunis alus on yleensä nopea. Vielä 1960 luvulla matkustaja- ja risteilyalukset edustivat merten estetiikkaa parhaimmillaan. Rungoissa oli virtaviivaisuutta, kansissa, ylärakenteissa mastoissa ja savupiipuissa sulavaa arkkitehtuuria, ja sisätiloissa ylenpalttisesti hienosti lakattua jalopuuta.

**Mihin ne katosivat? Nykyisin risteilyalukset rakennetaan jättiläiskokoisiksi, laaticon muotoisiksi, uiviksi kerrostaloiksi, joiden yhteiset sisätilat muistuttavat huvi-
puiston ja ostoskeskuksen risteytymää ja joissa tuhansissa laskettavat matkustajat katoavat massa-**

SOLAS

Vanhat, kauniit laivat nielaisi kansainvälinen SOLAS-sopimus (Safety of Life at Sea), joka määrittelee laivan turvallisuuteen liittyvät rakenteelliset minimivaatimukset. Nämä lokakuun 1. päivä 2010 voimaan astuneet määräykset katkaisivat monen laivan meritien. Viimeiset merkittävät SOLAS-määräykset annettiin v. 1974, ja niitä täsmennettiin viimeksi vuonna 2005. Nyt lokakuun alussa voimaan tulleet määräykset tulivat ongelmaksi erityisesti ennen vuotta 1974 rakennetuille laivoille, ja syynä ovat paloturvallisuuskohdat, jotka rajoittavat palavien materiaalien käyttöä sisäverhoilussa aluksilla, joita käytetään kansainvälisessä liikenteessä. Pelkkä automaattinen sprinklersammutusjärjestelmä, joka on ollut pakollinen jo vuodesta 2005, ei enää riitä.

Sopimuksen mukaan palavien materiaalien käyttö rajoitetaan hyvin pieneksi. Asuin ja oleskelutiloissa niiden yhteenlaskettu määrä ei saa ylittää sitä, mikä saataisiin kokoon, kun tilan kaikki pinnat verhoiltaisiin 2.5

mm paksuisella vanerilla, ja tämä on todella vähän. Useimmissa 1960 luvulla rakennetuissa risteilyaluksissa on jalopuuta paljon tätä enemmän, ja niiden muuttaminen määräysten mukaisiksi merkitsisi monesti sitä, että, laivan runko tyhjennettäisiin kaikista sisärakenteista ja majoitus- ja oleskelutilat rakennettaisiin uudelleen. Useimmissa tapauksissa tämä ei olisi taloudellisesti kannattavaa, ja mikäli alukselle ei löydy järkevää käyttöä maan omien satamien välillä, sen taru on lopussa. On laskettu, että tähän ongelmaan törmänneitä ja siten 4-20 M€ muunnoskustannuksia edellyttäviä matkustaja-aluksia on maailmalla noin. 30. Moni varustamo katsoo operaation kannattamattomaksi, kun kysymyksessä on 40-50 v vanha alus, jonka kauppa-arvo on muunnoskustannuksia pienempi.

Kaksi kaunista

Perheemme on onneksemme ehtinyt matkustaa kahdellakin kauniilla aluksella silloin, kun ne vielä kunniakkaasti liehuttivat kansallisuuslippujaan maailman merillä, mutta joiden purjehduksen SOLAS katkaisi tylästi.

Ensimmäinen oli Svenska Amerika Linjen'in **M/S Kungsholm**, johon nousimme 14. pñä elokuuta 1968 New Yorkissa Manhattanin laituri 97:n terminaalista ja josta viikkoa myöhemmin laskeuduimme maihin Göteborgissa. Valitsimme tämän matkustusmuodon paluumatkallemme Yhdysvalloista, koska arvasimme matkustajaliikenteen vähittäisen alasajon koittavan lentoliikenteen lisääntyessä. Sitä paitsi muuttotavaraa saatiin laivalle mukaan aivan toiseen tapaan kuin lennolle.

Toinen menneen ajan kaunotar oli **M/S Kristina Regina** (ex S/S Bore), jonka Punaisenmeren risteilyllä olimme helmikuussa 2010.

M/S Kungsholm

Vuonna 1968 M/S Kungsholm oli vielä kovin uusi, rakennettu vain kaksi vuotta aikaisemmin John Brown & Companyn telakalla Skotlannissa. Varustamon tarkoituksena oli, että laiva olisi suuren osan vuotta risteilyliikenteessä mutta tekisi kesäaikaan myös muutaman Atlantin ylityksen linjalaivana, missä palvelussa se ottaa yhteensä 712 matkustajaa. Reittiliikenteessä aluksessa oli kaksi matkustajaluokkaa, mutta risteilyillä luokat yhdistettiin ja matkustajamäärä rajoitettiin 405:een. Kungsholm oli suunniteltu Svenska Amerika Linjenin nopeimmaksi alukseksi, ja se varustettiin kahdella 9-sylinterisellä Götaverkenin dieselmoottorilla, joilla sen laskettiin saavuttavan 21 solmun nopeuden. Merikokeissa laiva osoittautui paljon nopeammaksi ja kellotti 25 solmua. Kungsholmista tuli upea, mutta telakalle se oli suuri taloudellinen rasite. Laiva lähti Göteborgista neitsytmatkalleen 22.4. 1966, määräsatamana New York.



*M/S Kungsholm (201 m x 26.6 m x 8.6 m) vuoden 1968 asussaan
(varustamon matkustajille jakama postikortti)*

Laivalla oli hienostuneet muodot. Sen ylärakenteet kapenivat jonkin verran ylöspäin, mikä hävitti laatikkomaisuuden, ja erityisesti laivan perän linjoja pidettiin maailman kauneimpina. Virtaviivaisesti muotoiltuja savupiippuja oli klassiseen tapaan kaksi. Tietenkin sisäverhoilussa oli runsaasti jalopuuta, mikä myöhemmin annettujen SOLAS-määräysten vuoksi koitui laivan kohtaloksi.

Kuva (I.H): Viimeiset silmäykset kohti Amerikkaa M/S Kungsholmim ohittaessa Vapauden patsasta 14.8.1968.



Atlantin ylitys

Vielä tuohon aikaan 1960 luvulla Atlantin ylityksessä oli tiettyä hohtoa turistiluokasakin. Valmistelut tuli alkaa hyvissä ajoin, sillä esim. matkustajaluettelo arvonimiseen päivineen painettiin kirjaksi, joka jaettiin

kaikille. Matkustajia kutsuttiin vuorollaan syömään kapteenin pöytään.

Nykykaikaiseen tapaan Kungsholm oli varustettu rullaamista estävillä, tarvittaessa kyljistä ulostyönnettävillä stabilisaattoreilla. Kävi kuitenkin niin, että jouduimme matkallamme niin kovaan myrskyyn, että kapteeni ei uskaltanut niitä käyttää peläten niiden särkymistä. Myrskyn rajuutta kuvannee sekin, että kun olimme palaamassa ruokasalista hyttiimme, naapurihytistä syöksyi lapsiperhe pelastusliivit yllään samalla kun kynnyksen yli loiskahti vettä. He olivat päättelleet, että laiva oli saanut vuodon, ja olivat pyrkimässä kannelle. Syyksi heidän hyttinsä vedenpaisumukseen paljastui, että 201-metrisen laivan runko taipui kovassa merenkäynnissä sen verran, että vesijohtoputki heidän hyttinsä kohdalla katkesi. Tähän riittää vain kaksi vuotta vanhassa laivassakin sentin, parin muodonmuutos, ellei putkiasennuksissa ole otettu huomioon riittävää liikkumavaraa. Vaikka aluksella oli pituutta, sen liikkeet olivat erityisesti laivan päissä niin rajuja, että suurin osa matkustajista sai meritaudin. Tästä kokemuksesta ja meritaudista yleensä olen kertonut Pikapurjehtijassa No. 3 (105) lokakuussa 2000.

Risteilyalus Kungsholmilla oli varauduttu myös terveydenhoidollisiin pulmatilanteisiin. Sieltä löytyi mm. täydellinen hammaslääkärin vastaanotto. Kaksi vuotta vanhasa, uudenkarheassa aluksessa se oli vielä täysin käyttämätön - kaikki instrumentit alkuperäispakkauksissaan. Tämä paljastui, kun laivalla kuulutettiin hammaslääkärinä, ja meidän Anja ilmoittautui. Hän sai tilanteen hoidettua, ja palkkioksi Svenska Amerika Linjen nimikkomaljakon. Ilmeisesti oli otaksuttu, että todennäköisyys hammaslääkärin löytymiseen matkustajien joukosta on riittävän suuri, jotta palkollista tehtävään ei tarvita. Laivalääkäri tietenkin noin suuressa risteilyaluksessa täytyi olla.

Laivan myöhemmät vaiheet

Kungsholm vietti loisteliasta elämää, kunnes vuonna 1975 Svenska Amerika Linjen alkoi epäillä matkustajalaivaliikenteen tulevaisuutta Atlantilla, ja linjaliikenne päätettiin lopettaa. Samana vuonna laiva myytiin norjalaiselle Flagship Cruises yhtiölle hintaan, joka oli vain puolet rakennuskustannuksista.

Norjan lipun alla Kungsholm jatkoi saman nimisenä vielä 3 vuotta, kunnes myytiin englantilaiselle P&O yhtiölle, joka antoi "modernisoida" vasta 12 vuotta vanhan aluksen anteeksiantamattomalla tavalla. Sen ulkomuotoa muutettiin, etummainen savupiippu poistettiin ja takimmainen muotoiltiin naurettavaksi kartioksi. Tämän epäonnistuneen kauneusleikkauksen rumentama laiva sai nimen Sea Princess. Vuonna 1995 alus kastettiin Victoriaksi, koska varustamo halusi varata aikaisemman nimen uudisrakennettavalle. Vuonna 1999 laiva aikarahdattiin Union-Castle Line-yhtiön 100-vuotispurjehdukselle, joka kesti eteläisillä merillä peräti 7 kuukautta.

Vuonna 2002 Victoria myytiin Paris

Katsoufise'lle, joka vuokrasi sen saksalaiselle Holiday Kreutfahrten-yhtiölle, ja alus sai nimekseen Mona Lisa ja piipuunsa kuuluisan kaimansa kuvat. Vuonna 2007 Royal Caribbean Cruises vuokrasi sen Oceanic II-nimiseksi koululaivaksi, joka ehti palvella vain kaksi matkaa kunnes se palautettiin Mona Lisaksi Leonardo Shippingille.

Kun SOLAS-määräykset panivat lopun ex. Kungsholmin purjehduksille, se yritettiin pelastaa ostamalla se Ruotsiin ja tekemällä siitä pysyvän nähtävyyden hotellina ja ravintolana Göteborgiin tai Tukholmaan. Kun molemmat hankkeet raukesivat, laiva myytiin Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co:lle ja siirrettiin lokakuussa 2010 Omaniin suuren rakennusprojektin asuntolaksi.

M/S Kristina Regina

Kristina Regina on saanut mainetta tunnelmallisena ja hyvin hoidettuna risteilyaluksena, ja sillä on mielenkiintoinen menneisyys, joka läheisesti sivuaa Suomen merenkulun historiaa.



M/S Kristina Regina Akaban satamassa Jordaniassa 8.2.2010. (Kuva: I.H.)

Laivan rakennutti turkulainen varakkaan tupakkatehtailijasuvun jäsen, P. C. Rettig & Co perheyhtiön omistaja ja johtaja vuorineuvos Hans von Rettig (1894–1979), joka oli myös laivanvarustamo Boren suurin osakkeenomistaja. Hän kaavaili aluksen Suomen ja Ruotsin väliseen matkustajaliikenteeseen ja rakennutti sen Oskarshamnin telakalla Ruotsissa. Hans von Rettig taisi olla meriromantikko, koska hän halusi laivan varustettavaksi höyrykoneella siitä huolimatta, että jo tuolloin oli höyrylaivojen aika katsottu päättäneeksi. Hans von Rettig halusi kuitenkin aluksen, joka kulkisi äänettömästi ja värinättömästi. Bore-varustamolla oli useita Bore-nimisiä laivoja, jotka eroteltiin toisistaan järjestysnumeroilla, mutta tämä uudisrakennus sai nimekseen Bore ilman järjestysnumeroa, jonka vuoksi se sai lempinimen "Nolla-Bore"

Valmistuessaan vuonna 1960 laiva oli nykyaikainen ja ruotsinlaivaksi erityisen sopiva. Automatkailu oli tuohon aikaan lisääntymässä, eikä muilla laivoilla vielä ollut kunnan varusteita henkilöautojen lastaamiseksi. Jouduttiin turvautumaan sataman tai laivan nostureihin, eikä auton vaurioituminen tässä rytäkässä ollut harvinaista. Boreen tuli autokansi, jonne mahtui 65 henkilöautoa ja kuusi bussia, ja sinne päästiin ajamaan paupuurin kyljessä olevasta portista.

Laivaan tuli perinteiseen tapaan kaksi savupiippua, joskin höyrykoneen savut tuprusivat vain takimmaisesta. Kerrottiin, että etummaisesta leijuivat vain laivanvarustajan sikarin tuoksut silloin kun hän sattui olemaan laivassa omassa kabinetissaan, josta Hans Rettig oli niin tarkka, että ei suostunut antamaan sitä edes presidentti Urho Kekkonen käyttöön valtiovierailun ajaksi.

Nykyisessä mittakaavassa laivasta ei tullut suuren suuri: pituus 99.8 m, leveys 15.25 m ja syväys 5.5 m, pääkoneen teho 3920 hv. Ruotsinlaivana siihen mahdutettiin peräti 1028 matkustajaa, siis paljon enemmän

kuin yllä kuvattuun, kaksi kertaa sitä pitempään Kungsholmiin, mutta viimeksi mainittuun ei otettukaan kansimatkustajia.

Vuonna 1970 Boren markkinointi siirtyi Silja Linelle, joka vuonna 1975 päätti vähentää tarjontaansa, josta seurasi, että Boren liikennöinti Turku-Maarianhamina-Tukholma linjalla päättyi. Tämän jälkeen kohdalo heitteli Bore-laivaa moneen suuntaan. Vuonna 1977 se myytiin Jacob's Linelle, joka aloitti sillä liikenteen Pietarsaaren ja Skelefteån välillä nimellä Borea. Vuonna 1979 laiva vietti kolme kuukautta asuntolaivana Ulko-Hebrideillä Skotlannissa. 1980-luvun alussa Borea risteili Turusta tai Hangosta Visbyhyn ja Tallinnaan ja vuonna 1981 se lähetettiin jälleen asuntolaivaksi -tällä kertaa Algeriaan. Vuonna 1984 Borea myytiin Henry Nielsenin omistamalle Ab Helsingfors Steamship Oy:lle, joka vuokrasen sen Aura Line Ab:lle Turku-Tukholma linjalle, mutta Aura Line meni konkurssiin matkustajien vähyyden vuoksi. Borea jäi makaamaan Turkuun, kunnes myytiin lokakuussa 1985 Liberiaan kanadalaiselle omistajalle, jonka tarkoitus oli kunnostaa se pieneksi 118 matkustajan loistoristeilijäksi nimellä Vanderbild, mutta rahoja ei löytynytäkään, joten laiva palautui suomalaisille ja makasi Aurajoessa vuodet 1986-87.

Vuonna 1987 kotkalainen Partasen perheyhtiö Rannikkolinjat Oy osti jo hieman rapistumaan päässeän mutta vahvaksi rakennetun Borean tarkoituksella kunnostaa siitä risteilyaluksen. Laiva hinattiin Kotkaan, jossa höyrykoneen tilalle pääkoneeksi asennettiin kaksi Wärtsilän dieseliä, yhteisteholtaan 4345 hv. Näillä alus pitää 14 solmun leppoisan risteilyvauhdin huippunopeuden ollessa 16 solmua. Vuosina 1988-89 laivaan tehtiin Raumalla mittava hyttiremontti, joka modulaarisena työnä onnistui hyvin. Autokansi muutettiin "Baltic Sali" auditorioksi. Vuosina 1996-97 asennettiin

sprinkler-sammutinjärjestelmä. Laiva oli moderni, erittäin merikelpoinen ja varustettu ilmastoinnillakin. Laiva sai nimen Kristina Regina ja Rannikkolinjat nimen Kristina Cruises. Vuonna 1999 Kristina Reginalla tehtiin ensimmäinen välimerenristeily.

Myönteisten kokemusten jälkeen kauko-risteilyihin päätettiin panostaa enemmän, ja vuosina 2000-2001 aluksen varustetasoa nostettiin mm. pesulalla, saunalla ja kuntosalilla. Ensimmäinen laivalasti amerikkalaisia risteili Kristina Reginalla vuonna 2001, mutta tämä avaus ei ollut erityisen innostava. Käytännössä asiakaskunta onkin ollut täysin kotimainen sekä päällystö ja miehistö 100% suomalainen. Vuonna 2001 oltiin jo aikeissa aloittaa risteilyt Punaisellaamerellä, mutta syyskuun 11. päivän WTC-isku muutti kaiken, ja kohteiksi va-

likoituivat Kanarian saaret, Cap Verde ja Länsi-Afrikan rannikkokaupungit.

Punaisenmeren risteilyt Egyptiin ja Jordaniaan päästiin aloittamaan vasta vuonna 2007, ja siitä lähtien Kristina Reginan risteilyt olivatkin säännönmukaisesti loppuunmyydyt varustamon saadessa mainetta hyvin organisoitujen ja kulttuurikohteisiin suuntautuvien retkien järjestäjänä. Viimeisten 21 vuotensa aikana Kristina Regina vei risteilyvieraita 216 satamaan 40 maassa. Pääasialliset risteilyalueet ovat olleet Itämeri, Välimeri, Punainenmeri, Mustameri ja Pohjois-Atlanti.

Laiva oli hyvin hoidettu ja tyylikäs, jopa niin, että Välimeren turistikohteessa tavattujen ulkomaalaisten turistien kerrotaan



Tämä katkaisi 1960-luvun risteilyalusten kansainväliset purjehdukset 1.10.2010. Liian paljon jalopuuta sisäverhoilussa! Tunnelmointia M/S Kristina Reginan Ankkuri-baarissa 12.2.2010. (Kuva: I.H.)

arvelleen kysymyksessä olleen pienen huvijahdin ja sillä risteilyn hyvinkin kallista. Punaisellamerellä.

Koska olimme tietoisia Kristina Reginan purjehdusten lähestyvistä lopusta, varasimme Punaisenmeren risteilyn helmi-kuun toiselle viikolle 2010. Matkasta tuli ikimuistettava. Mittakaavakin oli viritetty kohdalleen: Alukseen sopi 245 matkustajaa, eli yhden Boeing 757 lentokoneen lasti täytti sen sopivasti. Laiva on niin pieni, että päivässä, parissa, matkustajat ja miehistö muodostivat toisensa tuntevat yhteisön. Koska kysymyksessä oli teema- ja kulttuuriristeily, johon kuuluivat suomalaiset paikallisoppaat ja luennoitsijavieras, auditorio oli lähes päivittäisessä käytössä. Meidän luennoitsijavieraksemme sattui "hiekkamaiden" erikoistuntija, ulkoministeriön kaupallisena asiantuntijana useassa arabimaassa oleskellut ja matkustanut suomalais-arabialaisen kauppakamarin puheenjohtaja Kari Norkonmaa, joka todella hyvin tunsii arabialaisen sielunmaiseman.

Hämmästyttävää oli miten hyvin Kristina Cruises oli onnistunut iskostamaan maissa suoritettujen retkien (Luxor, Kairo, Giza, Akaba, Petra, Sharm el Sheikh) egyptiläisten ja jordanialaisten palveluntarjoajien arabialaisiin mieliin pohjoismaisen ajankäsitteksen. Kaikki sujui aikataulussa ilman kommelluksia.

Tarun loppu

Lokakuun alussa 2010 Kristina Reginan taru kansainvälisessä risteilyliikenteessä sai väijäämättömän loppunsa yllä kuvattujen SOLAS-määräysten johdosta. Laivan käyttö sisäisessä kansallisessa liikenteessä olisi tosin ollut mahdollista Norjan Hurtigrutenin tapaan, mutta Suomessa ei sopivaa sisäistä liikennöintimallia löydy tuon kokoiselle alukselle.

Tämän vuoksi Kristina Cruises päätti panna Kristina Reginan myyntiin ja hankki tilal-

le viimeksi Maltan lipun alla purjehtineen M/S The Iriksen, jonka salkoon Suomen lippu nostettiin 24.2.2010. Tämä Szczecinissä, Puolassa vuonna 1982 rakennettu alus sai uuden nimen, M/S Kristina Katarina ja kunnostettiin ja sisustettiin pohjoismaiseen makuun Kotkassa. Uusi laiva on Kristina Reginaa kookkaampi: pituus 138 m, leveys 22 m, syväys 5.6 m, hyttejä 193, matkustajia 450 (kaksi kertaa niin paljon kuin Kristina Reginassa).

Onneksi Kristina Reginalle kävi paremmin kuin Ruotsin Kungsholmille, jota ei pystytty pitämään kotimaassaan. Kristina Reginan osti heinäkuun lopussa 2010 turkulainen Oy S/S Borea Ab, hallituksensa puheenjohtajana Johnny Sid, joka päätti tehdä siitä hotelli-ravintolan Aurajokeen. Uusi omistaja maalautti aluksen Bore-varustamon värein ja tunnuksin, kunnosti sen uuteen käyttötarkoitukseensa ja palautti sille alkuperäisen nimen Bore.

Tätä kirjoitettaessa alus makaa "Nolla-Boren" asuisena Aurajoen rannassa odottamassa lopullista kiinnityspaikkaa koskevia lupia, jotta alus saadaan kytkettyä kunnallistekniikkaan ja hotelli avata. Toivottavasti aluksella on arvoisensa tulevaisuus eräänä suomalaisen merenkulun muistomerkkinä.

Riku Jarva:
Kallenväylä – eli ei merta
edemmäs kalaan

Moni Oulun pohjoispuolen merialueella veneillyt on varmasti kaipaillut ”oikotietä” Kellon mereltä etelään. Jotkut ovat jopa osanneet tuollaisesta väylästä kertoakin, Kallenväylästä. Riku Jarva kiinnostui aiheesta enemmänkin, ja päätti selvittää missä kunnossa tuo reitti tänä päivänä on.

Nykyaikainen GPS/plotteriteknologia antaa tällaisille seikkailuille tietenkin uudenlaiset mahdollisuudet, mutta sanomattakin lienee selvää ettei sen enempää jutun kirjoittaja kuin päätoimittaja voi tätä reittiä suositella. Liikkuminen virallisten reittien ulkopuolella tapahtuu aina omalla vastuulla. Äärimmäistä varovaisuuttakin kannattaa aina noudatta, tietojeni mukaan vahingot eivät ole ihan tuntemattomia näilläkään vesillä.

Talvella 2011 suunnittelin Kallaveden reissua, mutta kuulin, että Oulun edustan vedet ovat puhdistuneet niin, että harri on palannut. Munakarin ympäristöstä löytyy tätä perho-onkijoita kiinnostavaa kalaa.

Tutkiessani näitä karikkoisia vesiä törmäsin merikarttaan vuodelta 1926. Siihen oli merkitty väylä, joka oli nimeltään KALLENVÄYLÄ. Mielenkiintoni heräsi ja aloin tutkia asiaa tarkemmin. Kyselin asiasta vanhemmilta kokeneilta purjehtijoilta ja pikkuhiljaa sieltä tihkui tietoja.

Kävin myös kyselemässä Kallenväylästä Oulun kaupungin kirjastosta. Sieltä löytyi avulias virkailija, joka lupasi viikon sisällä hankkia kaikki tiedot, mitkä hän löytää Kallenväylästä.

Olin kuullut, että Pikapurjehtiassa oli ollut joskus kirjoitus asiasta, mutta tätä lehden numeroa en löytänyt. Mennessäni viikon päästä käsikirjastoon virkailija kuitenkin ojensi ison nipun asiakirjoja, päivä oli pelastettu.

Sieltä löytyi paljon tietoa eri väylistä, mutta erikoisen mielenkiintoinen oli Oulu-osa-

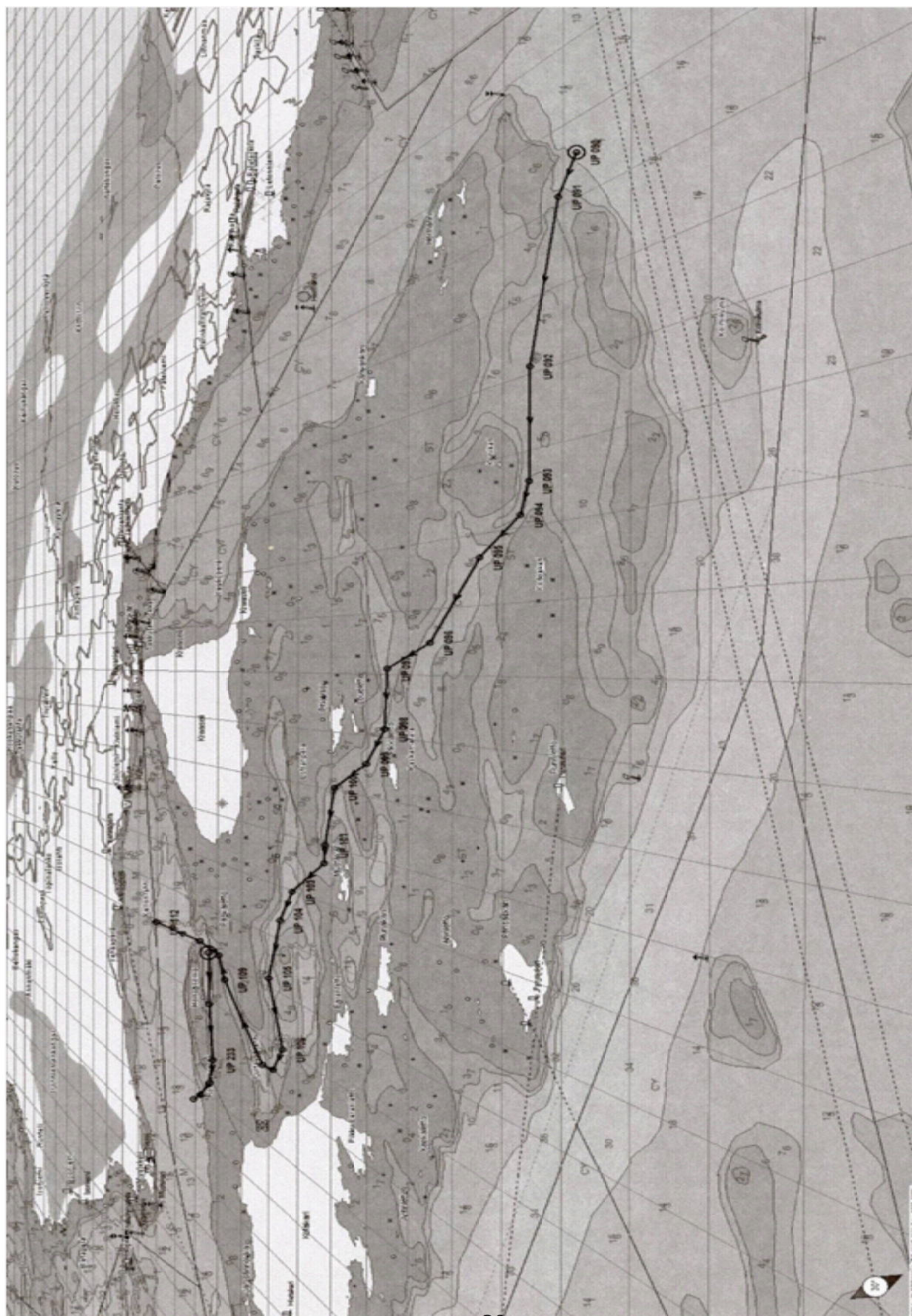
keyhtiön henkilökunnan perhelehti HAKKEITA.

Lehden numerossa 4 vuodelta 1971 oli kirjoitus Ab Uleå Oy:n ja myöhemmin Oulu-osakeyhtiön omistamista hinaajista eli paketeista.

Saman vuoden numerossa 5 oli kirjoitus Kallenväylän synnystä ja käytöstä.

Timo Kujalalta saamani vuoden 1926 merikortista otetun kuvan ja nykyisen merikartan ja C-MAP -kartan avulla selvitin väylän tämän päivän tilannetta.

Olen ajanut karttaan merkittyä reittiä edestakaisin muutaman kerran. En ole reitin kohdalta löytänyt alle kahden metrin syvyyttä. Reittipisteiden kohdalla olevat syvyudet on merkitty taulukoon. Reittipisteiden välissä on tietenkin matalampaa, mutta ei alle kahden metrin.



Kallenväylän reittipisteet ja syvyys pisteen kohdalla

kaupunginpää	UP 090>6 m	65°02.11 N	025°20.50 E
	UP 0916.0 m	65°02.24 N	025°20.35 E
	UP 0924.8 m	65°02.62 N	025°19.35 E
	UP 0937.0 m	65°02.83 N	025°18.53 E
	UP 094 6.4 m	65°02.92 N	025°18.33 E
	UP 0956.0 m	65°03.17 N	025°18.29 E
	UP 0966.7 m	65°03.57 N	025°17.97 E
	UP 0972.9 m	65°03.87 N	025°18.07 E
	UP 0986.7 m	65°04.01 N	025°17.54 E
	UP 0997.0 m	65°04.20 N	025°17.36 E
	UP 1003.8 m	65°04.48 N	025°17.37 E
	UP 1015.8 m	65°04.68 N	025°16.88 E
	UP 1024.2 m	65°04.73 N	025°16.71 E
	UP 1039.9 m	65°05.06 N	025°16.64 E
	UP 1049.3 m	65°05.25 N	025°16.42 E
	UP 1059.0 m	65°05.50 N	025°15.88 E
	UP 10610.5 m	65°05.55 N	025°15.05 E
	UP 1075.2 m	65°05.70 N	025°14.88 E
	UP 10811.0 m	65°05.79 N	025°14.97 E
	UP 1092.9 m	65°05.97 N	025°16.14 E
	UP 1103.4 m	65°05.98 N	025°16.46 E
Kellonselänpää	UP 1119.4 m	65°06.17 N	025°16.79 E

**REITTIPISTEIDEN ja REITIN KÄYTTÖ OMAL-
LA VASTUULLA!**

Timo Kujalalta sain valokuvan merikortista vuodelta 1926 johon oli merkitty Kallenväylä.

Jari Pakaslahti: Botnia Eskaaderi 2012

Vuoden 2012 Botnia Eskaaderi käynnistyi Svinörassa ilmoittautumisilla tiistaina 10.7. neljättä kertaa, aiemmat kerrat olivat 2001,2005 ja 2009. Suomen puolelta tulevien veneilijöiden oli tarkoitus ylittää Perämeri maanantaina 9.7, mutta ennusteiden luvatesa tuulta jopa 10m/s useat ylittivät selän pienemmissä ryhmissä jo lauantain ja sunnuntain aikana. Etenkin sunnuntaina sää oli erittäin suotuisa, puolenpäivän jälkeen tuulet laantui tyystin. Kaikkiaan Eskaaderiin ilmoittautui 63 venekuntaa, 195 aikuista ja 39 lasta. OPS:aa edusti 3 venekuntaa. Meripelastuksen HEBE seurasi joukkoa koko Eskaaderin ajan.



HEBE:lle löytyi paikka laiturin päästä.



Täyttää oli, kun veneitä oli parhaillaan 4:ssä rivissä.

Keskiviikkona 11.7 Eskaaderi suuntasi Luulajan edustalle Klunttarnaan. Sää oli yhä kesäisen pilvipoutainen, ja sateilta vältyttiin. Iltaohjelmassa oli pihvien grillausta nuotiolla. Aamulla suunnattiin kohti Törea. 22mpk:n matkaa taitettiin 4:ssä nopeus ryhmässä 22, 17 ja 12-soulmua ja purjehtijat.

Töressä meitä odotti sauna ja tarjolla oli savustettua ahventa. Illemmalla olikin sitten suomi-ruotsi maaottelu, petanque tyyppisessä keilankaato pelissä. Vastarannan naapurit voittivat ko. kisan niukasti. Kisojen jälkeen oli tanssien vuoro.



Töressä oli hyvin tilaa

Seuraavana päivänä perjantaina 13.7 vuorossa oli Båtskärsnäs Kalixissa, jonne lähdettiin tiikusateessa ja noin 7m/s etelätuulella. Häntäpään purjehtijat olivat myöhemmin mitanneet jopa 13m/s tuulta, mutta onneksi kaikki pääsivät ehjänä perille. Illemmalla tuuli yltyi ja merivesi nousi ihan silmissä. Saimme kuulla lauantain aikana että yksi eskaaderin ulkopuolinen vene oli perjantai iltana ajanut karille, mutta henkilövahingoilta oli välttytty, vene oli kylläkin kadonnut kun sitä oli lähdetty etsimään seuraavana aamuna. Lauantaina ohjelmassa oli järjestetyn ohjelman lisäksi veneiden kiinnitysten varmistusta, kun sää selkeni ja tuuli kääntyi, osa purjeveneistä alkoi kääntyä limittäin. Osa kävi Kalixin keskustassa hakemassa mm. muona varastojen täydennystä järjestetyllä bussikyödyllä.



Båtskärsnäs suojaisa satama

Sunnuntaina keulat suunnattiin kesäisessä säässä kohti Suomea, Tornioon. Matalammat veneet alittivat komean Sesarön sillan ja oikaisivat samalla n 2mpk.



Sesarön silta, iso kaukaakin katsottuna.

Torniossa joukkoa odotti uusi Leton satama hienoine saunoineen. Mustaparta teatteriesitys nähtiin heti lohikeiton jälkeen. Sää sen kun koheni, moni veneilijä pistäytyikin uimassa.



Tornion uusi satama, tilaa useammallekin veneelle.

16.7 olikin vuorossa Kemi, päivä oli reissun lämpimin, helleraja meni rikki. Osa jäi nauttimaan säästä, kun osa suunnisti Kemien keskusta ostoksille.



Kemin vierasvenesatama

Kemin jälkeen vuorossa oli Eskaderin pisin siirtymä 42mpk ja suuntana lin Röyttä, lounaistuuli yltyi tiistain aikana mutta kaikki pääsivät onnekaasti perille. Röytässä oli, elojuhlista tuttuun tapaan, laiturit täynnä ja saunat lämpimänä.

Keskiviikkona 18.7 vuorossa oli viimeinen siirtymä Ouluun. Kun osa veneistä oli tankattu Kellon Kiviniemessä veneet kokoontuivat Hermannin edustalle ennen siirtymistä Oritkarin kautta Seelarin satamaan. Veneet pääsivät vastaan tulleista rahtilaivoista huolimatta turvallisesti perille. Oulussa sitten riittikin ohjelmaa, To 19.7 oli eskaaderin päätösjuhla, Pe 20.7 OTPS:n 100-vuotis juhlat, lauantaina ja sunnuntaina vuorossa oli Oulu Regatta.



Toinen Oritkarissa vastaan tulleista rahtilaivoista

Seuraava eskaaderi järjestetään näillä näkymin jo tutuksi tulleella 4 vuoden syklillä, 2016.

Jäsenluettelo

Ahoniemi Alpo
Alakiuttu Aimo
Alatalo Teuvo
Annala Auvo
Avikainen Kari
Blanco Amanda
Blanco Werner
Borén Esa
Collan Kai
Elomaa Pekka Ilmari
Elomaa Riitta Marketta
Eskola Juhani
Feiring Irja
Feiring Jukka
Forstadius Ilmari
Fredrikson Olli
Fredriksson Aada Kristina
Fredriksson Henri
Fredriksson Meri
Haanpää Jussi
Hahtonen Kaj
Hahtonen Lasse
Hahtonen Leo
Haipus Tomi
Hakalahti Hannu
Halonen Matti
Hammar Harry
Hammar Lasse
Hammar Leena
Hammar Satu
Harja Henriikki
Hassi Juhani
Hassinen Ilmo
Heinonen Arttu
Heinonen Heta
Heinonen Otto
Heinonen Tommi
Heiskari Olli
Heiskari Sanna
Hiltunen Aune Irmeli
Hintsala Janne
Hintsala Pekka
Hintsala Riitta
Hirvelä Heli
Hirvelä Juha
Hirvelä Juha
Hirvelä Seppo
Hirvelä Timo
Holma Pauli

Hookana Juha Eerik
Horko Kimmo
Horko Tuomas
Huhtela Pertti
Huikuri Pirjo
Huikuri Pyry
Huikuri Sakari
Huikuri Sauli
Hukkanen Erkki
Huovinen Esko
Huovinen Sirkka
Hutri Poika
Hutri Saga
Hutri Tomi
Hyvönen Risto
Häcklin Elli
Hägg Pasi
Hägg Päivi
Härkönen Kai
Isohätälä Riku Olavi
Itälahti Jouko
Jakola Seppo
Jarva Riku Juhani
Joensuu Erkki Olavi
Joensuu Jorma
Jokikaarto Jarmo
Jouppi Tapio
Juliander Antero
Junttila Artturi
Juntunen Pekka
Juola Kyösti
Jussila Tapio
Järvi Heikki
Kallio Markku
Kangasluoma Mauri
Kangasluoma Soile
Kankaala Markku Olavi
Karhapää Jorma
Karhapää Max
Karjalainen Pentti
Karsi Heta-Maria
Karsi Jalmari
Karsi Timo
Kauniskangas Kaisu
Kavalto-Montin Krista
Kelloniemi Hannu
Keltti Heikki
Kerola Asla Ylermi
Kerola Felix

Kerola Oliver
Kiimalainen Markku
Kiimalainen Tarja Tuulikki
Kontio Matti
Kontturi Heikki
Kontturi Karin
Kontturi Matti
Korkala Seppo
Korpela Pekka
Korte Kai
Korte Pentti
Koski Henri
Koski Simo
Kotilainen Jyri
Kotilainen Lili
Kotilainen Luka
Kovalainen Heikki
Kujala Antti
Kujala Timo
Kujala Tuomo
Kukkula Harri
Kurki Heikki
Kyllönen Atte
Kämäräinen Kalevi
Kämäräinen Reino
Kärnä Risto Ilmari
Laaksonen Jukka
Laitinen Eeva-Marja
Laitinen Heikki
Laitinen Jaakko
Laitinen Juho
Laitinen Oona
Laitinen Roosa
Lantto Ilkka
Lehtinen Jari
Leppäjärvi Kaarlo
Leskelä Teijo
Lesonen Veikko
Levo Mirja
Levo Timo
Liisanantti Janne
Liitti Jouni
Limnell Matti
Lindholm, Nina Kaarina
Logren Hannele
Logren Jussi
Lohilahti Reino
Loghurst Bea
Loghurst Oliver

Lumme Kaisu
 Lumme Kari
 Lumme Sonja
 Lumme Ulla-Maija
 Lyytinen Erkki
 Löfgren Nils Johan
 Makkonen Jarkko
 Malinen Sam Sakari
 Markuksela Esko
 Martti Vesa
 Marttila Jarkko
 Marttila Kaisu
 Marttila Lauri
 Marttila Merimaaria
 Marttila Petri
 Matilainen Veli
 Mattila Auvo
 Mattila Marjo
 Mikkonen Juha
 Mikkonen Pekka
 Montin Mauri
 Moring Juha
 Moring Kristina
 Moring Maria
 Myllylä Paavo
 Myllylä Pertti
 Myllylä Roosa-Maria
 Myllynen Pertti
 Mäkelä Aarne
 Mäkelä Juha
 Mäkikyrö Kaisu
 Mämmelä Mika
 Märkälä Reijo
 Niemi-Raustia Laura Eliisa
 Niemitalo Hannu
 Niemitalo Juho
 Niskakangas Ara Kasper
 Niskakangas Kuura
 Niskakangas Okko Kaius
 Niskakangas Veikka Eerik
 Nopanen Veli-Matti
 Nori Riitta
 Nousiainen Tomi
 Nummela Vesa
 Nurminen Antti
 Nurminen Maija
 Nurminen Maisa
 Nurminen Olli
 Närhi Pekka
 Oja Henrik
 Paasivaara Liisa
 Paasivaara Tapani
 Paaso Paavo

Paaso Pekka
 Paitsola Leo
 Pajala Jussi
 Pajala Mervi
 Pajala Teemu
 Pajunen Anneli
 Pajunen Hannu
 Pakaslahti Jari
 Paloma Essi
 Paloma Heidi
 Paloma Marjukka
 Paloma Markku
 Partanen Lea Aulikki
 Paturi Jorma
 Peltoniemi Juha
 Pernu Jukka
 Perämäki Timo
 Pietilä Kati
 Pihlmaa Hannu
 Pikkarainen Timo
 Piriä Tapio
 Portaankorva Timo
 Portaankorva Tuomo
 Pramila Matti
 Pramila Mikko
 Pramila Risto
 Prokkola Tapio
 Pukinkorva Yrjö
 Pyhtilä Sirkka
 Raappana Ari
 Ranta Osmo
 Raustia Aune
 Raustia Jukka
 Raustia Matti
 Rautiainen Hannu
 Riski Taisto
 Rounaja Seppo Kalevi
 Ränkä Hannu
 Ränkä Sirpa
 Rönn Veli-Pekka
 Saarento Outi
 Salo Sirpa
 Salovaara Pentti
 Saukkonen Johannes
 Saukkonen Vilma
 Siekkinen Kari
 Siekkinen Pirjo
 Siekkinen Seppo
 Siekkinen Sini
 Silander Seppo
 Skiftesvik Emil
 Skiftesvik Hilka
 Skiftesvik Ida

Skiftesvik Joni
 Skiftesvik Kai
 Skiftesvik Kristina
 Skiftesvik Otto
 Sohlo Martti
 Soiluaho Jouko
 Stähle Juha
 Suomela Esa
 Suorsa Juha
 Takalo Tapio
 Taskila Arja
 Taskila Matti
 Taskinen Vili
 Tauriainen Mauri
 Telimaa Erkki
 Telimaa Sirkka
 Tervonen Mikko
 Tohila Kaarlo
 Tohila Riitta
 Träskilä Anne
 Träskilä Heikki
 Tulimaa Jouko
 Tuomi Pauli
 Tuomola-Seppälä Kirsti
 Turpeenoja Tuomas
 Tähtinen Harri Tuomas
 Ukkola Kari
 Vaarala Jorma
 Valjus Mikko
 Valjus Risto
 Valjus Ronja
 Valjus Sampo
 Valjus Selma
 Valjus Seppo
 Vallo Markku
 Vartiainen Kari
 Vasala Jussi
 Vehkamäki Aramis
 Westerlund Harri
 Virtanen Pertti
 Vähälä Jukka
 Vähälä Mikko
 Vähäsarja Vesa
 Väisänen Janne Antero
 Väänänen Antti
 Ylimartimo Arto
 Ylivero Elias
 Åström Kaj
 Äikäs Topiantti

Yhteensä 31.10.2012
 305 jäsentä

Veneluettelo

Aava	Elomaa Pekka Ilmari	Avance 245
Afrodite	Portaankorva Tuomo	Hytillinen moottorivene
Aijaa	Marttila Lauri	Purje vene
Aino	Paloma Markku	H-vene
AKKURAT	Hahtonen Lasse	Nord West
Alicia	Limnell Matti	Albin Ballard
ALPO	Vä änänen Antti	Hinaaja
Anette II	Raustia Matti	Finngulf 391
Anser	Holma Pauli	Bella 7001
Azimut 46	Karjalainen Pentti	Azimut
Blue parad ise	Joensuu Jorma	Moottorivene
Blueberry	Laitinen Heikki	Bavaria 38
Bueno	Huhtela Pertti	Elan 333
Buster-R	Kujala Timo	Buster-R
Cherie	Åström Kaj	Marino Shark
Christina	Tulimaa Jouko	Sailor 39
Delilah	Jouppi Tapio	Avance 33
Emilia	Joensuu Jorma	Marino 8000
Essi-Maria	Ranta Osmo	Artella
Eva IV	Kujala Timo	H-vene
Festina Lente	Logren Jussi	Bavaria 390 Lagoon
Gangbutscher	Siekinen Seppo	Rasmus 35
Hanhi	Kiimalainen Markku	Finn 26
Helena	Hirvelä Juha	Sea Ray 230 WE
Heta	Kangasluoma Mauri	Meriläinen
Ifigeneia	Prokkola Tapio	Marina 95
Iida	Vaarala Jorma	Sea Bella
Ilonani	Äikäs Topiantti	Sirena 38
Jolina II	Pakaslahti Jari	GS 279
Kahalari	Ukkola Kari	Flipper 760
Kati	Pyhtilä Sirkka	Finn 26
Lella	Jakola Seppo	Dixie 27
LIISA	Takalo Tapio	Etap 37 S
Lilli	Annala Auvo Henrik	Moottorivene
M/Y Olavi	Alakiuttu Aimo	Bayliner 4048
M/Y Tuulia	Horko Kimmo	Nimbus 320 Coupe
Magi	Kukkula Harri	Inferno 29
Maili Maija	Pramila Risto	H-vene

Maivei	Borén Esa	Sunwind 27
Mamarosa	Skiftesvik Joni	Aphrodite 33
Marietta	Hassinen Ilmo	H-vene
Marion	Myllylä Paavo	Nauticat 35
Marjukka	Laitinen Jaakko	H-vene
Marleena	Avikainen Kari	Tristan 30 TK
Mary	Salovaara Pentti	Bella 530 HT
MELODY	Saarento Outi	Sunwind 311
L-7964	Purjevene	
Merella	Oja Henrik	Elan 37
Meribell II	Jarva Riku Juhani	Finnmaster 6100 MC
Merisatu	Tohila Kaarlo nbsp;	Finnsailer 36
Michelle	Joensuu Erkki Olavi	Matkavene
Molly	Heinonen Tommi	Finn Flyer 31RC
Nord west	Hahtonen Leo	Nordic 91 Cabin
Of2course	Moottorivene	Oma
Pirske	Itälahti Jouko	Puolikannellinen
Pisara	Huikuri Sauli	Fairline 52 Targa GT
Rosanna	Taskila Matti	Fodimar
S/Y Charlotte	Avikainen Kari	Oceanis 390/115
Sami	Tauriainen Mauri	Oma
Sea Star	Hukkanen Erkki	Sea Star
Seagull	Laaksonen Jukka	Sunwind 30
Serafia	Pajunen Hannu	Albin 33 Nova
Singin in the Rain	Nurminen Antti	Degerö 36 DS
Sireko	Huovinen Esko	Artella 22
Sofia	Kurki Heikki	Omega 30 A
Soleil III	Hintsala Riitta	Moottorivene
Tallu III	Närhi Pekka	Degerö 35 S
Tecla	Collan Kai	Oma
TITI	Kelloniemi Hannu	Fin 26
Tuulentupa	Peltoniemi Juha	Helmsman 23
Ulrika	Marttila Petri	Kosteri
Unelma	Pihlmaa Hannu	Degerö 28 MS
Uuno	Avikainen Kari	Teräsvene
VIIVERI	Pajala Jussi	First 31.7
Virtala II	Huikuri Sakari	TG-7200 King Cruiser
Viveca	Riski Taisto	Nord West
Wanda	Pirilä Tapio	Feeling 940
Yhteensä 76 venettä		

Kyösti Leikas, KuoPS: **NARVAN VESILLÄ**

Urhokkaan kansan pojat vuotivat aikoinaan verta Narvan mailla. Piti päästä katsomaan millaisissa maisemissa esi-isät taistelivat. Viime kesäkuun 25. lähdettiin Lauttasaa-resta illan suussa, mutta matka katkesi heti alkuunsa, kun huomattiin, että akut eivät latautuneet. Takaisin maihin vikaa etsimään, sillä kelikin oli ärhäkän tuulinen ja vesisa-de vei kaiken näkyväsyyden. Onneksi vika löytyi ja päästiin taipaleelle. Pilkkopimeäs-sä yössä AIS oli erinomaisena apuna. Oli hurjan näköistä, kun plotterin näytöllä oma veneneemme oli kuin kärpäsparven keskel-lä. Laivoja kuvaavia nuolenpääsymboleita oli yltympäriinsä. Ja ne laivat kulkivat lu-jaa!

Aamun valjettua osui aavalla merellä sil-miin jotakin outoa. Kiikari varmisti sen kumiveneeksi, josta pilkisti laidan yli käsivar-si. Joku oli joutunut merihätään ja makasi kumiveneen pohjalla! Kurvattiin koneella pelastamaan pulaan jäänyttä. Kun pääs-tiin lähietäisyydelle, käsivarsi osoittautui airoksi, muuta sisältöä ei veneessä ollut-kaan. Päivittelimme, kuinka pienessä oli pihistetty. Arviolta tuhannen euron kumi-vene oli ollut kiinnitettynä ohuella narulla. Kiskoimme veneen pystyyn oman paatin perään ja korvasimme takavalon erillisellä patterilampulla.

Aamupäivällä saavuimme Narvajoen suul-le. Narvan kaupunki sijaitsee 14 kilometriä jokea ylöspäin. Joelle on navigoitava tar-kasti, sillä hutiloimalla voi joutua Venäjän aluevesille. Narvajokihan on Peipsijärves-tä Suomenlahdelle laskeva Viron ja Venä-jän rajajoki. Joki on paikoin hyvin matala

ja muutaman kerran töksähdimme pohja-hiekkaan. Joen vironpuoleisella rannalla oli kummitusmaisia suuria betonirakennelmia. Ne olivat neuvostoaikaisen kalastuskolhoosin hylättyjä raunioita, jotka savusivat kuin pommituksen jäljiltä. Jotkut polttivat siellä



Kalastuskolhoosin hyljättyjä rakennuksia



Venäjän ja Viron rajapoijuja

ilmeisesesti nuotioita. Viron ja Venäjän raja on merkitty punaisilla jalkapallon kokoisil-la poijuilla keskelle jokea.

Molemmilla rannoilla sojotti vartiotorneja, joista rajamiehet tuijottelivat toisiaan silmiin.

Narvan satamaan rantautuminen ei onnistunut eka kerralla, sillä köli juuttui hiekkasärkkään muutaman metrin päässä vieraslaiturista. Omillaan ei päästy eteen eikä taakse. Apuun tuli sataman moottorivene, joka nykäisi meidät avoimeen veteen. Outoa oli, että aivan vieressämme oli kylki kiinnityksessä isokokoinen laiva. Narva-joki ilmeisesti siirtelee hiekkapenkköjään paikasta toiseen.



Apua tulossa



s/y Testeri Narvan vierasvenesatamassa



Vasemmalla virolainen Narvan linna ja joen toisella puolella venäläisten Ivangorodin linnoitus

NARVA

Alunpitäen tanskalaisten vuonna 1223 perustama Narva on Viron kolmanneksi suurin ja itäisin kaupunki, jossa on asukkaita n. 65000. Se poikkeaa olemukseltaan tyystin läntisimmistä kumppaneistaan. Venäjänkielisiä narvalaisista oli 2011 alussa peräti 94 % ja venäläistaustaisia heistä noin 80 prosenttia. Sitä on naapurin Putin oivallisesti hyödyntänyt. Kaikki ne narvalaiset, jotka pystyvät todistamaan venäläistaustansa, saavat oikeuden asioida erikoisviisumilla naapurin puolella Ivangorodissa. Matka ei ole pitkä, vain Narvajoen sillan ylitys. Hinnataso on Venäjän puolella edullisempi, ja siksi venäläistaustaiset narvalaiset asioivat päivittäin joen toisella puolella hakien sieltä elintarvikkeensa ja polttoaineensa. Kaikilla muilla rajan ylittäjillä pitää olla viralliset, aikaa ja rahaa vaativat viisumit.

Puna-armeijan joukot moukaroivat toisen maailmansodan lopulla Narvan maan tasalle. Pystyyn jäi vain muutama rakennus. Järjettömän tuhoamisen syyksi on arveltu sitä, että Narva oli ennen sotia liian menestyvä ja yksityisyritteliäs länsimielinen barokkikaupunki. Miehistyksen jälkeen neukut uudisrakensivat kaupungin oman näköisekseen. Niitä jälkiä yritetään nyt parannella.

Narvan maine Viron nuhruisena takapajulana ei ole enää tätä päivää. Kaupunki kehittyi kiihtyvällä vauhdilla.

Vierasvenesataman fasilitetit ovat aluilaan. Narvan satamasta löytyy veneilijälle muutama laituri paikka, sähkö ja vesi. Rantaravintolan yhteydessä olevaa suihkua voi myös hyödyntää. Polttoaine pitää hakea kanistereilla huoltoasemalta. Pelkästään kesällä toimivan rantaravintolan tunnelma, ruoka, juomat ja hinnat ovat meikäläisille sopivat. Kävelymatkan päästä kaupungilta löytyvät sitten kaikki muut oleelliset palvelut. Naisistaan narvalaiset ovat ylpeitä, eivätkä suotta.

KIINNOSTAISIKO PEIPSIJÄRVI

Peipsijärvi on Saimaan jälkeen Euroopan viidenneksi suurin järvi. Tälle neitseelliselle järvelle voivat veneilijätkin nyt päästä. Virolaiset ovat EU-rahoituksella rakentaneet kumikanavan Narvan satamasta Peipsijärvelle. Järeällä kalustolla veneet nostetaan lavetille ja viedään voimalaitoksen ohi. Narvan merikoulun oppilaat hoitavat homman 10 eurolla. Järvelle on alettu rakentaa infraa veneilijöiden tarpeisiin. Venäjä on ahmaissut osan Peipsijärvestäkin.

Olisi mielenkiintoista tehdä pioneireissu järvelle, jossa suomalaisveneitä ei tieltävästi ole aiemmin käynyt. Masto on tietenkin ylimääräinen haaste, sillä tuskin siirto sujuisi masto pystyssä. Narvalaiset toivottavat suomalaiset veneilijät lämpimästi tervetulleiksi. Luvattiin järjestää paikat isommallekin eskaaderille. Paras tarjous oli rapujuhlat Narvan linnan upeasti valaistuilta valleilla. Ravut tulisivat talon puolesta.



Tällä vehkeellä vene nousee Peipsijärven kumikanavalle

MÄRKÄ PALUUMATKA

Parin päivän aikana tutustuttiin paikallisen suomalaisoppaan avulla ja autolla Narvan kaupunkiin perusteellisesti. Samalla autolla tehtiin useita reissuja huoltoasemalle ja saatiin kanistereilla veneen tankki täyteen.

Paluumatkalle oli luvassa 10 m/s suoraa vastatuulta. Suomenlahden perukassa navakka länsituuli saa aikaiseksi melkoisen aallokon. Kun pääsimme merelle, voimistui tuuli edelleen. Seuraavaksi etapiksi oli suunniteltu Pranglin saarta, mutta toisin kävi. Hiukan liian kireän aikataulun vuoksi emme yrittäneetkään luovia, vaan puskimme aallokkoa vastaan dieseltuulella. Vaikka veneemme s/y Tester oli 40 jalkainen tukeva teräspaatti, oli eteneminen tuskastuttavan hidasta ja kuoppaista. Aika ajoin ruorimies sai sprayhoodin yli saavikaupalla merivettä päälleen. Onneksi olimme syöneet Narvassa tukevasti, sillä ruuanlaitto ei olisi moisessa ryskeessä onnistunut. Kovan kelin vaikutus alkoi näkyä. Keulapurjeen furlex juuttui kiinni eikä purjetta voinut pienentää. Urhea miehistön jäsen kävi henkensä kaupalla selvittämässä sotkun vesimassojen keskellä ryskäävässä keulassa. Ilta alkoi hämärtyä ja oli selvää, että Prangliin saakka meidän ei kannattaisi näissä oloissa yrittääkään. Kun yö lopullisesti pimeni, pimeni myös plotteri ja sen myötä AIS. Onneksi veneessä oli toinen GPS ja sen turvin saatoimme navigoida. Olimme tunnollisesti merkinneet tunnin välein sijaintimme paperikarttaan, joten aivan hukassa emme olisi olleet vaikka kaikki laitteet olisivat pimentyneet. Koska kuljimme Viron rannikon suuntaisesti, olivat majakat erinomainen apu ja antoivat varmuutta siitä, ettemme menneet liian lähelle kivikkoisia rantoja ja tiesimme tarkasti sijaintimme.

Aamulla noin neljän paikkeilla sujahdimmekin lopulta Vergin suojaisaan satamaan ja tilasimme sataman virolaistytöltä aamus-
aunan. Mutta Vergi onkin sitten oma juttunsa.

Mukana reissulla oli:

Kari Avikainen, Tapsa Huttunen, Jere Leikas, Kyösti ”Kössi” Leikas ja Mika Waris.

Teksti ja kuvat: Kyösti Leikas



JUHAN AUTO OY



1881