

MERITUULILAINEN

1987

KOMMODORIN TERVEISET MERITUULILAISILLE.

Haluan ensiksi kiittää koko jäsenistöä luottamuksen osoituksesta valitessanne minut seuramme johtoon kuuluvaksi kaudeksi. Toimissani pyrin olemaan luottamuksenne arvoinen.

Seuramme jäsenistön vuonna 1936 tapahtuneen voimakkaan kasvun johdosta olen asettanut itselleni yhdeksi päätehtäväksi seuran organisaation kehittämisen. Organisaatiota ei ole tarkoitus kehittää sellaiseen suuntaan että, se jäykistäisi seuran asioiden hoitoa tarpeettomasti. Tarkoituksenani on luoda sellainen toimintamalli jossa kaikkien MERITUULILAISTEN ääni kuuluu entistä paremmin.

Jäsenistön vaikutusmahdollisuuden säilyttämiseksi ja jopa lisäämiseksi on muistettava yksi seuramme perus ajatuksista: Veneilyseura Merituuli r.y. on perheveneilyseura. Toivon jäsenistön muistavan tämän ja osallistuvan seuran toimintaan koko perheen voimin. Haluan myös muistuttaa että, seuramme on tasapuolisesti moottori- ja purjeveneilöiden yhteinen seura. Seuramme dynamisyyden säilyttämiseksi toivon jäsenistön aktiivista osallistumista kaikkiin koulutus- ja veneilytapahtumiin. Odotan kaikilta jäseniltä ehdotuksia ja toivomuksia toimintamme kehittämiseen ettei se jäisi vain suppean toimitsia tehtävissä olevien jäsenten varaan.

Lopuksi vähän tietoja itsestäni. jotta tulataisiin tutuksi ja "löytäisitte" minut:

-nimi: Raimo RIKE

-syntynyt: Turussa 9.4.1938.

-osoite: Pohjaniityntie 5 20960 Turku.

-puhelin: koti: 588602 vene: 949221803.

-vene: purjevene "Guyline- 95" nimi "AFRODITE" rekisterinnumero L- 5016.

-harrastanut veneilyä moottori- ja purjeveneellä koko ikäni. lähinnä Turun saaristossa.

-nykisin veneilyyn osallistuu koko perhe.

-kielitaitooni ei valitettavasti kuulu toisen kotimaisen kielen hallinta, toivon kuitenkin tulevani toimeen ruotsikielisten jäsenten kanssa.

Turvllista ja aktiivista venilykautta kaikille MERITUULILAISILLE.

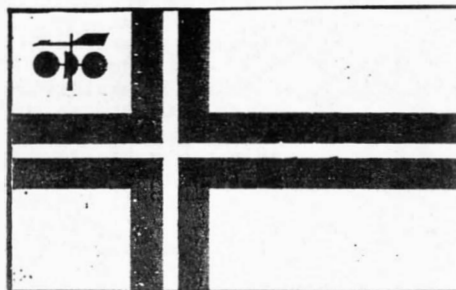


RAIMO RIKE

SEURAN TUNNUSMERKIT

LIPPU JA VIIRI

Veneilyseura MERITUULI r.y.:n oma lippu on liehunut jo yhden veneilykauden MERITUULILAISTEN katsastetuissa veneissä. Veneilykaudeksi 1987 olemme varanneet jäsenillemme ostettavaksi perälippuja seuraavin hinnoin.
Pieni koko 44x72 á 110mk.
Iso koko 55x90 á 130mk.
Seuran viirejä on myös saatavilla hintaan 100,-/kpl.



JÄSENTARRA

Seuran jäsentarraa halkaisijaltaan 16cm Veneisiin ja autoihin kiinnitettäväksi on saatavissa Turun Suomalaisesta Säästöpankista Aluejohtaja Antti Vuojärveltä tai seuran sihteeriltä Matti Lehtiseltä, hintaan 10,-/kpl.



KANGASMERKIT

Tulemme myös valmistamaan jäsenillemme kankaisia hiha ja lakki merkkejä, halkaisijaltaan noin 5-6cm, väriltään Musta / kulta. Merkinä seuramme aaltokuvio tekstillä.

TILAUKSET

Tilaukset voit tehdä osoitteella:
Veneilyseura MERITUULI r.y

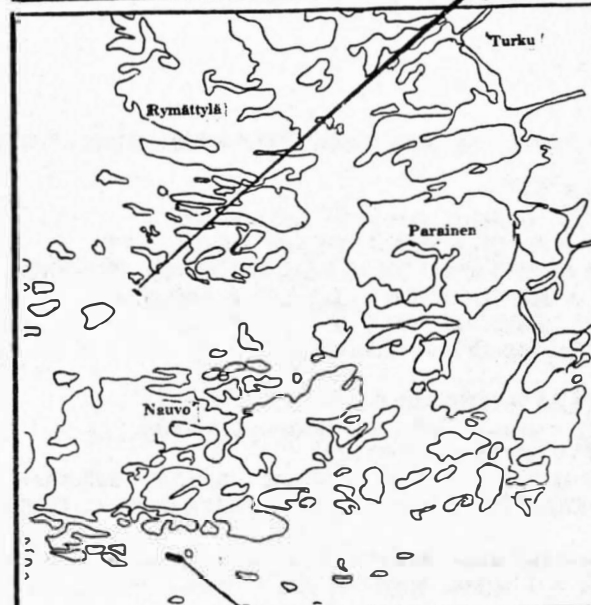
Perälippuja ja tarroja on saatavilla Turun Paperikaupassa
Linnankatu 9-11

KATSASTUSMIEHET

Seuramme katsastusmiesten yhdysmiehenä toimii Henrik Holmedahl. Häneltä samoin kuin myös sihteeriltä voit tiedustella katsastuksiin liittyvistä asioista ja varmistaa veneesi katsastus. Tarkoituksenaamme tulee olemaan että kaikki MERITUULILAISTEN veneet katsastetaan.
Katsastusmiehet;
Henrik Holmedahl.
Raimo Rike
Risto Hultama
Mauri Nääppä

SAARI-
TUKI-
KOHDAT

LANGGRUNDET



Stora Styrholmin ja Paukut-saaren naapuri, LANGGRUNDET, sijaitsee Ominaisten aukon luoteiskulmassa. Paikka löytyy hyvin esim. Turun saariston korttisarjan sivuilta 743 ja 745. Kesällä saarella lämpenee myös seuran uusi sauna, joka on kaikkien avaimen lunastaneiden jäsenten käytössä.



VÄSTRA ROCKELHOLM

VÄSTRA ROCKELHOLM on suuri luonnonkaunis saari Nauvon eteläpuolella. Paikka löytyy hyvin Turun saariston korttisarjan sivulta 748. Saarelle pystytään kevyellä tiljalla viipale-mökki, jonka oven lukiin käyvät Longgrundetin saunan avaimet.



ILMAPUNTARI

Säätilan tarkkailun ja seuraamisen eräs apuväline on ilmapuntari. Lue ilmapuntari noin tunnin välein. Allaolevasta taulukosta saat selityksen sään muutok-
sista. Taulukko pätee kesäaikana.

YLI 1 013 mb (760 mm)

NOUSEE NOPEASTI = tuulista, nopeasti selkenevää.
NOUSEE HITAASTI = muuttumatonta, erittäin kuivaa.
NOSUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = selkeää, kuivaa, lämmintä.
LASKUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = pilvisestä selkeään.
LASKEE HITAASTI = lämmintä, sadetta.
LASKEE NOPEASTI = hiostavaa, ukkosta.

987 mb — 1 013 (740—760 mm)

NOUSEE NOPEASTI = puuskaista, sadekuuroja, viileää.
NOUSEE HITAASTI = hitaasti selkenevää.
NOSUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = pilvistä, ajoittain selkeää.
LASKUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = heikkoa tuulta, harmaan pilvis-
tää, viileää.
LASKEE HITAASTI = jatkuvaa sadetta.
LASKEE NOPEASTI = tuulista, sadekuuroja, viileää.

ALLE 987 mb (740 mm)

NOUSEE NOPEASTI = puuskaista, sadekuuroja, pilvistä.
NOUSEE HITAASTI = heikkenevää tuulta, selkenevää.
NOSUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = heikkenevää tuulta, selkene-
vää.
LASKUN JÄLKEEN MUUTTUMATON = jatkuvia sadekuuroja.
LASKEE HITAASTI = tuulista, rankkasadetta.
LASKEE NOPEASTI = myrskyä, sadetta, rakeita.

SÄÄN ENNUSTAMINEN



-KUUNTELE SÄÄTIEDOTUKSET
-TARKKAILE SÄÄN KEHITYSTÄ
-OPETTELE SAAMAAN KÄSITYS
TUULEN VOIMAKKUUDESTA

Tuulen voimakkuus m/s	km/h	Nimi	Vaikutus
0- 0,2	0- 1	tyyni	peilityyni meri
0,3- 1,5	1- 5	heikko tuuli	pieniä väreitä veden pinnalla
1,6- 3,3	6- 12	hiljainen tuuli	aaltoja harjat eivät murru
3,4- 5,4	13- 19	heikonlainen tuuli	siellä täällä vaahtopäitä
5,5- 7,9	20- 28	kohtalainen tuuli	vaahtopäitä melko taajaan
8,0-10,7	29- 38	kova tuuli	vaahtopäitä paljon pauhinaa
10,8-13,8	39- 49	luja tuuli	vaahto leviää, meri kohisee
13,9-17,1	50- 61	navakka tuuli	vaahtoviruja tuule suunnassa
17,2-20,7	62- 74	myrskyinen tuuli	aallot muuttuvat pärskeiksi
20,8-24,4	75- 88	myrsky	meri alkaa vyöryä
24,5-28,4	89-102	kova myrsky	aallot korkeita, merenpinta
28,5-32,6	103-117	ankara myrsky	valkoinen, näkyvyys huonontunut
ylä 32,6	ylä 117	hirmumyrsky	aallot erittäin korkeita
			vaahto ja kuohu täyttää ilman

Sää tiedotus
merenkulkijoille
☎ 92081

Väderrapport för
sjöfarande
☎ 92082

SÄÄTIEDOTUS MERENKULKIJOILLE —
PUHELIMITSE p. 92 081 (92 082 på svenska)

NOPEUKSIEN VERTAILUTAULUKKO

km/h	maili/h	m/s	solmu
10	6,22	2,78	5,4
20	12,4	5,56	10,8
30	18,7	8,34	16,2
40	24,9	11,1	21,6
50	31,1	13,9	27,0
60	37,4	16,7	32,4
70	43,6	19,4	37,8
80	49,8	22,2	43,2
90	56,0	25,0	48,6
100	62,2	27,8	54,0
120	74,7	33,3	64,8
140	87,1	38,9	75,6
160	99,5	44,5	86,4
180	112	50,0	97,2
200	124	55,6	108

Veneilyseura MERITUULI r.y.
Hallitus 1987

	Raimo Rike Timo Wahlroos Matti Lehtinen Antti Vuojärvi Henrik Holmedahl Kari Suvanto
Kommodori	Raimo Rike
Varakommodori	Timo Wahlroos
Sihteeri	Matti Lehtinen
Rahastonhoitaja	Antti Vuojärvi
Purjevenejaos	Heikki Armio, Heikki Hurme, Kari Suvanto, Erik Spakström, Markku Virtanen.
Moottorivenejaos	Risto Hultama, Veli-Pekka Antila, Yrjö Iivonen, Tommi Ruostepuro.
Tekninen toimikunta	Katsastusmiehet Henrik Holmedahl. Risto Hultama, Raimo Rike.
PR toimikunta	Veli-Pekka Antila, Matti Lehtinen.
Saaritoimikunta	Henrik Holmedahl, Antti Vuojärvi, Pekka Huusko.
Naistoimikunta	Laila Kyläkoski, Irja Rike, Riitta Rike.
Tilintarkastajat	Timo Korpinen ja Seppo Sudeniemi Varalla Antti Kellosoalo ja Irja Rike.

VENEILYSEURA MERITUULI r.y.:n SÄÄNNÖT =====

I NIMI, KOTIPAikka JA KIELI

1§
Yhdistyksen nimi on Veneilyseura MERITUULI r.y ja sen kotipaikka on Turku. näissä säännöissä nimitetään yhdistystä seuraksi. Seura on perustettu 12.01.1983 ja seuran kieli on suomi.

II SEURAN TARKOITUS

2§
Seuran tarkoituksena on kehittää ja edistää veneilyä, venetuntemusta sekä vesillä liikkumisen tietoja ja taitoja.

III TARKOITUSTEN TOTEUTTAMINEN

3§
Tarkoitustaan seura toteuttaa:
1. Tarjoamalla jäsenilleen
-koulutustoimintaa
-valmennus- ja harjoitustoimintaa
-nuorisotoimintaa
-valistus- ja kasvatustoimintaa
-kuntoliikuntaa, sekä
-muuta samantapaista toimintaa tavoitteenaan kasvattaa yhteiskunnalle ruumiillisesti ja henkisesti vireitä ja hyödyllisiä kansalaisia.
2. Kiinnittämällä ehdotusten, anomusten ja aloitteiden kautta toiminta-alueensa viranomaisten ja muiden yhteisöjen huomiota, sekä välittämällä voittoa tavoittelematta jäsenilleen veneilyvälineitä ja asusteita.
3. Toimintansa tukemiseksi seura voi hankkia varoja järjestämällä arpajaisia ja veneilyyn liittyviä kilpailuja.
Tarvittaessa seura hankkii toimintaansa asianmukaisen luvan.

4§
Seura anoo Suomen Purjehtijaliitto r.y:n, jota näissä säännöissä kutsutaan liitoksi ja Suomen Valtakunnan Urheiluliiton Varsinais-Suomen piiri r.y:n, jota näissä säännöissä kutsutaan piiriksi jäsenyyttä.

5§
Seuran tunukseksi suunnitellaan ja virallisesti hyväksytetään oma lippu. Sen käyttämisestä määrätään tarkemmin lippuohjeissa.

IV SEURAN JÄSENET

6§
Seuran jäseniä ovat:
1. Varsinaiset jäsenet, jotka ovat suorittaneet syyskokouksen määräämän vuosittaisen jäsenmaksun.
2. Juniorijäsenet, joita ovat alle 18-vuotiaat seuran jäsenet. Juniorijäseniltä ei peritä jäsenmaksua.
3. Seuran jäsenet hyväksyy hallitus.

7§

Hallitus voi erottaa seurasta jäsenen, joka
-laiminlyö jäsenmksunsa suorittamisen
-rikkoo lakeja tai esiintyy hyvän veneilyhengen vastaisesti.
-toimii seuran, liiton sekä piirin sääntöjen ja tarkoitusprien
vastaisesti.

Hallitus voi päättää erottamisasiasta, kun vähintään viisi
sen jäsentä on saapuvilla ja erottamispäätös on pätevä, kun
vähintään neljä hallituksen jäsentä siihen yhtyy. Erotetulla on
oikeus vedota seuran seuraavaan kokoukseen. Vetoamus on annettava
Kirjallisesti tiedoksi seuran hallitukselle 14 päivän kuluessa
kirjallisen erottamispäätöksen tiedoksisaantipäivästä tätä päivää
lukuunottamatta, jolloin hallituksen tulee saattaa päätöksensä
seuran seuraavan kokouksen ratkaistavaksi. Kokouksessa vaaditaan
hallituksen tekemän päätöksen vahvistamiseksi vähintään 2/3 äänes-
tyksessä annetuista äänistä.

Jäsenellä on oikeus erota seurasta tekemällä siitä kirjallinen
ilmoitus hallitukselle tai sen puheenjohtajalle. Jäsen voi ilmoit-
taa erostaan myös suullisesti seuran kokouksen pöytäkirjaan mer-
kittäväksi.

V JÄSENMAKSUT

8§

Varsinaisilta jäseniltä kannettavan jäsenmaksun suuruudesta
päättää seuran syyskokous vuosittain.

VI SEURAN VARSINAISET JA YLIMÄÄRÄISET KOKOUKSET

9§

Seura pitää vuosittain kaksi varsinaista kokousta, joista
vuosikokous pidetään helmi-huhtikuussa ja syyskokous loka-
joulukuussa. Kokouksen paikan ja tarkemman ajan määrää hallitus.
Ylimääräinen kokous kutsutaan koolle, kun hallitus katsoo sen
tarpeelliseksi tai kun 10 seuran jäsentä taikka vähintään 1/10
seuran jäsenistä sitä kirjallisesti hallitukselta pyytää eri-
tyisesti ilmoitettua asiaa varten. Tällaisissa kokouksissa kä-
sitellään ainoastaan kokoukutsussa mainitut asiat.
Kutsu varsinaiseen ja ylimääräiseen kokoukseen on julkaistava
vähintään 7 päivää ennen kokousta
-sanomalehti-ilmoituksella seuran varsinaisen kokouksen
määräämässä lehdessä tai
-kirjallisena ilmoituksena jäsenille.

10§

Vuosikokouksessa käsitellään

1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokoukselle
 - a) puheenjohtaja
 - b) sihteeri
 - c) kaksi pöytäkirjan tarkastajaa
 - d) ääntenlaskijat
3. Todetaan läsnäolijat
4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
5. Esitetään vahvistettavaksi hallituksen laatima vuosikertomus
edelliseltä toimintavuodelta.
6. Esitetään tilikertomus ja tilintarkastajien lausunto sekä
päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta.

7. Päätetään vastuuvapauden myöntämisestä asianomaisille.
8. Käsitellään muut esityslistalla olevat asiat ja jäsenten
esittämät asiat, jotka on kirjallisesti jätetty hallitukselle
vähintään viikkoa ennen kokousta.
9. Kokouksen päättäminen.

11§

Syyskokouksessa käsitellään

1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokoukselle
 - a) puheenjohtaja
 - b) sihteeri
 - c) kaksi pöytäkirjan tarkastajaa
 - d) ääntenlaskijat
3. Todetaan läsnäolijat
4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
5. Vahvistetaan tulevaksi toimintavuodeksi
 - a) jäsenmaksu suuruus
 - b) hallituksen laatima tulevan vuoden tulo- ja menoarvioehdotus
 - c) hallituksen laatima tulevan vuoden toimintasuunnitelma
6. Valitaan seuraavaksi toimintavuodeksi seuran kommodori.
7. Valitaan seuraavaksi toimintavuodeksi seuran varakommodori.
8. Valitaan muut hallituksen jäsenet erovuoroisten tilalle.
9. Valitaan kaksi tilintarkastajaa ja heille varatilintarkastajat.
10. Valitaan puheenjohtajat ja jäsenet kutakin seuran ohjelmassa
olevaa toimintamuotoa edustavaan jaostoon sekä muut tarvittavat
toimihenkilöt.
11. Valitaan edustajat liiton ja Suomen Valtakunnan urheiluliitto
r.y:n jäsenliittojen vuosi ym. kokouksiin tai annetaan halli-
tukslle valtuudet henkilöiden valitsemiseksi.
12. Päätetään missä lehdissä kokoukutsut ja tiedonannot saatetaan
jäsenten tiedoksi.
13. Käsitellään muut esityslistalla olevat asiat ja ne jäsenten
esittämät asiat, jotka on kirjallisesti jätetty hallitukselle
vähintään viikkoa ennen kokousta.
14. Kokouksen päättäminen.

12§

Kokouksessa ratkaistaan asiat yksinkertaisella äänten enemmistöl-
lä, mikäli asian ratkaisemisesta ei näissä säännöissä toisin
säädetä.
Henkilövaaleissa äänten mennessä tasan vaali ratkaistaan aevalla,
muissa asioissa se mielipide voittaa, johon kokouksen puheenjoh-
taja on yhtynyt. Kaikissa kokouksissa suoritetaan vaadittaessa
äänestys suljetuin lipuin. Jokaisella varsinaisella jäsenellä on
yksi ääni.
Valtakirjalla ei saa äänestää.

VII SEURAN HALLINTO

13§

Seuran toimintaa johtaa ja sen talouden hoidosta sekä omaisuudesta
huolehtii ja vastaa syyskokouksen valitsema hallitus.
Hallitukseen kuuluu:
-Kommodori puheenjohtajana
-Varakommodori varapuheenjohtajana
-neljä muuta jäsentä.
Hallitus valitsee keskuudestaan
-sihteerin ja
-taloudenhoitajan
Kommodori ja varakommodori valitaan syyskokouksessa vuodeksi

Kerrallaan, hallituksen muut jäsenet valitaan kahdeksi vuodeksi siten, että kaksi jäsentä on erovuorossa vuosittain. Ensimmäisenä vuotena määrätään erovuoroiset arvalla, sitten vuoron mukaan. Hallitus voi valita avukseen toimikuntia tai toimihenkilöitä, jotka se katsoo tarpeelliseksi.

14§

Hallitus kokoontuu kommodorin kutsusta tai hänen toimeksiannostaan ja on päätösvaltainen, kun vähintään neljä sen jäsentä puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja mukaanlukien on saapuvilla. Kommodorin ollessa estynyt hoitamasta tehtäviään toimii varakommodori hänen sijaisenaan. Mikäli hänelläkin on este, hoitaa vanhin hallituksen jäsen kommodorin tehtäviä. Seuran nimen kirjoittavat kommodori tai varakommodori jompi kumpi yhdessä sihteerin kanssa.

Hallituksen tehtävänä on erityisesti

1. Toimia seuran ylimpänä toimeenpanevana ja valvovana elimenä niin, että seuran tarkoituksen ja tavoitteiden mukaiset toiminnot toteutetaan suunnitelmien mukaisesti.
2. Olla vastuussa seuran toiminnasta lakien ja asetusten mukaisesti.
3. Suunnitella ja kehittää seuran kokonaistoimintaa sekä johtaa seuran toimintaa seuran tarkoituksen ja tavoitteiden mukaisesti.
4. Vahvistaa tehtäväjako keskuudessaan sekä valita tarvittavat valiokunnat ja työryhmät suorittamaan niille määrättyjä hallitukselle vastuullisia tehtäviä.
5. Vastata seuran ulkopuolelle suuntautuvasta toiminnasta.
6. Vastata liiton ja sen jäsenliittojen ja piirien sääntöjen ja ohjeiden seuralle asettamista velvoitteista.
7. Vastata seuran kokousten antamista velvoitteista.
8. Pitää jäsenluetteloa.
9. Hoitaa seuran taloutta.
10. Hoitaa seuran tiedotustoimintaa.
11. Hyväksyä ja erottaa seuran jäsenet.
12. Ryhtyä kaikkiin niihin toimiin, joita seuran etu vaatii.
13. Luovuttaa tilit tilintarkastajille tarkastettaviksi viimeistään kaksi viikkoa ennen vuosikokousta. Tilintarkastajien tulee antaa kirjallinen lausuntonsa hallitukselle viimeistään viikkoa ennen vuosikokousta.

15§

Seuran toimivuosi ja tilikausi on kalenterivuosi.

VIII MUITA MÄÄRÄYKSIÄ

16§

Seuran keskuudessa voidaan perustaa jaostoja herättämään harrastusta seuran tarkoituksien ja pyrkimysten erikoisaloihin. Jaostot toimivat joka suhteessa seuran vahvistamien sääntöjen ja määräysten mukaisesti.

17§

Näiden sääntöjen muuttamisesta päättää seuran kokous. Ollakseen pätevä on päätösten saatava läsnäolevien äänioikeutettujen jäsenten 3/4 äänten enemmistön kannatus kahdessa perättäisessä vähintään 14 päivän välein pidetyssä kokouksessa.

18§

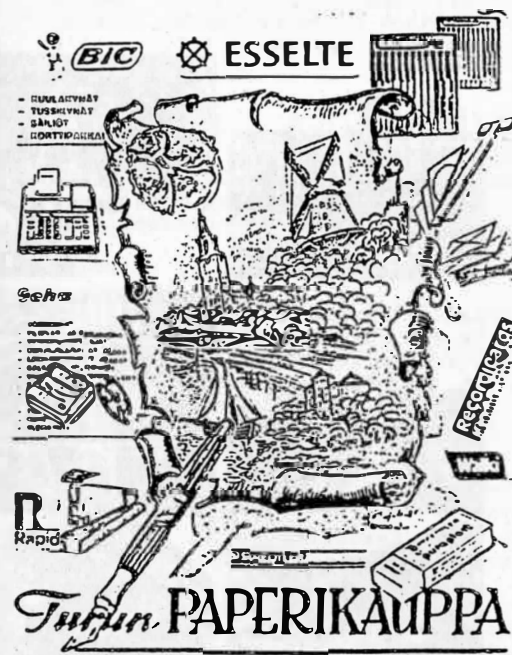
Seuran purkamista koskeva päätös on tehtävä kahdessa, vähintään kahden kuukauden välein pidetyssä kokouksessa ja päätöksen on saatava molemmissa kokouksissa vähintään 4/5 kannatus äänestyksessä annetuista äänistä.

19§

Seuran purkautuessa luovutetaan sen jäljelle jääneet varat johonkin purjehdusurheilua ja veneilyä edistävään tarkoitukseen. Varojen jaosta päättää purkupäätöksen tehnyt jälkimmäinen kokous yksinkertaisella äänten enemmistöllä.

20§

Sen lisäksi, mitä näissä säännöissä on määrätty, noudatetaan voimassa olevan yhdistyslain määräyksiä.



MERITUULILAINEN

MEILTÄ SAAT TOIMISTOSSASI TARVITTAVAT MERKKITUOTTEET TUKKU-HINNOILLA.

**PYYDÄ
HINNASTOMME**

RAKENNUS-
- VALITSE LOHJAN
VARMAT TUOTTEET

OY LOHJA AB
 Turun Myyntikonttori
 Vahdontie, 20350 TURKU
 puh. (921)-539 555

LOHJA

Lemminkäinen. Monessa mukana.

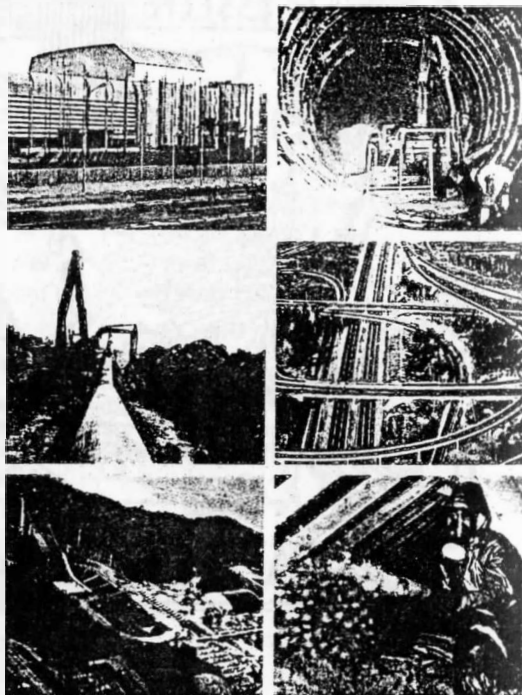
Maan päällä ja alla. Moottoritiet, asfaltit,
 tunnelit, viemärit, satamat, sillat,
 urheilukentät, virastotalot.
 Suomessa ja ulkomailla. Tehtaat, vesi-
 huoltoprojektit, kodit, konferenssipalatsi.
 Neuvostoliitto, Lähi-itä, Afrikka.
 Rakennusaineita. Pinnotteita, kateaineita,
 eristysmateriaaleja.



LEMMINKÄINEN OY

Voimakatu 13 20520 Turku
 puh. 376 611

Kattamis- ja vedeneristystyöt.
 Vähäheikkiläntie 59
 20810 Turku puh. 355625



Veneilyseura MERITUULI r.y:n toimintakertomus vuodelta 1986

1. YLEISTÄ

Vuosi 1986 Oli seuran toiminnassa merkkivuosi. Edellisen vuoden kova työ ja uurastus oli tuottanut tuloksen. Pitkään vireillä ollut lippuhanke oli tuottanut tuloksen. Kesäkuun 30 päivänä vuonna 1986 Merenkulkuhallitus hyväksyi seuran lipun merkkikuvion "Musta tuulimittari indikaattorilla". Valtionarkiston puoltaessa, Heraldisen toimikunnan myönteisen Mielipiteen kuultuaan. Näin oli Merituulen toiminnassa saavutettu tärkeä etappi. Seuramme oli saanut oman lippunsa ja tuota päivää 30. kesäkuuta tultaneen viettämään seuramme lipun päivänä. Lippuja valmistettiin välittömästi jäseniemme katsastettuihin veneisiin ja kesän aikana liehui Merituulen lippu jo 32:ssa seuran katsastetussa veneessä. haasteenamme tulee olemaan että kaikissa Merituulen veneissä tulee ensi purjehduskautena liehumaan oma virallinen lippumme, joka myös samalla on osoitus siitä että vene on katsastettu. Kertomusvuonna seura koki toisenkin ilahduttavan asian. Saimme Käyttöömme toisen saaritukikohdan. Östra Långrundet on saaren nimi ja se sijaitsee Innamon itäpuolella. Saarelle sen itäpuoleiseen rantaan laskettiin jo heinäkuussa poiju rantautumisen helpottamiseksi ja tulevaisuuteen veneilykaudeksi niitä tullaan laskemaan useita myös saaren länsipuolelle. Saimme saarelle rakennusluvan hankkimallemme saunamökille jonka pilarit saimme valettua ennen veneilykauden päättymistä. Saunamökin pystytys sensijaan jäi odottamaan kevättä.

2. HALLINTO

Seuran sääntömääräiset kokoukset pidettiin seuraavasti: Kevätkokous pidettiin 7 p:nä huhtikuuta Turun Sanomalehtimiesyhdistyksen tiloissa, jonne oli saapunut 24 seuran jäsentä. Syyskokous pidettiin Turun Suomalaisen Säästöpankin kokoustiloissa Yliopistonkatu 16. Paikalle oli saapunut 51 seuran jäsentä.

Hallitus

Hallituksen kokoonpano oli toimintavuonna 1986 seuraava: Kommodori Antti Kuurtamo, varakommodori Timo Wahlroos, rahastonhoitaja Antti Vuojärvi, sihteeri Matti Lehtinen sekä muina jäseninä Henrik Holmedahl ja Kari Suvanto. Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 11 kertaa ja käsiteltäviä pykäläiä hallituksen käsiteltäviksi kertyi yhteensä 71 pykälää.

3. TOIMINTA

Seuramme järjesti jälleen jäsenilleen mahdollisuuden käyntiin Tukholman kansainvälisessä venenäyttelyssä maaliskuussa. Toukokuun 5 p:nä järjestettiin seuramme jäsenille jauhessamuttimienesittely ja käyttöharjoitus. Tilaisuuteen saapuneet Merituulilaiset saivat itse kukin vuorollaan tilaisuuden sammuttaa nespaloa. Paikalle saapuneet 18 seuran jäsenet totesivat että vain harjoittelemalla opitaan tämä taito, jota toivomukseen ei koskaan kukaan joudu käyttämään. Veneilykauden aikana Merituulilaiset käyttivät hyväkseen Östra Räckelholmin saaritukikohtaa sekä uutta Långrundetin saarta ja sen poijua. Turunmaan Meripelastusyhdistyksen PV. Otkantti oli myös usein nähty vieras poijussamme ja on myös vastaisuudessakin tervetullut saarellemme.

Olemme saaneet Turunmaan Meripelastusseuralta ja sen Otkantilta suurta apua. Suuret kiitokset Turunmaan meripelastusyhdistykselle ja sen hallitukselle johon yhtyvät kaikki Merituulilaiset.

4. JULKAISUTOIMINTA

Vuoden 1986 aikana jäsenille lähetettiin yhteensä 7 jäsentiedotetta sekä sihteerin laatima julkaisu MERITUULILAINEN 1986. Kirjeenvaihto vuoden 1986 aikana oli vilkasta. Suomen Purjehtija- ja Suomen Moottoriveneliitolle sekä jäsenille postitettiin vuoden aikana yhteensä 1277 kirjettä. Lokakuun 16 p:nä lähetetyssä Saaristoradio lähetyksessä Simo Pasanen haastatteli Veli-Pekka Antilaa, Joka teki seuraamme tunnetuksi suurelle suurelle yleisölle.

5. KILPAILUTOIMINTA

Sihteerin saksimien tietojen mukaan Merituullaisten purjehtijoiden menestys purjehduskauden -86 kilpailuissa oli merkittävä. Airiston Regatassa 18-20.8 -86 seuraamme edusti Ilkka Mikkonen CAN-CAN veneellään, saavuttaen express luokka SM Mestaruus kilpailussa toisen sijan sijoitusten ollessa (3-1-3-4-4) 20,54p. Pyytinkarin kilpailut olivat 6-7.6 ja niissä Merituulilaisten sijoitus oli seuraava. Skandicap III. Ilkka Mikkonen veneellään CAN-CAN oli IV. ja Skandicap II Jari Jaatinen veneellään AVEC XII. Lys. III Pekka Huusko Amiquita veneellään saavutti IV sijan. Nauvon Karnevaalien yhteydessä pidetyssä perinteisten Almonge veneiden kilpailuissa Veikko Wahlroos Almonge veneellään MOON SHINE tuli toiseksi.

6. JÄSENET

Toimintavuoden päättyessä seurassa oli yhteensä 114 jäsentä (68). Nämä jäsenet jakaantuivat Purjehtijaliitto 68 jäsentä sekä Moottoriveneliitto 46 jäsentä. Perheenjäsenineen seuraan kuului vuoden 1986 lopussa yhteensä 287 jäsentä.

7. KATSASTUSTOIMINTA

Seuran katsastusmiehet, Raimo Rike, Henrik Holmedahl ja Risto Hultama katsastivat seuraamme kuuluvia veneitä seuraavasti. Purjeveneitä katsastettiin 27 kpl. ja moottoriveneitä 8 kpl.

8. EDUSTUS

Seuraamme edusti SPL:n Turun piirin syyskokouksessa joulukuun 16 p:nä seuramme Kommodori Raimo Rike.

Suomalaiset ylivoimatekijät.

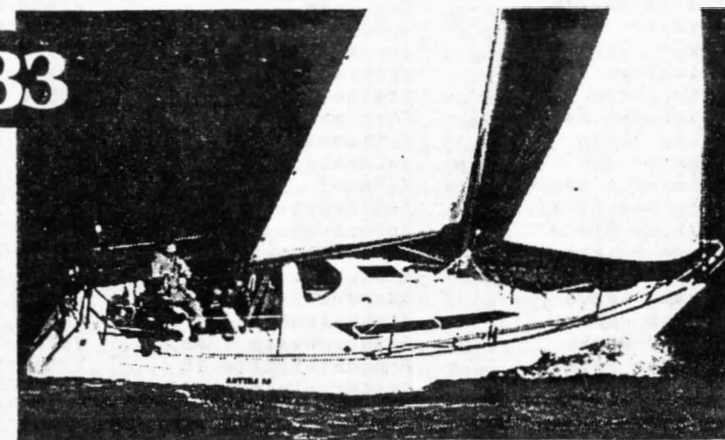
Ihmiset, jotka tuntevat Suomen vedet, purjehdusolosuhteet ja suomalaisen purjehtijan, osaavat tehdä veneitä, joista löytyy riittävästi ominaisuuksia täyttämään täkäläiset vaatimukset. Veneitä kuten Artina ja Guyline. Ihmiset, jotka antavat arvoa hyvälle suunnittelulle, viihtyisyydelle, helpolle purjehdittavuudelle, nopeudelle ja turvallisuudelle, ovat Artinan ja Guylinen omistajia. Ihmisiä, jotka osaavat ajatella myös pidemmälle. He tietävät, että suomalainen purjevene on sijoitus.

Artina 33

Nopein Vene-lehden vertailulestissä 1/86. Kevyt ja luja kerrosrakenne. Ihanteelliset purjehdusominaisuudet. Helppo rullagenoa. Suunnittelija Hans Groop.

pituus	9.98 m
leveys	3.12 m
syväys	1.65 m
purjeala	60 m ²
uppouma	4.200 kg

Valmistaja Artekno Oy

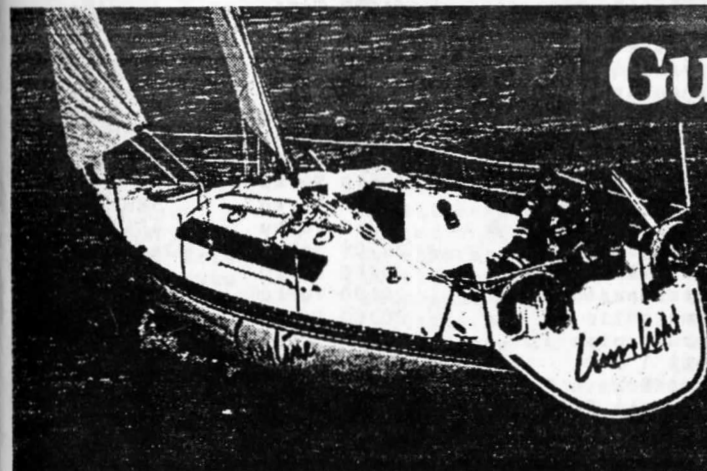


Guyline 95

Poikkeuksellisen helppo käsiteltävyys: mm. hydraulinen kääntököli, itsejalustava fokka. Ainutlaatuinen sisätilaratkaisu. Runsaasti nerokkaita yksityiskohtia. Suunnittelija Guy-Christer Lönngren.

pituus	9.47 m
leveys	3.00 m
syväys	1.30-2.40 m
purjeala	57 m ²
uppouma	3.100 kg

Valmistaja Artekno Oy



Helsinki
Puusepänkatu 2
00810 Helsinki
Puh. 780 466

BENSON marin

Turku
Ållastie 9
Turku, Raisio
Puh. (921) 784 044

Veneilyseura MERITUULI R.Y:n jäsenrekisteri

18.02.1987

N I M I	OSOITE	POSTINUMERO	PUHELIN
---------	--------	-------------	---------

Aalto Kalervo			
Aho Kari			
Anttila Jukka			
-Anttila Kari			
-Anttila Veli-Pekka			
Armio Heikki			
Arola Per-Erik			
Aulio Reijo			
Enkell Joakim			
Eriksson Lars			
Hakala Pertti			
Heikkinen Ilkka			
Heino Eero			
Heiskanen Hannu			
Helle Rauno			
Hlavaty Jan Kristian			
Holmedahl Henrik			
Holmroos Altti			
Hultama Risto			
Hurme Heikki			
Huttunen Jorma			
Huusko Pekka			
Hyökki Jukka			
Hörkkö Jukka			
Ihander Reino			
Iitti Jorma			
Iivonen Mikko			
Iivonen Yrjö			
Immonen Pauli			
Jaatinen Jari			
Juho Tapani			
Jukkala Esko			
Kangas Lars			
Kantelo Asko			
Karlsson Hannu			
Kellosalo Antti			
Kenttä Jouko			
Kielo Jarmo			
Kokkarainen Hannu			
Korpinen Timo			
Koski Pertti			
-Koskinen Veijo			
Kouvo Petri			
-Kuurtamo Antti			
Kyläkoski Laila			
Laakso Anneli			
Laaksonen Marja			
Lehtinen Jaana			
Lehtinen Matti			
Leikas Markku			
Levola Olavi			
Malmberg Klaus			
Merta Matti			
Metsävuori Erkki			
Mikkola Sakari			

1

1

Veneilyseura MERITUULI r.y:n jäsenrekisteri

18.02.1987

N I M I	OSOITE	POSTINUMERO	PUHELIN
---------	--------	-------------	---------

Mikkonen Ilkka			
Murto Timo			
Mähönen Mauri			
Mäkelä Markku			
Mäkelä Timo			
Mäkilä Tapio			
Nieminen Reijo			
Nikkilä Marja-Leena			
Nummelin Raimo			
Nummela Juhani			
Näppä Mauri			
Oulu Markku			
Pajala Jukka			
Palsio Jari			
Peltola Lassi			
Peuri Pertti			
Retkin Kari			
Riitto Erkki			
Riihikoski Erkki			
Riihikoski Tapio			
Rike Raimo			
Rike Risto			
Ristelä Simo			
Ruostepuro Tommi			
Rutanen Harras			
Rutanen Vesa			
Saarinen Sakari			
Saaristo Jarmo			
Saharinen Juhani			
Salmelainen Ari			
Salmi Arto			
Salmi Jorma			
Salonen Seppo			
Sankari Jukka			
Seppäläinen Jouko			
Sipilä Ilkka			
Sirpiö Kullervo			
Sjöroos Kari			
Snäkin Asko			
Soini Harto			
Spakström Erik			
Stenman Markku			
Suomi Tapani			
Suorsa Paavo			
Suvanto Kari			
-Takala Arto			
Tarkia Rauno			
Tiensuu Vesa			
Tuominen Rauno			
Tuomela Eino			
Uggeldahl Raimo			
Urpila Juhani			
Vallinkoski Väinö			
Vasanen Juha			
Vilkiö Pentti			

Veneilyseura MERITUULI r.y:n Jäsenrekisteri

16.02.1987

N I M I

POSTINUMERO

PUHELIN

Virtanen Jarmo
 Virtanen Markku
 Virtanen Matti
 Visti Jari
 Vuojärvi Antti
 Vuokko Jouko
 Vuori Jyrki
 Wahlroos Timo
 Wahlroos Veikko
 WilenJorma
 Yli-Penttilä Jaakko

HAKA-AUTO ON AUTOKAUPAN HAKA TURUSSA MAZDA — WARTBURG

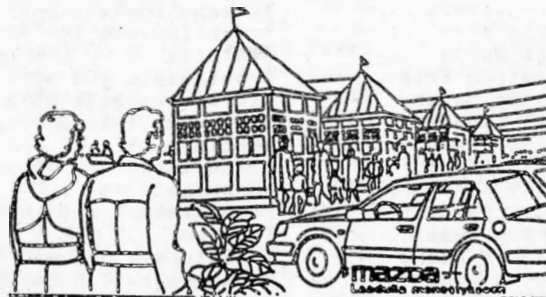
KÄRSÄMÄENTIE

8-10

Puh. 539300

Ma 9.00-20.00

Ti-pe 9.00-17.00



PÄÄLLIKÖN VASTUU

JOKAISessa HUVIALUKSESSAKIN ON PÄÄLLIKKÖ, JOKA ON VASTUUSSA SEURAAVISTA ASIOISTA:

1. ETTÄ ALUS ON KUNNOLTAAN, KOOLTAAN JA VARUS-
TUKSELTAAN SELLAINEEN, ETTÄ SILLÄ VOIDAAN
SUUNNITELTU VENERETKI TURVALLISESTI SUORITTAÄ.
2. PÄÄLLIKÖN ON YLLÄPIDETTÄVÄ VENEESSÄ HYVÄÄ
JÄRJESTYSTÄ JA HUOLEHDITTAVA, ETTÄ LIIKKEELLÄ
OLTAESSA KAIKILLA ON PELASTUSLIIVIT TAI
KELLUNTATAKIT YLLÄÄN, TAI NE ON HELPOSTI
SAATAVILLA.
3. PÄÄLLIKÖN ON JOKA HETKI MUISTETTAVA, ETTÄ HÄN
ON VASTUUSSA ALUKSENSA KULJETTAMISESTA JA
KAIKKIEN ALUKSELLA OLEVIEN HENKILÖIDEN TURVAL-
LISUUDESTA.
HUOLIMATTOMUUDEN AIEUTTAMA IHMISHENGEN MENETYS
JÄTTÄÄ RASKAAN PAINOLASTIN KANNETTAVAKSI.

VESI VAHINGOITTAÄ KEUHKOJASI.



KÄYTÄ PELASTUSLIIVEJÄ.

Oy Alko Ab
 Turvallisesti vesillä -neuvortelukunä

Hyvä Suomalainen!



TSSP

Pankki palvelua täynnä!

TULOSLASKELMA 1.1. - 31.12.1986

Varsinainen toiminta

Tuotot

Jäsenmaksut	6.780,-	
Katsastus	<u>1.080,-</u>	+7.860,-

Kulut

Jäsenmaksut	1.194,-	
Seuratoiminta	1.682,40	
Postitus ja tsto	2.076,65	
Katsastus	<u>832,-</u>	-5.785,05 +2.074,95

Kulujäämä

Varainhankinta

Asiamiespalkkiot	545,62	
Seuratarvikkeet	1.261,26	
Saunaosuusmaksut	17.500,-	+19.306,87

Korot

+ 169,18

Poistot

- 454,-

Tilivuoden ylijäämä

21.097,00

===

TASE 31.12.1986

Vastaava

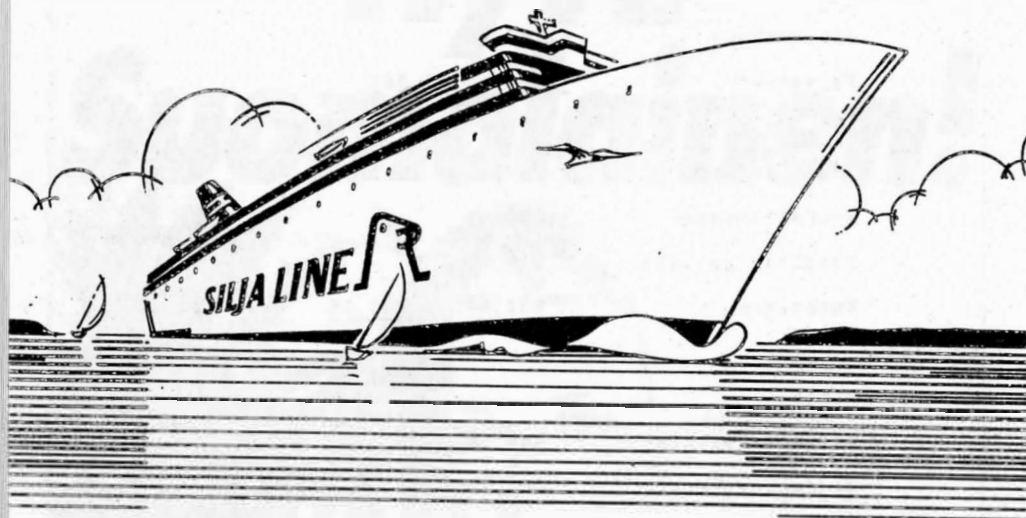
Vastattavaa

Rahitusomaisuus

Vieras pääoma

TSSP:ssä	9.327,09	Tilivelat	762,45
Vaihto-omaisuus		Oma pääoma	
Tarrat	624,-	1.1.1986	5.132,64
Liput	<u>960,-</u>	Ylijäämä -86	<u>21.093,-</u>
Käyttöomaisuus		Pääoma 31.12.1986	<u>26.229,64</u>
Poiju, muotti, tsto	1.814,-		
% poisto 454,-	1.360,-		
Saunaprojekti	<u>14.721,-</u>		
	26.992,09		26.992,09

HELSINGISTÄ JA TURUSTA TUKHOLMAAN JOKA PÄIVÄ



Hieno tapa irrottua arjesta.

Silja Linen matkoilla on aina jäljittelemätön tunnelma.

Se syntyy hyvästä matkaseurasta.

Se syntyy sydämellisestä palvelusta.

Se syntyy lukemattomista laadun tekivistä yksityiskohdista.

Matka on aina elämys



Matkatoimistot tai Silja Linen Helsinki, Eteläkeskustan 14, puh. (90) 180 4422, Silja Linen terminaalit, Olym-
piinpuistossa, puh. (90) 180 4455, Turku, Keskityökatu 4, puh. (921) 632 264, KOP-kolmio, puh. (921) 652 288,
Silja Linen terminaalit, Turun satama, puh. (921) 652 255, Tampere, Keskustori 1, puh. (931) 115 123.

PURJEVENEIDEN KATSASTUSSÄÄNNÖT

I KATSASTUS JA ALUSTODISTUS

- a) Veneenomistajan on huolehdittava aluksensa katsastuksesta. Aluksella Purjehdittaessa on veneenomistajan, tai muun kuin omistajan toimijassa aluksen päällikkönä, tämän huolehdittava siitä, että alus on katsastuksen edellyttämässä kunnossa, ja että siinä on kyseessäolevan katsastusluokan edellyttämät toimintakuntoiset varusteet. Veneenomistaja tai päällikkö ei voi vedota siihen, että jokin seikka on jäänyt katsastuksessa havaitsematta, tai että kyseessäolevaa puutteellisuutta ei katsastushetkellä ollut olemassa.
Katsastus on lähinnä jäsenseuran tarkastustoimenpide, jolla varmistetaan, että veneenomistaja on ymmärtänyt velvollisuutensa pitää aluksensa varusteineen merikelpoisessa kunnossa.
- b) Katsastus suoritetaan vuosittain ennen heinäkuun 1. päivää. Myöhäisempään katsastukseen täytyy olla pätevä syy (uudisrakennus, osto, peruskunnostus, minkä johdosta venettä ei ole voitu ottaa käyttöön aikaisemmin, sairaus, matkat jne.). Katsastuksesta laaditaan katsastuspöytäkirja Suomen Purjehtijaliiton vanvismalle lomakkeelle.
- c) Jäsenseurojen katsastuslautakunnat suorittavat katsastuksen ilmoittamissaan katsastustilaisuuksissa tai sopimuksen mukaan. Alus voidaan katsastuttaa myös vieraan seuran katsastuslautakunnalla. Jäsenseurat voivat vapaasti määrätä katsastusmaksunsa, mutta suositellaan että vieraaseen seuran kuuluvan aluksen katsastuksesta ei peritä yli 50% suurempaa maksua kuin oman seuran aluksen katsastuksesta.
- d) Kun alus liitetään seuran alusrekisteriin suoritetaan täydellinen peruskatsastus, joka uusitaan joka kolmas vuosi. Välivuosina suoritetaan katsastus varusteiden ja helposti kuluvien tai vaihtuvien rakenneosien osalta.
Myös peruskatsastuksen voi suorittaa vieraan seuran katsastusmies.
- e) Seuraavilla varusteilla on rajoitettu kelpoisuusaika:
 - hätäraketit ja -soihdut
 - tulensammuttimet
 - puhallettavat pelastuslautat
 - puhallettavat pelastusliivit
- f) Mikäli erityistä aihetta ilmenee voidaan seuran toimesta suorittaa uusinta katsastus.
- g) Edellämainitun katsastuspöytäkirjan perusteella veneenomistajan oma pursiseura laatii alustodistuksen johon on merkittävä minkä laatuisilla vesillä liikkumiseen alus on katsastettu. Alustodistus on voimassa kalenterivuoden loppuun, mutta voimassaoloaika voidaan vuosittain uusia merkitsemällä todistukseen suoritettu katsastus. Pursiseura saa vapaasti määrätä alustodistuksen kirjoitusmaksun.
- h) Alustodistuksen voimassaolo päättyy välittömästi kun alus vaihtaa omistajaa, tai kun toimeenpantu tarkastus osoittaa että alus tai sen varusteet eivät ole alustodistuksen edellyttämässä kunnossa. Uusi alustodistus laaditaan vasta suoritettua katsastuksen jälkeen.

- 1) Mikäli veneenomistaja jolla on alustodistus haluaa vähentää aluksensa varusteita niin, että ne vastaavat alemmaa katsastusluokkaa kuin todistukseen on merkitty, on alustodistus mitätöitävä ja laadittava uusi alustodistus, joka sisältää oikean kulkualuerajoituksen.
- j) Alukselle, jolla ei aikaisemmin ole alustodistusta ja joka ensimmäisen kerran kauden aikana noudetaan toiselta paikkakunnalta jolla ei ole katsastusmiestä saatavilla katsastukseen voidaan jäsenseuran toimesta kirjoittaa väliaikainen alustodistus, joka on voimassa ainoastaan kysymykseen tulevalle matkalle ja siihen kohtuullisesti kuluvan ajan.
- k) Mikäli alus tekee niin pitkäaikaisen ulkomaanmatkan, että uusintakatsastus ja alustodistuksen voimassaolon uusintamerkintä tuottavat vaikeuksia, voi pursiseura harkintansa mukaan merkitä alustodistukseen pitemmän voimassaoloajan.
- l) Alustodistus tai sen kopio on vaadittaessa voitava esittää merenkulku-, merivartiosto-, poliisi-, tullin ja muille viranomaisille.
- m) KATSASTAMATON ALUS EI SAA KÄYTTÄÄ SEURAN LIPPUA EIKÄ SITÄ SAA MERKIJÄ SEURAN ALUSREKISTERIIN.

II KATSASTUSLUOKAT

Katsastuksessa jaetaan alukset seuraaviin katsastusluokkiin:

Katsastusluokka A1 Meriristeilijät, jotka on tarkoitettu purjehduksiin ankarissakin avomerialosuhteissa.

A2 Meriristeilijät, jotka on tarkoitettu purjehduksiin avomerellä rannikkojen läheisyydessä.

B1 Rannikkoristeilijät, jotka on tarkoitettu purjehduksiin rannikkovesillä.

B2 Retkiveneet, jotka on tarkoitettu saaristopurjehduksiin.

C1 Pienveneet, jotka on tarkoitettu suojaisille vesille.

C2 Avoimet pienveneet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi valoisana aikana suojaisilla vesillä tai valvonnan alaisena.

Purjehduskilpailussa voivat luokkaveneet noudattaa näistä määräyksistä poiketen ko. luokan varusteita ja merikelpoisuutta koskevia määräyksiä.

Avomeri-, matka- ja saaristokilpailuihin osallistuvien avomeriveneiden on täytettävä ORC:n avomerikilpailumääräysten turvavaatimukset.

Moottoripurjehtija katsastetaan joko purje- tai moottoriveneenä, lähinnä omistajan toivomuksen mukaan. Vain sellainen vene, joka kaikissa olosuhteissa on tyydyttävästi ohjailtavissa yksinomaan purjein katsastetaan purjeveneenä.

III RUNKO JA TAKILA

Aluksen rungon, ruorin ja kansiheloituksen, pyöröpuiden, kiinteän ja liikkuvan köysistön, samoinkuin purjeiden on oltava merikelpoisessa ja siistissä kunnossa. Aluksen on oltava siten suunniteltu, rakennettu ja varustettu, että sitä voidaan normaaliolosuhteissa käyttää niillä vesialueilla joita sen katsastusluokka edellisen kohdan mukaisesti vastaa.

IV VARUSTEET

Varusteiden on joka suhteessa täytettävä seuraavassa taulukossa esitetyt vaatimukset sekä voimassa olevien asetusten ja kyseessäolevan veneluokan sääntöjen määräykse, oltava hyvässä ja siistissä kunnossa sekä mitoitukseltaan aluksen tyyppiä ja kokoa vastaavat. Niiden on oltava purjehdittaessa mukana aluksessa. "Pakollisella varustuksella" tarkoitetaan vähimmäisvarustusta.

KATSASTUSVAATIMUKSET ERI KATSASTUSLUOKILLE

x pakolliset varusteet
o suositeltavat varusteet

Varuste	Katsastusluokka					
	A1	A2	B1	B2	C1	C2
1. Merikelpoisuus	x	x				
2. Rakenteelliset vaatimukset						
2. 1 Luukkujen yms. vedenpitävyys	x	x	o			
2. 2 Istuinkaukolo	x	x	o			
2. 3 Keula- ja peräkehät sekä suojakaiteet	x	x	o			
2. 4 Runkoläpivientien sulkuventtiilit	x	x				
2. 5 Valoventtiilien myrskysuojukset	x	o				
2. 6 Kellukkeet					x	x
3. Sisustus						
3. 1 Käymälä	x	x	o			
3. 2 Kiinteät makuusijat	x	x	x			
3. 3 Pentterivarustus	x	x	x			
3. 4 Vettä sopivissa säiliöissä	x	x	x			
4. Yleisvarusteet						
4. 1 Paloturvallisuus	x	x	x	x		
4. 2 Käsipumppu tai muut vedentyhj.väl.	x	x	x	x	x	x
4. 3 Ankkuri ja köysi	x	x	x	x	x	o
4. 4 Kiinnitys- ja hinausköydet	x	x	x	x	x	x
4. 5 Äänimerkinantolaitte	x	x	x	x	x	o
4. 6 Tutkaheijastin	x	x	x	o		
4. 7 Polttoainetankkien sulkuventtiilit	x	x	x	x		
4. 8 Kartioituja puutappeja	x	x	x			
4. 9 Mela tai airot	x	x	x	x	x	x
4.10 Venehaka	x	x	x	x		
4.11 Sanko	x	x	x	x	o	o
4.12 Työkalut ja varaosat	x	x	x	x	o	o
4.13 Lepuuttajat	x	x	x	x	o	
4.14 Käsivalaisin	x	x	x	x	o	o
4.15 Ensiapuvälineet	x	x	x	o		
4.16 Svaapeli tai -sieni	x	x	x	x	o	o
4.17 Purjehtijan Vuosikirja	x	x	x	x	o	o
4.18 Seuran lippu	x	x	x	x		
4.19 Hinaussilmukka					x	x
4.20 Meriteiden säännöt	x	x	x	x	x	x
5. Navigaatiovarusteet						
5. 1 Kompassi	x	x	x	x	x	o
5. 2 Luotinaru tai kaikuluontain	x	x	x	o		
5. 3 Kulkuvalot	x	x	x	x	x	
5. 4 Ankkurivalo	x	x	x	x		
5. 5 Merkkikuvuviot	x	x	x	x		
5. 6 Varakompassi	x	o	o			
5. 7 Merikartta, paikanmääräysvälineet	x	x	x	o		
6. Turvavarusteet						
6. 1 Myrskyfokka ja isopurjeen reivausjärj.	x	x	o	o		
6. 2 Pelastusliivit	x	x	x	x	x	x
6. 3 Radiolaitteet	x	x	x	o		
6. 4 Turvavyö	x	x	x	o		
6. 5 Veneen nimi kelluvissa varusteissa	x	x	o	o	o	o
7. Hätävarusteet						
7. 1 Pelastusrengas	x	x	x	x		
7. 2 Heittoliina	x	x	x	o		
7. 3 Varaohjailuvarusteet	x	o	o			
7. 4 Hätätyökalut	x	x	x	o		
7. 5 Hätämerkinantovälineet	x	x	x	o		
7. 6 Pelastuslautta	x					

Veneilyseura MERITUULI r.y:n

VENEREKISTERI VUONNA 1986

MERIRISTEILIJÄT

L- 65 ELLI	-78 Helmsman 23	J.Visti
L-1188 VEMIK	-78 Bluebird	L.Kangas
L-1329 SISI	-78 Jon 30	H.Holmedahl
L-1783 PISARA	-80 Bluebird 25	R.Tarkia
L-1845 FARIDA	-75 Kings Cruiser 33	K.Antila
L-2196 POMPE	-76 Guy 22	T.Murto
L-2294 EMILIA	-80 Guy 22	M.Laaksonen
L-2586 MARY II	-82 Finn 26	T.Mäkilä
L-2636 CALATEIA	-82 Avance 245	R.Helle
L-2858 ELMERI	-82 Degerö 28 MS	V.Vallinkoski
L-3195 JONADI	-81 Finn Express 83	M.Virtanen
L-3962 BLUE	-83 Sunwind 27	M.Lehtinen
L-4190 WINDIGO	-83 Guy 22	J.Seppäläinen
L-4437 JOLANDA II	-84 Guy 22	H.Armio
L-4517 AVEC	-85 Helmsman 31	J.Jaatinen
L-4557 AMIQUITA	-85 Avance 245	P.Huusko
L-5016 AFRODITE	-86 Guyline 95	R.Rike
L-5022 SAGA II	-85 Artina 33	A.E. Spakström
L-5057 ALIBI	-85 Sunwind 271	K.Suvanto
L-5260 PREHJU	-86 Solida 38	H.Hurme
L-5559 DISA	-86 Finn 26	K.Malmberg
L-5569 TUULIKKI	-86 Sunwind 27	R.Nummelin
L-5649 MADONNA	-86 Absolut 37	T.Wahlroos

ALBIN EXPRESS

L-886 CAN-CAN -81 I.Mikkonen

H-VE NE

L-241 MAI -73 J.Pajala
L-422 HANNA -76 K.Sirpiö

IF VENE

L-1338 ELSBETH -73 H.Rutanen

MOOTTORIVENEET

Arola Per-Erik	MYRTOS	Maria 24
Hultama Risto	TUULI	Matkavene
Ihander Reino	TILTU	Moottorivene T-12553
Peltola Lassi	DORIS	Moottorivene T-6815
Rike Risto	WEERA	Moottorivene
Ruostepuro M+R	TOMAHAAK	Moottorivene
Saaristo Jarmo	JÄ-TU	Coronet 24
Salmelainen Ari	RUFUS II	Finmar Family
		Moottorivene



Veneilyseura MERITUULI r.y:n Moottoriveneiluettelo

OMISTAJA	VENEEN NIMI	REK.NO	VENETYYPPI
Anttila Veli-Pekka	NEETTA II		Sea Bee 27 Lady
Arola Per-Erik	MYRTOS		Maria 24
Aulio Reijo	EVA		Moottorivene
Hultama Risto	TUULI	T-12553	Matkavene
Huttunen Jorma	JOMICA		Meriläinen
Ihander Reino	TILTU	T-6815	Moottorivene
Iitti Jorma	MARIUS		Meriläinen
Ilvonen Mikko			Särki vene
Ilvonen Yrjö	SUVITUULI	A-12966	Family Cruiser
Juho Tapani	TELLE		Moottorivene
Jukkala Esko	KATRI-NEITI	T-14255	Meriläinen
Karlsson Hannu	ELAINE		Moottori Purj.
Kellosalo Antti			Meriläinen
Kielo Jarmo	AQUILA	T-10382	Moottorivene
Korpinen Timo	STONNA		Moottorivene
Koskinen Veijo	TIINA III	T-322	Moottorivene
Laakso Anneli	MENOXI		Koskelo 25
Metsävuori Erkki	SUSI		Moottorivene
Mähönen Mauri	IENI		Meriläinen
Mäkelä Markku	MERINA		Barlita 30
Mäkelä Timo			Triska 30
Näppä Mauri	MERIANNA		Sampi 20
Peltola Lassi	DORIS		Moottorivene
Riihikoski Erkki	ANU		Fiskari
Riihikoski Tapio	SVIFT	T-13478	Jurmo Cabin
Rike Risto	WEERA		Moottorivene
Ristelä Simo	SINICAT		Mini-Cat
Ruostepuro Tommi	Tomahawk		Coronet 24
Saaristo Jarmo	JA-TU		Finner Family
Saharinen Juhani		T-10312	Finmar Commodore
Salmelainen Ari	RUFUS II		Moottorivene
Salminen Jorma	SALKKUNEN		Albatross 26
Salonen Seppo	TIINA		Meriläinen
Suomi Tapani	JASMINE		Meriläinen
Suorsa Paavo	GAMBERONA II		Sisäperäm.
Tiensuu Vesa			Puolikan.
Tuomela Eino	EMARA	T-11741	Jurmo Cabin
Uggeldahl Raimo		T-16709	Flipper 470 GT
Virtanen Jarmo	JAPI		Fjord Family 46
Vuokko Jouko	KUIRI		Hydrospeed 25
Yli-Penttilä Jaakko	REETTA		Meriläinen
Aho Kari	MERICA		Moottorivene
Heino Eero			Moottorivene
Nummala Juhani	ARAIJA II		Marino 8000
Koivulanaho Kunto			Maria 24

Veneilyseura MERITUULI r.y:n Purjeveneluettelo

OMISTAJA	VENEEN NIMI	PURJE	VENETYYPPI
Aalto Kalervo	YOK WE YOK		Sg 43
Anttila Kari	FARIDA	L-1845	Kinnigs Cruiser 33
Armio Heikki	JOLANDA II	L-4437	Guy 22
Hakala Pertti		L-2843	Avance 245
Heikkinen Ilkka	MAIJA		Rock 20
Helle Rauno	CALATEIA	L-2636	Avance 245
Holmedahl Henrik	SISI	L-1329	Jon 30
Hurme Heikki	PREHJU	L-5260	Solida 38
Huusko Pekka	AMIKUITA	L-4557	Avance 245
Immonen Pauli	SUVITUULI	L-207	Rock 20
Jaatinen Jari	AVEC	L-4517	Helmsman 31
Kangas Lars	VDMIK	L-1188	Bluebird
Koski Pertti	AHASVERUS	L-5163	Dixie 27
Kouvo Petri	BRITT		Centerbordsbåt
Kyläkoski Laila	SAGA II	L-5022	Artina 33
Laaksonen Marja	EMILIA	L-2294	Guy 22
Lehtinen Matti	BLUE	L-3962	Sunwind 27
Levola Olavi		L-2535	Avance 245
Malmberg Klaus	DISA	L-5559	Finn 26
Merta Matti			GT Kryssare
Mikkola Sakari	Innocentia	L-229	H-Vene
Mikkonen Ilkka	CAN-CAN	L-886	Albin Express
Murto Timo	POMPE	L-2196	Guy 22
Mäkilä Tapio	MARY II	L-2586	Finn 26
Nummelin Raimo	TUULIKKI	L-5569	Sunwind 27
Pajala Jukka	MAI	L-241	H-Vene
Palsio Jari	MINEA		Joe 17
Peuri Pertti	FEELINGS		Ketsi
Retkin Kari	SATU III	L-3660	S&S 38
Riitto Erkki	FALKEN		Finn Flyer
Rike Raimo	AFRODITE	L-5016	Guyline 95
Rutanen Harras	ELSBETH	L-1338	IF-Vene
Seppäläinen Jouko	WINDIGO	L-4190	Guy 22
Sipilä Ilkka	SUSANNA		Purjevene
Sirpiö Kullervo	HANNA	L-422	H-Vene
Sjöroos Kari	JENNI II		Rock 20
Spakström Erik	SAGA II	L-5022	Artina 33
Suvanto Kari	ALIBI	L-5057	Sunwind 27
Tarkia Rauno	PISARA	L-1783	Bluebird 25
Tuominen Rauno			Guy 22
Urpila Juhani	TEEMA I		Purjevene
Vallinkoski Väinö	ELMERI	L-2858	Degerö 28 MS
Virtanen Markku	JONADI	L-3195	Finn Express 83
Virtanen Matti	MEDUSA		Medusa
Visti Jari	ELLI	L-65	Helmsman 23
Vuojärvi A & Snäkin A	GORGON		Guy 33
Vuori Jyrki	ILLUSIJON	OR L-963	Con 30
Wahlroos Timo	MADONNA	L-5649	Absolut 37
Wahlroos Veikko	MOON-SHINE		Almonge vene
Anttila Jukka	ESMERALDA	KR L-451	Botnia 6
Kokkarainen Hannu	UIKKE		Sunwind 29
Hörkkö Jukka		L-5712	Guyline 95
Oulu Markku			Botnia 6

BELLA
VENEET



ja
MARINER
PERÄMOOTTORIT

Venevarusteita

**Kaajan
Koneliike**
Brahnenkatu 13. TURKU PUH.28 800

TSP SUUNNITTELU OY

- * RANTAKAAVAT
- * POIKKEUSLUVAT
- * KUNNALLISTEKNIikka
- * PIENVENESATAMAT
- * MITTAUSPALVELU

Puh. 921- 778 335
PL 20, 21421 LIETO

**HEMPELIN
VENEMAALIT**

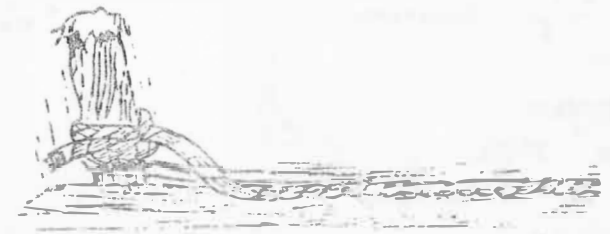


SATA-VÄRI

SATAKUNNANTIE 29 ☎ 512424

M E R I H Ä T Ä N S A T T U E S S A

1. HARKITSE TILANTEESI JA RAUHOITA VENEESSÄOLIJAT
2. PELASTUSLIIVIT PÄÄLLE
3. AMMU PUNAINEN HÄTÄRAKETTI
4. ANNA RADIOPUHELMELLA HÄTÄSANOMA
5. VUODON SATTUESSA PYRI MATALAAN VETEEN
6. "MIES YLI LAIDAN" - ÄLÄ KADOTA PUDONNUTTA SILMISTÄSI - PYRI PUDONNEEN LUOKSE
7. TULIPALO - PYSÄYTÄ VENE - MATKUSTAJAT KAUAKSI - KÄYTÄ SAMMUTTIMIA
8. VAKAVAT LOUKKAANTUMISET JA SAIRASTUMISET - YHTEYS MERIVARTIOSTOON - SAIRAANKULJETUSTILAUS
9. AUTA AINA MUITA MERIHÄTÄÄN JOUTUNEITA
10. MUISTA - OLET VENEEN PÄÄLLIKKÖNÄ AINA VASTUUSSA KAIKISTA MUKANASI OLEVISTA MATKUSTAJISTA



**YLEISEN LIIKENTEEN
VHF-RADIOPUHELINKANAVAT
VHF-RADIOTELEFONKANALER
FÖR ALLMÄN TRAFIK**

ITÄMERI ÖSTERSJÖN

1985



Veneilyreura MERITUULI r.y.

VENEPUHELINLUETTELO

OMISTAJA	KUTSU	RADIO
AALTO KALERVO	YOK WE YOK	VHF OH-7092
ANTILA VELI-PEKKA	REETTA	LA
AROLA PER-ERIK	MYRTOS	LA NMT 949-214594
AULIO REIJO	049 BERTTA	LA ARP 94040-23535
HOLMEDAHL HENRIK	SISI	VHF OF-6817
HULTAMA RISTO	TUULI	VHF OF-6209
HUUSKO PEKKA	AMIOUITA	VHF OF-8150
IIVONEN YRJÖ	SÄRKI	VHF OF-
JAATINEN JARI	AVEC	VHF OG-2122
JUHE TAPANI	TELLE	LA
JUKKALA ESKO	KATRI-NEITI	AM. OH1HR
KOSKINEN VEIJO	TIINA III	VHF OF-2480
KYLÄKOSKI LAILA	SAGA II	VHF OG-2173
LEHTINEN MATTI	BLUE	VHF OF-6982
METSÄVUORI ERKKI	SUSI	VHF OF-6469
MÄHÖNEN MAURI	JENI	NMT 949-224887
NUMMELIN RAIMO	TUULIKKI	21415-3202
PELTOLA LASSI	DORIS	VHF OG-2842
RIKE RAIMO	AFRODITE	NMT 949-221803
RUOSTEPURO TOMMI	TOMAHAAK	LA ARP 94040-2482
RUTANEN HARRAS	ELSBETH	LA
SAARISTO JARMO	JATU	LA
SAHARINEN JUHANI	T-10312	ARP 94040-24018
SALMINEN JORMA	SALKKUNEN	LA RUORI 61
SALONEN SEPPÖ	TIINA	LA
SIPILÄ ILKKA	SUSANNA	LA
SPÄKSTRÖM ERIK	SAGA II	VHF OG-2173
THOMI TAPANI	JASMINE	LA
SDORSA PARVO	GAMBERONA II	LA
SUVANTO KARI	ALIBI	VHF OG-2764
URPILÄ JUHANI	TEEMA I	VHF OF-7260
WAHLROOS TIMO	MADONNA	NMT 949-226953
VALLINKOSKI VÄINÖ	ELMERI	VHF OG-2304
VIRTANEN JORMA	JAP I	ARP 94040-24168
VIRTANEN MARKKU	JONADI	VHF OF-8922
VUOJÄRVI ANTTI	GORCO	LA
VUOKKO JOUKO	KUIRI	VHF OF-
VUORI JYRKI	ILLUSIJON	VHF OF-7783
YLI-PENTTILÄ JAAKKO	REETTA	LA
NÄÄPPÄ MAURI	MERIANNA	VHF OG-2089
Antila Jukka	ESMERALDA	VHF OG-2062

VENETARVIKKEIDEN ERIKOISLIIKE

OTA KURSSIKSI NAUTIKULMA

NAUTIKULMA on veneilijöiden oma erikoisliike Turussa. Monipuolinen ja hyvinvarustettu palvelupiste, josta löydät samalla käynnillä kaikki merenkävijän varusteet ja venetarvikkeet.

TIESITKÖ, että seuralaisena olet oikeutettu alennuksiin. Tule reiluille veneilijän kaupoille.



VENEILYN ERIKOISLIIKE
NAUTIKULMA OY
Member of Siltola Yachts Group Finland
Linnankatu 21,
puh. 921-323 883

HUVIALUSTEN LIPPUOHJE

Huvialusten lipuista 18 päivänä maaliskuuta 1983 annetun asetuksen 292/83 mukaisesti ovat yhdistysrekisteriin merkityt veneily-yhdistykset oikeutettuja käyttämään yhdistyksille vahvistettua Suomen lipusta annettu lain (280/78) 4§:n 2 momentissa tarkoitettua erikoislippua sekä kohdassa 2 mainittuja viirejä asetuksessa mainituin edellytyksin.

Asetuksessa mainittua veneily-yhdistyksen lippua käytetään veneen perälippuna. Käyttöoikeuden edellytyksenä on että

- vene on merkitty yhdistyksen venerekisteriin
- vene on vuosittain katsastettu, josta osoituksena veneessä on oltava voimassa oleva yhdistyksen antama alus- tai venetodistus, ja
- veneen omistaja on yhdistyksen jäsen.

Veneily-yhdistyksen lippua ei saa edellä mainitusta huolimatta käyttää, jos

- vene on vuokrattu tai muuten annettu ulkopuoliseen käyttöön, eikä omistaja tai seuran jäsen ole veneessä, tai
- vene on luovutettu ulkomaalaisen käyttöön.

Näissä tapauksissa on perälippuna käytettävä Suomen kansallislippua.

Asianomaisessa virka-asemassa tai tehtävässä oleva yhdistyksen jäsen saa perälipun ohella käyttää seuraavia perälipusta muutettuja erityisiä viirejä ja lippuja:

- kommodorin viiri
- varakommodorin viiri
- veneenomistajan viiri
- kilpailulautakunnan lippu
- kunniajäsenen lippu.

Näitä ei saa käyttää kansallislipun paikalla.

Liputusohjeet

Yleisten liputusohjeiden mukaisesti lippu nostetaan klo 8 ja lasketaan auringon laskiessa, kuitenkin viimeistään klo 21. Poikkeuksena oa juhannus, jolloin liputus alkaa juhannusaattona klo 18 ja päättyy juhannuspäivänä klo 21. Itsenäisyyspäivänä liputus päättyy klo 20.

Huvialus pitää kuluksaan ollessaan perälippunsa nostettuna vuorokaudenajasta riippumatta.

Miehitetty huvialus noudattaa mainin tai poijuun kiinnitettynä tai ankkurissa ollessaan yleisiä liputusohjeita.

Kilpailleva vene ei nosta perälippua, ellei kilpailuohjeissa toisin määrätä, kun kilpailu on päättynyt tai keskeytetty, perälippu on nostettava välittömästi.

Lipulle on osoitettava kunnioitusta nostamalla ja laskemalla se rauhallisesti. Hyvä tapa vaatii, että veneessä on tällöin hiljaisuus. Useampien veneiden ollessa yhdessä on lippuseremonia pyrittävä suorittamaan yhtäkaaa esimerkiksi tarkoituksen sopivan merkin avulla. Lippu on pidettävä puntaana ja enyenä. Käyttökelvoton lippu on hävitettävä polttamalla.

Lipun paikka ja koko

Perälippua pidetään ensisijaisesti veneen perässä lipputangossa. Perälippua voidaan myös pitää

- kaksi- tai useampimastoisen aluksen perän puoleisen maston huopussa tai kahvelissa, ja
- moottoriveneen merenkulkumaston perän puolella, ei kuitenkaan liesmastaan mastoon kiinnitettynä.

Poikkeustapauksissa lippua voidaan pitää peräharukseen kiinnitettynä haruksen yläpäässä tai vähintään 1,5 m kannen yläpuolella.

Lipun kooksi ja lipputangon mitaksi suositellaan seuraavasti:

veneiden pituus	lipun koko	lipputanko
alle 7 m	72 x 44 cm	95 cm
7-12 m	90 x 55 cm	115 cm
yli 12 m	108 x 66 cm	140 cm

Lipputangon tulee olla peräänpäin kallistettu noin 10°-15° ja siten sijoitettu, ettei

- lippu kosketa kanteen tai veteen, sekä
 - lippu ei häiritse kulkuvalojen näkymistä.
- Pienissä veneissä, kuten jollat, soutuveneet, kevytveneet ja pienet avoimet moottoriveneet, ei yleensä käytetä lippua.

Lipputervehdys

Kulussa olevat alukset tervehtivät toistensa lippua. Veneily-yhdistyksen lippua käyttävät tervehtivät lipulla

- Tasavallan Presidentin lippua ja viiriä,
- Suomen sota-alusten käyttämää kielekkeistä valtion lippua,
- ulkomaisten sota-alusten lippua, sekä
- kun venettä tervehditään.

Tervehdys suoritetaan vain alusten ollessa toistensa läheisyydessä.

Lipputervehdys suoritetaan turvallisuuden ja olosuhteiden sallissa seuraavasti:

- lähestyessä tervehdittävää alusta lasketaan lippu hitaasti noin tangon puoliväliin,
- tervehdittävän vastattua nostetaan lippu jälleen ylös.

Tervehdys voidaan suorittaa myös irrottamalla lipputanko lippuineen ja viemällä se vaakasuoraan asentoon veneen pituussuunnassa taaksepäin tervehtimisen ajaksi. Tervehdittävän vastattua lippu nostetaan takaisin pystyyn ja tanko sijoitetaan paikoilleen.

Eskaaderipurjehduksella tervehtii eskaaderin johtaja yksin. Viireillä ei tervehditä.

Juhlaliputus

Juhlaliputus voidaan toimeenpanna kansallisina juhlapäivinä, yhdistyksen merkkipäivänä sekä aluksen ja sen omistajan yksityisenä merkkipäivänä.

Juhlaliputus tapahtuu vain satamassa tai ankkuri paikalla. Siihen osallistuvat vain mastolliset veneet. Juhlaliputus nostetaan satamaan saavuttaessa tai siellä oltaessa, ja lasketaan aiheen päätyttyä tai satamasta lähdettäessä. Juhlalipunuksen aikana tulee veneen kannella vallita hyvä järjestys.

Juhlaliputus toteutetaan nostamalla kansainvälisen viestijärjestelmän liput (viestiliput) maston kautta keulasta perään. Lippujen järjestys on keulasta lukien

ABC 1 DEF 2 GHI 3 JKL 4 MNO 5 PQR 6 STU 7 VW 8 YZ 9. Lippua X ei

käytetä, koska se muistuttaa Suomen lippua.

Tällaista juhlaliputusta kutsutaan nimellä Suuri Paraati.

Suruliputus

Suruliputus voidaan toimeenpanna valtakunnansurussa, yhdistyksen jäsenen tai veneen omistajan kuoltua, tai jos veneessä on vainaja. Suruliputus tapahtuu vain veneen ollessa mainin kiinnitettynä. Jos veneessä on vainaja, suruliputetaan myös veneen ollessa kulussa. Suruliputus toteutetaan nostamalla lippu ja laskemalla se kahden kolmanneksen korkeudelle, ns. puolitankoon. Lipun nosto ja lasku tapahtuu yleisen lippukäytännön mukaisesti.

Vieraan maan lippu

Vieraan maan pienoislippua voidaan käyttää kohteliaisuus- eli kohdemaalippuna ulkomaille suuntautuvan purjehduksen aikana ja sieltä palattaessa, sekä jäljempänä mainituissa erityistapauksissa.

Kohteliaisuuslippu nostetaan maston oikeanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan. Kohteliaisuuslippuna käytetään sen maan lippua, johon matka ensiksi suuntautuu. Useampia kohteliaisuuslippuja ei käytetä yhtä aikaa. Kohteliaisuuslipun alla ei käytetä muita lippuja eikä viirejä.

Kohteliaisuuslippu nostetaan ulkomaan purjehdukselle lähdettäessä, vaihdetaan matkan edistyessä ja lasketaan paluumatkalla veneen saavuttua ensimmäiseen suomalaisen satamaan. Kohteliaisuuslippu nostetaan ja lasketaan samanaikaisesti veneen perälipun kanssa siten, että perälippu lasketaan viimeiseksi ja nostetaan ensimmäiseksi.

Ulkomaanpurjehduksella voidaan noudattaa maan tapaa, vaikka se poikkeaa näistä ohjeista.

Jos suomalaisessa veneessä on ulkomaalainen, osoitetaan tämä viranomaisille nostamalla vieraan maan pienoislippu vasemmanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan. Lippu pidetään nostettuna jatkuvasti. Samanaikaisesti ei edellä mainituissa paikoissa pidetä muita lippuja eikä viirejä.

Vieraan maan lippua käyttävän aluksen päällikkönä purjehtiva suomalainen voi osoittaa kansallisuutensa nostamalla Suomen pienoislipun vasemmanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan.

Viirit

Viirejä voidaan käyttää osoittamaan veneen omistajan tai päällikön asemaa, tehtävää, pätevyyttä, jäsenyyttä tms. Viirien käytössä tulee kuitenkin osoittaa harkintaa ja noudattaa hyvää merimiestapaa.

Viirejä ovat:

- perälipusta muutetut erityiset viirit ja liput, ns. päällikköviirit
- liittojen ja yhdistysten vahvistetut liput ja viirit, ns. yhteisöviirit
- palkintoviirit
- pätevyysviirit
- henkilö-, vene- tai ns. varustamoviirit
- viestiliput

Viirien tulee olla puhtaita ja ehjiä.

Samanaikaisesti perä- ja rainelipun lisäksi ei pidetä nostettuna kolmea viiriä enempää. Tämä ei koske viestilipuilla viestittämistä.

Viirien käyttö

Päällikköviirin saa nostaa veneeseen, jonka päällikkönä on ao. viirin käyttöön oikeutettu henkilö. Viirin saa pitää nostettuna purjehduskauden alusta loppuun kaikkina vuorokaudenaikoina sekä satamassa että kulussa oltaessa.

Kilpailulautakunnan lippu nostetaan tunnuksiksi kilpailulautakunnan käytössä olevaan veneeseen.

Yhteisöviirin saa pitää veneessään nostettuna sen käyttöön oikeutettu. Yhd-

tykset voivat antaa viirin käytöstä tarkempia määräyksiä. Yhteisöviirin käytön edellytyksenä on veneily-yhdistyksen lipun käyttöoikeus. Palkintoviirin saa nostaa veneessä sen päällikkönä palkinnon saannut. Pätevyysviirin saa nostaa veneessä, jonka päällikkönä tai merenkulkuvastuussa on ao. viirin käyttöön oikeutettu henkilö. Ns. laivuriviiriä saa käyttää vain merenkulkuopin tutkinnon suorittanut navigaatioseuran jäsen. Pätevyysviiri pidetään nostettuna jatkuvasti.

Pääsääntöisesti veneessä pidetään pysyvästi nostettuna vain yhden sellaisen veneily-yhdistyksen tunnuksia, joka omaa yhdistykselle vahvistetun lipun käyttöoikeuden. Tilapäisesti tästä säännöstä voidaan poiketa ilmaistaessa yhteisöviirillä esimerkiksi satamakiinteistön käyttöoikeus. Viestilippuja käytetään niistä annettujen ohjeiden mukaan. Viirit eivät saa säiritä kulkuvalojen näkymistä.

Lippujen ja viirien arvojärjestys

Perälipun lisäksi käytettävien lippujen ja viirien keskinäinen arvojärjestys on seuraava:

1. vieraan maan lippu kohteliaisuuslippuna
2. perälipusta muutetut erityiset liput ja viirit
3. valtakunnallisten veneilyn keskusliittojen viirit
4. valtakunnallisten veneily-yhdistysten viirit
5. paikallisten veneily-yhdistysten viirit
6. palkintoviirit
7. pätevyysviirit
8. epäviralliset henkilö-, vene- tai varustamoviirit yms.

Liput ja viirit sijoitetaan arvojärjestyksessä seuraavasti:

- arvokkain lippu tai viiri välittömästi oikeanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan
- muut liput ja viirit arvojärjestyksessä edellisen alle, tai rinnakkain edellisen ja maston väliin, taikka mikäli tämä ei ole mahdollista, vasemmanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan.

Oikeanpuoleinen saalinki on ensisijainen viirien käyttösaalinki. Vasemmanpuoleinen saalinki on merkinantosaalinki.

Epäviralliset viirit voidaan vaihtoehtoisesti sijoittaa veneen keulassa olevaan rainelipputankoon.

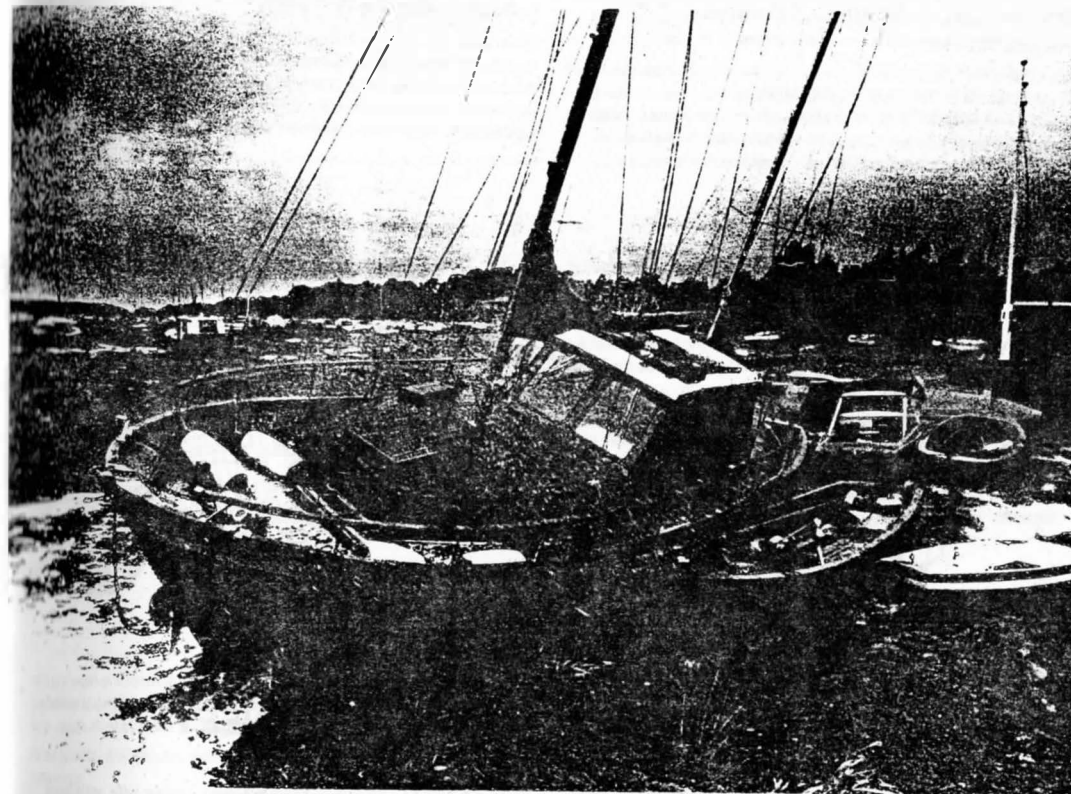
Viestiliput sekä tunnusviirit, esimerkiksi kalastusoikeutta osoittavat viirit nostetaan vasemmanpuoleisen saalingin alle tai vastaavaan paikkaan. Lyhytaikainen viesti voidaan näkyvyys- tai muista syistä antaa myös oikeanpuoleisesta saalingista.

Viestilippujen kanssa ei edellä mainitussa paikassa saa samanaikaisesti käyttää muita viirejä.

Pienessä veneessä, missä lippujen ja viirien sijoitukselle sopivaa mastoa ei ole, voidaan viiri tai lippu pitää muussa sopivass paikassa kuten kulkuvalon tangossa.

Merenkukkuhallitus voi peruuttaa veneily-yhdistykseltä oikeuden käyttää vahvistettua lippua, mikäli yhdistys on väärinkäyttänyt sille myönnettyä erityistä etua tai oikeutta. Samoin lipunkäyttöoikeus voidaan peruuttaa, jos yhdistyksen yksityinen jäsen väärinkäyttää hänelle yhdistyksen jäsenenä kuuluvia, vahvistettuun lippuun ja sen käyttöön liittyviä oikeuksia, eikä yhdistys erota häntä jäsenyydestä tai asianomainen itse eroa.

Suomen Purjehtijaliitto
Suomen Moottoriveneliitto



KIINNITÄ AINA VENEESI MYRSKYN VARALTA

On voinut olla hyvä merimiestapa, joka pätee tänäkin päivänä. Jokaisen tilanteeseen sopivaa kiinnitystä ei ole, vaan turvallisen kiinnityksen ratkaisee aina veneen rakenne, jolloin kiinnityspaikka ja -olosuhteet.

Venevakuutuslaitosten turvallisuusmääräysten mukaan veneen on oltava turvallisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna. Laiminlyönnistä voi olla seurauksena korvauksen vaativat vauriot tai pahimmassa tapauksessa korvauksen maksaminen kokonaan.

Tämä ohjevihkosessa, joka pohjautuu sekä ruotsalaisten että suomalaisten venevakuutusyhtiöiden kokemuksiin, annetaan eräitä ohjeita ja neuvoja veneen turvallisesta kiinnityksestä. Noudata myös kunkin sataman määräyksiä ja järjestyssääntöjä.

Tämän ohjevihkosien ovat julkaisseet seuraavat venevakuutusyhtiöt:

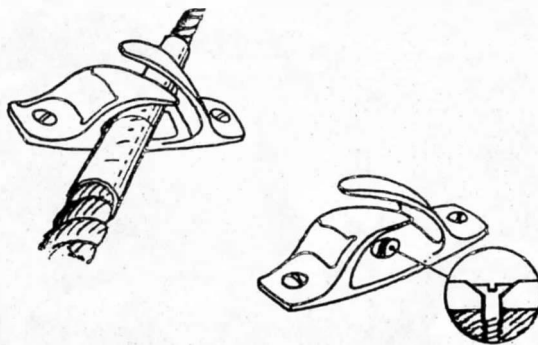
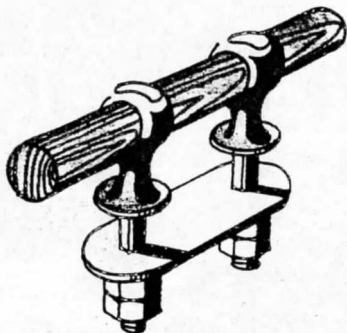
AURA
A-VAKUUTUS
FENNIA
HAME
KANSKA
POHJA
POHJOLA

SAMPO
SUOMEN MERI
SVENSK-FINLAND
TURVA
VARMA
YRITTÄJAIN VAKUUTUS

VENE

Pollareiden, knaappien, kiinnitysrenkaiden ym.

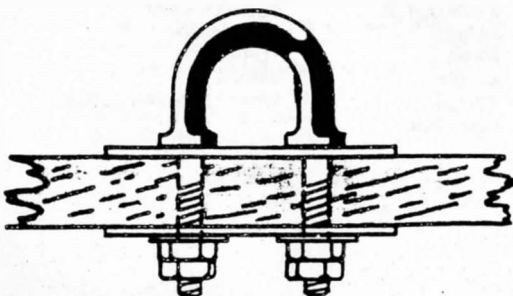
on oltava niin suuria, että köydet voidaan kiinnittää niihin kunnollisesti, ja niin lujia, että ne kestävät suuria rasituksia esim. hinauksissa. Ohjaimien sisapintojen tulee olla pyöristettyjä, etteivät köydet joudu alttiiksi ylimääräiselle kulumiselle. Helojen kiinnitykset veneen runkoon on tehtävä rungon läpi menevillä pultteilla.



Keularenkaat

Veneet, joiden kokonaispaino on enintään 200 kg, voidaan kiinnittää keularenkaasta, joka on valmistettu ruostumattomasta teräksestä ja jonka materiaalin paksuus on vähintään 8 mm. Raskaammille veneille tarvitaan isompi keularengas.

Kaikkien veneen kiinnityshelojen asennuspaikat on veneen sisäpuolelta vahvistettava tukilevyllä ja varmistettava aluslevyllä, jonka halkaisija on vähintään kolme kertaa ruuvien tai pulttien halkaisija. Mutterit on varmistettava.



Köysiohjaimien (klyyssi)

on oltava niin suuria, että ne "nielaisevat" köyden hankausuojan kanssa (esim. muoviletkun patka). Ohjaimien sisapintojen tulee olla pyöristetty ja siten suunnattu, ettei köysi vaurioidu hankautumalla. Ohjaimien kiinnitysruuvit on upotettava siten, että ohjaimen sisäpuoli on sileä.

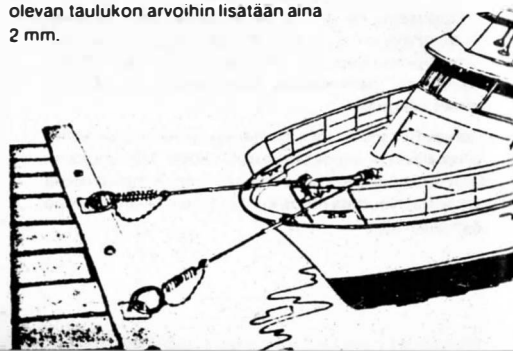
KIINNITYSVÄLINEET

Köysillä,

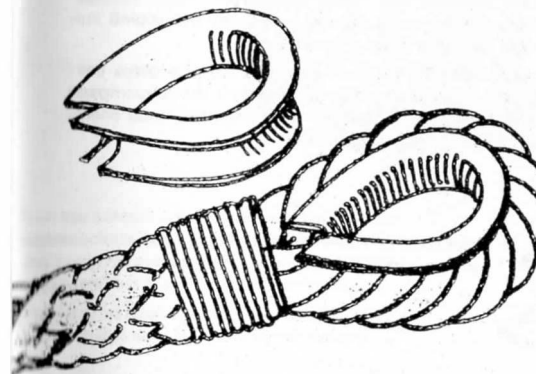
joita käytetään veneiden kiinnitykseen, tulee olla riittävä vetolujuus. Niiden on myös kestävä hankautusta, akkinäistä rasitusta ja aurinkoa sekä oltava lahonkestäviä. Niiden on oltava joustavia, mutta ne eivät saa venyä liikaa.

Nykyään valmistetaan useita erilaisia keinokuituköysiä, mutta kiinnitysköysiksi suositellaan pitkäkuituista polyesteri- tai polyamidiköyhtä. Paksuussuositukset ovat taulukossa sivulla 19.

Polyesterivillaköyhtä, jossa on vähintään 50 % pitkäkuituista polyesterisilkkiiä, sekä pitkäkuituista polypropyleeni- tai polyetyleeniköyhtä voidaan käyttää edellyttäen, että sivulla 19 olevan taulukon arvoihin lisätään aina 2 mm.



Lyhytkuituisella vahvistamattomalla materiaalilla on alhainen murtumispiste eikä sellaista köyhtä ole syytä käyttää. Keinokuituköysistä käytetään tuotenimeä kuten nylon tai perlon polyamidin sijasta ja dacron tai teryleeni polyesterin sijasta. Tämä johtaa usein väärinkäsityksiin. Ota selvää materiaalien oikeista nimistä ja varmista siitä, että ostamasi köysi täyttää vaatimukset.



Keinokuituköyden lujuus heikkenee seuraavista syistä

- auringon ultraviolettisäteily pudottaa muutamassa vuodessa eräiden köysilaatujen lujuuden murto-osaan alkuperäisestä
- vetolujuus pienenee spleissausten ja varsinkin solmujen kohdalla
- köyden sisään paasevä hiekka hankaa kuituja poikki.

Näistä syistä parhaatkin pysyvät kiinnitykseen tarkoitetut köydet on vaihdettava vähintään joka neljas vuosi ja huonommat laadut joka vuosi. Vaihto on tehtävä, vaikka köysi on virheettömän näköinen.

Sakkelit, köysikaussit ja haaf

Sakkeleita valmistetaan useita eri laatuja. Taottu teräs on paras ja on muistettava, että sakkelin materiaalivahvuuden on oltava vähintään sama kuin käytetyn kettingin. Sakkeli-tappi on varmistettava esim. haarasokalla.

Köysikaussit. Spleissaamalla tehdyt köysisilmukat, jotka on tarkoitettu pitkäaikaiseen kiinnittämiseen, on varmistettava hankautumisen varalta kaussilla. Silmukan on oltava niin tiukka, ettei kaussi irtoa (katso kuva).

Kiinnityshaat. Veneen ollessa pelkästään poijussa tai ankkurissa ei hakoja saa käyttää, koska veneen kiertäessä saattaa haka vääntyä ja avautua.

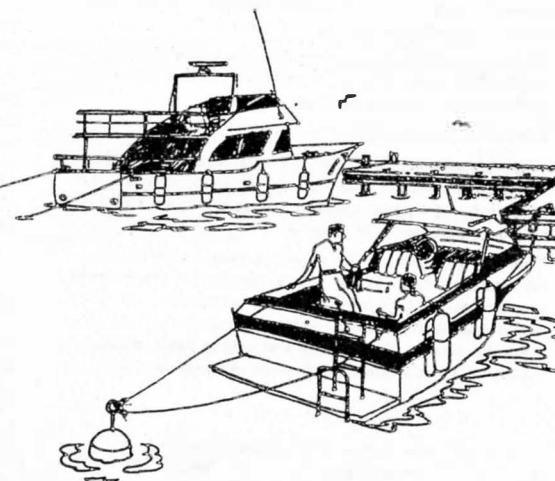
Kun vene kiinnitetään poijun/paalun ja laiturin väliin suojaamattomassa paikassa, on käytettävä karbiinihakoja, jotka avautuvat vain taittamalla.

Tarkista pikahaan salvan toiminta ja vaihda haka tarvittaessa.

Kiinnitysjouset

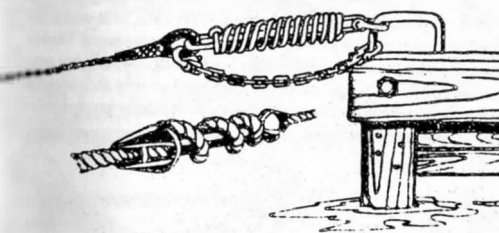
Kunnollinen kiinnitysjärjestelmä edellyttää nykykäsityksen mukaisesti Vene, jonka köydet saatiivat nykykäsityksestä hakea tai kiinnityshelat repeytyä, ei ole oikein kiinnitetty.

Metalli- ja kumijoustimet on mitoitettava veneen painon mukaan ja varmistettava kuvan osoittamalla tavalla.



Lepuuttajat

ovat välttämättömiä suojaamaan omaa ja naapuriveneitä. Lepuuttajien lukumäärä ja koko määräytyy veneen koon ja painon mukaan. Ne on asennettava tarpeeksi alas, etteivät ne veneiden hankautessa vastakkain nouse pois paikasta.

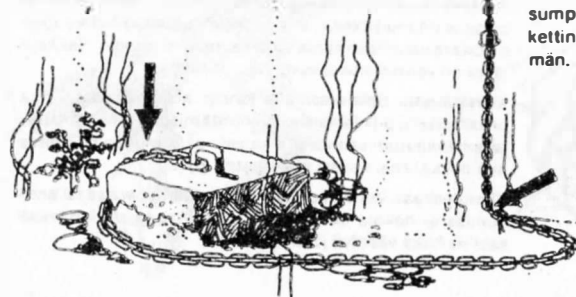


POIJUT, KETTINGIT JA POIJUPAINOT

Poiju

Poiju on hyvä nykyseiväsmennin aikoin, kun se kannattaa poijukettingin painon ja on kootaan sellainen, että se painuu pinnan alle kovassa vetorasituksessa.

Poijutangon on jatkuttava yhtenäisenä poijun läpi ja alin tulee olla hitsatut lenkit ylä- ja alapäässä. Tangon paksuuden on oltava vähintään 1,5 x käytetyn kettingin paksuus, vähintään 13 mm. Poijutanko on tarkastettava joko kevät.



Kettingin kestoika on riippuvainen pohjan laadusta, veden saastuneisuudesta ja suolapitoisuudesta.

Teräksisiin pultteihin tai kettinkiin ei saa liittää kuparisia tai messinkisiä sidoslankoja, koska galvaaninen korroosio syö leräosat yhdessä kesässä.

Kettinki on tarkastettava joka kevät.

Poijukettingin sijaan on alettu käyttää pitkiä viituisia keino-kiutuköyksiä. Tästä ratkaisusta ei ole vielä riittäviä kokemuksia. Köydeltä puuttuu kettingin painoon perustuvan nykyisiä vaihtoehtoja ominaisuus.

Suurissa syvyyksissä voi monesta syystä olla tarkoituksenmukaisempaa käyttää köyttä, joka tällöin pituudellaan muodostaa nykyseiväsmennin. Kettinki voi jopa osoittautua liian raskaaksi. Sekä pohjassa että pinnassa on kuitenkin oltava vähintään 2 m kettinkiä estämässä kulumisia ja mekaanisia vaurioita. Köyden vähimmäispaksuus on

Läpimitta mm	tuuma	Paino kg/m
8	5/16	n. 1,4
11	7/16	n. 2,6
13	1/2	n. 3,5
16	5/8	n. 5,6
19	3/4	n. 7,9



Poijukettinki

Poijukettinkiin kohdistuu voimakas korroosio ja kuluminen. Se muodostaa painollaan nykyseiväsmennin. Näistä syistä on kettingin laatuun ja mitoituskiinnitetävä huomioita.

Taloudellisesti on parempi käyttää paksumpaa "mustaa" kettinkiä kuin ohutta galvanoitua, koska galvanointi kuitenkin hirttyy verrattain nopeasti pois.

Usein käytetään yhdistelmää, jossa pohjalla oleva paksumpi kettinki yhdistetään poijusta lähtevään ohuempaan kettinkiin, koska pohjassa makaava kettinki kuluu enemmän.

Kulumisen on suurinta nuolten osoittamissa kohdissa.

30 mm eikä sen pituus saa olla enempää kuin veden syvyys, koska köysi ei vedenkorkeuden vaihdelleessa saa koskettaa pohjaa.

Vaijeri ei sovellu poijun ankkurointiin. Poijun kiertäessä vaijeri voi tehdä "solmuri", jolloin vetolujuus heikkenee huomattavasti. Samasta syystä ei vaijeria pidä myöskään käyttää veneen ja poijun välissä.

Tavallisimmat kettinkikoot ja niiden painot ovat oheisessa taulukossa. Katso poijukettingin pituus sivulta 13.

Poijupaino ja silmäpultti

Pojupainon on oltava sellainen, ettei veneen veto- tai nostovoima kykene siirtämään sitä paikaltaan. Sen painon on oltava vähintään 200 kg vedessä. Eri veneiden poijupainot ilmenevät taulukosta sivulla 19.

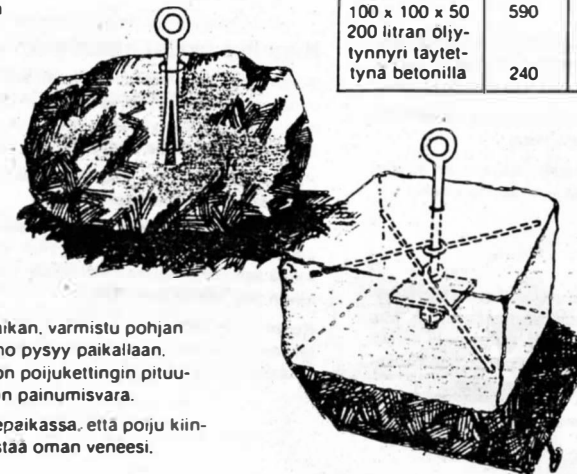
Jos painossa käytetään kiilalla varustettua silmäpulttia, on kiilan oltava hieman kapeampi kuin uran leveys pultissa. Pultin reikä laajennetaan alapäästä. Varmista, että pultti on kunnolla kiinni eikä kiveen ole syntynyt halkeamia. Reikä täytetään esimerkiksi epoksilla. Jos luonnonkiven läpi porataan reikä, on pultti varmistettava alapuolelta aluslevyllä ja mutterilla. Pultin renkaan on oltava hitsattu ja sen ma-

laapaksuuden on oltava vähintään kaksinkertainen kettinkiin verrattuna, ei kuitenkaan alle 25 mm.

Jos poijupainolla on "laatikkomainen" muoto, ovat painot ilmassa ja vedessä seuraavat (taulukko oheisena):

Vertailuna voidaan mainita, että 50 x 50 x 20 cm:n rautaesine painaa n. 135 kg vedessä ja n. 375 kg ilmassa.

Jos poijupaino tehdään betonista, suositellaan muotoitusta.



Kun itse valitset poijupaikan, varmista pohjan laatuudesta, jotta paino pysyy paikallaan. Jos pohja on pehmeä, on poijukettingin pituudessa otettava huomioon painumisvara.

Varmistu vieraassa venepaikassa, että poiju kiinnitysjärjestelmineen kestä oman veneesi.

Poijupainon mitat (cm)	Paino (kg)			
	betonia		luonnonkiveä	
	paino vedessä	paino ilmassa	paino vedessä	paino ilmassa
75 x 75 x 30	200	370	290	450
80 x 80 x 40	300	560	430	690
90 x 90 x 40	380	710	550	870
90 x 90 x 50	480	890	680	1100
100 x 100 x 50	590	1100	850	1350
200 litran oljytynnyri täytettyä betonilla	240	450		

KIINNITYS LAITURIIN

Laituri

Varmistaudu ennen veneesi kiinnittämistä, että laiturin kiinnitysrenkaat, pollarit yms. kestävät.

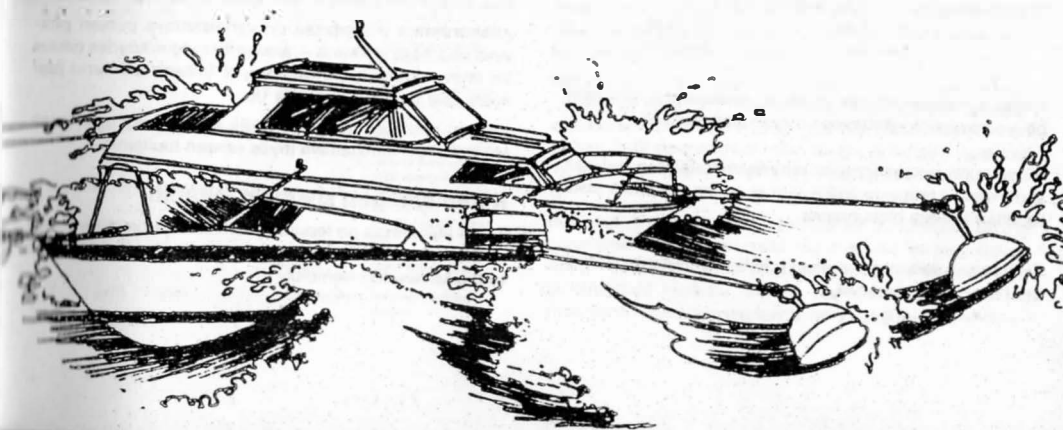
Kun kiinnittänyt kelluvaan laituriin, muista, että kelluva laituri ja veneesi liikkuvat aallokossa eri tahtiin ja nykyseiväsmennukselle aiheutuu kova rasitus.

Pienet veneet on aina kiinnitettävä keula aalokkoon päin, koska vene saattaa täytyä peräpeiliin kautta. Ysärinkin

isolla perämoottorilla varustetut veneet ovat tälle uppoamisvaaralle alttiina, elleivät moottorikaivon aukot ole vesitiiviit.

Kiinnitys laiturin ja poijun väliin

Tätä kiinnitystä on vältettävä, jos veden syvyys on yli 6 m ja jos useita veneitä on rinnakkain. Veden syvyys sallii tällöin suuremman poijun liikkumisen, jolloin veneet tarvitsevat laajemmat liikkumisvarat.



Pojukettingin pituus on sovittava veden syvyyteen siten, että kettingin pituus on vähintään 1,5 kertaa keskiveden syvyys.

Pojun ja laiturin välin on oltava riittävä, jotta vältetään veneen koskettaminen laituriin veden laskiessa.

Kiinnittäminen laiturin ja paalujen väliin

Varsinkin paalujen pääterenkaat kannattaa tarkastaa, koska paalat lahoavat nopeasti yläpäästään. Köydet on kiinnitettävä niin, etteivät ne liiku ylös- eikä alaspäin paaluissa.

Paalujen ja laiturin väli on oltava riittävä, jotta veneellä on tilaa liikkua veden noustessa ja laskiessa.

Mikäli leveä vene kiinnitetään perästä paaluun, on köydet pantava ristiin veneen sivuttaisliikkeen rajoittamiseksi.

Kiinnityspuomit

Näitä voidaan käyttää tuulelta suojaisissa satamissa kelluvissa laitureissa ja myös kiinteissä laitureissa silloin, kun veden korkeuden vaihtelut ovat pieniä. Puomerin kiinnitettäessä on erityistä huomiota pantava peräköysiin kylkihankautumien ja laituntörmäysten välttämiseksi.

Todella vaikeissa, tuulelta täysin avoimissa olosuhteissa ja matalassa vedessä (enintään 3 m) on pojukettingin pituutta arvioitaessa todelliseen veden syvyydestään lisättävä 2 m, jonka jälkeen summa kerrotaan kolmella.

Syvyyden ollessa 3—5 m on syvyydestään lisättävä 1 m ja summa kerrottava jälleen kolmella.

Syvyyden ollessa 5—10 m on syvyydestään kerrottava suoraan kolmella.

Syvyys enintään — 3 m: pojukettingi 15 m
 " 4—5 m: " 15—18 m
 " 6—10 m: " 18—30 m

Veden syvyyden ollessa yli 10 m voidaan pojukettingin pituus soviittaa käytettävissä olevan tilan mukaan.

Mitoitus on runsas johtuen erityisesti matalassa vedessä syntyvästä korkeasta aallokosta ja veden noususta sekä todella vaikeista olosuhteista.

Suojaisissa paikoissa voidaan edeltä mainitut pojukettingin pituusmitat puolittaa.

Vaihteleva veden korkeus

Voimakkaat pitkäaikaiset tuulet, ilmapaineen vaihtelut ja kuunkiertö aiheuttavat veden korkeuden vaihteluita.

On muistettava, että lahdet ja salmet ovat usein alltiins suurille korkeusvaihteluille. Tällöin esim. veden nousu saattaa olla moninkertainen verrattuna siihen, mitä saatiedotus ilmoittaa.

Kiinnitys yksinomaan poijuun

Pojun ja veneen välinen köysi ei saa olla niin lyhyt, että vene voi aallokossa tai veden noustessa siirtää poijupainon. Toisaalta ei myöskään niin pitkä, että veneen peräsin tai köli voi sotkeutua pojukettingiin tai köyteen.

Peukalosääntönä on, että kiinnitysköyden tulee olla kolmannes veneen pituudesta.

Jos poijupaikka on altis tuulelle ja aallokelle, on kiinnitysköyden läpimitaan lisättävä 2 mm, koska kovassa myrskyssä aallokko rasittaa kiinnityksiä. Samasta syystä ei tau-lukon poijupainoja saa alittaa.

Kuten aikaisemmin on todettu toimii pojukettingi kiinnityksen lisäksi myös nykäysten vaimentimena. Katso mitat ja laadut sivuilta 9 ja 19.

Tavoitteena oleva suuri kettingin paino ja siten parempi nykyksen vaimennus saavutetaan joko pitkällä kettingillä (kun tila sallii) tai paksummalla ja lyhyemmällä kettingillä.

TILAPÄINEN KIINNITTYMINEN

Ankkurointi

Ankkuri on tarkoitettu vain väliaikaiseen kiinnittymiseen eikä venettä saa ankkuroinnin ajaksi jättää ilman valvontaa.

Ankkuroinnin yhteydessä on varmistettava pohjan pitävyys vetämällä ankkuria — ankkurikettingin/köyden pituus on oltava riittävä (väh. 5 x syvyys). Viitteen ankkurin painosta saat taulukosta sivulta 19.

Veneen paino ei ole ainoa tekijä arvioitaessa tarvittavaa ankkuria. On muistettava myös veneen tuulipinta.

Kiinnittyminen sivuttain laituriin

Tässä tilanteessa on lepuuttajien lisäksi huomioitava, että veneen luke laiturin suunnassa on estettävä ja muistettava veden korkeuden vaihtelut.

Korotytminen yöksi

Hyvä yöstäminen on tuulelta — myös ennustetulta tuulelta — ja aalloilta suojattu.

Kannattaa myös ennakoita tilanteet, joissa vene on nopeasti saatava ulos rannasta tai lähdettävä kokonaan pois paikalta.

Ankkurointi avoimeen veteen on usein turvallisempi kuin rantautuminen epävarmaan paikkaan.

Jos kiinnityt keula rantaan ja ankkuri perästä ulos, vedä vene yöksi muutaman lisämetrin päähän rannasta.

P-rengas

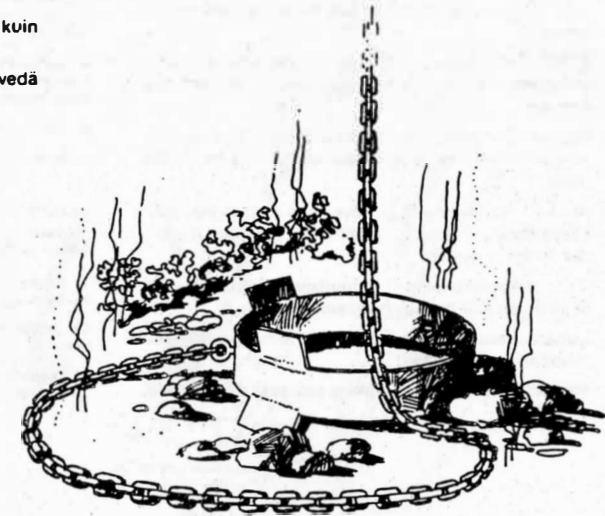
toimii enemmänkin ankkurina kuin poijupainona.

Se on suhteellisen kevyt ja muotoiltu niin, että kiinnittytymisen pehmeään pohjaan sujuu yhtä hyvin kuin ankkurin avulla. Jos P-rengasta aiotaan käyttää poijupainona, pohjan pitää olla hiekkaa tai vastaavaa.

Kiinnityksestä P-renkaan valmistaja antaa yksityiskohtaiset ohjeet. Oikea kiinnitys onnistuu vain noudattaen ohjeita. Esimerkiksi poiju-

kettinki määritellään ohjeissa näin: Kettingin vähimmäispituus lasketaan lisäämällä veden syvyyteen yksi metri ja kertomalla summa kolmella. Kettingin vähimmäisvahvuus on 1/2" eli 13 mm.

P-rengasta ei suositella käytettäväksi, jos vene kiinnitetään ainoastaan toisesta päästään.



Tuulivoimakkuustaulukko

tuuletia	m sek	soimua	km t	nimiys	meri
0	0—	0—1	0—	2 tyynä	peittynyt meri
1	1—2	1—3	2—	6 hiljainen tuuli	meren pinnassa pientä vartetta
2	2—3	3—6	6—	11 heikko tuuli	lyhyitä aaltoja jotka eivät murru
3	3—5	6—10	11—	18 heikoinen tuuli	aaltonharjat murruvat silloin tällöin
4	5—8	10—15	18—	28 kohtalainen tuuli	tapinakyvä vaahtoa pitkäkoja aaltoja
5	8—10	15—19	28—	36 navakka tuuli	vaahtoparia jotta kohastelevat
6	10—13	19—25	36—	46 kova tuuli	aaltonharjat kaulaallaan valloina vaahtoparia meri
7	13—15	25—29	46—	54 luja tuuli	kohisee jatkuvasti aaltojen vaahot leviää, meri kohisee kumeasti
8	15—18	29—35	54—	65 myrskymäinen tuuli	aaltojen huiput murruvat, vaahot jatkuvasti tuulen suuntaiseksi juoksevat
9	18—22	35—43	65—	80 myrsky	aaltoja pitkiä ja korkeita, vaahot liheä tuulensuuntaisina juoksevat
10	22—29	43—56	80—104	kova myrsky	aaltoja korkeita aaltojen paksu huononaa näkyvyyttä meri pahuu
11	29—33	56—64	104—118	ankara myrsky	aaltoja korkeita aaltojen paksu huononaa näkyvyyttä meri pahuu
12	yli 33	yli 64	yli 118	hirmumyrsky	aaltoja korkeita aaltojen paksu huononaa näkyvyyttä meri pahuu

Vahingon sattuessa

Vakuutusehtojen mukaan veneenomistajan on tehtävä parhaansa vahingon rajoittamiseksi. Ota yhteys omaan vakuutusyhtiösi mahdollisimman pian. Vakuutusyhtiö haluaa tarkastaa vahingot aina ennen korjausta. Tee kirjallinen vahinkoilmoitus mahdollisimman tarkasti, jotta vahinkotapahtuman aiheuttaneet syyt selviävät.

Estä varkaus ja ilkivalta

Valaistu ja vartioitu alue antaa lähes varman suojan varkauksia ja ilkivaltaa vastaan.

Perämoottorivarkauksia voit estää tukituksella, kiinnittämällä moottori pulttiin peräpeliin tai viemällä moottori aina ajon jälkeen lukittuun paikkaan.

Veneen siirtämisen voit torjua varmistamalla kiinnityksen hyvällä lukituksella ja estämällä käynnistymisen. Talvitelakoinnin ajaksi tai veneen jaadessa yksinaiselle paikalle on syytä siirtää pois arvokas irtain tavara ja laitteet. Huolehdi myös sisä- ja säilytystilojen ovien kunnollisesta lukituksesta.

Merkitse veneeseen, moottoriin (lahinna vauhtipyöran) ja varusteisiin kaverruskynällä iso F-kirjain ja henkilötunnuksesi. Vakuutusyhtiöltäsi saat lainaksi merkintävalineita ja omaisuus merkitty -tarran. Tee muistilista veneen ja moottorin tunnistamisedosta sekä valokuvaa veneesi

1. Kiinnitysjärjestelmä on yhtä vahva kuin sen heikoin osa. Kiinnitä huomiota nykäysten vaimentamiseen.
2. Solmut ja jyrkät mutkat vähentävät keinokuituisen köyden vetolujuutta.
3. Suhtaudu epäluuloisesti vieraisiin poiuihin, laituri- ja polareihin ja renkaisiin.
4. Mikään ankkuri ei pidä ellei veto tapahdu mahdollisimman vaakasuorassa. Älä säästä ankkuriköyden pituudessa.
5. Et ole vielä ankkuroinut, kun olet laskenut ankkurin pohjaan, vaan vasta sitten, kun ankkuri on tarttunut pohjaan.
6. Nelihaaraiset avattavat ns. haara-ankkurit eivät sovellu yöpymiseen ellei sulkiareinaan kiertymistä ole estetty sokalla.
7. Ankkuri kettinkineen ja köysineen on tiukassa paikassa paras pelastautumisvälineesi. Tässäkin vain paras on kyllin hyvää.
8. Tarkoituksenmukainen tepuuttajien käyttö suojaa sekä oman että naapurin veneen.
9. Lukitse veneesi sekä merkitse henkilötunnuksella moottori ja arvoesineet.
10. Varaudu aina myrskyn varalle ja seuraa säätiedotuksia.

KIINNITYSSOLMUJA

1. Siansorkka, muunnos kaksoispolvesta. Ei pidä hyvin ohuessa paalussa eikä liukkailla köysillä.
2. Ulkosorkka, edellistä pitävämpi, mutta voi joskus olla hankala avata.
3. Paalusolmu, "jokapaikan" solmu, helppo avata ja pitää varmasti.
4. Siansorkka ylimääräisellä lenkillä kiinnitettäessä köysi renkaaseen tai paaluun. Sormen osoittama kohta on erittäin altis hankautumiselle. Ylimääräinen lenkki myös muissa solmuissa tasaa köyteen kohdistuvaa rasitusta.
5. Kerrattu jalussolmu (lippusolmu) soveltuu kiinnitettäessä köysi suoraan ankkuriin. Suositeltavaa on käyttää muutama metri kettinkiä ankkurin ja köyden välillä (katso sivu 9).
6. Lippusolmu pitää hyvin.
7. Knaappikiinnitys.

JATKOSSOLMUT

8. Merimiesolmu ei pidä käyttää koskaan jatkoisolmuna, vaan ainoastaan solmimiseen (paketti, reivin tms.).
9. Kalastajansolmu soveltuu varsinkin ohuiden köysien ja siimojen jatkoisolmuksi. Pitää hyvin ja on helppo avata.
10. Jalussolmu soveltuu parhaiten samanpaksuisten köysien jatkamiseen.
11. Kerrattu jalussolmu on turvallisimmin kahden eri paksuisten köyden jatkamiseen.

Köysien päättäminen

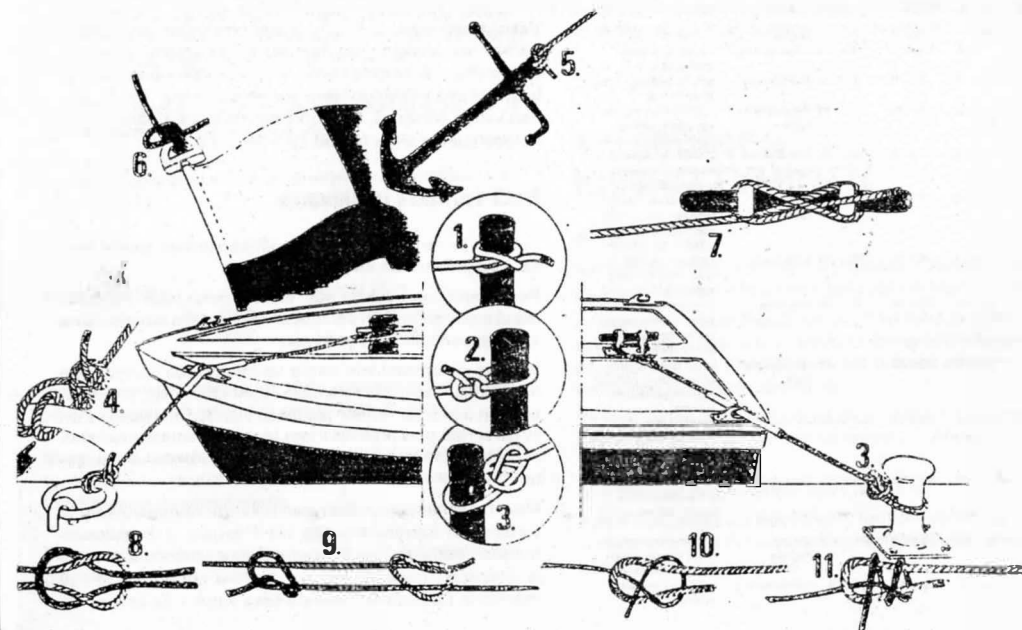
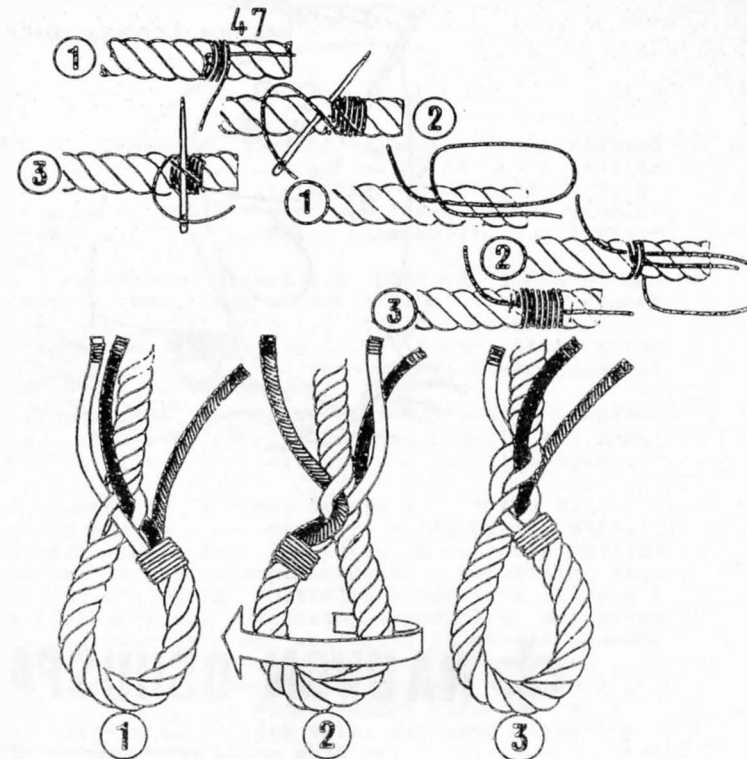
Veneen kaikki köydet on ennen käyttöönottoa tehtävä sopivan mittaisiksi, päätettävä sekä mahdollisesti varustettava silmällä.

Rihmos

Köysi tulee päättää rihmalla eli kiertämällä sen pään ympärille tiukasti purjelankaa piirrosten osoittamalla tavalla. Lopuksi lenkki vedetään rihmoksen sisään tai päätetään purjaneulalla. Keinokuituköysien päät on vielä syytä sulattaa esimerkiksi kaasuliekillä.

Silmä eli silmäpleissi

tehdään piirrosten osoittamalla tavalla. Jos silmä on altis rasituksille siihen pitää asettaa lujuuden lisäämiseksi metallinen tai muovinen kaussi.



Suositustaulukko

Vene	Köydet		Silmä-puili	Poljupaino vedessä		Kettinki		Pääankkuri		
	pitkäkuit. polyesteri	suojaton paikka		suojaton paikka	suojattu paikka	lapimitta mm	suojattu	tukki-ankkuri	kevyt-ankkuri	köysi polyest.
tonnia	1) mm	2) mm	mm	kg	kg	?) mm	?) mm	kg	kg	mm
0.2	12	10	16	200	200	8	8	—	5	10
0.5	14	12	16	200	200	8	8	6	5	12
1.0	16	14	22	300	200	11	11	10	8	12
2.0	18	14	22	300	200	11	11	12	10	14
3.0	20	16	25	450	300	13	11	15	12	14
4.0	22	18	30	600	400	15	13	15	12	16
6.0	22	20	30	900	500	16	13	25	18	18
8.0	24	22	30	1200	800	19	16	35	20	20

1) Käytettäessä lyhytkuituista köyttä jossa 50 %:n pitkäkuituvärvä on lapimittaan lisättävä 2 mm

2) Kettinki on vaihdettava viimeistään silloin, kun sitä on hapettunut tai kulunut 20 %

Köyden paksuutena ilmoitetaan joko ympärysmitta tuumina tai lapimitta millimetreinä

Ympärysmitta tuumina	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/2	3
Lapimitta millimetreinä	8	10	12	14	16	20	24

**KIINNITÄ AINA VENEESI
MYRSKYN VARALTA!**



Φ NAUVON OSUUSPANKKI

VIERASVENESATAMA

ELVSÖ VÄSTERVIK

Lomakylä

KAHVILA+PALVELUSATAMA.

ELVSÖ

Varaukset: 21710 KORPPÖÖ,
Suomi.

Puh. 926 - 41110
kotiin 31116

Myös Viking Line

VENEPUUTYÖT:

- Veneenrakennus-
- korjaus -
- sisustustyöt
- myös paikalla tehtynä

VENEENRAKENTAJA

JOAKIM ENCKELL

NAUVO P. 926/54129

Perheelläni on Jon 30-purjevene, joka on valmistettu Mäntsälässä Jorma Nymanin veistämöllä. Veneen nimi on Si-Si ja se on rekisteröity Veneilyseura Merituulen rekisteriin numerolla 1. Si-Si syntyi vuonna -78 ja se on 906 pitkä ja 303 leveä painoa veneellä on 3,8 t ja syväystä 1,7 m. Veneessä on eväköli, ruoriratas-ohjaus ja tuuliperäsin.

Kesälomamme alkoi heinäkuun viimeisenä päivänä, jonka olimme varanneet lähtöä varten. Edellisen viikon aikana olimme pesseet veneen ja huoltaneet sen kaikki mahdolliset huoltotoimenpiteet. Lähtö tapahtui heti töiden jälkeen klo 19.00. Ennen sitä kävin Nauvon Baarissa enemmän tavan kun tarpeen vuoksi vielä juomassa lähtökälyt.

Tuuli ei ollut niin voimakas kun olisin toivonut mutta pääsimme puolen yön aikoina mukavalla slöörillä Utöön. Aamulla oli sankka sumu, ilman tutkaa ei tehnyt mieli ulos merelle laivojen sekaan.

Rannassa tapasin suuren purjeveneen omistajan, jolla oli vaikeuksia lämmittimensä kanssa. Jostakin syystä hän pyysi minulta apua sen korjaamisessa. Lämmitin oli erittäin hankalassa paikassa veneen takaboksissa ja osittain purettu. Kun korjailin sitä niin huomasin, että se oli märkä. Polttelin kaasutinspriillä sen sydämen kuivaksi. Takaboksissa maataessani kuuntelin omistajan happamia kommentteja lämmittimen korjaamisesta ja omasta osaamisestani. Mies ilmeisesti luuli minua ummikko ruotsalaiseksi.

Ei näille saaristolaisille kannata mitään maksaa, jos vain jotenkin muuten selviää, hän opasti vierusveneen kipparia suomeksi. En viitsinyt korjata lämmittintä valmiiksi vaan kasasin sen ja sanoin, että se toimii, jos se on ehjä ja jos se on rikki niin silloin se ei toimi. Kun kaveri kysyi mitä hän on velkaa, niin sanoin hänelle, että anna konjakkiryyppy niin korjaan. Hän katsoi minua kumman näköisenä, mutta mitään ei tapahtunut. Laitoin kassini kasaan ja menin veneelleni. En ehtinyt kun rannalle, kun luokseni tuli onnetoman näköinen tummaihoisen kaveri, joka selvällä ja huolitellulla ruotsinkielellä pyysi minua veneeseensä koska myös hänen lämmittimensä oli epäkunnossa. Huomasin heti että siitä oli mennyt elektroniikka sekaisin ja että kortti johon komponentit oli kytketty oli palaneen tumma.

Sanoin kaverille että en kykene korjaamaan lämmittintä mutta saan sen kyllä lämmittämään. Pian laite alkoikin toimia moitteettomasti ja kostea ja kylmä vene muuttui lämpimäksi ja kuivaksi. Mies kertoi olevansa Tunisista ja työskentelevänsä Tukholmalaisessa pankissa. Hänen vaimonsa, joka oli mukana, oli Suomesta ja nimeltään Marjatta. Näin tutustuimme Faisaliin ja Marjattaan. Istuimme heidän veneessään iltaa ja meillä oli erittäin hauskaa. Illalla menimme nukkumaan myöhään ja aamulla herätessämme oli sumu vielä tallella. Iltapäivän aikana se kuitenkin hälveni niin paljon, että päätimme lähteä kohti Puolaa.

Kun olimme edenneet heikossa lounaistuulessa noin 2 mailia, ei enää nähnyt mitään. Tuuli heikkeni ja kohta lillimme keskellä väylää. Ei auttanut muu, kuin vetää tutkaheijastin mastoon ja laittaa Diesel vetämään. Meillä on ollut tapana pitää laahusloki perässämme pidemmällä avomeriosuuksilla. Laahusloki kun ei käytä sähköä ja on erittäin tarkka.

Kun laskin että olisimme sivuuttaneet viimeiset karit ja että Lillharunin länsiviitta olisi vasemmalla puolellamme, otin VHF:llä yhteyden Utön luotsiaseman päivystäjään ja kysyin vielä häneltä tarkistukseksi sijaintiamme. Olimme selvästi havaittavissa tutkalla ja paikkamme oli sama kun laskettu. Vastatuulen noustessa stuura täysillä ja Max-Jib keulilla loki hakkasi noin 5,5 solmua. Aloimme piirtää janaa kartalle sitä mukaan kun matkamme eteni. Suunta oli otettu niin että matkareitti kuljisi Gottlannin itäpuolitse noin 20 - 25 mailia. Kun vaihdoimme halsia, piirsimme uuden janan ja sen suunta oli kompassin antaman suuntiman mukainen. Näin jatkoimme loppupäivän ja seuraavan yön. Koska tuuli yltyi koko ajan, joutuimme reivaamaan stuuraa ensin yhden ja myöhemmin toisen reivin. Max-Jib vaihtui kovankelin fokaksi seuraavan päivän iltapäivänä. Olimme laskujemme mukaan Gottlannin puolella välissä. Sumu oli edelleen sakea. Vuorokautta myöhemmin, kun oli tuullut noin 15 - 17 m/s etelän ja lounaan välistä, keli kirkastui kummasti ja näkyvyys oli esteetön. Tapasimme pienen länsisaksalaisen rahtialuksen joka muutti kurssiaan meitä kohti. Huusin sitä VHF:llä ja kysyin englanniksi jos se voisi kertoa minulle tarkan sijaintini. Olin hiukan epävarma tilanteesta, koska aallokko oli varmasti aiheuttanut poikkeamaa kurssista ja luoviminen sumussa oli vaikuttanut epävarmalta. Aallokko heittää Si-Si:n kokoista venettä niin paljon, että aallon harjalta sen pohjaan voi kompassin osoittama kurssi poiketa hyvinkin 20 astetta ja valppaus yöllä ei aina ole riittävä. Rahtilaiva Hamburgista ilmoitti sijaintimme ja ihme kyllä, emme olleet kuin 5 mailia lasketusta paikasta. Itsetuntoni oli kasvanut huomattavasti. Myös Gun-Britt (vaimoni) oli helpottunut. Anne (tyttäreemme) joka pääasiallisesti makasi punkassaan ja kuunteli musiikkia, ei paljonkaan piitannut siitä missä me olimme. Vahdit Si-Si:llä jaetaan siten, että päivällä ollaan kaikki ylhäällä, ruorissa on se joka jaksaa. Yöt jaetaan kahden tunnin vahteihin. Keskiyö kuuluu Kipparille. Kaikki taloustyöt jaetaan tasan. Navigoinnin ja radion hoitaa myös kippari. Navigointi voidaan jakaa kahteen eri vaiheeseen. Ensimmäin suoritetaan kurssilinjan veto lähtöasemasta määränpäähän. Tätä linjaa seurataan mikäli siihen on edellytykset. Jos esimerkiksi tuulet pakottavat muuttamaan kurssia, merkitään se kurssilinjalle siitä pisteestä mistä kurssi muuttuu ja uuden kurssin mukainen jana piirretään pisteestä eteenpäin. Tätä janaa seurataan kunnes kurssia on muutettava, esimerkiksi halssin vaihdon vuoksi. Kuljettu matka luetaan lokista. Jos eksymä on tunnettu, voidaan se laskea samalla kertaa janan kurssiksi. Tätä ns. kuollutta laskentaa täydennetään radiosuuntimalla eri radiomajakaita. Itäveljien majakat on selvästi kuuluvia ja olen tullut siihen tulokseen että niihin voi tukeutua. Jos vielä tarkentaa saamansa suuntimat radiosuuntimalaitteesta sitä varten erityisesti tehdystä eksymätaulukosta, niin paikka on kuka kuinkin aina selvillä.

Noin 4 vuorokauden purjehtimisen jälkeen aloimme lähestyä Helin niemen kärkeä. Lähemmäksi tultuamme näimme suuren neuvostoliittolaisen kuivarahtialuksen, joka meni mielestämme liian läheltä ns. kiellettyä aluetta. Kohta suhahti Mig-suihkukone ylitsemme. Kiirkas sää muuttui pian sateiseksi ja tuuli lakkasi kun seinään. Koska Puolan rannikon läheisyydessä on paljon kiellettyjä alueita, teki saapuva sade olon epävarmaksi. Näin kuitenkin sateen lomitse yhden poijun jota kohti suuntasin. Oletin että tämä poiju on se josta jatketaan suoraan länteen ja Gdyniaan, jonne olimme anoneet viisumia. Vastaan tuli jokin matkustajalautta joka kääntyi aivan keulamme edestä itään ja hävisi sen sileän tien sateen ja lisääntyvän sumun sekaan.

Kun olimme ottaneet kurssin kohti Gdyniaa, tuli vastaan sotalaiva, joka oli mielestäni huomattavan suuri partioveneeksi. Luulinkin, että se oli jokin merelle menevä tukialus. Se kuitenkin kääntyi ja alkoi seurata meitä näkyvyysrajan tuntumassa. Jossakin vaiheessa se ampuu valkoiosen raketinilmaan. Kun Gdynian rantaviiva alkoi näkyä huomasi, että rannalla ei ole saksalaisten satamaoppaan osoittamia rakennelmia. Olin varma, että saksalaisten tarkkuus ei pettäisi tässä vaiheessa ja muutin kurssia kohti itää. Pian vastaamme tuli erittäin rähjäinen mustaa sankkaa savua työntävä kovaääninen sotalaiva. Pysäytin aluksen ja kysyin Englanniksi, missä on Yacht Harbour. Minulle osoitettiin viittaa ja opastettiin menemään noin 1/2 mailia etelään ja sitten sataman suusata sisään. Näin tein. Kun tulimme huvialussatamaan, näimme vahdissa seieovan konepistoolimiehen, jolla oli leukahihnalla kiinnitetty lakki päässään ja tomera ilme kasvoillaan. Huiskutin ja tervehdin häntä niin iloisella ilmeellä kuin oli mahdollista ja hän vinkkasi meidät luokseen. Kun Kiinnityimme laituriiin, tuli luoksemme pienikokoinen ja komeaan virkapukuun pukeutunut mies. Sujuvalla englanninkielellä mies kertoi olevansa satamaviranomainen. Hän sanoi, että meidän oli odotettava laiturissa kunnes paikalle saapuisi tulli ja muut viranomaiset. Noin 20 minuutin kuluttua tuli veneeseemme kaksi tullimestä ja emigrantti. Meidän oli täytettävä miehistöluettelo ja tehtävä selvitys valuutta- ja rahavaroista sekä mukana olevista arvoesineistä. Muistin Pertti Dunkkerin Merivuokko-kirjan ja miten hän oli vastaanottanut viranomaiset veneessään. Ajattelin ettei pieni vieraanvaraisuus varmasti olisi pahaksi. Gun-Britt keitti kahvit ja minä kaivoin esille Monopolin. Ensimmäinen ei konjakki kelvannut, mutta kun otin esille Pertti Dunkkerin kirjan ja näytin heille valokuvaa tullimiehestä juomassa jaloa juomaa, kaikki vaikutti sujuvan paremmin. Emigrantti pysyi kuitenkin tiukkana. Hän ei maistanut väkeviä. Mutta kahvi ja appelsiinit kelpasivat hyvin. Emigrantti alkoi tivata minulta syytä siihen, miksi en tullut suoraan huvivenesatamaan. Kerroin hänelle, että olin tullut ilmeisesti liikaa länteen ja että olin kysynyt partioveneeltä missä huvivenesatama on. Tämän jälkeen kerroin tulleeti satamaan heti kun olin ollut selvillä sen sijainnista. Hän vaati minulta kirjallista selvitystä väylältä poikkeamiseen ja uhkasi oikeudenkäynniltä ja sakoilla.

Kun olin kirjoittanut selvityksen, alkoi leppoisa keskustelu. Aloin pohtia keinoja, jolla voisin välttää oikeudenkäynnin maassa, josta olin lukenut vain lehdistä ja kaikki henkilökohtaiset kokemukset puuttuivat. Olen yleensä ollut kaukaa viisas ja pyrkinyt jo etukäteen valmistautumaan mahdollisesti vastaantuleviin tilanteisiin. Eräs hyvä ystäväni Helsingistä oli talvella neuvonut minua, ottamaan mukaan joitakin pikkuesineitä, joita voi antaa korvaukseksi pikku palveluksista. Koska olen itse virkamies ja tiedän että virkamiehen lahjomisesta tai sen yrittämisestä voi joutua vaikeuksiin, olin erittäin varovainen.

Odotin kunnes tullimiehet olivat lähteneet veneestä ja pyysin Emigranttia jättämään keskustelemaan kanssamme. Hän jäi hyvin vastahakoisesti veneeseen. Aloin muina miehinä kysellä hänen perheestään ja asunnostaan. Mies kertoi olevansa naimisissa ja että hänellä on yksi tytär, joka on juuri täyttänyt 7 vuotta ja aloittaa koulun tulevana syksynä. Kaivoin veneen pöytälaatikosta ja löysin sieltä aikaisemmin kesällä ostetun naisten elektronisen rannekellon. Annoin sen emigrantille ja sanoin, että tämä on lahja hänen tyttärelleen. Mies ilahtui silminnähävästi ja sujautti kellon salamannopeasti taskuunsa. Samalla hän otti kirjoittamani selvityksen pöydältä ja työnsi sen miltei rypistään taskuunsa. Mies sanoi uskovansa ettei rikkestämme tulisi jälki-seurauksia. Meidän tulisi kuitenkin viipyä veneellämme ainakin seuraavaan aamuun kello 09.00 saakka johon mennessä joku heidän

toimistostaan tulisi ilmoittamaan mahdollisesta oikeudenkäynnistä.

Meidät ohjattiin sataman kivijalan viereen pienen tanskalaisen kalastuskutterin eteen. Kutterilla oli ainakin kaksi poikaa ja yksi nainen sekä muuta väkeä, joka vaihtui alituisesti. Tanskalaiset olivat kotoisin Bornholmista. Kippari kertoi olevansa kalastaja tullessaan kesälomalle Puolaan. Hän kertoi palanneensa juuri oikeudesta, joka oli langettanut hänelle 7000 zlotin sakon poikkeamisesta liian lähelle kiellettyä aluetta. Hänet oli tuominnut erittäin hyvännäköinen naistuumari ja huomasiin kaverista, että tämä oli ihastunut tuomionsa antajaan. Kalastajakippari kertoi saaneensa tuomioistuimesta kaksi erittäin hyvää ja tarkkaa merikorttia, jotta hän ei vastaisuudessa tulisi liian lähelle rannikkoa. Minua olisi tavallaan kiinnostanut nähdä tällainenkin puoli Puolan maasta.

Aamulla heräsimme kello 08.00 ja laitoin kaikki valmiiksi mahdollisen noutajan tuloa varten. Ketään ei kuitenkaan kuulunut ja oletin että rannekello oli minimoinut konnuuteni.

Lähdimme tutkiskelemaan Gdyniaa. Kaupunki on selvästikin vanha satamakaupunki ja kaikki minkä näimme ja koimme oli jollakin tavalla vaikuttavaa. Meille oli jatkuvasti tyrkyllä yksityisautoilijoita jotkan tarjoutuivat taksiksi. Huomasimme kuitenkin, että nämä yksityistaksit olivat kalliita. Tavaraa ja ruokaa oli tarjolla paljon ja edulliseen hintaan. Opimme tuntemaan yhden kaverin joka pyöri satamassa kaiket päivät. Hän puhui sujuvasti ruotsia, jota kertoi oppineensa Gdynian ruotsalaisessa merimieskirkossa.

Tämä kaveri pystyi toimittamaan mitä tahansa. Pyysin häntä hankkimaan olutta, hyvää olutta. Mies valitteli, että hyvä olut oli kiven alla ja kallista, mutta lupasi yrittää.

Seuraava päivä oli sunnuntai. Kun työnsin pääni ulos kajuutasta, näin pienen käppyräisen kaverin, joka kanteli suurta muovisäkkiä sylissään. Hän tuli veneellemme ja laittoi säkin kannelle. Otin lompakkoni esille ja kysyin mitä olin velkaa. Kaveri kauhistui ja lähti välittömästi ikäänkuin olisi ollut pahanteossa. Avasin säkin ja näin, että siellä oli pulloja joidenka etiketit kertoivat sisällön olevan pivoa. Avasin yhden ja maistoin. Olut oli vaaleata ja mielestäni hyvää ja vahvaa.

Saman päivän iltana näin kaverin joka lupasi toimittaa oluet ja kysyin hintaa. Hän viittoi kintaalla ja naureskeli. Annoin hänelle oluesta 10 Dmk. Eräänä aamuna sama kaveri tuli, koputti veneen kantta ja tyrkkäsi suuren pussillisen tuoretta lämmintä leipää käsiini.

Koska olimme edellisenä kesänä Lyypeissä tavanneet Gdyniasta kotoisin olevan veneen ja sen miehistö oli kutsunut meidät luokseen vierailulle, kävelimme satamassa aina silmät auki.

Satamassa ollessaan haluaa jokainen olla siisti ja puhdas, joten etsimme paikkaa missä käydä peseytymässä. Ensin meille tarjottiin Yachtclub Staalia. Käydessämme siellä suihkussa totesimme, että paikka oli erittäin likainen ja harmaa. Haiseva lima peitti suihkukopin lattian ja seinien alaosan. Päätimme käydä katsomassa millainen paikka on Yacht club Polski. Siellä tapasimme yhden niistä kavereista, jotka olivat olleet mukana Lyypeissä edellisenä kesänä. Hän järjesti meille hotellihuoneen kerholta, jonne saimme avaimen. Suihku oli todella siisti ja hoidettu. Kerran jouduin jopa jättämään vaihtokampeerini huoneeseen, kun tuli kiire teatteriin. Ne säilyivät siellä koko illan, vaikka vaatekasaan oli jäänyt muutama seteli ja Omegani. Kaveri, jonka tapasimme osasi sujuvasti englantia.

Olin luvannut hänelle, että tullessani Puolaan tuon hänelle jonkun venevempaimen. Hän oli kertonut minulle, että kaikenlaiset kansivarusteet on itse tehtävä tai ostettava kalliilla länsivaluutalla ulkomailta. Puolassa ei ole sellaista teollisuutta, joka tekisi niitä. Minulle oli jäänyt tähteesi kaksi kappaletta kolmen sarjaa fallien pikalukkoja, hyvää tanskalaista laatua. En voinut olla antamatta niitä kaverille, jonka tiesin olevan henkeen ja vereen kilpapurjehtija ja joka purjehtii varttitonnaria mihin oli kyhätty oikea knaapien ja jamcleatien kakafonia kannelle.

Kun annoin skuuttilukon kaverille, hän innostui kovasti. Hän teki heti solidaarisen päätöksen skuuttilukot asennettaisiin seuran nopeimpaan veneeseen. Skuuttilukkoja asennettiin kolme päivää ja niitä kävi ihaillemassa porukka toisensa perään. En ole koskaan saanut omin silmin nähdä kuinka pieni lahja voi ilahduttaa.

Jos käydessämme kaupungilla tarvitsimme tulkkia tai opasta oli asia järjestetty juuri näitten Yacht club Polskin nuorten toimesta. He olivat erittäin tarkkoja siitä, että viihtyisimme satamassa. Kun esimerkiksi kerhon yövahti, joka oli viinaan menevä ja tuppautuva tyyppi, yritti tulla venneellemme, hänet häädettiin tiehensä ja kun olimme menossa kaupungille ostoksille oli meillä oiva opas matkassa. Hän tiesi mitä mistäkin saa ja missä tavarat ovat edullisimpia.

Kun olimme olleet Gdyniassa 6 päivää, päätimme matkan jatkamisesta. Sitä ennen oli kuitenkin käytävä purjeenkorjaajan luona. Uusi isopurjeemme repesi mastoliikin kohdalta noin 50 sentin matkalta aivan maston huipusta. Syytä tähän en tiedä. Gdyniasta löysimme purjeentekijän, joka ulkonäkönsä perusteella vaikutti vietnamilaiselta. Mies puhui sujuvaa englantia ja kauppiamiehen pilke silmäkulmassa hän kertoi meille, että olimme tekemisissä ammattimiehen kanssa. Purje oli korjattu 20 minuutissa ja jälki oli moitteetonta. Aineet olivat omiamme, joten jouduin maksamaan vain työstä. Hinta oli kohtuulliset 20 Dmk, zlotyt eivät kelvanneet.

Ilmoitimme illalla satamaviranomaisille, että aiomme lähteä aamulla klo 04.00. Satamapäällikkö ei oikein tuntunut lämpiävän varhaiselle lähdöllemme. Hän selitti että oli luvassa kovaa tuulta. Päätetty mikä päätetty. Aamulla olimme satamaviranomaisten kopin vieressä ja vene kiinnitettynä tullilaituriin.

Koko edellisen yön ja illan oli tullin luona kova vilske. Satamasta lähti 8 suurta venekuntaa ulkomaille. Se, että puolalaiset joutuvat käymään tullin kautta tullen menen ei tunnu vaivaavan purjehtijoita.

Kun menin sisään satamavahdin luokse hän oli lähinnä tyrmistyneen tuntuinen. Hän lupasi kuitenkin tilata tullin ja emigrantin. Hymyilin kaverille kaikkein ystävällisimmän hymyni ja jäin väkisin keskustelemaan hänen kanssaan. Annoin hänelle yhden 10 - 15 mk:n rannekellon ja johan kävi soittaminen eri malliin.

Hän pyysi meitä menemään veneeseen odottamaan viranomaisien tuloa. Kun niitä ei alkanut heti kuulua, hän kävi välillä pyytelemässä anteeksi viivytystä. Lopulta klo 06.30 tuli emigrantti (sama kun oli ottanut meidät vastaan) ja toinen, ilmeisesti aliupseeri, joka oli oppimassa kunnan byrokraatiksi. Heidän mukanaan tuli kaksi tullimiestä, taas samat kun tullessa. Lisäksi tuli kaksi sotilasta, jotka tarkastivat ensin veneen. He avasivat kaikki luukut, kaapit ja konekopan, ja penkoivat punkkien alustat. Tämän jälkeen tulivat tullimiehet ja emigrantit veneeseen.

Olimme ilmeisesti ostaneet yli varojemme ja jännäsimme vähän kuinka tässä käy. Miehet olivat kuitenkin uuvuksissa yön ahertelun jälkeen, jonka saattoi huomata heidän kireistä ilmeistään. Gun-Britt tarjoili kahvit ja kunnan aamupalat herroille ja puheimme kaikenlaista. Tullimies, jonka kuva oli Pertti Dunckerin kirjassa, oli huolestuneen näköinen ja kyseli mitä hänestä ja hänen virkaveljestään kirjassa kerrotaan. Koska totuutta ei aina sovi kertoa, sanoin hänelle, että kirjassa puhutaan mukavasta vastaanotosta ja iloisista virkamiehistä. Vastaus tuntui tyydyttävän veikkosta ja kun emigrantti kertoi tullimiehille, että minä olen suomalainen miliisi, nousi tullimiesten kasvoille mielenkiintoinen ilme.

Emigrantti oli todellinen herrasmies ja tahtoi antaa mahdollisimman hyvän kuvan maastaan. Hänellä oli ilmeinen halu päästä toimittamaan virkaansa ja pyysi passimme ja viisumimme.

Päätin tässä vaiheessa tarttua härkää sarvista ja pyysin että emigrantti tulkitisi sanani virkaveljellen ja kahdelle tullimiehelle. Kiitin kohteliaasti heitä siitä, että olin saanut olla perheineni heidän maassaan ja nauttia heidän vieraanvaraisuudestaan. Kerroin, että kokemukseni Puolasta oli miellyttävä ja että vierailu oli avartanut näkemystäni heidän maastaan. Sanoin samalla, että mikäli heillä ei ole mitään sitä vastaan, tahtoisin ojentaa heille pienen muiston käynnistäni. Annoin kullekin virkamiehelle yhden elektronisen rannekellon. Oli ilo nähdä kuinka vekottimet katosivat virkapukujen taskuihin ja leimat tulivat esille. Sitten alkoi Si-Sin kajuutassa varsinaiset kajuutan pöydän takomistalkoot. Jokaiseen paperiin tuli todella korean näköisiä nimikirjoituksia ja leimoja.

Sen kummemmin emigrantti kuin tullikaan ei vilkuilleet vahingosakaan sivulle. Tulli kysyi oliko meillä Puolan rahaa jäljellä. Gun-Britt sanoi heti, että meillä oli ja näytti muutamaa kolikkoa ja seteliä. Tulli oli huolestuneen näköinen, mutta emigrantti alkoi sättiä tullimestä niin, että lopulta todettiin, että rahoilla oli vain muistoarvo. Meidän tulisi vain pitää niistä suomme kiinni.

Tämän jälkeen lähdimme taas luovien ulos satamasta. Seuraava satama olisi Travemynde.

Matkalla tapasimme kaksi itäsaksalaista troolaria, jotka tulivat aivan lähellemme, välimatkaa oli vain 50 m. Todettuaan kansallisuutemme ne jatkoivat matkaansa. Luovimista kesti aina Bornholmin itäpuolelle saakka.

Jatkoimme luovimista Bornholmin eteläpuolitse suuntana Gedser rev. Bornholmin eteläkärjessä sijaitsee oikea hylkyjen viidakko ja kaiken lisäksi saarelta suoritetaan ammuksia etelään. Meidän oli mentävä vielä etelämmäksi jotta välttyisimme mailman satoimilta.

Tuuli yltyi, meidän oli reivattava iso ja laitettava 16 m²:n keulapurje. Homma alkoi ottaa koville, aallot olivat korkeat ja vesi todella kylmää. Veneessä ei ollut enää kuivaa vaatetta päälle pantavaksi. Anne alkoi voida pahoin ja hänen saaminen ylös punkasta oli miltei mahdotonta.

Juominen on tärkeää nestetasapainon säilyttämiseksi ja yritimme saada häntä juomaan mitä erillaisimmilla tempuilla. Appelsiinit hän suostui syömään.

Koko yön ja seuraavan aamupäivän kovan kelin jälkeen aloimme ihmetellä sijaintiamme. En saanut radiosuuntimia onnistumaan. Olimme ajautuneet niin pitkälle etelään, että Hammaröde ja Sandhammarin majakat olivat niin lähelläkin, että niistä ei saanut onnistunutta suuntimaa. Radiosuuntimassa kuului lisäksi erinomainen määrä mitä kummallisimpia majakoita. Radiomajakkaluettelo, joka minulla oli, alkoi hajota jatkuvan kastumisen seurauksena. Vene oli sisältä kuin hävityksen jäljiltä. Kaikki tavarat olivat sekaisin ja ruokailumme oli retuperällä.

Lopulta kuulin Mön kärjessä olevan Hesthövedin majakan ja jonkun muun, joka tuli etelästä. Näimme vielä keltaisen poijun, jota päätimme mennä katsomaan. Kun tulimme niin lähelle, että näimme sen tekstin, yllätyimme todella. Poijussa luki ODAS DDR. Päätin ottaa läntisemmän kurssin.

Näimme koko päivän sota-aluksia ympärillämme, emme muita. Keli koveni ja ympärillä oli pelkkää sotaa ja vettä, mutta onneksi kirkas taivas. Vastaan tuli pieni purjevene joka oli reivannut ison kokonaan ja keulapurjetta se ei pitänyt lainkaa.

Jatkoimme luovimista ja eteemme ilmestyi neuvostoliittolainen ohjuslaiva. Korkealla taivaalla näkyi lentokone joka oli kuin paikallaan. Menimme aivan sotalaivan takapuolen vierestä ja huiskutelimme sen kannella oleville matruuseille. Alkoi moleminpuolinen iloinen tervehtiminen. Minua harmitti jälkeinpäin, että en suorittanut lipputervehdystä, olisihan se ollut kiiva tapahtuma kirjata lokikirjaan.

Illan tullessa näimme Kadetrendenin lähestyvän ja yön purjehdimme poijujen joukossa, joita sitten seurasi aina Travemynden väylälle saakka. Perillä Travemyndessä olimme leppoisan yöpurjehduksen jälkeen noin puolen yön aikaan. Menimme suoraan Böhs Werft-nimiselle telakalle, missä olimme olleet edellisessä kesänä. Paikka on suhteellisen edullinen ja kaupunki lähellä.

Satamassa kysyin eräältä pojalta vieraspaikkaa ja hän selvitti että sen kun vaan käyt laituriin ja aamulla toimistossa niin kaikki onnistuu.

Aamulla huomasimme, että satamassa oli Gdyniasta 1/2 vuorokautta ennen meitä lähteneitä puolalaisia, niitä oli tullut lisää myös yön aikana. Ihmettelimme, että olimme purjehtineet nopeammin 2 hengen miehistöllä ja 4 metriä lyhyemmällä veneellä kuin nuo polakit. Salaisuus lieene siinä, että he eivät olleet purjehtineet viimeisen päälle täysillä kuten me.

Travemyndessä kävimme ostoksilla. Pankissa oli Lindberg-niminen mies, joka puhui sujuvaa suomea. Pankki on aivan Trave-joen länsirannalla laivamuonitusliikkeen vieressä.

Travemyndestä Anne meni junalla Hampuriin ja sieltä edelleen lentäen Turkuun ja kouluun. Anne ehti juuri ja juuri ensimmäiseksi koulupäiväksi kotiin.

Gun-Britin kanssa jatkoimme Travemyndestä Fehmarin sillan pielessä olevaan Brugstifeen ja seuraavana päivänä pyöräilimme jekkujen kanssa Fehmarin sillan ylitse Brigstaken kaupunkiin. Pohjoissaksan pikkukaupunkien kauniit talot ovat aina olleet mieleeni. Niitä voi ihastella kuin koruja näyteikkunoissa.

Oltuamme kaksi vuorokautta Brugstifessä ja Brugstaakessa ja tavattuamme erilaisia ihmisiä ja käytyämme kylässä ja pidettyämme illanistujaisia veneessämme, päätimme lähteä kohti Tanskaa. On ihmeellistä, että niitä saksalaisturisteja joista meillä tupataan puhua pahaa, ei tapaa Saksassa. Meillä kävi veneessä vieraana yksi saksalainen lentäjä, jonka kanssa keskustelimme mm. tästä. Hän väitti, että pohjoissaksalaiset eivät ole epämiellyttäviä vaan jos epämiellyttäviä saksalaisia on niin ne tulevat Etelä-Saksasta.

Brugstaajesta menimme kohti Tanskaa ja Själlandin Rödvgiä. Keli oli kerrankin mukava, tuuli vaan vastaan, joten luoviminen jatkui. Purjeena oli genoa 2 ja stuura levitetynä kaikessa komeudessaan. Femarnin itäkärjessä jouduimme ihmeellisen ilmiön eteen. Yritimme luovia ulos rannasta heikossa tuulessa ja loki näytti 4.5 solmua, mutta vene ei kulkenut, ranta vaan läheni. Kun katsoin merikorttia totesin, että kiviä ja lähellä pohjaa ollaan. Samassa aallokko muuttui kuitenkin tasaiseksi ja vene tuntui jo liikkuvan eteenpäin. Hitaasti mutta varmasti lähestyimme poijua, joka oli rannallepäin vinossa. Sen etupuolella oli komea keula-aalto.

Kun olimme tulleet noin 12 mailia rannasta päätimme avata ostoslaatikon ja nauttia namusista, joita ostimme Brukstagesta. Hiljalleen sumusireenien ulvontaa, joskus erotimme voimakkaan dieselin jyskytyksen. Tuuli oli mukava ja vauhti siedettävä. Kurssissa emme voineet tarkalleen pysyä, sillä tuuli muuttui jatkuvasti ja merkintöjä oli tehtävä kortille koko ajan. Radiosuunnitelmalla sain hyvän paikallistuksen ja kaikki alkoi mennä omia uomiaan. Yö jaettiin taas kahden tunnin pätkiin, meripunkka viritettiin ja keitettiin kahvia termokseen valmiiksi nautittavaksi voileipien ja muiden namusien kanssa. Koska olimme lähellä niitä suuria laivareittejä, jotka ovat tosi vilkkaasti liikennöityjä, olin laittanut keulalle 10 W polttimon sijasta 24 W, ja valoa riitti. Moottoria oli käytettävä kuitenkin tunti vuorokaudessa. Aamulla näimme Mön kalkkikivikalliot ja keli oli tosi hieno. Olimme hiukan varuillamme tuulen suhteen ja pidimme ainoastaan maxjibia ja stuuraa ylhäällä. Tuntui ikuisuudelta kiertää Mön kärki. Tuuli vaihteli läheisen korkean kallion ympärillä ja saimme vauhtia vasta, kun olimme noin 5 mailia Mön kärjestä luoteeseen.

Jatkoimme matkaa kohti Rödvgiä ja odottelimme, että ranta tulisi näkyviin. Aloin jo tulla levottomaksi, sillä kaiken järjen mukaan rannan olisi pitänyt jo näkyä. Oli ilmeistä, että joko olimme menossa vikasuuntaan tai sitten näkyvyys oli huono. Vastaamme tuli voimakas ukkospuuska ja taivas muuttui aivan mustaksi. Vesi tuli sellaisella voimalla, että sitlooran spygatit eivät ehtineet imeä kaikkea. Näkyvyys oli noin 10 metriä. Taivas oli aivan musta ja tuuli voimistui. Aloimme reivata purjeita samassa kun salammat alkoivat säkenöidä. Emme ehtineet reivata valmiiksi kun taivas repesi ja kirkas auringonpaiste valaisi maiseman. Sade loppui kuin seinään. Suoraan edessämme oli Rödvgig.

Koska emme pidä mukanamme erikoiskortteja koko Itämeren alueista, meillä ei myöskään ollut korttia Rödvgin edustasta. Saksalainen Hafen handbok kertoi, että sataman edusta on matala ja väylällä on pysyttävä. Ongelmana oli vain se, missä väylä kulkee ja miten sen erottaa.

Lähestyessämme Rödvgiä tuli vastaamme samaa vesialue josta päättelin, että siinä se pohja sitten on. Tuntui hiukan erikoiselta vatsanpohjassa, kun ylitimme kirkkaan ja samean veden rajan. Satama-altaasta tuli ulos jonkinlainen yhteysalus ja sen perässä vene. Otin saman kurssin kuin nämä ja kohta erotin kaksi pientä poijua.

Satama oli täynnä saksalaisia ja tanskalaisia purjehtijoita. Ruotsalaisia ei näkynyt ja me olimme ainoat suomalaiset. Suomalaisia emme olleet nähneet sitten Gdynian. Tullessamme Gdyniaan siltä lähti suomalainen moottorivene.

Löysimme yhden paikan missä ei ollut punaista lappua ja kiinnitimme veneen siihen. Vastaamme tullut saksalainen purjevene tuli takaisin satamaan ja huomasi, että olimme ottaneet siltä vapautuneen paikan. Saksalainen haki paikkaa muualta, mutta ei löytänyt. Vinkkasin hänet viereemme ja sidoimme veneen kylkeemme. Kaveri kertoi, että hän oli aikonut lähteä kotiin, mutta ei kovan kelin takia viitsinyt.

Kun tulin satamaan, kävelin kauppaan ja ostin tanskalaisen sanomalehden ja samasta kaupasta pienen pullon Gammeldanskia. Sitten kävelin läheiselle kioskille ja sanoin tytölle, että tahdon Jörgen Lindgrenin puhelinnumeron Naestvediin sekä yhden vihreän. Tyttö selvitti puhelinnumeron ja antoi kaljan. Hänelle oli yksi ja sama millä valuutalla maksoin. Hänelle kelpasi niin Tanskan kruunu kuin D-markka. Menin kioskille ja soitin Jörgenille kotiin. Hän on hyvä tuttavani aikaisemmilta etelä-Itämeren reissuilta. Jörgen oli vannottanut minua viimeksi pääsiäisenä meillä

käydessään, että minun oli soitettava hänelle, jos tulisin Sjölandtiin.

Anne-Grete, Jörgenin vaimo, lupasi, että Jörgen noutaa meidät heille autollaan. Matkaa Naestvediin oli noin 80 km. Ei kestänyt kauan kun Jörgen kurvasi luoksemme. Siitä sitten vaan likaiset vatteet mukaan, Saksan tuomiset kassiin ja Lindgrenien kotiin pesemään vatteita ja nauttimaan pohjoismaisesta ystävyydestä. Olen tutustunut mitä moninaisimpiin ihmisiin reissuillani. Koskaan en tule saamaan niin hyviä ystäviä muista ihmisistä kun olen saanut purjehtijoista. Tanskassa on vielä se erikoisuus, että kaikki veneilijät katsovat olevansa purjehtijoita ja saman veroisia. Erityisesti tanskalaiset ovat avoimia ja ystävällisiä ihmisiä ja purjehtijat näiden parhaimmista. Alussa oli vähän vaikeuksia ymmärtää tanskaa, mutta kun korva harjaantuu, niin se kyllä sujuu. Jonkun ajan keskustelun jälkeen löytyy yhteinen kieli, joka on jonkinlaista skandinaviaa, ruotsin-, norjan- ja tanskankielen sekoitusta jota on höystetty englanninkielisin sanoin.

Olimme kaksi päivää Jörgenin ja Annegreten luona. Jörgen otti vapaaviikon ja lähdimme Rödvgiin sillä mielellä, että hän lähtee mukanamme Bornholmin Rönneen.

Ilta Rödvgin satamassa oli mitä loisteliain. Veneitä oli Si-Sin ympärillä vaikka kuinka monta. Olimme päättäneet, että lähdemme satamasta kello 06.00 seuraavana aamuna.

Koska veneeseemme oli kiinnittynyt useita muita, sovimme kippareiden kesken, että irroitamme veneemme illalla ja jääme makamaan ulommaksi.

Siinä veneitä siirtäessä tuli satama-altaaseen purjevene, joka liikkui aavemaisesti. Sillä oli isopurje ylhäällä ja keulassa valot. Yksinäinen kippari puhui rauhoittavasti suurikokoiselle koiralle, joka oli hänen seurassaan istuinkaukalossa. Hän ei olisi päässyt veneellään lähellekään rantaa, joten ehdotin, että päästäisimme kaverin kaijaan kiinni niin, että moppe pääsisi tarpeilleen. Tähän yhtyivät kaikki rannassa olijat. Oli ilo nähdä, kuinka noin 11-metrinen purjevene, ilman konetta ja yhden miehen ohjaamana, valui vaikeuksista paikalleen toisten kippareiden avustuksella. Ajattelin, että tällaista vielä meilläkin pitäisi nähdä. Luulenkin, että ne ajat vielä koittavat, kun satamissa on niin tungosta, että veneilijät ottavat toisensa huomioon ja kaikki veneilijät ovat saman arvoisia.

Olen aina pitänyt mittapuuna juuri tanskalaisten veneilijöiden suvaitsevaisuutta. Istuimme myöhään ihailemassa auringonlaskua ja sataman valoja.

Aamulla oli hienoinen usva ja tuuli oli miltei olematon. Nostimme lightgenoaan stuuran kaveriksi ja lähdimme lillimään kohti Bornholmia. Tuuli oli tuommoista 1-2 m/s luokkaa ja kerrankin slööriä. Jörgen ei koskaan aikaisemmin ollut purjehtinut yöllä ja hänen kokemuksensa avomeripurjehduksesta ovat vähäiset. Hän suhtautui edessä olevaan matkaan vakavuudella.

Meillä on ollut sääntönä, että Si-Sin oleessa irti rannasta ei alkoholia käytetä ja Jörgen tiesi tämän. Hänen suhtautumisensa ja ilmeensä oli hämmentynyt kun Gun-Britt kattoi pöydän ruokailua varten viineineen ja snapseineen. Ilmeistä on, että tanskalaiset pitävät ruokaryypyn ja yhden viinilasien nauttimista ryypäämisinä. Olisikohan tämä juomakulttuurimme ero. Jörgen toi esille juomakulttuurin ja ryypäämisen eron aterian aikana. Hän kertoi, että kun tanskalainen kaveri ostaa perjantaina korillisen kaljaa mukaansa rannalle, istuu ja juo sitä kaverinsa kanssa, se on kulttuuria. Mutta kun suomalainen tekee samoin, se on ryypäämistä. Mene ja tiedä.

Pimeän myötä näkyi silloin ja tällöin jonkun laivan valot, veneitä ei ollut näkyvissä, taivas oli synkän näköinen. Aloimme odottaa sadetta ja kovaa tuulta. Säätiedoitus oli luvannut Tanskan radiosta kavaa läntistä myrskyä.

Kellon ollessa noin 23.45 olimme niin lähellä Rönneen satamaa, että näimme selvästi sataman suulla loistavat vihreät ja punaiset valot. Olemme käyneet aikaisemmin Rönnessä ja olimme tuolloin kalasatamassa, joka osoittautui huomattavasti mukavammaksi kuin huvivenesatama. Siksi pyrimme nytkin kalastustroolareitten viereen. Tullessamme siihen altaaseen, missä kalastusaluksat makasivat, näimme kaijalla satamaviranomaisten auton. Meidät ohjattiin suureen satamaan, missä makasi monta purjevenettä, makasiinien lähellä. Yritimme kiinnittyä yhden isohkon baltikin viereen, jonka kotisatama oli N.Y. Yacht Club. Veneen sisuksista ilmestyi yöllisestä herätyksestä ärsyyntynyt kaveri. Hetken keskustelun jälkeen hän rauhoittui ja tajusi, että olimme juuri vasta satamaan tulleet veneilijöitä ja kertoi, että hän aikoi lähteä satamasta 4 tunnin kuluttua, eikä tahtoisi häiritä meitä aamuaisella lähdöllään.

Veneen kiinnityksen jälkeen joimme parit oluet Jörgenin kanssa ja painuimme pehkuihin.

Aamulla oli todellinen keinuminen tosiasiassa, pelkäsin että lepuuttimet hankautuvat puhki kivikaijaa vasten. Vielä enemmän minua hirvitti pitkät ruosteiset pultit, jotka kävivät lähimmillään parin sentin etäisyydellä veneen kyljestä. Virittelin kalasareissani kiinnityksiämme ja kävin läheisen roskiksen vierestä ottamassa pari irrallista lankun pätkeä, jotka viritin kaijan ja lepuuttajien väliin. Juotuamme aamukahvit ja pakattuamme fillarit esille, lähdimme Rönneen kaupunkia tutkimaan. Tarkoituksena oli tavoittaa Jörgenin aikaisempi työtoveri ja hänen vaimonsa, jotka nykyisin ovat ravintoloitsijoina Bornholmin pääkaupungissa. Meidät otettiin vastaan kuin vanhat tuttavat. Saimme kutsun illalliselle ja sovimme, että minä tuon mukani konjakit ja snapsit.

Ilta oli mitä onnistunein ja skandinaavinen yhdessäolo antoi jälleen uskoa yhteiseen pohjolaan ja siihen, että purjehtijat olkoonpa sitten tuutuja tai tuntemattomia tulevat keskenään toimeen erinomaisesti.

Jouduimme olemaan Rönnessä kaksi yötä enemmän kuin olimme suunnitelleet. Läntinen myrsky oli niin kova, että sataman suusta ei olisi tavallisella huviveneellä päässyt. Sataman aallonmurtajat eivät riittäneet aaltojen pysäyttämiseen.

Satamassa oli kaksi neuvostoliittolaista kalastusaluksia, jotka tyhjensivät Beringin merestä kalastamiaan ja syväjäädyttämiään turskia. Ollessamme ihastelemassa heidän mahtavaa saalistaan, tuli minun ja Jörgenin luokse mies, joka puhui outoa suomalaista murretta. Hetken keskustelun jälkeen kävi ilmi, että hän oli purjeveneellään Rönnessä ja kotoisin virosta. Nykyisin hän asui Saksan Liittotasavallassa. Hän keroi olleensa monta kertaa Suomessa purjehtimassa kilpaa, viimeksi NJK:n järjestämissä kilpailuissa.

Jouduimme kovaan luovuihin lähtiessämme Borholmista kohti Kalmarin salmea. Yhtä aikaa kanssamme lähti toinen purjevene, joka seurasi meitä noin 20 mailin matkan, mutta jostakin syystä se kääntyi 180 astetta ja palasi ilmeisesti takaisin. Taivas oli uhkaavan tumma ja meidän oli vähennettävä purjeita. Ennen aamua olimme kuitenkin jo pitkällä Kalmarin salmessa ja keulilla veti Genoa II ja stuura täysillä. Edellämme oli yön aikana ollut valkoinen perävalo. Aamun sarastaessa vaihdoin isomman purjeen ja ennen Kalmarin salmea olimme ohittaneet 13 jalkaa isomman veneen. Se tuntui mahtavalta. Meillä ei ollut tarkkoja kortteja Kalmarin

sokkeloista, mutta selvisimme niistä seuraamalla luotsin veneitä ja isoja laivoja. Illalla teki mieli satamaan laittamaan ruokaa ja nukkumaan kokomittainen yö.

Färjestadetin pohjoispuolella näin läntisellä rannalla lateraaliviitan ja ajoin sitä kohti. Ajattelin että systeemi on ilmeisesti sama kuin meillä. En tiedä onko näin mutta emme ainakaan saaneet kosketusta pohjaan. Kun olimme seikkailleet jonkin matkaa, tuli toinen viitta ja kohta edessämme oli kokonainen viittojen aikaansaama kuja. Kujan vieressä oli mies ja poika laske-massa verkkoja veneestä ja kysyin heiltä, jos he tietävät jonkun saaren tai sataman, jossa voisi yöpyä ilman maksua. Meillä ei sattunut olemaan lantin lanttia Ruotsin rahaa. Saimme ystävällisen ohjeen saaresta. Tullessamme saaren luokse tuli meitä vastaan Maxi 77, jonka miehistö tarjosi meille omaa kerhosatamaansa. Se oli maksuton ja paikat merkitty vieraille erityisillä lapuilla. Se oli palvelua se.

Gun-Britt aloitti ruuan aliton ja minä pakkasin venettä kuntoon ja laitoin purjeita pusseihin. Ollessani kannella tuli noin 70 vuotias, piippua poltteleva vaaleaan pukuun pukeutunut herrasmies kahden naisen kanssa istumaan läheiselle penkille. Hetken kuluttua mies tuli seisomaan veneen keulan kohdalle ja sanoi minulle "tuolla on Färjestad" ja osoitti kädellään itään. Kun vastasin hänelle, että niin on ja että se tuntui olevan kaunis ja vilkas paikka ja että tämä satama tuntui erittäin mukavalta ja rauhalliselta, mies tuntui tyrmistyvän. Hän olisi varmasti tiputtanut piippunsa ellei se olisi sattunut olemaan kädessä.

Hän ei sanonut mitään, nyökkäsi vain ja käveli naisten luokse. Kuulin kun hän selvitti naisille. - Tuo vene tuossa on Suomesta, mutta mies kannella puhuu ruotsia, ja täysin selvästi. Ei olisi uskonut, ja kaikki kolme nyökkäsi yhtäaikaisesti.

Lähdimme aamulla kohti Oskarshamnia ja saavuimme sinne yöllä. Meidän ei tarvinnut maksaa vierassatamassa täälläkään. Menimme sellaiseen satamaan, joka satamakirjamme mukaan olisi vierasvenesatama, mutta ei sitä enää kuitenkaan ollut. Aamulla siirryimme Oskarshamnin kaupunkiin. Kävimme pankissa ja kaupassa ja olo oli todella ruhtinaallinen, kun sai tuoreita vihanneksia ja muuta hyvää.

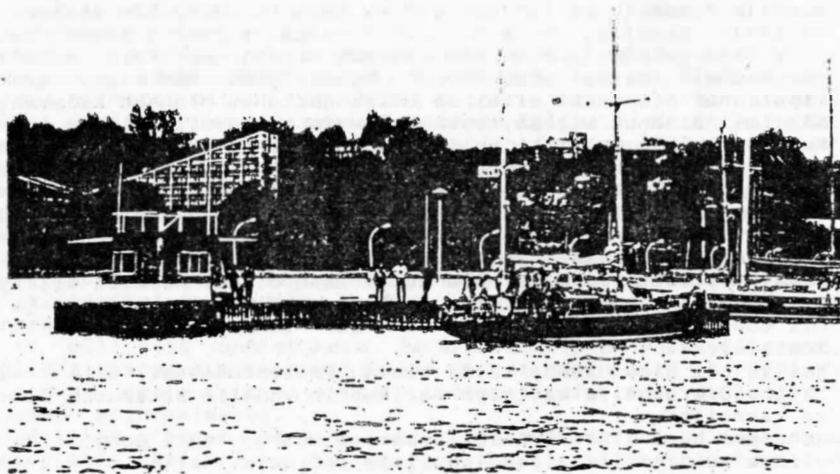
Meillä oli aikomuksena käydä vielä Oxelosundissa. Sitä varten ostin 50 kruunulla käytetyn merikortin yhdeltä satamassa olleelta kaverilta.

Lähdimme heti iltapäivällä jatkamaan matkaa kohti pohjoista. Kun olimme noin puolivälissä, kuulin radiosta, että oli tulossa kova tuuli ja jos meidän oli kerran luovittava Oxelosundiin, niin miksi sitten ei samalla kohti Suomen Utötä. Tuumasta toimeen, saimme vähitellen pienentää purjeita kunnes meillä ei enää ollut kuin myrskyfokka ja stuura kahdessa reivissä. Kryssi oli kiusallisen työläs ja peräsinpaineet antoivat odottaa, että jotakin voi sattuua milloin vain ja niin myös kävi. Toinen ohjausvaijeri katkesi. Minun oli trimmattava vene kurssille purjeilla sillä aikaa kun Gun-Britt otti varapinnan esille. Se oli kuitenkin sahattava poikki jotta se mahtuisi kulkemaan pedelstalin edestä.

Noin 20 minuutin työn jälkeen olivat varavehkeet kunnossa ja normaali ohjaaminen saattoi taas alkaa. Gun-Britilla oli vaikeuksia oppia ohjaamaan pinnalla. Oli ilmeisesti kulunut liian pitkä aika siitä, kun purjehtimme folkkarilla. Sain jatkaa ohjaamista 5 tuntia eteenpäin ja tuulen pikku hiljaa vähetessä noin 15 m/s, alkoi Gun-Britt ohjata. Nukuin muutaman tunnin ja jatkoimme kohti Utötä. Olimme aamun sarastaessa ohittaneet Gotskasandön.

Luoviminen jatkui vielä vuorokauden, jonka jälkeen tulimme Utön loiston näköpiiriin ja saavutimme Lillharun oranssisen linjan. Meillä oli Utöseen tullessa ainakin 18 m/s vastatuuli ja aallokko oli ihmeen jyrkkää. Olimme satamassa 03.00 aikoihin. Henkilökunta luotsiasemalla oli vastassa ja meille luvattiin aamulla lämmin suihku. Kun menimme luotsiasemalle olivat kutterinkuljettajat lämmittäneet meille saunan ja sen päälle saimme kahvit. Ei voi sanoa muuta kun että muu maa mustikka oma maa mansikka.

Veneilyterveisin Si-Si:n miehistö
Henrik, Gun-Britt, Anne ja Carita



Gdynian sataman tullikopinkupeella riittää vilskettä. Puolalaiset purjehtijat joutuvat kulkemaan tullin kautta aina tullessaan ja lähtiessään satamasta.

VIHERKOSKI

Kuusisto Parakkimäe, puh. 557622



Veneilijän kymmenen sääntöä

1. Pidä veneesi merikelpoisena ja säilytä hyvä järjestys veneessäsi!
2. Pidä aina tarpeellinen turvavarustus veneessäsi!
3. Pysyttele veneesi ominaisuuksia vastaavilla vesillä!
4. Ilmoita omaisillesi tai tuttavillesi reittisi ja retkesi kohde. Ilmoita myös jos muutat suunnitelmiasi!
5. Tunne meriteiden säännöt!
6. Älä ylikuormita venettäsi. Istu veneessä!
7. Tähystä huolellisesti. Varo liikaa vauhtia.
8. Kuuntele säätiedotukset. Jää kotiin, jos on luvassa huononevaa säätä. Jos olet jo vesillä, hakeudu suojaan!
9. Jos vene kaatuu, pysyttele veneessä kiinni, älä lähde uimaan!
10. Älä roskaa vesillä tai rannoilla!

