

Marinerit ry 1989 – 2009

Matkamoottoriveneilijöiden yhdistyksen synty ja katkelmia ensimmäisen 20 vuoden toiminnan ajalta.

Veneilyn kehittyminen 1950 -luvulta

Sodasta toipumiseen liittyi vapaa-ajan lisääntyminen ja mahdollisuuksia virkistäytymiseen myös vesillä. Veneet eivät enää välttämättä olleet pelkkiä kulkuneuvoja tai apuvälineitä kalastuksessa. Veneitä opittiin käyttämään myös vesillä olemisen ja siellä liikkumisen välineenä. Veneillen tehtiin lyhyitä retkiä lähiluontoon, mutta suuremmilla veneillä myös pitempiä matkoja, joihin liittyi yöpyminen veneessä. Meren saaristo, samoin kuin useimmat järviolueet, olivat lähes koskemattomia ja siellä oleskelu edellytti täyttä omavaraisuutta.

Porkkalan alueen vuokraus Neuvostoliitolle jakoi etelärannikon ikävällä tavalla kahtia ja pakotti varsinkin pääkaupunkiseudun veneilijät joko itään tai kiertämään vuokra-alue kaukaa meren puolelta. "Porkkalan aidan" kiertäneiden veneilijöiden määrä ei kuitenkaan ollut suuri, mutta heidän muille antamansa esimerkki oli kirkas.

Viron ja muun Baltian miehitys esti veneilyn Suomenlahden poikki. Sen sijaan oli tavallista, että Saaristomeren alueelta ylitettiin Ahvenanmeri. Ruotsissa käytiin omilla veneillä kaikkialta rannikolta - jopa Selkämeren leveimmiltä kohdilta Satakunnasta Gävlebuktenin pohjukkaan ja Perämeren avoimien ulapoiden yli esimerkiksi Oulun ja Luulajan välillä. Merenkurkun alueella olivat Ruotsinmatkat vaatimattomillakin veneillä jo jossain määrin yleisiä ja ostosmatkoja tehtiin sodasta toipuvasta Suomesta yltäkyläiseen Ruotsiin.

Nämä tekijät kasvattivat suomalaisten veneilijöiden merenkulkutaitoja ja kykyä lähteä avoimelle merelle, jota suojaainen saaristo ehkä ei olisi samassa määrin kyennyt luomaan. Suomen Navigaatioliiton toimeenpanemat veneilijöiden laivurikurssit antoivat veneilijöille hyvän pohjan merenkulun ja meriteiden sääntöjen hallinnassa. Merellinen yhdistystoiminta kuten venekerhot, meripelastusseura ja meripartiolaiset kasvattivat innostusta ja käytännön taitoja päiväretkiä pitempiin venematkoihin. Kipinä pitempiä venematkoja kohtaan oli syttynyt ja niiden toteuttamiseen alkoi syntyä käytännön mahdollisuuksia varallisuuden ja hyvinvoinnin parantuessa 1970 -luvulle tultaessa.

Veneilyn vallankumous 1970 -luvulla

Taloudelliset mahdollisuudet asuttavan veneen hankkimiseksi paranivat oleellisesti 1970 -luvulla. Tähän johti paitsi yleinen hyvinvoinnin kasvu, myös 40 -tuntisen työviikon käyttöön ottaminen, jolloin jokaisena viikonloppuna syntyi mahdollisuus kahta yöpymistä edellyttävään veneilyyn. Puun korvautuminen veneissä uusilla materiaaleilla mahdollisti veneiden laajamittaisen tuotannon kohtuullisilla toimitusajoilla ja vähensi myös merkittäväällä tavalla veneen pitämiseen liittyvää huoltotyön määrää. Myös venemoottoreiden kehitys kävi kohti yhä luotettavampia ja helpokäyttöisempiä malleja samalla kun sodan heikentäneet vanhat veneet vähitellen poistuivat käytöstä. Vene kyettiin tämän seurauksena selvemmin näkemään veneilyn välineenä eikä pelkästään askartelun kohteena. Itseisarvoinen veneily kasvoi perinteisen kalastuksen ja kuljetuksen rinnalla.

Vapaa-ajan veneiden määrä lisääntyi huimaavasti samoin kuin veneillä kuljettujen matkojen pituudetkin. Veneilyn piiriin tuli kuitenkin myös harrastajia, joiden osaaminen ei ehtinyt kehittyä samassa vauhdissa kuin veneen ostaminen tuli mahdolliseksi. Alkoi näkyä tietynlainen jako veneilijöiden ja "veneenomistajien" välillä.

Veneilyn polarisoituminen 1980 -luvulla

Hyvinvointi loi myös itsekkyyttä. Rantojen maanomistus hajautui kasvavan mökkeilyn seurauksena ja matkaveneilijät joutuivat kulkemaan yhä pitemmälle löytääkseen vapaan luonnonrannan kiinnittymistä varten. Paineet veneiden nopeuden kasvattamiseen lisääntyivät. Purjeveneiden nopeus ei kuitenkaan kasvanut samalla tavalla kuin moottoriveneiden. Tämä osaltaan synnytti jännitteitä ja epäluuloja purje- ja moottoriveneilijöiden välille.

Kumpikin veneilylaji haki paikkaansa maailmassa toisesta riippumatta vaikka vesi ja pääasiallinen etu kummallakin olivat yhteiset. Asia ei helpottanut vuosisadan mittainen ristiriita kone- ja purjealusten välillä yleensä. Kilpaveneilyn puolella suomalaiset moottoriveneilijät olivat kansainvälisesti menestyneet purjehtijoita selvästi paremmin, mutta tätä ei esimerkiksi päivälehdistön urheilutoimituksissa siihen aikaan kovin helposti huomioitu.

Eräissä veneily-yhdistyksissä moottoriveneilijät joutuivat jopa sanktioiden tai ylimääräisten velvoitteiden kohteeksi kuten toisarvoiseen asemaan satamapaikkojen jaossa tai heille saatettiin säilyttää velvollisuuksia korvauksetta suorittaa ajoja ja kuljetuksia seuran purjehdustoiminnan tarpeisiin mm.

Ennen kaikkea, moottoriveneillä suoritettuja matkoja ei arvostettu eikä huomioitu läheskään siinä suhteessa kuin purjein kuljettuja matkoja. Tavalliselle veneilystä kiinnostuneelle ihmiselle muodostui mielikuva siitä, että vähänkään mainittavampi venematka voidaan tehdä vain purjehtien. Seurauksena tästä oli, että pitkiä moottorivenematkoja tekevät kokivat, että heiltä puuttuu paikka, jossa he voisivat tavata toisiaan, edistää harrastetta ja vaihtaa kokemuksia samanhenkisten kanssa.

Volvo-Ruori ja "Sikojen lahti"

Suomen Moottoriveneiliitto tarttui ansiokkaasti matkamoottoriveneilyn imagon ja kiinnostavuuden

kohottamiseen käynnistämällä jäsenkilpailun, jossa tulos lasketaan veneellä kauden aikana kuljetun matkan perusteella. Sponsoriksi lupautui Volvo Penta, joka lahjoitti kilpailuun hienot palkinnot. Kilpailu järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1986. Tämän kilpailun voitti Allan Harakangas ja toiseksi tuli Klaus Salkola. Kumpikin venekunta oli kauden aikana käynyt mm. Saksassa ja heillä oli vuosien mittaisella taustallaan useita pitkiä matkoja, joihin myös kuului ulappavesien kuten Ahvenanmeren, Hanönlahden ja Merenkurkun ylityksiä. Kumpikin oli -sattumalta – myös rakentanut veneensä enemmän tai vähemmän itse ja olivat kokemukseltaan tässäkin suhteessa moneen muuhun veneilijään nähden poikkeuksellisessa asemassa.

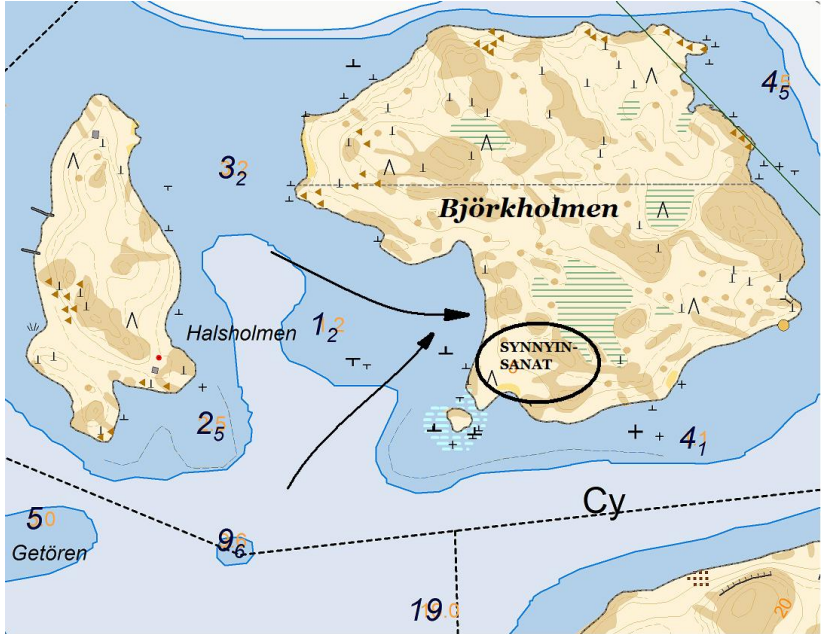
Palkintojenjakotilaisuudessa SMVL:n kevätiliittokokouksessa Helsingissä nämä henkilöt tutustuivat toisiinsa. Siinä alkaen he näkivät tarpeelliseksi luoda pitkiä moottorivenematkoja tekeville veneilijöille oman yhdistyksen, missä samanhenkiset rauhassa voisivat toimia yhdessä yhteisen harrasteen hyväksi. Näin lähti alkuun matkamoottoriveneilijöiden yhdistyksen perustamisajatus.

Kesästä 1987 alkaen tapasivat m/y Kirribilli (Haarakangas) ja m/y Donna (Salkola) toisensa eri puolilla saaristoa. Eräs tällainen tapaaminen tapahtui syksyllä 1988 Onaksen saaristossa olevan Björkholmenin saaren lounaseen avautuvassa laakeassa lahdessa, josta saaren eräiden käyttäjien tyylistä johtuen oli alettu käyttää nimeä "Sikojen lahti". Täällä rantakalliolla istuen hahmoteltiin yhdistyksen toiminta-ajatus ja sovittiin lopullisesti, että nyt yhdistyksestä tehdään totta.

Yhdistykselle hahmoteltiin seuraavanlaisia piirteitä:

1. Yhdistys on ja pysyy puhtaasti moottoriveneilyn yhdistyksenä. Haluttiin varmistaa, ettei yhdistys muutu purjehdusyhdistykseksi kuten monelle veneseuralle tuolloin oli käynyt.

2. Yhdistys ei tavoittele suurta jäsenmäärää, vaan panostaa jäsenkunnan laadulliseen tasoon mitä tulee venematkojen suoritukseen ja veneilykokemukseen yleensä.
3. Yhdistyksen jäsenyys on saavutettavissa ainoastaan hyväksyty jäsenyys ehdot täyttämällä.



”Sikojen Lahti” ja kallio, missä yhdistys päätettiin perustaa.

Toiminnan tarkkaa sisältöä ei tuolloin vielä tarkemmin nähty. Annettiin käytännön näyttää mihin päädyttäisiin.

Sen sijaan keskusteltiin yhdistyksen nimestä, tunnuksesta ja yleisestä suuntautumisesta asioihin. Jäsenkunnan haluttiin koostuvan henkilöistä, joihin muut veneilijät voisivat luottaa ja joiden saavuttamasta kokemuksesta olisi positiivista käyttöä muiden joukossa. Toisaalta nähtiin myös, että yhdistys tulisi muodostamaan eräänlaisen

matkamoottoriveneilyn eliitin.

Seuraava talvi oli ratkaiseva yhdistyksen käytännön käyntiin panon kannalta.

Julkisuutta ennen perustamista ja sen jälkeen

Eräs haaste oli tavoittaa jäseneksi sopivia henkilöitä. Henkilökohtaisten suhteiden kautta oli opittu tuntemaan muutamia, mutta laajempi julkisuus tarvittiin hankkeen viemiseksi eteenpäin. Suomen Moottoriveneilyn PROP lehteen saatiin alkuvuonna 1989 kaksi näkyvää kirjoitusta aiheesta, joista ensimmäinen sisälsi ajatuksen perustamisesta (1/89) ja seuraava (2/89) kertomuksen itse perustamisesta. Nämä kirjoitukset kuuluttivat kokoon sen ydinjoukon, jonka turvin yhdistys perustettiin.

Julkisuutta saatiin mediassa koko perustamisvuoden aikana, sillä Helsingin Sanomat julkaisi veneilypalstalla kuvallisen artikkelin ensimmäisestä kesäkokouksesta, merenkulkualan erikoislehti Navigator syksyllä koko sivun artikkelin. Vene -lehdessä oli vuoden aikana kahdesti maininta marinereista. Nämä kaikki olivat tärkeitä viestejä asiasta kiinnostuneille, sillä niiden kautta syntyi kontaktit sekä perustajajäseniin, että välittömästi perustamisen jälkeen liittyviin jäseniin.

Perustava kokous 19.3.1989

Maaliskuussa 1989 oltiin valmiit kutsumaan asiasta kiinnostuneet kokoon ensi kerran.

Perustava kokous pidettiin 19.3.1989 Helsingin Hakaniemessä olevassa ravintola Valkoisessa Lampaassa. Paikalle oli saapuvilla 13 toisilleen silloin vielä tuntematonta moottoriveneilijää, joista oli tuleman yhdistyksen viralliset perustajat ja sen lisäksi myös keskenään hyvät veneilyystävät. Nämä olivat:

Aalto Annamari, Helsinki

Harakangas Allan, Helsinki

Haarakangas Anneli (Anni), Helsinki
Haarakangas Tero (Putte), Helsinki
Kastinen Tuula, Espoo
Kataja Jukka, Helsinki
Koskinen Kalevi, Turku
Koskinen Sisko, Turku
Kyllönen Pentti, Helsinki
Rajama Markku, Espoo
Salkola Klaus, Espoo
Tuominen Anita, myöh. Wasström, Espoo
Wasström Lennart, Espoo

Todettiin, että kaikilla oli laajasti kokemusta matkamoottoriveneilystä. Jokainen oli tehnyt vähintään yhden jäsenyysehdoksi kaavaillun matkan Ruotsin eteläpuolelle. Pisimmällä oli käynyt Kyllönen, joka 1970 - luvulla oli tehnyt matkan Espanjaan - toiseen suuntaan jopa Biskayan kautta. Aalto ja Kataja olivat vanhalla "pirtuveneellä" käyneet Amsterdamissa eikä muidenkaan tarvinnut matkojensa johdosta kainostella.

Tosiasiallisesti tämä kokous oli yhdistyksen perustava kokous, sillä osallistujat olivat yksimielisiä siitä, että yhdistys perustetaan.

Kaksikko Salkola ja Haarakangas saivat tehtäväksi järjestää virallisen perustavan kokouksen, laatia ehdotukset säännöiksi ja viiriksi ja paljosta muusta. Tämän eteen työskenneltiin koko kevät.

Lipun kuvio syntyi merellä

Viiriksi eli tunnukseksi laadittiin muutama ehdotus, joita kaksikko pohti yhdessä. Lopulta hyväksytty kuvio syntyi huhtikuun viimeisellä viikolla 1989 Salkolan ollessa lomamatkalla Donnallaan Saaristo- ja Selkämerellä. Kuvioita luonnosteltiin ja piirustettiin veneen kajuutassa iltaisella veneen ollessa kiinnitettynä ulkosaariston rantoihin.

Viirin kuviossa yhdistettiin kummankin toimihenkilön

toiveet siitä, mitä kuviossa tulisi olla. Perämiehen koulutuksen saanut Haarakangas halusi kuvioon tähden ja laivainsinööri Salkola potkurin. Nämä yhdistettiin lopullisessa esityksessä siten, että valkoinen lippu jaettiin kulmasta kulmaan sinisellä viivalla - vastapalkilla - jonka yläpuolelle laitettiin nelisakarainen tähti ja alapuolelle kolmisiipinen potkuri.

Viiri ei kuitenkaan ollut läheskään valmis - varsinkaan kun Salkola näytti sitä työpaikallaan merivoimien esikunnassa komentajakapteeni Tapani Talarille, joka on arvostettu heraldikko. Kuviota hienosäädettiin saadun palautteen pohjalta usealla tavalla ennen kuin se tarkkasilmäisen Talarin toimesta jotenkuten hyväksyttiin. Sen jälkeen viirin kuviolle löytyi jopa heraldinen selitys, mikä amatööreinä lippua laativille oli uusi kokemus:

"Suorakaiteen muotoinen vastapalkin jakama lippu, jonka tangon puoleisessa yläkulmassa on tähti ja liehuvan puoleisessa alakulmassa on potkuri."

- Yksinkertaista - eikö?

Varmuuden vuoksi laadittiin perustavalle kokoukselle toinenkin ehdotus lippukuvioksi siltä varalta, että varsinainen ehdotus ei saisi kannatusta. Kuviosta kun ei aikaisemmin laajemmin oltu keskusteltu lainkaan.



Marinerilippu

Säännöt kopioitiin, mutta jäsenyyskriteerit pidettiin tiukkoina

Yhdistyksen sääntöehdotus kopioitiin käytännössä SMVL:n julkaisemasta veneily-yhdistyksen mallisäännöistä. Vain tarkoituksena muovattiin tämän yhdistyksen mukaiseksi. Sääntöihin lisättiin mahdollisuus ottaa vastaan lahjoituksia ja testamentteja. Rekisteriviranomaiseen oltiin yhteydessä ja saatiin ohjeet siitä, miten menetellään yhdistystä perustettaessa.

Tärkeä asia oli jäsenyyssehtoja koskevan ehdotuksen laatiminen. Valmistelevalle kokouksen kaikki osallistujat olivat käyneet vähintään Tanskassa. Yhdistyksen jäseniltä haluttiin edellyttää muita veneilijöitä selvästi korkeampaa veneilykokemusta ja kokemusta muunlaisesta veneilyympäristöstä kuin tutulta Suomen rannikolta. Ennen Baltian avautumista tällaista erilaista veneilykulttuuria piti mennä Etelä-Ruotsiin hakemaan. Matkan sinne katsottiin myös oleva sopivassa määrin vaativa ja pitkä, että vaatimus karsisi aloittelevat, kuten oli tarkoitus. Mikäli yhdistyksen jäsenyys olisi tavoittelemisen arvoista, kasvattaisi se kiinnostusta Itämeren mittaisen venematkan suorittamiseen. Yhdistyksen tavoite pitkien venematkojen edistämisessä toteutuisi myös tätä kautta.

Nimi on enne?

Hienolla yhdistyksellä on hieno nimi. "*Merikarhut*" oli jo käytössä eikä missään tapauksessa mitään siihen viittaavaa haluttu ottaa tämän yhdistyksen nimeksi. Hieman kepeänä, mutta kokka kohisten kulkevaa veneilyn huippua kuvaava nimiehdotus oli "*Kuohukerma*". Siitä ei kuitenkaan tullut ykkösehdotusta kokoukselle. Sen sijaan päädyttiin esittämään merenkulkijaa kansainvälisestikin kuvaavaa "marineri" nimeä. Tämän nimen eduksi katsottiin sen neutraalisuus, asiallisuus ja kansainvälisyys.

Päätettiin myös, että marinerin jäljet eivät haise. Marinerina voi olla ainoastaan hyvämaineinen henkilö, joka hoitaa asiansa muihin ihmisiin ja merelliseen luontoon nähden.

Marineri on useimpia muita kokeneempi ja joutuu väistämättä olemaan esimerkkinä muille.

Koossa oli nyt ehdotukset tunnuskuvioksi, säännöiksi, jäsenyyskriteereiksi ja nimeksi. Jäätiin jännityksellä odottaman, tuleeko tästä tosi.

Virallinen perustava kokous 1.6.1989

Yhdistyksen perustava kokous pidettiin Helsingissä, Kruunuvuoressa ravintola Kellaritontussa 1.6.1989. Paikalle saapuivat kaikki valmistelemaan kokoukseen osallistuneet.

Paikalla olevat kuuntelivat Haarakankaan ja Salkolan esitykset tekemästään valmistelutyöstä. Heti alussa havaittiin syvä yksimielisyys siitä, että tämä yhdistys tullaan perustamaan. Ehkä hieman aristellen suhtauduttiin siihen, onko välttämättä perustettava rekisteröity yhdistys. Rekisteröinti tekee yhdistyksestä kuitenkin "juridisen henkilön" siten, että sillä voi olla pankkitili, raha-asioita ja omaisuutta ilman, että kukaan yhdistyksen jäsen joutuisi olemaan "bulvaanina" ja pahimmassa tapauksessa itse vastaamaan yhdistyksen toiminnasta.

Tehtyjä esityksiä käsiteltiin yhtä tarkkaan kuin niitä oli laadittukin. Tunnusta ja nimeä käsiteltiin aika tovin ja lopulta oli yksimielinen kanta hyväksyä tehdyt esitykset esitettyssä muodossa. Tehtiin ja allekirjoitettiin yhdistyksen perustamiskirja. Yhdistys oli perustettu, mutta se oli vielä kaukana rekisteröimisestä.

Ensimmäinen hallitus

Perustava kokous valitsi yhdistykselle ensimmäisen hallituksen. Siihen kuuluivat:

Klaus Salkola, kommodori

Allan Haarakangas, varakommodori

Kalevi Koskinen, jäsen

Markku Rajama, jäsen

Lennart Wasström, jäsen ja rahaston hoitaja

Hallituksen ensimmäisiä tehtäviä oli luonnollisesti

käynnistää yhdistyksen toiminta myös käytännössä. Yhdistykselle avattiin pankkitili ja ensimmäisillä jäsenmaksurahoilla tilattiin 20 kpl viirejä Helsingin Lipputehdas Oy:ltä. Oltiin onnellisia, että niin pieni tilaus otettiin vastaan eikä silloin vielä tiedetty, että lipputehtaan suojista yhdistykselle olisi myöhemmin tulossa merkittävä lisä jäsenkuntaan.

Yhdistyksen rekisteröintiasia pantiin toivorikkaasti vireille. Rekisteriviranomaiselta saatiin palaute hakemuksen johdosta noin vuoden kuluttua - ja silloinkin nimellä "Merinerit". Jotain piti säännöissä vielä selvittää ja pitkällisen käsittelyn jälkeen säännöt oli lopulta hyväksytty ja yhdistys rekisteröity.

Asian tullessa valmiiksi oli seuraava hallitus jo ottanut ruorin.

Ensimmäinen kesäkokous ja viirin käyttöön otto



Kesäkokous 1998. Kalevi Koskinen (vas), Lennart Wasström, Harry ja Sirpa Parker.

Elokuun 19. päivänä 1989 pidettiin ensimmäinen kesäkokous. Kokouspaikaksi valittiin Rosalassa oleva TB Marin. Perhevetoinen vierassatama palveluineen osoitti suurta vieraanvaraisuutta yhdistykselle. Ensimmäinen kesäkokous sujui tyylikkäästi ja iloisissa merkeissä.

Sataman perällä ollut yksityinen laituri vuokrattiin tilaisuutta varten. Paikalle oli saapuneena 7 venekuntaa. Uudet viirit jaettiin kokouspaikalla sataman baarissa jonka jälkeen siirryttiin veneille ja kiinnitettiin nostovalmiiksi veneisiin.

Kommodori oli hankkinut signaalitykin paikalle. Laiturin päässä pidettiin puhe. Tykin päästäessä voimakkaan pamauksen ja sankan savun, nousivat marineriviirit yhtä aikaa kaikkien veneiden mastojen sivuun. Tilaisuus oli juhlava - ei yksin marinereiden näkökulmasta sillä tilaisuus noteerattiin myös vierassatamaan kiinnitetyissä purjeveneissä, joiden suuntaan tykki sattumalta oli suunnattu...



Kesäkokouksen 1989 venerivistöä; Anita Wasström ja Anni Haarakangas veneiden kannella odottamassa viirin nostoa.

Ensimmäinen kesäkokous avasi marinereiden perinteen ajoittain viettää tilaisuuksiaan TB Marinilla Bjarne ja Åsa

Erikssonin vierassatamassa. Siellä on sen jälkeen vietetty useita marineritilaisuuksia niin virallisesti kuin spontaanisti epävirallisestikin.

Illalla nautittiin ensimmäinen marineri-illallinen, jollaisesta siitä lähtien yhdistyksen tilaisuuksissa on tullut perinne.

Viirin sanoma

Viirin selitys on heraldinen kertomus siitä, mitä kuviossa esiintyy. Itse marineriviirin sanoma on katsojalle toista kautta selkeä:

Kaukaa katsottuna viirin kuvio ei milloinkaan ole nähtävissä. Valkoinen lippu on harvinaisempi kuin muut värit ja yksilöi alustavasti viirin. Sininen vastapalkki alkaa ensimmäisenä näkyä ja alkaa tuoda mieleen Suomen värit. Vasta lähempänä erottuvat keltaiset kuviot, jotka heraldikon ehdotuksesta toki on päärmätty mustalla.

Sininen vastapalkki kuvaa horisonttia, joka avomerellä ei ole vaakasuorassa. Kun vene tulee satamaan ja lippu rauhoittuu, asettuu sininen palkki käytännössä vaakasuoraan merkiksi etapin jälkeen vallitsevalle rauhalle.

Tähti kuvastaa yksinäisyyttä ja johdatusta kaukana merellä. Keltainen tähti on saanut sakaroidensa väliin ohuet valonsäteet. Näin kuvio muistuttaa myös kompassia väli-ilmansuuntineen. Tämä kuvastaa sitä, että marineri hallitsee navigoinnin ja tietää missä vene kulkee.

Potkuri on oikeaoppisesti sijoittunut veden (vastapalkin) alle. Marineri kulkee konevoimalla eikä ajaudu tuulen mukana.

Jäsenyys ja päällikkönumero

Jäsenyyden pääkriteeriksi määritettiin sääntöjen jäsenyyspykälää soveltaen se, että pitää aidolla moottoriveneellä olla suorittanut edestakaisen matkan Suomesta Etelä-Ruotsissa olevan Sandhammarenin majakan latitudin 55° 20' eteläpuolelle. Tärkeinä perusteina nähtiin avomeriosuus, ajallisesti ja matkallisesti pitkä suoritus ja

vieraan veneilykulttuurin ja ympäristön kokeminen. Nämä vaatimukset on harkinnan mukaan todennettu muunlaisellakin matkalla kuten yksisuuntainen matka Englannin kanaalin saarilta Suomeen. Kriteerimatkan lisäksi tulee jäsenellä olla muutakin näyttöä matkaveneilyharrasteestaan.

Mainittakoon, että kriteerinä oleva latitudi saavutetaan myös Itämeren itärannalla esimerkiksi Liettuassa Kuurinlahdella hetkeä ennen Venäjän Kaliningradia. Tämän ovat erät jäseneksi hakijat huomanneet ja tulleet hyväksytyiksi.

Jäsen on päällikkö- tai miehistöjäsen sen mukaisesti, onko kriteerit täyttävä matka tehty päällikkönä vai miehistönä. Kyseessä on pelkkä arvostusasia eikä jäsenyysmuoto vaikuta jäsenen oikeuksiin yhdistyksessä. Pari vuotta perustamisesta otettiin käyttöön päällikkönumero. Päällikköjäsenet on numeroitu juoksevilla numerolla. Miehistöjäsen, joka myöhemmin täyttää päällikköjäsenyyden ehdot, korotetaan päällikköjäseneksi ja hän saa päällikkönumeron.

Julkisuus herättää kiinnostuksen

Yhdistyksen perustaminen sai julkisuutta mm. lehdistössä ja veneilijöiden keskinäisissä keskusteluissa. Tämän seurauksena tuli uusia jäsenyushakemuksia ensimmäisen vuoden aikana runsaasti. Jäsenmäärä kaksinkertaistui lyhyessä ajassa. Mutta, kuten marineri Aarre Virtanen silloin asian ilmaisi: ”Kun yhdistyksessä on sata jäsentä niin silloin on kaikki Suomen kynnelle kykenevät kerätty yhteen.” Marinereiden kärki on korkealla, mutta se on kapea. Pitkän matkan moottoriveneilijöitä ei kerta kaikkiaan ole montaa.

Yhdistyksen saavuttama julkisuus on myöhemminkin havaittu parhaimmaksi uusien jäsenten tavoittelutavaksi. Pienikin kirjoitus päivä- tai venealan lehdessä johtaa usein yhteydenottoihin ja sitä kautta uusiin jäsenyyksiin. Oli ilo havaita, että jäsenyyskriteerit täyttäviä veneilijöitä oli muutamaa innokasta useampia.

Viime vuosina yhdistyksellä on ollut kotisivut internetissä.

Nämä ovat lisänneet kiinnostusta yhdistystä kohtaan.

Yhdistyksen politiikkana ei ole ollut laajamittainen aktiivinen jäsenhankinta. On toivottu, että yhdistys kiinnostaa veneilijää eikä päinvastoin.

Julkisuutta yhdistys on saanut erilaisten tekojen ja tapahtumien osalta. Tähän saakka kaikki on onneksi ollut positiivista.

Kohokohtia 20-vuotiselta taipaleelta

Hyvin alkaneeseen taipaleeseen liittyy monenlaista toimintaa ja tapahtumaa. Seuraavassa eräitä kohokohtia ja tapahtumia.

Valmennuskurssit



Valmennuskurssit keräsivät väkeä 25 – 35 henkeä kerallaan.

Yhdistys on ajoittain järjestänyt avoimia valmennuskursseja matkaveneilystä kiinnostuneille. Sunnuntai-iltapäivän mittaiset kurssit ovat käsitelleet niitä asioita, joita ei opeteta perinteisillä veneilykurseilla vaan on keskitytty matkaveneilyn erityisnäkökohtiin. Kurssit ovat olleet suosittuja ja niistä on kuultu kiitosta.

Väylätyö



Kummelin maalausta Inkoo alueella. Kuvassa marinerit Olavi Hämäläinen (vas.), Kari Salo ja Trygve Österman.

Toiminnan alkuaikoina innostuttiin vanhojen kummeleiden kunnostamisesta vapaaehtoistyönä Helsingin ja Turun luotsipiirit suhtautuivat myönteisesti pyyntöömme saada omin avoin maalata valkoisiksi joukon unohtuneita kummeleita. Työ aloitettiin Uudenmaan saaristossa, jossa kahtena peräkkäisenä vuonna kunnostettiin Barösundin väylältä Boxin kaupan suunnalle johtavan veneväylän vanhat kivikummit ja maalattiin valkoiset tunnuskuviot Porkkalan itäpuolella olevaan Rödakonin vanhan merimerkin betonijalustaan. Merkinät helpottivat oikaisevan ja laivojen tieltä pysyvien reittien käyttöä.

Seuraavana oli vuorossa Hangon länsipuolella olevat kummit. Vastoin aikaisempia lupauksia, Turusta annettiin kieltä kajota niihin. Seuraavana keväänä nähtiin kyseiset kummit valtion puolesta vitivalkoisiksi maalattuina. Tavoite saavutettiin ilman ainuttakaan pensselin vetoa.

Väylätyö oli mukavaa talkoohenkistä yhdessäoloa, jossa

Teknos Maalilta lahjaksi saadun maalin lisäksi kului muitakin hyviä aineita - kuten makkaraa ja nuotiopuuta.

Porkkalan 35 v muistokierto



Marineriveneet matkalla Suomenlahdelle kiertämään ”Porkkalan aita”. Kuvassa Kirribilli (edessä), Hideaway, Marinett ja Jymy IV.

Vuonna 1991 tuli kuluneeksi 35 vuotta Porkkalan vuokra-alueen palauttamisesta Suomelle. Keväällä Marinerit järjesti näyttävän eskaaderin, jossa koettiin millaista Porkkalan ohi kulkeminen veneellä oli ollut vuokra-aikana.

Matkalle kokoonnuttiin perjantaina Espoon Gåsgrundettiin. Osallistujia saapui pääkaupunkiseudun lisäksi aina Turkuä myöten ja tunnelma oli korkealla. Tempaus sai julkista huomiota ja mm. Helsingin Sanomien toimittaja oli mukana Jymy IV:ssa ja laati mukavan artikkelin lehteen. Marineri Kalevi Koskinen oli lapsena osallistunut aitoihin Porkkalan aidan kiertoihin.

Matkalle lähdettiin lauantaina Kytön itäpuolitse ja kuljettiin ulos Suomenlahdelle niin pitkälle, missä vain harva sitä ennen oli ollut. Eri lähteistä hankittiin tietä siitä, mistä vuokra-alueen poijutettu ulkoraja kaukana merellä oli kulkenut. Suomi näkyi vain ohuena viiruna pohjoisessa horisontissa. Olimme lähes puolivälissä silloista

Neuvostoliittoa, joka vasta myöhemmin avautui jokapäiväiseksi käyntikohteeksi itsenäisen Eestin muodossa. Sisään tultiin Bågaskärin kohdalta ja aivan kuten ennen, ilmoitauduimme merivartioasemalla. Jatkot pidettiin Inkoon Jacobshamnissa, missä mm. kuultiin Koskisen kertomuksia vastaavista aidoista matkoista. Matka oli nytkin vaikuttava ja saatoimme vain kuvitella, millaista se oli ollut 1950 –luvun sodanjälkeisellä kalustolla. Tällä kertaa rajan kulku simuloitiin DECCA –verkkoon perustuneen navigaattorin avulla – siihen aikaan suurta luksusta!

Tallinnan eskaaderit



Ulosselvitys Porkkalan merivartioasemalla ennen EU:n ja Schengenin aikaa.

Muutama marineri oli aikaisemmin eri yhteyksissä käynyt Tallinnassa- eräät jopa Neuvostoliiton aikaan. Perustamisvuonna seuraavana vuonna nähtiin ajan koettaneen oman marinerieskaaderin toteuttamiseksi. Näitä eskaadereita on sen jälkeen tehty lukuisia.

Eestiin tarvittiin alkuaikoina passin lisäksi viisumi. Ja viisumin sai jos joku sieltä esitti kutsun. Kaikki nämä järjestäytyivät kärsivällisesti anomalla, jonottamalla ja rahalla.

Matkalle lähdettiin Bågaskärin merivartioasemalta, joka siihen aikaan oli lähtöselvityspaikka. Sisäänselvitys tapahtui Piritassa eikä siihen välttämättä kulunut yhtä paljon aikaa kuin lähtöselvitykseen – paluumatkan sisäänklaarauksesta puhumattakaan.

Paikalla käytettiin vuokrattua turistibussia (vanha suomalainen postiauto) ja opas oli myös tilattuna mukaan. Lahemaan kansanpuistosta nähtiin Vergin satamaan – paikkaan, minne vielä monesti marinerit tulisivat kokoontumaan. Maan lähihistoria tuli tutuksi monen vielä näkyvillä olevan jäljen ja oppaiden osittain katkerien muistojen kautta.

Kaikki oli siihen aikaan siellä halpaa, mutta tullirajoitukset olivat ankaria. Jopa lihaa ja lihatuotteita oli kielletty tuomasta Eestistä Suomeen. Viimeiset makkarat ja lihanpalat heitettiin mereen hieman ennen tarkastukseen tuloa missä veneet ihan oikeasti tarkastettiin - joskus vallan perinpohjaisesti. Kommodoria nöyryytettiin kerran jopa vaatimalla näyttämään syvälle vaatteiden sekaan pakkaamansa ainokaisen puolen litran Viru Valge – pullon!

Eskaadereita Viroon on toteutettu sen jälkeen lukuisia. Tänä päivänä kyseinen matka on lyhyt pyrähdys lahden yli omavalintaisesta kohdasta eikä muita muodollisuuksia tarvita. Maailma on muuttunut tosi nopeasti ja paljon.

Eskaaderiperinne vakiintuu

Toukokuulle sattuva helatorstai osoittautui mukavaksi eskaaderin järjestämisajankohdaksi. Siitä muodostui pian perinne, joka elää yhä. Helaeskaaderi on marinerivuoden kohokohtia ja matkoja on järjestetty niin lahden yli kuin kotimaahankin.

Eräs eskaaderi vei Haapsaluun. Etelärannikon veneet lähtivät matkalle Bågaskäristä ja lännenpää tulevat lähtivät vastaavasti Hangosta. Marineri Trygve Österman määrittä turkulaisten kanssa pisteen Osmussaaren edustalta ja kullekin ryhmälle lähtöajan. Ja sitten tapahtui niin, että kaksi

osaeskaaderia kohtasi toisensa keskellä merta siten, että vain vähäisellä nopeuden muutoksella kaikki veneet asettuivat yhdeksi pitkäksi jonoksi jatkaen matkaansa kohti määränpäättä. Melkoinen saavutus aikana, jolloin kuljettiin lokin ja kompassin avulla ja yhteydet hoidettiin suurelta osiltaan vielä puhelinkioskin ja VHF:n puheluliikenteen avulla. Mutta täytyyhän se marinerin osaamisen näkyä!



Haapsalun eskaaderilla käytiin ryhmämatkalla Vormsissa. Taksiveneenä toimi vanha englantilainen R.N.L.I:n meripelastusvene. Kuvassa takaa vasemmalta Merja Totto ja miniä, Irmeli Kivelä, nuoriherra Kivelä, Sirkka Rajavuori, Timo Totto, opas, Seppo Kivelä, Aino Kivioja ja Marita Österman.

Helaeskaaderin lisäksi yhdistys on järjestänyt kaksi eskaaderia eteläiselle Itämerelle uusien jäsenten innostamiseksi yhdistyksen jäsenyyteen. Ensimmäisen eskaaderin veti marineri Harry Parker vuonna 1999 ja toisen marinerit Naatula ja Salkola vuonna 2003.

Myös muita eskaadereita on ehditty järjestää. Lisäksi jäsenet ovat koonneet kahden tai muutaman veneen ryhmiä pitempien matkojen tekemiseksi.

Yhdistyksen periaatteiden mukaan eskaadereihin voi osallistua myös ulkopuolinen vene. Yhdistys ei halua sulkeutua sisäänpäin.

Tapauksia eskaadereilla

Matkailu ja tutustuminen määränpään kohteisiin olivat eskaaderien tärkein tavoite. Nämä tavoitteet myös saavutettiin. Nähtiin monta majakkaa, linnaa, museota ja erilaista maisemaa. Tavattiin erilaisia, mielenkiintoisia ihmisiä ja opittiin paljon.



*Monella
eskaaderilla
tutustuttiin
paikalliseen
majakkaan.
Tässä nouseaan
Lehtmassa
olevaan
Tahkunan
majakkaan.*

Eräitä sattumuksia on toki jäänyt mieleen.

Erään pikkukaupungin pankista loppuivat kroonit kesken kun marinerit halusivat vaihtaa valuuttaa. Samoin kävi Lehtman satamabaarin shampanjoille, joiden hinta seuraavana päiväksi toki oli tuplattu!

Vuokratut ajoneuvot olivat kunnoltaan kirjavia. Maa saattoi näkyä lattian raoista, bensiini haista ja jarrutus alkaa vasta viidennellä jarrupolkimen painalluksella. Mutta aina tultiin turvallisesti perille eikä yhtään ajoneuvon kunnosta johtunutta vahinkoa ole sattunut kohdallemme.

Täytekakut olivat alkuaikoina niin halpoja, että Kärdflassa marinerinuorison taskusta löytyi kolikoita usean kermakakun oston. Ja konditoriasta juostiin puistoon, missä lusikoiden puuttuessa kakut laitettiin tuulen suojaan ihan paljain käsin. Näky oli vaikuttava – niin suomalaisin kuin virolaisinkin silmin tarkasteltuna.

Haapasalussa polttoaine maksoi kerran hivenen enemmän kuin muualla. Syynä oli se, että myyjä haki polttoaineen sataman perällä olevasta vajasta jerrykannuilla kantaen. Käsiyöstä joutuu maksamaan kovemman hinnan.

Erästä Lehtmaan suuntautunutta helaeskaaderia päätettiin jatkaa viikolla tavoitteena kiertää Saarenmaa ja tulla meren puolelta kotiin. Kihnuun päästiin vaikka merimerkit oli poistettu ja kuljettiin silloisilla välineillä. Edesmennyt kunniajäsenemme Aarre Virtanen sai kylkipaikan lahoamassa olevasta laiturista kalanpumpausputken alta. Toteamus oli, että *"mahtaakos tässä olla mitään järkeä, koko päivä on kuljettu eikä tuosta putkesta taida tulla paskaakaan"*. Putki oli yhä olemassa Kihnussa 2008.

Kyseinen matka kilpistyi kuitenkin Roomassaareen, missä koventunut tuuli piti neljää venettä satamassa neljä päivää. Lopulta lähdettiin illalla yhdeksän jälkeen. Pimeässä yössä kierrettiin Hiidenmaa ja kuljettiin Väinamerta pitkin pohjoiseen, missä aamun valjetessa oli kierrettävä Suomenlahden kautta päästäksemme kovassa aallokossa Lehtmaan, jossa oltiin aamupäivän päätteeksi. Kaikki

kaatuivat heti nukkumaan. Kuuden aikaan illalla Arska herätti porukan kertomalla, että ”Kaarina on paistanut munkkeja. Niitä on viisi jokaiselle ja loput jaetaan”. Syötyämme munkit olimme valmiit klaaraamaan ulos ja lähtemään pimenevälle Suomenlahdelle. Maanantaina myöhästettiin töistä vain muutaman tunnin.



Vuoden 2003 eskaaderin veneiden kannella pidettiin illanistujaisia Bornholmin Svaneken satamassa. Kuvassa Ciera (vas), Helmi ja Saukon keulakansi. Vieressä pilkottaa Ohtan rynnäs. Henkilöt: Kirsi ja Pertti Enarvi, Mikko Maanila, Sirkka Rajavuori, Ulla Maanila ja Helmissä Hannele Naatula.

Kalmarissa bongattiin tankkiauto, joka aamulla toi vierassatamaan polttoainetta 4:lle veneelle yhteensä noin 1 500 litraa. Hinta oli kohtuullinen, mutta tankkiauto sai porttikiellon vierassatamaan. Bornhomin Nexössä vuorostaan polttoaine otettiin sataman polttoainehuollosta vastaavasta pienestä tankkialuksesta. Kun laskun maksamisen aika tuli, osoittautui hinnaksi vaatimattomat

kaksi kruuna litralta. Emme vieläkään tiedä, oliko kyseessä puolalaisen myyjän erehdys vai ammattiliikenteelle määrätty erikoishinta. Hyvin paloi kuitenkin...



Yhteisbunkraus Kalmarissa 2003.

Kokouksista poimittua

Viralliset kokoukset on yleensä yhdistetty johonkin tutustumisen arvoiseen asiaan tai vastaavaan. Syksyn vaalikokous on pääsääntöisesti pidetty pääkaupunkiseudun ulkopuolella joko jonkun marinerin kotiseudulla tai vaikkapa aivan ”kuivassa sisämaassa”.

Eräs kokous oli veneilystä vähemmän kuuluisassa Forssassa. Olimme kutsuneet paikallisen veneseuran kommodorin rouvineen kertomaan veneilystä sielläpäin ja kuuntelimme mielenkiinnolla kuinka Forssan veneilyvedet ovat itse asiassa erinomaiset: Kaupungin rannasta voi toiseen suuntaan kulkea 5 km ja toiseen peräti 7 km. Kysyttäessä voiko niille vesille eksyä ja mitä silloin tehdään, vastasi sanavalmis kommodori: "Kyllä voi eksyä. Tällöin ensiksi keitetään kahveet ja sit lähretään heti kotiin!"

Yhdistyksen arvostus on ollut suurta. Kerran saimme kokea tämän kun Asikkalan kunnanjohtaja saapui kokoukseemme pitäen juhlapuheen, jonka lopuksi hän ojensi yhdistykselle Asikkalan kunnan pöytästandaarin. Nokian tiloissa Salossa pidetyssä kokouksessa emme sen sijaan saaneet tavaränäytettä mukaamme kuten Vääksyssä Rapalan tehtailla tapahtui.

Muuta toimintaa jäsenille

Seuran puitteissa on järjestetty matkaveneilijöille suunnattu hyvin ammattimainen ensiapukurssi ja päivän mittainen pelastautumiskurssi Lohjan Meriturvassa.



Pelastautumiskurssilla vas. alh. Sirkka Rajavuori, Klaus Salkola, Markku Rajama, ; lautassa Hannele Naatula ja Jukka Silvennoinen.

Tämän lisäksi on ollut tutkakurssi marineri Trygve Östermanin vetämänä. Jäsenille tarjoutui kerran myös tilaisuus ottaa osaa viikon mittaiselle Surre ry:n pelastautumiskurssille Turussa ja Paraisilla. Kurssi oli todella mieliin painuva ja sen pohjalta asiaa on viety eteenpäin muun jäsenkunnan piirissä.

Kokouksissa on ajoittain ollut ulkopuolisia esitelmäsiijöitä

kuten merigeologi, elektronisen merenkulun asiantuntija ja köysiasiantuntija ja sonarin esittelijä. Myös omasta piiristä on löytynyt esitelmän pitäjiä aina merihistoriaa myöten.

Kulttuuria ja käytäntöä

Yhdistyksessä on pidetty satamakartastoa ja reittitiedostoa jäsenkunnalta saatujen tietojen pohjalta. Näitä on jaettu jäsenistölle.

On myös olemassa karttapankki, jossa on lukuisa määrä etupäässä vieraiden maiden karttoja ja merenkulkukirjallisuutta jäsenistön lainattavaksi.

Yhdistyksellä on Tanska - Suomi - Tanska merenkulkusanasto. Ja onpa toimitettu moottoriveneilyn erikoissanastoa ja slangia käsittelevä sanakirjakin.

Kunniajäsen

Yhdistyksen ensimmäiseksi kunniajäseneksi valittiin Turkulainen Aarre Virtanen. Mahtavana seuramiehenä tunnettu Virtanen oli matkaveneilijä yli kaiken. Hänen matkansa suuntautuivat Rohdokselle, Budapestiin, Hampuriin ja moniin muihin kohteisiin.



Kunniamarineri Aarre Virtanen Virjetin edessä Porvoon

kesäkokouksessa. Kokousmatka Turusta Porvooseen on aitoa matkamoottoriveneilyhenkeä.

Tästä eteenpäin

Yhdistys on nyt toiminut 20 vuotta. Taipaleella on ollut monta tapahtumaa mutta yhdistyksen toiminta on vähitellen muovautunut melko vakionuotoiseksi. Jäsenkunta tapaa totutuissa, vuosittain toistuvissa puitteissa ja vuosi toisensa jälkeen toistaa itseään. Uusia ideoita löytyy ajoittain, mutta ehkä liian harvoin.

Jäsenkunta ikääntyy ja sen kasvu on pysähtynyt. Uusia ei ole ilmaantunut aikaisempien vuosien tahtiin. Voidaan ajatella, että nuoriso ei ole kiinnostunut moottoriveneellä liikkumisesta ainakaan varsinaisessa matkan teon mielessä tai että moottoriveneilyä halveksittaisiin esimerkiksi luontoarvoihin vedoten. Mutta, näin oli silloinkin kun yhdistys perustettiin - ei tässä ole mitään uutta. Tämä on kapean, mutta korkean kärjen kokoontumispaikka, jonne päästään itse hankituilla meriiteillä eikä millään muulla.

Täällä ei ole aloittelijoita - lopettavia kylläkin.



1990-luvun marineriveneitä: Donna (K Salkola), Jymy IV (K Koskinen), Marinett (T Österman) ja Virjet (A Virtanen).