

Espoon Pursiseura EPS ry

1967 - 1997

Artikkeli julkaistu EPSin 30v –
juhlajulkaisussa 1997

Rauli Laaksonen:

30 vuotta kölivene- ja satamatoimintaa

Uusi pursiseura syntyy



Espoon Pursiseura EPS:n synty liittyy kiinteästi optimistijollan suosioon lasten purjehdusharrastuksen välineenä. Ensimmäisten "saippualatikoiden" rakennusarjat tuotiin 60-luvun vaihteessa turkulaisen Vallin perheen toimesta Tanskasta. Espoossakin oli jo toiminut Tapiolan Nuorisotoiminnan Tuki ry:n osana "optimistikerho" viisi vuotta, kun optimisti- ja muu jollatoiminta kasvoi ulos nahoistaan ja piti perustaa laajemmat toimintaedellytykset mahdollistava yhdistys.

Elokuun 8. päivänä 1967 klo 18.00 kokoontui Tapiolan Nuorisokahvilaan 31 nuorisopurjehduksen harrastajaa keskustelemaan tulevaisuuden kuvioista, mikä johti välittömästi uuden seuran perustamiseen Espoon kauppalaan. Puheenjohtajaksi eli kommodoriksi valittiin Olavi Suhonen ja säännöt jätettiin oikeusministeriön vahvistettavaksi jo pari päivää perustavan kokouksen jälkeen. Liekö ollut tuttu tuomari ministeriössä, kun säännöt hyväksyttiin yksin tein, ja jo 11.8. Espoon Pursiseura EPS merkittiin yhdistysrekisteriin. Purjehtijaliittoon liittyminen sensijaan viivästyti nimi-kiistan vuoksi. Kun nimestä oli poistettu ruosinkielinen muoto ja nimi oli muutettu nykyisessä asussaan yhdistysrekisteriin, hyväksyttiin seura myös Purjehtijaliiton jäseneksi 26.6.1968. Viikkoa myöhemmin (3.7.) Kauppa- ja teollisuusministeriö hyväksyi Espoon Pursiseuran lipun nykyisen asuisena.

Koska EPS:n kunniakkasta nuoriso-, koulutus- ja kilpailu- ja koko kevytvenetoiminnasta kerrotaan toisaalla tässä kirjasessa, siirryn muistelemaan seuran kolmekymmenvuotisella taipaleella lähinnä köliveneiden matka- ja kilpapurjehdukseen sekä sataman kehittämiseen liittyviä virstanpylväitä.

Tarkasteltaessa minkä tahansa korporaation menneisyyttä, siihen liittyy aina paikkakunnan ja toimintaedellytysten kehityshistoriaa sekä henkilökuvia matkan varrelta.



Tukikohdan etsintää

Parin ensimmäisen vuoden ajan seura toimi Mellstenintien tuntumassa sijaisevassa "Stella Maris":n tiloissa. V. 1968 EPS esitti Espoon kauppalahallitukselle sittemmin kommodorina toimineen Kari Järnefeldtin laatiman muistion "sopivien vesi- ja maa-alueiden varaimiseksi pursiseurojen ja niihin liittyvien toimintojen käyttöön". Tämä "Espoon merellinen asemakaava" sai runsaasti palstatilaa lehdistössä ja toi kaivattua PR:ää uudelle seuralle. Muistion kanssa samaan aikaan uudistettiin anomus asemapaikan saamiseksi kauppalaalta. Anomus ei kuitenkaan ottanut tuulta.

Vasta seuraavan kommodorin Olavi Kanervan lobbailu rakennusliike Otto Wuorion kanssa johti tulokseen 1971, kun EPS sai asettua rakennusliikkeen omistamalle ranta-alueelle ja tontilla sijaisevaan vuosisadan alussa Terijoelta tuotuun useita vuosia asumatomana ränsistyneeseen Masalinin huvilaan. Vuokrasopimusta jatkettiin vain vuoden kerrallaan "siihen saakka, kunnes Nuottaniemen asemakaava valmistuu ja rakennustoimet saadaan käyntiin". Koska kaavan laatiminen ja hyväksymisprosessi valituksineen kesti lähes 15 vuotta, maa-aluetta koskeva sopimus uusittiin vähintään yhtä monta kertaa, kunnes voitiin tehdä uusi sopimus kaavassa "yleiseksi alueeksi" merkityn rantakaistan lunastaneen Espoon kaupungin kanssa 1987.

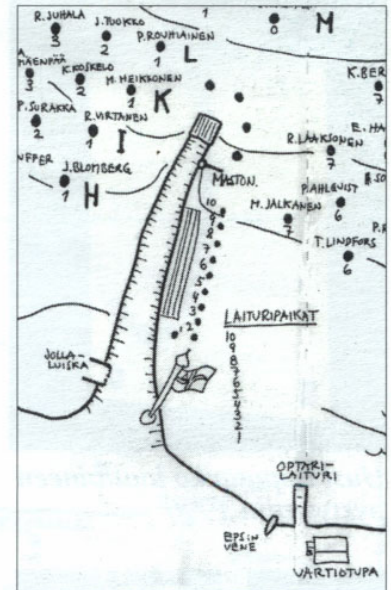
Kivilaituri ja poijukentät

Siispä v.1972 kesällä EPS saattoi ylpeillä omasta satamasta luonnonkauniilla rannalla. Kaiken lisäksi puiden lomasta työnty merelle 100 m pitkä kivilaituri, jonka ääripäätä peitti lautalava. Laituria ei kuitenkaan voinut lähestyä köliveneellä suoraan edestä.

Perimätiedon mukaan laiturille oli jo Venäjän vallan aikana johtanut alueen pohjoislaidalla toimineesta kivilouhimosta pienoisorautatie. Eräänä päivänä lastattaessa katukiviä vietäväksi Pietariin veturi irtosi vaunuista, jarrut pettivät ja "lokomotiivi" kupsahti laiturin päästä mereen. Allekirjoittanutkin on kolauttanut kölinsä kyseiseen "veturiin" 80-luvun alussa. Totuus lienee kuitenkin toisenlainen, sillä lopullista satamaa raken-



Masalinin huvila kuvattuna vuonna 1971

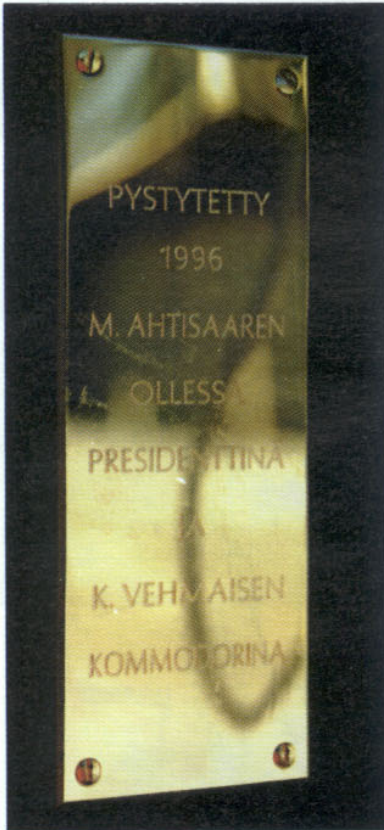


Jollat on kuvattu kivilaiturin edessä 1982, poijukentän kartta ja laituripaikkajako ovat vuodelta 1984

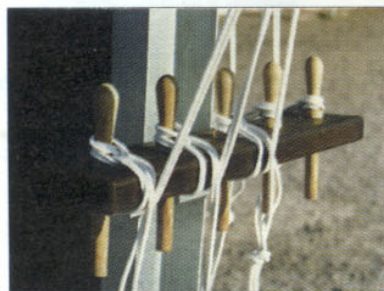




EPSin ranta kivilaitureineen vuonna 1971



Uusi lipputanko laattoineen pystytettiin 1996



nettaessa laiturin pää ruopattiin ennen kuin pohjaan laskettiin suuria kivimultereita, eikä mitään veturia löytynyt. Sen sijaan paikalta löytyi useita merihistoriallisesti arvokkaita ankkureita! Kenen pihapiiriä ne koristavatkaan tänään - ei ainakaan EPS:n hienoa paviljonkialuetta, johon ne totta vie kuuluisivat.

Kivilaituria hyödynnettiin monella tavalla. Laiturin kupeeseen - 80-luvun alussa nykyiselle paikalleen siirrettynä - pystytettiin seuran virallinen lipputanko, jonka äärellä julistettiin purjehduskausi avatuksi ja päättyneeksi 25 kertaa aina siihen asti, kunnes nykyinen lippumasto rakennettiin "Ahtisaaren ja Vehmaisen aikakaudella". Vanha salko ja lippu ovat juhlistaneet 25 vuoden aikana myös kaikkia muita seuran tärkeitä tapahtumia, joista esimerkkeinä mainittakoon laiturien ja klubirakennuksen vihkiäiset sekä MM-kisat.

Laiturin päätä peittänyt laho lautalava uusittiin vuoden 1982 keväällä lastauslaituriksi pojulaisille ja vieraslaituriksi kilpailuihin osallistuville venekunnille. Laituri varustettiin neljällä peräpojulla kiinnityslenkillä. Lavan länsireunaan rakennettiin sähköpylvästä seuran ensimmäinen mastonosturi. Tämä vapautti suurimman osan jäsenistä naapuriseuran "ylivallasta". Nosturi siirrettiin sittemmin ponttoonilaiturille. Aikaa myöten veneet ja mastot kasvoivat, niinpä eräänä päivänä nosturi kaatui pystytettäessä laitteen kapasiteetille liian painavaa mastoa. Vuodesta 1988 lähtien olemme saaneet nauttia Markku Mikkolan ammattitaidolla suunnittelemasta komeasta teräsnosturista.

Kivilaituria hyödynnettiin myös rakentamalla sen länsireunaa myötäilevä puulaituri kaupungilta hankituista sähköpylväistä. Laituriin voitiin kiinniittää seuran perämoottoriveneitä ja kilpailuihin osallistuvia huoltoveneitä.

Pojukenttään liittyvät rakennus- ja hoitotoimenpiteet muodostivat talvisin ja kesäisin kölivene- ja satama-jaoksien suurimmat huolenaiheet. Lähes avomereen pistäytyvänä ulokkeena satamamme oli alttiina lähes kaikille muille kuin pohjois- ja lounaistuulille. Erityisesti kaakkoismyrskyt koettelivat poijuissa reuhtoilevia aluksiamme, ja vielä laitureissakin ennen aallonmurtajan valmistumista.



hankittiin tonnikaupalla. Poijupainoja taas valettiin milloin lautamuotteihin milloin eri kokoiisiin kaivonrenkaiisiin. Painot ketjuineen hinattiin paikoilleen Meripelastusseuran "Nokkalalla", Hiltusen Maurin "Kalimeralla" tai vietiin talvella jälle omatekoisilla suksikelkoilla ja odoteltiin jään sulamista toivoen painojen asettuvan oikeille paikoilleen. Eräänä keväänä lisättiin kivilaiturin itäpuolelle myös kevytveneluiska. Vieläkin on todettava, että talkoohenki suorastaan kukoisti noissa nykyiseen verrattuna ankeissa olosuhteissa.

Palatkaamme nykysataman rakentamiseen tuonnempana ja muistelkaamme välillä kölioventoimintaa ja kalustoa.

Laivaston kasvu

Exvarakommodori ja -satamakapteeni Antti Järvi, joka muuten on omakohtaisesti kokien löytänyt ja paikallistanut lähes kaikki satamamme lähietäisyydellä n. 5 mpk:n säteellä vaanivat kivet ja karikot, kertoi puhelimesta, että kun hän aloitti v. -72 kivilaiturin länsilaitaan oli kytkettynä muutama uppoumapurjevene. Ensimmäinen 15 veneen poijukenttä rakennettiin 1973 myöhemmin kommodorina toimineen Martti Taskisen johdolla. Antti Järven ollessa satamakapteenina kenttään lisättiin toiset 15 poijua. Tuon aikaisesta 'poijulaivastosta' on jäljellä enää Sjöholmin Jorman "Aegir" - seuramme rekisterissä n:o 7!

Poijukenttä oli suurimmillaan allekirjoittaneen satamakapteenikaudella -82-84, jolloin juuri ennen ensimmäisten laitureiden valmistumista satamassamme kellui 67 kölivenettä poijuissaan.

Kommodori Bo Fagerström mainitsi seuran vuosikirjan pääkirjoituksessa 1981, että "EPS on tänään pursiseura puhtaimmillaan. Satamassamme ei viime kesänä (siis 1980) ollut yhtään puhdasta moottorivenettä - eikä muuten rekisterissäkään". Tuona vuonna venerekisteriin oli merkitty 52 kölivenettä alaryhminä: Hait, H- ja IF-veneet, Joe 17, 'meriristeilijät' ja 'muut kölivenet'. Laivasto kasvoi huikeasti seuraavien vuosien aikana, sillä toisena 'laiturikautena' rekisterissä oli 118 köli- ja 26 moottorivenettä. Alusten pituuden keskiarvo vuonna



1982 Suomenojalla talvehtineista 39 kölivieneestä liikuntavirastolle annettujen tietojen mukaan oli 7.9 m. Jarmo Pesosen nykyisten tilastojen mukaan 143 kölivieneen pituuden keskiarvo on 9,3m. Kun metrin lisäys pituuteen maksaa nykyisin n. 200 000 mk, laivastomme rahallinenkin arvo on 15 vuodessa kasvanut melkoisesti!

Matkavenely

Kölivieneiden purjehdustoiminta on jakautunut selvästi kahteen suuntaan: toisaalta perhe-, huvi-, lomaeli matkapurjehdukseen tai miten kukin sen omalla kohdallaan haluaa kokea ja toisaalta kilpurjehdukseen.

70- ja 80-luvuilla ensin mainittu merellä ja saaristossa 'seurustelu' oli tärkein ja näkyvin osa toimintaa. Kevät-, juhannus- ja syyspurjehdusretket olivat erittäin suosittuja varsinkin 80-luvulla. Menomatka purjehdittiin LYS-kilpailuna, kuka leikillään kuka tosissaan. Perillä pidettiin hauskaa: 'protestoitiin', laulettiin, soitettiin, nautiskeltiin kylmiä sekä lämpimiä, ja mikä tärkeintä, tutustuttiin ja ystävystyttiin seuratovereihin. Monet tärkeät kehitysideatkin ovat saaneet alkunsa noissa istujaisissa ja retkikeskusteluissa.

Suosituimpia ovat olleet yhteiset juhannusretket. 80-luvun alussa keskikesän juhlaa vietettiin Korsskärin suojaisalla laguunisaarella. Kuitenkin eräänä juhannuksena, olisiko ollut 1987, ensimmäisinä paikalle ehtineet saivat todeta pettyneinä, että koko saari oli myyty eräälle 'isokenkäiselle' suvulle. Saimme kuitenkin perillä järjestettyjen neuvottelujen tuloksena viettää vielä tuon juhannuksen kauniissa Korsskärissä. Sen jälkeen juhannuspurjehdus on suuntautunut samalla seudulla sijaitsevalle Flakholmin saarelle, jossa on voitu ankkuroitua aivan Barösundin väylän tuntumaan suojaisaan poukamaan.

Yhteiset syyspurjehdukset tehtiin yleensä Porkkalan saaristoon. Eskaaderiluonteisia matkapurjehduksia ja tapaamisia tehtiin myös Maarianhaminaan, Tukholmaan ja Visbyyn, jossa mm. eräällä viikolla heinäkuussa 1986 liehui EPS-lippuja enemmän kuin minkään muun seuran tunnuksia. Matkan pituus tai kohde ei ollut riippuvainen



Juhannuksen viettoa EPSin matkapurjehtijoiden voimin Flakholmissa vuosina -89-90





Syyspurjehduksen pullontyönnössä menossa uusinta-kierros paidattomien sarjassa



S/y Minnamari EPSin syyspurjehduksessa 1996



Spinaakkerilähtö syyspurjehduksessa 1993



Tapio Karppi, Jukka Mäenpää ja Esa Harjula Suursaaren edustalla 1995

veneen koosta tai varustuksesta. Limnellien Hai "Hattara" ja Jalkasen Matin My "Rara Avis" olivat mukana pisimmilläänkin purjehduksilla.

Eteläisten serkkujemme itsenäistyttyä on antoisia eskaaderipurjehduksia tehty myös Tallinnaan.

Viime vuosien syyspurjehduksiin liittyvät "ilta-aktiviteetit" on vietetty omassa klubirakennuksessa.

Yllä kuvatuista aktiviteeteista olivat tietysti vastuussa kölivenajaoksen ja myöhemmin matkapurjehdusjaoksen vetäjät. Näistä muistuu lähinnä mieleen Markku Mikkola, Pekka Siitonen, Esa Harjula, Esko Vehtari, Timo Tiivola ja Tapio Heikkinen.

Kilpapurjehdus

Kөлiveneiden kilpailutoiminta seurassamme kehittyi suhteellisen hitaasti. Vain harvat venekunnat, joista mainittakoon esimerkkinä Jarmo Tiirikainen, Mauri Luukkala, Pekka Ovaskainen ja Tapani Helve osallistuivat Helsingin ja Espoon edustan kilpailuihin 80-luvulla.

EPS:n LYS- ja alussa myös Scandicupkilpailu "Rysäkarin rysäys" järjestettiin ensimmäisen kerran Erkki Kajjalan kommodorikaudella elokuussa 1979. Vuoden 1986 kilpailuissa 'rysähtikin' oikein kunnolla. Kolmen veneen yhteentörmäyksestä on allekirjoittaneen veneessä merkkejä näkyvissä vieläkin. 18 vuotta täyttävä kisa on jo muodostunut perinteeksi, johon osallistuvat innokkaasti sekä omat että naapuriseurojen skuutinkiristäjät.

Seuramme köliveneiden kilpailutoimintaa voitaneen luonnehtia vaatimattomaksi vielä noina vuosina, huolimatta siitä että kölivenajaos kehoitti vuoden 1981 vuosikirjassa osallistumaan naapuriseuran tiistaipurjehduksiin, mikä "on sopiva tapa hankkia kokemusta vaikkapa Scandicup-osakilpailuja varten". Vain harvat noudattivat kehoitusta. 1984 vuosikirjassa Esko Heiskanen kutsui jäseniä EPS:n itse järjestämään kolmeen harjoituskilpailuun.

Ilksemme voimme todeta, että köliveneiden kilpailutoiminta seurassamme on lisääntynyt voimakkaasti 90-luvulla.

Exkommodorimme Mauri Luukkala on antanut

erityisen arvokkaan panoksen kölivenekilpailutoimintamme nousuun: hän on jo 12 vuoden ajan innostanut ja viihdyttänyt meitä hauskoilla kirjoituksillaan osallistumisestaan pohjoismaiden suurimpaan purjehdustapahtumaan Gotland Runt -kilpailuun. Ensimmäinen juttu julkaistiin 86-vuosikirjassamme edellisen kesän kisasta, johon Mauri osallistui ensi kertaa omalla veneellään vaihdettuaan maineikkaan Misil II:nsa isompaan ja nopeampaan Inferno 31:een nimeltään Argon. Mauri on myös antanut jäsenillemme tuiki tarpeellista käytännön koulutusta tarjoamalla heille mahdollisuuden osallistua gastina näihin suuriin kilpailuihin. Saanemme tämänkin kirjan sivuilla taas kerran lukea Maurin raikkaita ajatuksia ja hauskoja muisteluja.

Köliveneiden kilpailutoiminnan nousuun on vaikuttanut myös viimeisten kommodoriemme, juuri Mauri Luukkalan ja nykyisen Kari Vehmaisen oma kiinnostus kilpapurjehdukseen. Virikkeet ja kokemukset suurten purjehdustapahtumien, 470-MM-kisojen ja viimeksi Suursaari-Racen järjestäjinä ja kilpailijoina ovat antaneet kilpailutoiminnallemme syvyyttä ja laajuutta niin, että meidän julkikuvamme purjehduskilpailuseurana on vihdoinkin kirkastunut myös köliveneiden osalta.

Muista kilpailutoiminnan näkyvimmistä vaikuttajista 90-luvun nousuun on mainittava kilpapurjehtijat Mika Isoviita, Tapani Juva, Tarmo Hiltunen ja Pentti Rouhiainen sekä viime aikoina myös Jukka Harju ja Jukka Mäenpää.



Mauri Luukkala oletettavasti s/y Argonin kajuutassa



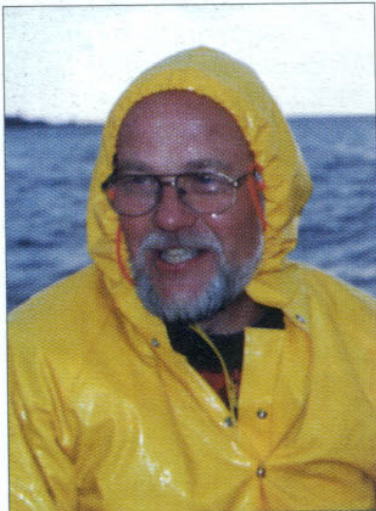
Tarkka ratamerkin kierto MM-kisoissa. Alla 470-veneet lähtölinjalla.



Unelma toteutuu



Esa A. Harjula ja Jukka Mäenpää Bengtskärillä -96



Tapio Karppi Suursaaren edustalla -95

Lopullisen laiturisataman ensimmäisen vaiheen suunnittelu, neuvottelut ja rakennustoimien toteuttaminen sattuivat ajoittumaan juuri allekirjoittaneen 'hallituskauteen' (1984-88). Valmistelut ja alustavat toimenpiteet oli kuitenkin aloitettu jo aikaisemmin. Koko hankkeen edellytyksenä oli, että kaupunki omistaa vedet ja rannat. Nämä ehdot täyttyivät 80-luvun vaihteessa, kun Espoo lunasti yksityiseltä sataman edustan vesialueet. Maa-pohjan omistusoikeus liittyi asemakaavan mukaiseen '25m:n sääntöön', jossa kaupungilla on oikeus lunastaa rakennusmaan ja rantaviivan välinen kaistale.

Bo Fagerström neuvotteli kaupungin kiinteistö-päällikön kanssa EPS:lle 7 ha:n vesialueen vuokra-sopimuksen, joka allekirjoitettiin 1981.

Nuottaniemi II kaavaan oli merkitty pienvenesatama. Kolmivaiheisen rakennussuunnitelman toteuttaminen tyrehtyi kuitenkin alkuunsa, kun asemakaava kaatui KHO:ssa. Koska uuteenkin kaavaehdotukseen liittyi pienvenesatama, seuran hallitus teki syksyllä 1984 merkittävän "suoran toiminnan suunnitelman" sataman toteuttamisen nopeuttamiseksi. Idean isänä ja tehokkaimpana puuhamiehenä on pidettävä silloista kölivene-jaoksen puheenjohtajaa Esa Harjulaa, jolla lisäksi oli hyvät suhteet kaupungin päättäviin korkean tason elimiin. Delegationiin osallistuivat hänen lisäkseen seuran lakimies Jukka Mäenpää, varakommodori Heikki Salo (Espoon kaup. entinen lakimies), satamakapteeni Tapio Karppi ja allekirjoittanut. Kun Esa Harjula suorasukaiseen tapaansa luki ehdottamamme suunnitelman ja toteuttamisaikataulun, jonka mukaan ensimmäiset laiturit ovat käytössä seuraavalla purjehduskaudella eli kesällä -85, syntyi piinallinen hiljaisuus, kunnes ulkoilutoimen johtaja Teuvo Hatakka loihe lausumaan: "Ajatus olisi hyvä ja ja toteuttamisen arvoinen, mutta Nuottaniemen satamahankkeeseen ei ainakaan viiden vuoden tähtämällä ole budjetissa markkaakaan." Kaikista esteistä huolimatta laituriensa ensimmäinen rakennusvaihe valmistui kesäkuussa 1985.

Suora lainaus EPS:n 1985 toimintakertomuksesta



kuvaa hyvin tapahtumien kulkua ja hankkeen etenemisen ripeyttä: "Toimintavuosi 1985 merkitsi sataman osalta odotusten täyttymystä vuosia kestäneen uurastuksen tuloksena. Sataman ensimmäinen vaihe valmistui ja vihittiin käyttöön kaupunginjohtaja Pekka Löyttyniemen kirveeniskulla 14.6.85 suuren jäsen- ja kutsuvierasjoukon todistaessa tapahtumaa. Lopullinen rakentaminen tapahtui ennätysvauhdilla, sillä monet tärkeät hankkeeseen liittyvät päätökset ja sopimukset tehtiin vasta keväällä 1985. Näistä mainittakoon mm. KOP:n laina 24.1., satamasopimus 12.2., rakennuslupa 18.4. ja kaupunginvaltuuston takaussopimus 10.4."

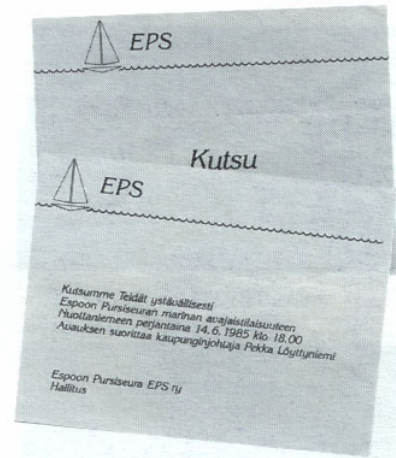
Satamasopimus näytteli tärkeintä osaa tässä vaiheessa, koska koko hanke perustui tämän sopimuksen pykäliin. Mallina käytettiin naapuriseuran aiemmin tehdyn sopimuksen tekstiä, jonka periaatteita noudattaen paperiin vihdoinkin saatiin apulaiskaupunginjohtaja Hans Korsbäckin signeeraus. Omalla kohdallani pidän tämän satamasopimuksen allekirjoittamista kommodorikauteni kohokohtana, joskin samalle tasolle juuri tuon sopimuksen tuloksena yltävät seuraavan kesän laiturivihkiäiset.

Takaussopimuksen käsittely valtuustossa on myös jäänyt lähtemättömästi mieleeni. Olimme hankkiutuneet paikalle Jukka Mäenpään kanssa ja odotimme jännittyneinä, miten asialle kävisi. Juuri ennen kuin takaussopimusasia tuli esille, suurin kantomme kaskessa läimäytti salkkunsa kiinni ja poistui kokouksesta. Koska kyseinen valtuutettu oli toiminut aikaisempienkin valitusten primus motorina, arvelimme hänen tulevan estämään tämänkin päätöksen, varsinkin kun hän oli jo paikallislehdistössä epäillyt maksukykyämme ja pelkäsi velkojen kaatuvan kaupunkilaisten maksettaviksi.

Kun nuija kolahti myönteisen päätöksen merkiksi, hyppäsimme pystyyn, kättelimme toisiamme ja kiiruhdimme välittömästi viemään ilosanomaa muille asianosaisille.

Päätöksiä edelsivät kuitenkin lukuisat lobbaukset ja neuvottelut kaupungin edustajien ja virkamiesten kanssa. Edellä mainitun delegaation jäsenet näyttelivät näissä pääosaa seuran puolesta.

Ei pidä kuitenkaan unohtaa, että päätöksiin vaikutti



Kaupunginjohtaja Pekka Löyttyniemi avaa laiturin kirveeniskulla.

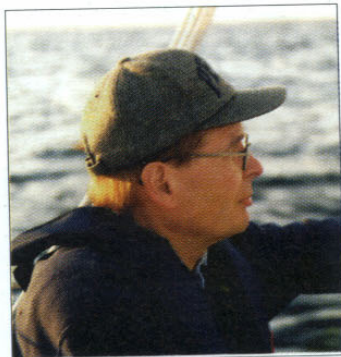
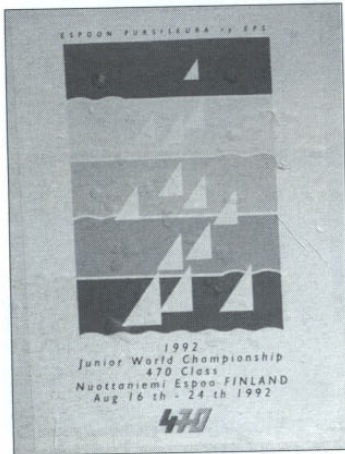


Vas. Harri Rinne, Pekka Löyttyniemi, Esa Harjula, Matti Rauhala ja Rauli Laaksonen



Kommodoria heitetään uudelta laiturilta mereen.





Jarmo Pesonen

myös EPS:n hyvä maine ja arvostettu asema lasten ja nuorison purjehdusharrastuksen vaalijana. Laituriprojekti aiheutti noina kuumina vuosina jäsenistössä myös sisäisiä luomisen tuskia, kun juniori- ja kevytvenejaos tunsu ajoittain jäävänsä hankkeen jalkoihin ja kölivene- ja satamajaoksen varjoon. Niinpä allekirjoittanut järjesti kiistan osapuolille 1986 Säästöpankkiopistolla "konsensuskokouksen", jossa keskusteltiin ongelmasta avoimesti ja saatiin rivit kokoon nuorison kilpailu- ja valmennustoiminnan jatkumiseksi. Kevytvenepuolen pitkäaikaisen kärkihahmon, exvarakommodori Heikki Heron sovittelulla asenteella oli ratkaiseva osuus kokouksen onnistumisessa. Katson tämän kokouksen tuloksilla olleen merkitystä vielä 470-MM-kisojen loistaville järjestelyille. Ja kuin itseoikeutettuna Heikki Hero toimikin kisojen kilpailupäällikkönä. Näin jälkeensä jokaisen on myönnettävä, että tuolloin aloitettu laiturijä ja satamaprojekti on luonut aivan toisenlaiset edellytykset myös nuorisokevytvene toiminnalle.

Eräs pelätyimmistä valituksista koski maa-alueen kasvattamista eli vesialueen täyttöä. Asia vietiin vastustajien toimesta KHO:een asti, millä he arvelivat jarruttavansa hanketta useita vuosia. Jostakin syystä, josta meillä kyllä on vihiä, valituspaperit kääntyivätkin pinon päälle ja asia käsiteltiin ennätysajassa, ja kuinka ollakaan seuramme kannalta myönteiseen päätökseen.

Kun matala saunaranta oli ruopattu 1987, voitiin rakentaa nykyinen A-laituri. Paikkoja on sittemmin lisätty mm. laitureita jatkamalla ja rakentamalla G-laituri.

90-luvulla rakennettiin satamamme suojaksi lähes 200 m pitkä aallonmurtaja, jonka toteuttamisessa saimme taloudellista apua myös naapurikaupungilta Kauniaisista.

Varakommodorimme Jarmo Pesonen on johtanut ammattimaisin ottein satamamme kehittämistä viime vuosina.

Toimitilojen rakentaminen

Kokous-, koulutus-, huolto- ja kilpailukansliatilojen rakentaminen on liittynyt oleellisena osana satamahankkeeseen, mutta vielä merkittävämpää osaa ovat näytelleet epätietoisuus vanhan huvilan kohtalosta ja ns.



Projekti-92.

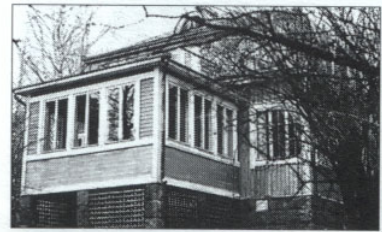
Samalla kun kävin useita kertoja neuvotteluja asemakaavapäällikkö Marja Hämäläisen kanssa satamasuunnitelmasta, käsiteltiin myös toimitilakysymystä.

Kaavassa 'Villan' kohdalla oli merkintä YL, mikä tarkoitti "julkinen lähipalvelurakennus". Huvila oli saanut museovirastolta suojelupäätöksen, mutta seuralla ei ollut siinä vaiheessa mahdollisuuksia saada rakennusta käyttöönsä, vaan saneerattavan huvilan tulevaisuuteen liitettiin mahdollisina toimintoina lasten päiväkodin lisäksi mm. alkoholihuoltola!! Oli siis rakennettava oitis uusi klubirakennus. Kun uudisrakennus oli jo harjatorkeudessaan ja Villa saneerattu, niin yllätys, yllätys: kaupunki tarjosikin sen hallintaa EPS:lle ja niin meillä oli kaksi toimitilaa.

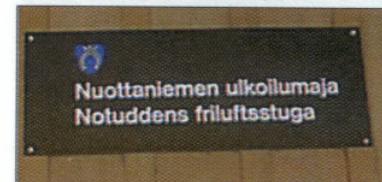
Koko satamahanke ja rakentaminen lopulliseen muotoonsa sai uutta puhtia, kun Espoon kaupunkina olemisen 20-vuotis- ja EPS:n 25-vuotispäivät lähestyivät.

Kaupunki halusi korostaa imagoaan "merellisenä Espoona". Tämän osoittamiseksi kansalaisille tiivistettiin yhteistyötä. Seura lupasi järjestää purjehduksen arvokisat, jos fasiliteetit saadaan sille tasolle purjehduskauteen -92 mennessä. Näin syntyi "Projekti-92", jota johtamaan kutsuttiin seuramme jäsen Juha Kokko.

Helmikuussa 1989 kommodori Esa Harjula ja Jarmo Tiirikainen laativat ja allekirjoittivat muistion otsikolla "Kansainväliset vaatimukset täyttävän merellisen keskuksen rakentaminen Espooseen". Muistio lähetettiin kaupungin ulkoiluviraston ja muiden instanssien puitavaksi. Tässä luotiin ne periaatteet, joiden mukaan osapuolet, EPS ja Espoon kaupunki jatkossa toimivat lopullisen marinahankkeen toteuttamiseksi. Asia sinetöitiin kaupunginhallituksen 30.10.89 tehdyllä päätöksellä, jossa kaupunki apulaiskaupunginjohtaja Liisa Tommilan allekirjoittamalla kirjeellä ilmoitti Suomen Purjehtijaliitolle ja Espoon Pursiseuralle olevansa "valmis osaltaan osallistumaan MM-kisojen järjestämiseen vuonna 1992 Espoossa" ja kehotti liikunta-, kiinteistö- ja teknistä virastoa "käynnistämään Nuottaniemen venesatama-alueen suunnittelu- ja toteutustoimenpiteet siten, että 1 kohdassa mainitut MM-



'Julkinen lähipalvelurakennus' kuvattuna -78



Projekti -92:n vetäjä
Juha Kokko





kilpailut voidaan toteuttaa”.

Projekti-92:n johtamisen ohessa Juha Kokko arkkitehtinä suunnitteli ja valvoi myös upean laivankantta ja komentosiltaa mukailevan paviljonkimme rakennustöitä. Varsinainen perusrakennustyö annettiin ammattimiesten urakaksi, mutta ulkoseinien laudoitus ja maalaus, sekä sisätilojen panelointi, ovien ja ikkunoiden piletit sekä viimeiset silaukset merkitsi jäsenille vielä melkoisia voimanponnistuksia. Muiden jäsenten lisäksi erityisesti Veikko Rauramaa, Heikki Järvinen, Jukka Mäenpää, Markku Mikkola ja aiemmin kommodorina toiminut Esko Vehtari osoittivat esimerkillistä talkoohenkeä uurastaen satoja tunteja klubin rakennustyömaalla.

Näin valmistui marinamme ja nuorten 470-MM-kisat järjestelyineen muodostuivat suureksi menestykseksi Espoon kaupungille, seurалlemme ja jopa koko suomalaiselle kilpapurjehdukselle.

Toimia ja henkilöitä

Katsastus merkitsee turvallisuutta...

Veneseurojen harjoittamaa katsastustoimintaa on aina pidetty tärkeänä sekä purjehdusharrastuksen turvallisuuden takaajana että rekisteröinnin pitämiseksi veneseurojen ja -liittojen omassa piirissä. Lisäksi vuotuisen venekohtaisen katsastustapahtuman yhteydessä on voitu tehokkaasti kohentaa merellä liikkumiseen liittyviä asenteita. Niinpä moni meidänkin seuramme jäsen on uhrannut runsaasti vapaa-aikaansa tähän toimintaan. Muita unohtamatta pisimpään tätä kunniaakasta tehtävää kölivenepuolella ovat hoitaneet Markku Mikkola ja Mauri Luukkala, Jukka Hanström, Juha Blomberg ja nykyinen pääkatsastusmies Bo Fagerström.

...niin myös vartiointi

Pursiseuran alueen, rakennusten ja kalustoon liittyvän vartioinnin jäsenet ovat aina tunteneet velvollisuudekseen hoitaa itse. Aikaisemmin vartiotupana toimi pieni saunakamari. Nykyisin vartiointi on ympärivuotista toimintaa ja tarkkailupaikkana Klubirakennuksen 'komentosilta'. Vartioinnista huolimatta varsinkin ravintolan tiloihin on tehty tuhoisia vierailuja viime vuosina. Tilanne on kuitenkin rauhoittunut, kiitos uuden



asutuksen ja tuoreen elektronisen vartiointijärjestelmän. Aikaisemmin vartiotoimintaa johtivat satamakapteenit, mutta 90-luvun alusta vartiopäälliköt, kronologisessa järjestyksessä Tapio Karppi, Matti Toivola ja Oiva Toikkanen, ovat huolehtineet toiminnan tehokkuudesta.

Satamatoiminta

Sataman ylläpidosta ja vuotuisesta huollosta ovat vastanneet satamakapteenit. He ovat jo virkansakin puolesta osallistuneet merkittävästi myös sataman kehittämiseen. Satamakapteenit ovat pursiseuratoiminnassa näytelleet aina näkyvää osaa, koska heidän käsissään on ollut valta ja voima järjestää jäsenien venepaikat. He ovat yleensä myös toimineet talkoopäällikköinä ja ovat siten kaikkien tuntemia. Aikaisemmin mainittujen Järven, Siitosen, allekirjoittaneen, Karpin ja Pesosen lisäksi tässä "virassa" ovat ansiokkaasti toimineet Kari Sorjonen ja Erkki Hormila.

Sihteeri – monitoimihenkilö

Vireän seuratoiminnan ja asioiden ripeän etenemisen edellytys on hyvä sihteeri. Parhaimmillaan sihteeriä voidaan luonnehtia seuran sieluksi. EPS on vuosien saatossa onnistunut löytämään jäsenistönsä piiristä tällaisia sekä mies- että naishenkilöitä. 70-luvun sihteerit Raimo Juhala, Jaakko Kimberg ja Mauri Luukkala edustavat edellisiä, 80-luvun Riitta Luukkala, Rita Isokangas (Limnell) ja Maj-Britt Alanne sekä 90-luvun Ritva Heikkinen ja Eila Ilveskivi jälkimmäisiä. Varsinaisen sihteerintoimen lisäksi heidän tehtävikseen on langennut myös tiedottaminen ja pääosin juhlatilaisuuksien ja kokousten järjestäminen. Tosin 90-luvun vaihteessa seuralla toimi parin vuoden ajan erillinen huvitoimikunta "Aallokko".

Tiedotteiden ja vuosikirjojen toimittaminen on työllistänyt eniten juuri sihteeriä. Tilanne helpottui 80-luvulla, kun perustettiin erillinen tiedotusjaos. Jukka Mäenpää toimitti vuosikirjan 3 kertaa eli vuosina 1984-86. Nuo kirjat muistetaan upeista Kari Limnellin piirtämistä "Tiira ja reimari"-kansistaan. Viime aikoina olemme saaneet seuran asioista kirjallista tietoa Jukka



Ritva Heikkinen, nyttemmin taas Martonen

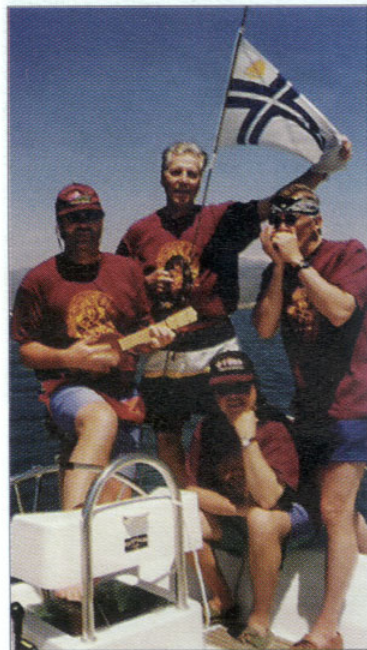


Eila Ilveskivi, aiemmin Hanström





Oiva Toikkanen ja kitara



*“Dogwatch” Välimerellä -97,
vas. Hessu Kiiskinen, Pekka
Sarras, Jan Hongelin ja
Jukka Harju*

Harjun johdolla ja ‘lay-out’illa.

Elävää musiikkiakin on aina löytynyt juhlien höysteeksi seuran omasta piiristä. 70- ja 80-luvuilta muistuvat mieleen haitarimestarit Veikko Huuskonen ja Esa Katajavuori. 80-luvun puolivälissä saimme ensi kertaa kuulla Oiva Toikkasen laulun “Kyllikistä”. Oiva, kitara ja keltainen Finni “Telstar” ovat muodostaneet mainion yhdistelmän seuran yhteispuurjeuduksilla.

Allekirjoittanutkin on rasittanut yleisöä klarinetin lurituksillaan, mutta uusin viihdyttäjämme, EPS:n aktiivipurjehtijoista koostuva 4-miehininen rock/pop-yhtye Dogwatch tunnetaan jo monilla maailman merillä. Yhtyeen muodostavat Jukka Harju, Jan Hongelin, Heikki Kiiskinen ja Pekka Sarras.

Samalla kun Toivotan 30-vuotiaalle EPSille Onnea ja Jatkuvaa Menestystä, uskallan tässä yhteydessä väittää, että Espoon Nuottaniemeen on noussut EPSin jäsenten kauaskatseisen toiminnan ja lannistumattoman uurastuksen tuloksena kaupungin ja koko etelärannikon ehkä hienoin kilpailu- ja huvivenemarina. Toivon entisten ja nykyisten jäsenten töiden jatkajiksi edelleen henkilöitä, jotka arvostavat menneiden jäsenpolvien saavutuksia, vaalivat niitä ja kehittävät edelleen tämän jalon luonnonläheisen urheiluharrastuksen toimintaedellytyksiä kotikaupungissamme, merellisessä Espoossa.

Haluan vielä kiittää EPS:n 20-vuotishistoriikin kirjoittajaa exvarakommodori Maj-Britt Alannetta luvasta referoida hänen tekstejään.

Rauli Laaksonen



