



130 vuotta

TTPS vuosikirja 2026



NAUTIKULMA OY

**Kaikkea veneilyyn
aina edulliseen hintaan**

**Suomen viihtyisin
venetarvikemyymälä
Piispanristillä**

- ° Ilmainen pysäköinti
- ° Avarat ja valoisa tilat
- ° Edulliset hinnat
- ° Laaja valikoima

**Piispanristintie 2, 20760 Piispanristi
Puh. 02 - 2503 444**

Sisällysluettelo:

	sivu
Ruorista	4
Mikä houkuttelee seuraan?	6
Akut ja aurinkopaneelit	7
Seuramme venetyyppejä vuosien varrella	12
Taalintehdas	17
Köydenpunonnan perinteitä vaalimassa	20
Takasivun kuvakollaasi	22

Turun Työväen Pursiseura ry, TTPS

Pitkäkarintie 59, 20900 Turku

www.ttps.fi

Ruorista



Tätä kirjoittaessa kesä on kääntynyt syksyn puolelle ja talvisäilytysanomukset on jätetty.

Hyvillä mielin katson hakemuksia joiden joukossa on useita uusia veneitä. Myös jäsenmäärän kehitys on ollut positiivinen jo 3 vuotta. Tämä lupaa parempaa taloustilannetta 131. toimintavuodelle.

Seura on nostanut maksuja rauhallisesti mutta olemme edelleen kilpailukykyisiä. Hinnat ovat samankaltaisia muuallakin, mutta oman telakan nosturi ja talkoilla tapahtuvat ilmaiset nostot tuovat edun.

Vuosikokouksessa 2026 johtokunta sai luvan harkita salin vuokraamista ulkopuolisille ja tätä on suunniteltu ahkerasti. Jos suunnitelmat toteutuvat, saa seura tulevaisuudessa pientä taloudellista tukea salin vuokraamisesta, ei lottovoittoa mutta toivottavasti pientä tasaista rahavirtaa mikä auttaa jokapäiväisessä toiminnassa.

Tämä saatta vaatia seuran puolelta jonkun henkilön joka paikalla, palkataanko vai löytyykö talkoolaisia pientä palkkiota vastaan, sitä mietitään.

Maanpään asiaa on selvitelty ihan lakitoimiston avustuksella ja nyt asia on maanmittauslaitoksen virkailijoilla käsittelyssä. Keskustellaan kaupungin kanssa ja toivottavasti asiat etenee rasisheen muodostamiseen Pitkäkarille taikka sitten keskustelemme alueen ostopista 2027 vuosikokouksessa.



Yleisessä keskustelussa on tullut ilmi talkoiden tärkeys ja talkoilijoiden vähyys. On luotu uhkakuvia seuran toiminnan muuttumisesta yrityspohjaiseksi ja myönnän, että sama on käynyt myös omassa mielessäni. Osalle talkoot on sosiaalista kanssakäymistä, osalle kuntoilua, osalle "ei ikinä" tapahtuma.

Suotakoon vapaa mielipide talkoista taikka paikalletulon indikaattorista kaikille. Talkoot eivät ole pakollisia, vaikka esityksiä joidenkin tuntien pakollisesta talkoilusta on tullut esille.

Ymmärrän mielipiteen, että ei ole oikein kun vain pieni osuus porukasta tekee asioita yhdistyksen eteen. Kaukana asuvat ovat tietenkin asia erikseen, kaikkia ei voi vaatia paikalle samalla tapaa kuin Turussa asuvia. Mutta 10 min haravointi on jo paljon kun seuralla on.

Jari Lehto, TTPS puheenjohtaja



Mikä houkuttelee seuraan?

Teksti ja kuvat: Minna Leka

Seuralla on pitkä historia, mutta miltä näyttää tulevaisuus? Keitä ovat seuran uusimmat jäsenet, ja mikä houkuttelee heitä seuraan? Ovatko syynä edulliset hinnat? Onnistuivatko avoimet ovet houkuttelemaan?

Turun Työväen Pursiseuran 130-vuotismarkkipäivänä 11.4.2026 uusiin jäseniä oli Antoine Mialon, 50, Normandiassa, Ranskassa, syntynyt molekyylibiologi.

-Lähdin talvella kaverin kanssa kävelemään Uittamosta jäätä pitkin ja hämmästelinkin suurta juhlatilaa. Emme menneet saareen, mutta jäin ihmettelemään, mistä on kyse. Google Maps paljasti seuran nimen, ja aloin ajatella, että tämähän sopisi minulle hyvin!

Jäsenhaku sujui ripeästi ja Mialon ehti osallistumaan jopa vuosikokoukseen tasan kuukausi jäsenanomuksesta. Nyt hän on jo mukana nuorisosaajan toiminnassa. Erityisesti kiinnostaa jollakoulutoiminta.

Mialon oli purjehtinut isänsä jollalla Ranskassa, mutta neljän lapsen isälle lapsiperheeksi aiheutti pitkän katkoksen purjehtimisessa.

Nykyisin hänellä on 470 jolla kotipihaalla, mutta sen kuljettaminen edestakaisin vie turhaan aikaa. Niinpä pursiseura vaikutti käytännöllisemmältä.

Mialonin omat lapset ovat jo ylittäneet optari-ikänsä; täysi-ikäisiä on kolme neljästä, sekä yksi teini.

Monet hakeutuvat seuraan edullisten laituripaikka- ja talvisäilytys-hintojen vuoksi. Vaikuttiko jäsenhintojen edullisuus positiivisesti jäsenyyttä harkitessa?

-Ei. Ainoastaan paikka ja sen sopivuus vaikuttivat päätökseen.

Tekniikkatietoa Akut ja aurinkopaneelit

Teksti: Pasi Mustalahti

Kuvat: Minna Leka

LiFePo4 -akkuja "Mustanki" -veneessä Pitkäkarin uudessa laiturissa.

Veneilijöiden sähköntarve kasvaa niinpä litiumakut ja aurinkopaneelit ovat tulossa veneisiin.

Litiumioniakun etuna on sen tarjoama lyijyakkua suurempi sähkömäärä. Akkujen painoerolla ei ole suurta merkitystä purjeveneessä.

Normaalia lyijyakkua käytettäessä akku kestää 100% lataussyklejä noin 200 kertaa, 50% syklejä 400 ja 25% syklejä noin 800 kertaa. Syväpurkausakut kestävät hieman useampia lataussyklejä.

Jos vene on käytössä 30 vuorokautta kesässä, kestää akku 50% syklejä 13 vuotta, jos siitä pidetään huolta. Huolenpitoon kuuluu akkunesteen tarkastus pari kertaa kesässä ja akkuveden lisäys tarvittaessa.

Lataussykli = Akku puretaan tyhjäksi ja ladataan täyteen

Tyhjäksi purkaminen = akkua puretaan 10,5 V asti

Tosin tehtaast ovat alkaneet valmistaa ns. huoltovapaita akkuja asiakkaiden kiusaksi. Huoltovapaa tarkoittaa sitä, että huoltaminen on tehty vaikeaksi. Osassa näistä kennojen tulpat saa näkyviin riipimällä mainostarrat pois ja vipuamalla tulppien kannen auki.

Huolenpitoon kuuluu myös talvisäilytys. Akku ladataan syksyllä täyteen ja jätetään pakkaseen johdot irroitettuina (Muista irroittaa ensin aurinkopaneli). Missään tapauksessa akkua ei kannata tuoda lämpimään.

Erityyppisiä akkuja

LiFePo4

LiFePo4 -akku ladataan melkein täyteen, jos on käytettävissä mittalaitteet, joilla tämän voi todeta. Muuten akku ladataan täyteen.

AGM

Kaupoissa olevat AGM-akut perustuvat siihen, että niissä on lyijylevyjen välissä lasikuitumatto, joka estää lyijyhitusten tippumisen akun pohjalle tekemään oikosulkua. Kemiallisesti AGM ei siis poikkea mitenkään normaalista lyijyakusta. Eri asia on, mikäli lyijylevyjä on seostettu kuparilla, hopealla tai antimonilla, joilla saadaan akun kemialla hieman paramnnettua ja esimerkiksi latausjännitettä nostettua. Tämä vaatii kuitenkin erikoislaturin.

Litium-akut

Litium-akkuja on useampaakin eri lajia: Lilon, Polymeeri, LiFePo4 jne. Uusia tyyppisiä ilmestyy melkein kukaussittain.

Veneilijän kannalta oleellisia ovat LiFePo4 (LFP) akut. LiFePo4-akku kestää tuhansia purkusykliä, eivätkä ne ole herkkiä syttymään. Niiden käyttöjännitteet ovat lähes täysin yhteensopivia lyijyakkujen kanssa.

Lilon-akkujen jännite poikkeaa siksi paljon lyijyakuista, että niitä ei kannata käyttää kuin erikoiskäytössä.

Tästä eteenpäin puhutaan vain LiFePo4-akuista, jotka ladataan 14.4 - 14.6 V jännitteeseen.

Veneen laturi on rajoitettu 14.2V, joten tarvitaan lisälaitte. Tätä kutsutaan yleensä DC-DC-konvertteriksi. Sen tehtävänä on korottaa laturin jännite sopivaksi 14,4 V, ja estää akkua ottamasta liian suurta virtaa laturilta, jotta laturi ei hajoaisi. Normaali arvo on 20 A - 40 A.

Akun sisällä on BMS-suojapiiri, jolla on monta tehtävää:

- Rajoittaa korkeinta ja matalinta jännitettä
- Säättää akun eri kennoilta otettavaa ja niille vietävää virtaa
- rajoittaa virtaa lämpötilan mukaan.

Kytkentä veneessä

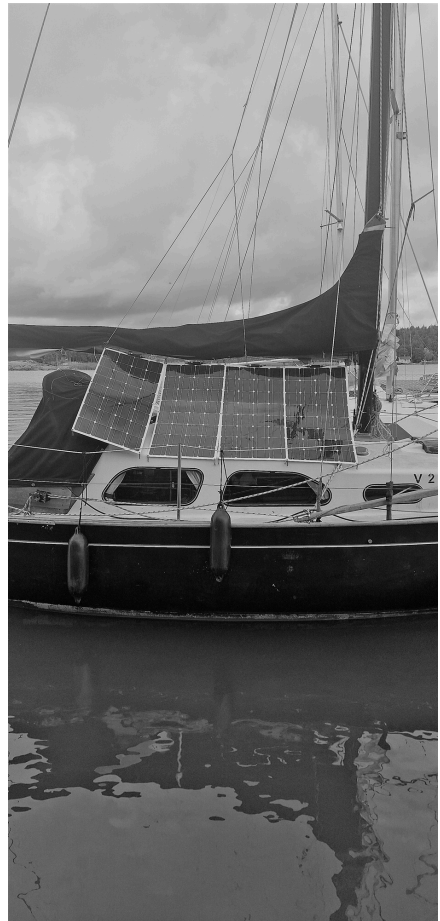
Yksinkertaistaen, esimerkiksi sulakkeet ja kytkimet unohtaen:

- Starttiakku (lyijy) kytketään paksulla kaapelilla suoraan starttimoottorin isoon pulttiin, josta lähtee edellen melko paksu johto laturille.

- Startin pultilta tai laturilta lähtee melko paksu johto DC-DC-konvertterille, josta edelleen yksi (joissain malleissa kaksi) johdin maadoitukseen akun miinus- navalle tai moottorin runkoon. Viimeinen johdin lähtee akun plus- navalle.

Nyt lisätään sulakkeet. 20- ampeerinen sulake DC-DC-konvertterille tulevaan, ja lähtevään johtimeen on hyvä lisätä 30 A sulakkeet.

Katkaisimien pitää olla startti- ja hupiakulle erilliset. Toisinsanoen kierrettävä, ns. kakkukytkin kytkisi akut yhteen ja saattaisi aiheuttaa vahinkoja.



“Mustanki” -veneen puomiin ripustettuja aurinkopaneeleita. Mustanki toimii kokonaan sähköllä - ja tuulella tietenkin.



*Aurinkopanelit ovat tulleet
jäädäkseen purjehtijoiden iloksi
pieniinkin veneisiin.*

Panelit kytketään rinnan. Tämä ei ole täysin optimaalista, jos panelit ovat erilaiset, muuta virhe on siedettävää luokkaa, koska tähän ei ole tarjolla sopivaa elektroniikkavaihtoehtoa. Joissain tapauksissa panelit voi kytkeä sarjaan, mutta purjeveneessä tämä ei toimi, koska yksi paneleista saattaa olla varjossa, jolloin se estää kaiken virran kulun.

Panelilta mitattu jännite voi olla parhaimillaan 24V, kun johdot ovat irti. Kun paneli on kytketty säätimeen, saa akku sille sopivan jännitteen 14.2..14.6V. Paneleita ei koskaan saa kytkeä säätimeen, mikäli akku ei ole kytkettynä säätimeen. Säätimen sisällä FET-komponentti hajoo panelin antamasta ylijännitteestä, joka syntyy, kun akku ei ole kytkettynä.

Paneelin säätimeltä akulle tulevat johdot kytketään siis suoraan akkuun ilman kytkimiä.

Aurinkopanelin ja säätimen väliin voi lisätä sulakkeen, jos haluaa. Säätimiä on kahta tyyppiä: PWM ja MPPT. Näistä MPPT antaa sopivissa olosuhteissa hieman enemmän virtaa.

Säätimissä on yleensä pieni näyttö, jonka avulla voi asettaa esimerkiksi akun tyyppin ja jännitteen, Tätä arvoa joutuu hieman testailemaan. Itse en ole tavanut yhtään säädintä, jonka jännitelukema olisi oikein. Toisaalta akun sisäinen BMS-säädin katkaisee latauksen jännitteen noustessa liian korkeaksi. Tähänkään ei kannata luottaa liikaa.

Kuinka suuri paneeli on hyvä?

- Niin iso, kuin veneeseen sopii!
Erityisesti kannelle lappeelleen
asennettujen panelien kohdalla
kannattaa unohtaa mainosmiesten
puheet. 100W panelista saa
hyvällä tuurilla paikallaan ollessa
kirkkaana pilvettömänä päivänä n.
50W pari tuntia päivässä.

Aurinkoon suunnattavasta panee-
listä saattaa saada 70W tehon
noin 4 - 5 tuntia. Pienikin pilven-
retale auringon edessä pudottaa
tuottoa. Samoin panelin väärä
suuntaus. Jos mittaa panelista
saatavaa virtaa, pitää huomioida
myös akun varaustila: tyhjään
akkuun menee isompi virta, kuin
täydempään.

*Kesäisenä päivänä "Mustanki" -vene ei tarvitse maasähköä. Se
helpottaa käyntisataman valintaa - luonnonsatamat sopivat hyvin.
Eteenpäin mennään tuulella, ja aurinko lataa akkuja, mikäli on
käytettävä konevoimaa.*

Veneen virran tarve riippuu
käyttäjistä.

Itsellä matkailuautossa sähköä
käytettiin LED-sisävalaistukseen,
kännyköiden ja tablettien
lataukseen sekä vesipumpulle.

Seuraavana päivänä moottori
lataa akkua 19A virralla noin kaksi
tuntia.

Veneeseen kannattaa hankkia
hyvät mittarit. Itsellä on
matkailuautossa mittari, joka
näyttää akun jännitteen, sekä
sieltä otettavan ja sinne vietävän
virran.



Seuramme venetyyppejä vuosien varrella

Turun Työvään Pursiseuran alkutaipaleilla kaksi venetyyppiä on ollut ehkäpä muita suositumpia, ja löytyypä jopa niiden rakentajia seuran historiasta. Nämä venetyypit ovat Hai-vene ja Kansanvene. Kansanveneitä seurasta löytyy yhä, Hai-venettä ei. Sen sijaan Hai-veneiden voittokulun historian saatossa päihittänyt H-vene on seuralla omanakin.



Hai-vene, tiedot:

Suurin pituus (LOA) 9,6 m
Vesilinjan pituus (LWL) 6,6 m
Leveys 1,9 m
Massa 1,7 t
Syväys 1,1 m
Isopurje 15,3 m²
Fokka 6,2 m²
Spinaakkeri 30 m²
LYS* 1,03

*Köliveneiden tasoitusluku

Teksti: Minna Leka

Kuva: Turun Työvään Pursiseuran arkisto

Hai-vene

Hai-vene on puurunkoinen niin sanottu yksityyppivene, eli kaikki Hai-veneet on rakennettu samoilla piirustuksilla. Veneen ajatus oli alun perin saada edullisempi monikäyttövene sarjatuotantoon, jotta "tavallisella kansalla" olisi varaa purjehduksen jaloon harrastukseen – eli pitkälti samoista lähtökohdista kuin ensimmäiset Työvään Pursiseurat, syntyivät yleisimmät työvään veneet.

Vaikka Suomessa vain harvakseltaan tavataan jokunen silli- tai piikkihai, Hai-vene sen sijaan on täysin suomalainen venetyyppi vuodelta 1930. Venetyypin suunnitteli laivanrakennuksen DI ja opettaja Gunnar L. Stenbäck Helsingin Segelsällskapetin aloitteesta.

Pohjoismainen kansanvene – Nordisk Folkbåt

Kansanvene, tiedot:

Suurin pituus (LOA) 7,64 m
Vesilinjan pituus (LWL) 6,0 m
Leveys 2,2 m
Massa 1,96 t
Syväys 1,2 m
Isopurje 17 m²
Fokka 7 m²
LYS 1,0

Kuten Hai-vene, myös kansanvene pyrkii nimensä mukaisesti tarjoamaan edullisen veneilyratkaisun ”koko kansalle”. Edeltäjät; Hai sekä norjalainen Drake – Louhi, tuntuivat kenties turhan kapeilta koko perheen arkikäyttöön. Ihanne kaiken kansan veneestä, Folkkarista, poikikin yhteispohjoismaisen suunnittelukilpailun vuonna 1941.



Vaikka osallistujia saatiin 59 suunnitelmaa, ei niistä mikään kelvannut raadille sellaisenaan. Hieman epäselvien vaiheiden päätökseksi, työ saapui Tord Sundénin pöydälle marraskuussa 1941, jolloin lopulliset piirustukset valmistuivat hänen allekirjoittaminaan.

*Uusin folkkaritulokas seuramme
Laiturissa; 1965 rakennettu
kansanvene Hopsu.
Kuva: Minna Leka*

H-vene



Kuva: Wikimedia Commons

H-vene, tiedot:

Suurin pituus (LOA) 8,28 m
Vesilinjan pituus (LWL) 6,3 m
Leveys 2,18 m
Massa 1,450 t
Syväys 1,3 m
Isopurje 14,8 m²
Fokka 10,2 m²
Spinaakkeri 36 m²
LYS 1,07

Hai-vene kaipasi 1960-luvulla modernimpaa lujitemuovista seuraajaa, joka yhdistäisi retkeilyn ja kilpailemisen vaatimukset. Helsingfors segelsällskapetin, HSS, haasteen otti vastaan alunperin lentokonesuunnittelusta innostunut, mutta Wärtsilän telakan suunnittelijaksi päätenyt Hans Groop.

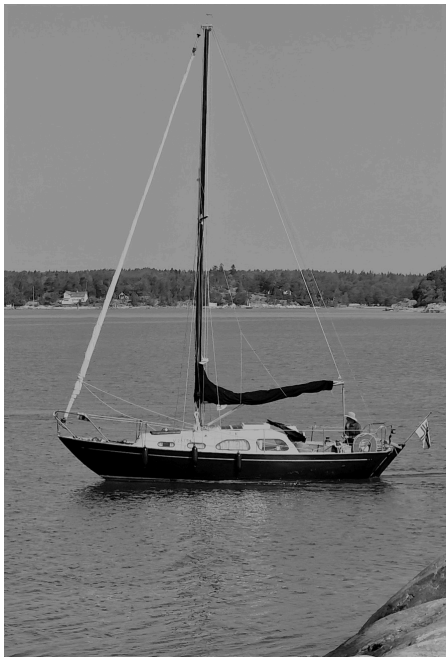
“Kilpailijan perheveneen” suunnitelmat valmistuivat 1967 ja sarjatuotantolinjat käynnistyivät pari vuotta myöhemmin. Veneen tarkoitus oli yhdistää Hai- ja kansanveneiden parhaat puolet Louhen ja Saaristoristeilijöiden virtaviivaiseen kauneuteen.

Veneestä tuli menestys - myös kansainvälisesti. Sitä on tehty Suomessa 950 venettä, ja ulkomailla jopa 5000 venettä. Nimen H tarkoitti alunperin kreikan *Hestiaa* - kodin jumalatarta, mutta ajatus hylättiin. Lopulta suunnittelija päätti, että olkoon sitten H, niin kuin Hans.

IYRU hyväksyi H-veneen kansainvälisesti yksityyppiluokaksi vuonna 1977.

Bianca

Bianca oli ensimmäinen tanskalainen vuonna 1964 sarjatuotantoon tullut lasikuituvenetyyppi. Sen taustalla olivat veljekset Svend Aage ja Holger Leth Christensen ja heidän Rudkøbingissä sijaitseva aiemmin puisia pääasiassa mahonkisia Peti-jahteja rakentanut telakkansa.



Ensimmäinen, Bianca 27, syntyi vuonna 1964 ja siitä tuli valtava menestys – mallia rakennettiin noin 530 venettä.

Sittenmin malleja tehtiin useita eri kokoisia ja suunnittelijoina toimivat nimekkäät arkkitehdit, kuten Elvstrøm & Kjærulff sekä Jan Kjærulff.

Monien vaiheiden ja valmistuksen lopettamisen jälkeen, Christensenin poika Andres Leth Christensen sai hankittua telakan takaisin, ja keskittyy nyt vanhojen Bianca-mallien korjaamiseen telakallaan.

Bianca -vene nimeltä Mustanki suuntaa Airistolle ja todennäköisesti Torasvikenille. Venetyyppi on Suomessa melko harvinainen. Kuva: Minna Leka.

Scylla

Luvialainen Björn "Nalle" Nyberg halusi vuonna 1966 rakentaa omaan käyttöönsä veneen, joka olisi edullinen, merikelpoinen, turvallinen ja perinteikäs puupurje-vene. Esikuvinaan talonpoikais- ja saaristolaisveneiden lisäksi mm. Colin Archer ja Koster-veneet. Vene sai nimen Scylla.



Ensimmäisen purjehduskauden 1966 aikana, monet halusivat juuri samanlaisen veneen, ja Nyberg aloitti scylla-veneiden valmistuksen Sådön veistämöllä Luvian Niemenkylässä. Osan scylla-veneistä rakensi Ismo Lilja Luvian kirkonkylällä.

Scyllat ovat keskenään erilaisia yksityiskohdiltaan ja rikaukseltaan, mutta kokoluokkia on tehty neljää kokoa; 29 kpl pikkuScyllaa (runkopituus 8 m), 14 kpl keskikokoista (8,6 m), 30 kpl Iso Scyllaa (9,6 m), sekä 4 Suur Scyllaa (10,6 m). Viimemainitun koko pituus pukspröötin ja peräsimen kanssa on kuitenkin 12,6 metriä.

Luviaa riepottelevat usein navakat tuulet, joten scyllaveneiden maltillinen rikaus ei siellä haittaa. Kevyissä tuulissa alirikaus voi hidastaa menoa. Tavallisimmat rikaukset ovat kutteritakila ja bermudatakila.

Ismo Liljan veistämä PikkuScylla nro 16; Myrscy, lokakuisen purjehduksen loppupuolella Brännskärin laiturissa. Kuva: Minna Leka



Taalintehdas

Teksti: Pasi Mustalahti, kuva: Flickr/Andrei 2008

Taalintehdas on pieni taajama sopivasti matkalla seuralta itään. Kun kävimme siellä ensimmäistä kertaa veneellä, oli FN-Steel Oy Ab juuri lopettanut valssaamonsa. Talous oli lamassa ja paikka täynnä työttömiä. Veneilijälle ei ollut tarjolla oikeastaan kuin laituri, johon kiinnittyä. Asiat on kuitenkin hiljalleen saatu rullaamaan.

Vanhoihin teräsvalimon tiloihin ovat pesiytyneet veneiden talvisäilytyksestä ja huollosta huolehtivat yritykset. Hieman jopa kiusaksi saakka.

Vuosien kuluessa taajaman ilme on siistiytynyt. Talot ovat saaneet maalia ja nurmikat leikattu. Ainoa nähtävyys, ruukkimuseo, on jopa jäänyt hieman taustalle. Uusia viihdykkeitä ovat rantabaarit ja markkinakojut, joista löytyy grillituotteita, sandwitchejä ja vohveleita.

Oma suosikkini ruokapaikkana on kuitenkin edelleen mäellä oleva ravintola, joka päivisin on telakan työpaikkaruokalana.

Pitkän pöydän ääressä istuvat rautakourat pukeutuvat nykyisin puhtaampiin haalareihin.

Lounasaikaan saa siis seisovasta pöydästä konstailematonta Suomalaista perussapuskaa asialliseen hintaan. Kebulat ja pitseriat eivät ole tänne juurtuneet.

Rannasta aloittaen lahdelle on kasvanut laitureiden sokkelo. Käyntilaituria on oikeastaan hankala löytää, koska sitä ei ole erikseen merkitty. Se on kuitenkin heti allonmurtajalla seisovan ravintolan jälkeen. Aallonmurtajan kupeessa on varaus charter-aluksille.

Paikat ovat kampapaikkoja ja veneiden väliin jää turhankin paljon tilaa - kunnes huomaa millaisilla purtiloilla helsinkiläiset tänne saapuvat; 40-jalkainen on uusi 32-jalkainen ja 45-jalkaisetkin jäävät isompien varjoon! Onpa joukossa pienempiäkin H-veneestä ja Sunwind 26 alkaen, mutta ne eivät jotenkin näy täällä.

Saunan ovi aukeaa koodilla. Sauna on kuten nykyisin on tapana: hajuton, mauton ja väritön. Kyllä sielläkin laituriparlamentti saa silti tulisia keskusteluja aikaan. Hyvin ruokittu pankijohtaja on joukossa yhtä alaston, kuin hitsarikin. Äly voi loistaa kummallakin niin, ettei aina tiedä, kenen koriin panisi panoksensa.

Yöelämä on kuulemma lomalla Helsingissä, joten kannatta varata hyvä kirja mukaansa.

Satama on hiljainen ja siisti. Enää ei illalla kuule kolmivuorotyön ääniä, eikä savupiipuista laskeudu nokea ja raudan hajua veneiden kansille.

Päivällä lähdetään satamalaiturilta kävellen kohti länttä. Paloaseman kohdalta koukataan ylämäkeen, kunne tulee vihje kääntyä kohti keskustaa keltaisten talojen juurelta.

Pitkä talo on nimeltään koirankoppi. Muutenkin paikkojen nimet todistavat pikkupaikan huumoria: Honolulu, Hollywood, jne.

Rinteessä on myös ruukkimuseo. Ehdottomasti käymisen arvoinen paikka. Tavaraa ei ole paljon, mutta paikan hoitaja, eläkkeelle siirtynyt kylän tietotoimisto kertoo taajaman vaiheista niin, että museon läpikäymiseen ja kertomusten kuuntelemiseen menee helposti pari tuntia.

Matka jatkuu keskustorille, jonka reunalta löytyy kahvilan lisäksi toinen kylän ruokakaupoista, K-kauppa. Toinen, Sale, on sadan metrin päässä kohti rantaa.

Salesta saa myös vaihdettua kaasupullonsa.

Rantaan kävellessä jää vasemmalle kädelle venesähköliike ja lähiseudun ainoa polttoaineasema merihinnoin.

Kaikkineen kävelylenkistä muodostuu n. 2 km, joten nyt voi mennä lounaalle.

Taalintehtaalta lähteissä voi septin tyhjentää käyntilaituria vastapäätä olevalla laiturinnysällä, jolla laitteisto on piilotettu harmaaseen matalaan puukoppiin.

Taalintehtaalta on neljän tunnin matka Högsåran Kejsarhamniin löysin purjein. Melkein sama matka siis, kuin Vänöseen. Örö ja Rosala ovat siinä matkalla.



Köydenpunonnan perinteitä vaalimassa

Teksti ja kuvat: Minna Leka



Köydenpunonnan taitoa ylläpitävät nykyään harvalukuiset taitajat. Heistä tunnetuimpia Mikko Snellman, joka oli kurssia pidettäessä kansanvälisen solmuntekijäkillan, Guild of Knot Tyers, IGKT, presidentti. Nämä kuvat, köydet ja fendarit syntyivät Turun Ruotsinkielisellä työväenopistolla.

Köysityö alkaa langasta

Päivän kurssi alkaa työkalujen esittelyllä. Opettajamme Mikko Snellman Halikosta, näyttää kuinka köyttä kierretään perinteisellä laitteella. Köyttä kannattaa punoa työparin kera.



Pian olemme jo täyttä häkää opiston pitkällä käytävällä veivaamassa juutilangasta köyttä - käytävä on sopiva, kymmentä metriä kohti tarvitaan 15 metriä lankakertoja - pienen fendarin tekoon menee noin kymmenen metriä köyttä - ja fendaria tässä ollaan tekemässä.

Köyden valmistuttua fendarille tehdään heti lenkki, ja jonkilainen ydin, jonka ympärille fendari punotaan.

Työvaiheisiin kuuluu rihmausta, ja rihmauslankaa vedetään tervaisen vahan läpi, jotta lanka kestää vedenpitävänä.



Taustalla puukko, pihdit ja malspiikki.



Pienen fendarin alkuvaiheessa lepuuttajan ytimestä sojottaa tähti-
mäisesti kuusi köyttä, joita punotaan kiertäen fendarin ympäri.
Lopuksi valmista lepuuttajaa on hyvä vähän taputella.

Tulossa

18. - 20. 9. Forum Marinum, Suomen Joutsen; All About Knots, IGKT

24.10 Houtskari, Kombi, Vesterlid -sali, Näsbyntie 188; köysifendarikurssi

<https://kombi.pargas.fi/fi/kurssit/7650-041105499-perinteisen-koysifendarin-teko>





Pitkäkari aamuauringon kajossa



Juhannusjuhlat 2026 (yllä) Aurinko nousee veneiden ylle (alla)

