

PÄIJÄNTEELLÄ

Jyväskylän Veneseura
ja sen edeltäjät

JARI OJALA
JUHA ÄYSTÖ



Päijänteellä



Copyright Jyväskylän Veneseura ry ja tekijät, 2021

ISBN 978-952-94-5503-4 (sid.)

ISBN 978-952-94-5504-1 (PDF)

Paino: Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu 2021

Teksti: Jari Ojala, Juha Äystö

Ulkoasu: Mika Särkijärvi

Kannen kuva: Lehtori G. A. Stoores purjevene Tehi Päijänteen Vanhanselällä 1900-luvun ensivuotina. Keski-Suomen museo.

Takakannen maalaus: Juha Utriainen. Jyväskylän Veneseuran satama Säynätsalon Juurikkasaassa 1970-luvun puolivälissä.

Takakannen kuvat:

Mika Särkijärvi: veneilijöitä Jyväskylän Veneseuran Kuminan tukikohdassa kesäkuussa 2020.

Erkki Vesamaa: kilpailutoimitsijoita työssään 1980-luvulla.

G. A. Stoores: veneretkeilijöitä Päijänteen Ristinselällä 1900-luvun vaihteessa.

Päijänteellä

Jyväskylän Veneseura ja sen edeltäjät

Jari Ojala, Juha Äystö

Sisältö

Esipuhe	1	Jyväskylän Veneseuran perustaminen	85
Kesäkauden jalointa huvia	3	Jyväskylästä vesihiihtokeskus: Vesiurheiluklubi	86
Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura 1883-1891	9	Jyväskylän Veneurheilijat	90
Ei ole päätä Päijänteellä	10	Luhanka Race ja muita kisoja	94
Weneet kuntoon siis ja miehissä kilpapurjehdukseen!	11	Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet veneseuraan	96
Päijänteen Purjehdusseura 1895-1945	19	Päijännepurjehdus uuden veneseuran johdolla	97
Ensimmäiset toimintavuodet	20	Toiminta vakiintuu Juurikkasaareen	99
Valööri	25	H-veneet Päijänteellä	102
Päijänteen ensimmäinen purjehdusviikko	26	Jyväskylän Veneseura 1970-luvun lopulla	109
Lahden Purjehdusseuran perustaminen	30	Henkilökuva: Pertti Lipas	113
Moottorivallankumous	31	Henkilökuva: Maire Lilja	114
G.A. Stoore -”Ensiluokkainen purjehtija”	43	Henkilökuva: Mauno Hyvönen	115
Faneeritehdas veneenrakentajana	44	Kasvun vuodet - Jyväskylän Veneseura 1980-1990-luvulla	119
Takaisin pурсiseuraksi 1946-1975	47	Muuttuva veneseura ja suomalaisen veneilyn kasvu	120
Rauha maassa, veneet vesille	48	Juurikkasaari	129
Junioritoiminta, Järvipartio ja Lightning	52	Kuminan tukikohta	136
Lightning-laivue 328	58	Projekti Kumina vuonna 1984	139
Päijännepurjehduksen alku	60	Murha Kuminassa	142
Moottorivenekilpailuja	63	Kumina 1980-1990-luvun vaihteessa	144
Retkiveneilyä ja koulutusta	64	Muita tukikohtia 1980-1990-luvulla	148
Kalasaari	66	Urheiluseura	151
Keljonlahden tukikohta	70	Moottorivenekilpailut virkistyvät	159
Päijänteen Purjehdusseuran viimeiset vuodet	75	Kisamenestystä ja järjestötoimintaa	161
Kilvensalo	76	Navigointi on välttämätöntä	162
Jorma Paatola (1909-1978)	82	Veneilyinfrastruktuuri ja siltojen alituskorkeudet	166

Omalla lipulla saariin	171
Purjehdusseurojen liput	176
Kriisi ja uusi nousu 1990-luvulla	178
Henkilökuva: Kai Sourander	180
Henkilökuva: Juhani ”Jussi” Hänninen	181
Jyväskylän Veneseura 2000-luvulla	183
Veneilyn suurvalta	185
Purjeveneiden määrä kasvaa	186
Aikuisten purjehduskoulu	192
Juniorikoulutus	195
Veneiden katsastus	199
Juurikkasaari: karikkoja ja kehittämistä	201
Mastonosturi	204
Lehtistensalmen loisto	206
Kumina	210
Henkilökuva: Erkki Pääkkönen	214
Kilpailut	216
Vuosikymmenet Päijänteen veneilyä	227
Veneilyn demokratisoituminen	228
Kolme vallankumousta	230
Vaneri purjeveneiden rakennusmateriaalina	236
Naiset ja veneily	242
Seuratoiminta	245
Menneestä tulevaan	250
Liitteet	252
Henkilöhakemisto	281

Kuvat: Juha Äystö Päijännepurjehduksessa (kuva: Marko Kauko / Keski-suomalainen), Jari Ojala kouluttamassa JVS:n junioripurjehtijoita (kuva: Mika Särkijärvi) ja Mika Särkijärvi Tove II:n peräsimessä Päijännepurjehduksessa (kuva Vesa T. Lilja).

Esipuhe

Jyväskylän Veneseuran silloinen kommodori, Olli Porkholm, kutsui teoksen kirjoittajat ja taittajan marraskuussa 2018 pohtimaan mahdollisuuksia kirjoittaa Jyväskylän Veneseuran 50-vuotishistoria. Jo ensimmäisessä tapaamisessa hahmottui ajatus, ettei työtä kannata rajata vain veneseuran puoleen vuosisataan, koska seuran historia kiinnittyy niin tiiviisti aiempien seurojen toimintaan. Päätös oli oikea ja se johti kirjoittajat pari vuotta jatkuneelle työntäyteiselle retkelle Päijänteen veneilyn pitkään historiaan.

Kirja oli tarkoitus julkaista Jyväskylän Veneseuran 50-vuotisjuhlissa marraskuussa 2020. Käsikirjoitus olikin valmiina jo kesällä 2020, vaikka koronapandemia oli monin tavoin vaikeuttanut työtä viimeisinä kuukausina. Valitettavasti monista keväälle ja kesälle 2020 aikataulutetuista haastatteluista jou-

duttiin koronan takia luopumaan, kuin myös syksyllä seuran 50-vuotisjuhlasta. Teos jäi kuukausiksi telakalle odottelemaan maailmantilanteen selkeytymistä. Ja kuten veneen ollessa telakalla, myös kirjaa varusteltiin, korjailtiin ja täydenneltiin odotuksen aikana. Samalla taittajalle jäi aikaa ulkoasun viimeistelyyn.

Tämä teos on talkootyön tulos. Kiitos kaikille työhön osallistuneille – kuvia, aineistoja ja muisteluitaan auliisti jakaneille seuran aktiiveille. Kiitos myös Jyväskylän Veneseuralle, joka on mahdollistanut tämän teoksen julkaisemisen.

Jyväskylässä keväällä 2021, veneiden laskua odotellessa

Jari Ojala, Juha Äystö ja Mika Särkijärvi



*Purjeveitää Kalasaaren paviljongin edustalla Pohjois-Päijänteellä 1896 tai 1897.
Kuva: G. A. Stoor / Keski-Suomen museo.*



Kesäkauden jalointa huvia

Jyväskylän Veneseura 50 vuotta – ja paljon päälle

*Kaunis olet Päijänne tynellä säällä, mahtava myrskyn myllertäessä, salaperäinen pimeällä, sumussa ja pyryssä.
Suuremmoisuudessasi on taikasi. (Wille Lönn 1934)¹*

Yritämme kahlita ajankuvaa veneilystä ja veneistä sekä veneilijöistä purjehtimassa retkillä ja kisoissa. Ja niistä loputtomista talkoista, joilla on rakennettu ja ylläpidetty tukikohtia, nostettu ja laskettu veneitä, autettu kanssaveneilijöitä ja oltu kanssaveneilijöiden autettavana.

Tämä kirja kertoo vuonna 1970 perustetun *Jyväskylän Veneseuran (JVS)* ja sen edeltäjäseurojen tarinan. Jyväskylän Veneseuran historiaa ei nimittäin voi ymmärtää huomioimatta Suomen sisävesien ensimmäisen pурсiseuran, vuonna 1895 jyvaskylälaisten ja lahtelaisten veneilijöiden yhdessä perustaman *Päijänteen Purjehdusseuran (PPS)* toimintaa. Päijänteen Purjehdusseuraa edelsi *Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura*, joka perustettiin jo 1883. Ensimmäinen Päijänteen alueen purjehduskilpailu järjestettiin 1882. Vuonna 2020 tuli siis kuluneeksi 50 vuotta Jyväskylän Veneseuran perustamisesta, 125 vuotta Päijänteen Purjehdusseuran perustamisesta ja 2023 on kulunut jo 140 vuotta Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseuran perustamisesta.

Jyväskylän Veneseuran juuret ovat monta kautta Päijänteen Purjehdusseurassa. *Vesiuurheiluklubi* oli alun perin Päijänteen Purjehdusseuran alajaos, joka itsenäistyi omaksi yhdistyksekseen 1960-luvun alussa. Vesiuurheiluklubista puolestaan irtautui itsenäiseksi yhdistyksekseen vuonna 1970 *Jyväskylän Veneurheilijat (JVU)*, joka muutti nimensä Jyväskylän Veneseuraksi 1975. Samana vuonna Päijänteen Purjehdusseura lakkautettiin taloudellisten vaikeuksien vuoksi ja vanhan pурсiseuran veneilijät ja jaokset siirtyivät osaksi Jyväskylän Veneseuraa. Näin virallisesti Jyväskylän Veneseuran yhdistysrekisteriin merkitty perustamispäivä on 25.11.1970, vaikka yhdistyksen juuret ulottuvat vuosikymmeniä pidemmälle Päijänteen järjestäytyneen veneilyn historiaan.

Veneseura on olemassa veneilyä ja veneilijöitä varten². Suomen lyhyt kesäkausi on harrastuksen ydin, jota tukemaan seura ja sen edeltäjät on aikanaan perustettu.

Tämä kirja on yksi ja väistämättä tekijöidensä näköinen tulkinta veneseuran ja sen edeltäjien toiminnasta. Seurahistoriassa painottuu helposti hallinto, joka kirjattiin virallisluontoisiin asiakirjoihin. Hallituksen kokouspöytäkirjoista välittyy uurastus yhteisen yhdistyksen hyväksi. Työtä tehtiin myös varsin itsenäisesti toimineissa jaoksissa ja toimikunnissa, joiden kokouksista ei välttämättä pöytäkirjoja laadittu. Tämän vuoksi tekstissä väistämättä korostuu virallinen, seuran hallituksen taso.

Yritämme kahlita ajankuvaa kuitenkin myös siitä tärkeimmästä: veneilystä ja veneistä sekä veneilijöistä purjehtimassa retkillä ja kisoissa. Ja niistä loputtomista talkoista, joilla on rakennettu ja ylläpidetty tukikohtia, nostettu ja laskettu veneitä, autettu kanssaveneilijöitä ja oltu kanssaveneilijöiden autettavana.

Tämä on myös tarina suurista suunnitelmista, joita aikaansaavat seuralaiset ovat toteuttaneet niin Jyväskylän Veneseurassa kuin sen edeltäjissäänkin. Jyväskylän Veneseura on myös aina ollut merkittävä kouluttaja ja on tehnyt huomattavan työn niin veneilyn, veneturvallisuuden, purjehdus- ja veneilytaitojen, navigoinnin kuin junioritoiminnankin edistäjänä. Seuran koulutukseen on puolen vuosisadan aikana osallistunut tuhan-

sia veneilystä kiinnostuneita. Kilpailut niin purje- kuin moottoriveneilläkin ovat osa seuran koulutustehtävää.

Mutta haluamme kuvata tällä kirjalla muutakin kuin vain yhden Sisä-Suomen veneseuran ja sen edeltäjien vaiheita. Tämä on kertomus veneilykulttuurista ja veneistä sekä niiden muutoksesta Suomessa ja laajemminkin. Veneseuran historia heijastaa myös sitä, kuinka yhteiskunta muuttui ja mahdollisti veneilyn harrastuksena yhä useammille. Siksi yritämme vastata myös siihen tärkeimpään kysymykseen: miksi yhä useampi löysi tiensä veneily- ja purjehdusharrastuksen pariin myös Keski-Suomessa ja miksi alan harrastajat hakeutuivat veneseuran piiriin?

Yhdistys on ollut merkittävä jäsenilleen. Tästä kertoo se, että Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien vaiheet haluttiin tallentaa pöytäkirjoihin, vuosikirjoihin ja vuosikertomuksiin tuleville polville. Tämä kirja on laadittu tieteellisiä periaatteita noudattaen ja se perustuu laajaan alkuperäisaineistoon sekä haastatteluihin. Olemme pyrkineet suhteellisen tarkkaan lähdeviitoitukseen, jotta selviää, mistä tieto on milloinkin saatu ja jotta tutkijat pääsevät myös tulevaisuudessa käytettyjen lähteiden jäljille. Toivottavasti tämä kirja myös avaa mahdollisuuksia yksityiskohtaisempien tutkimusten tekoon – monin osin lyhyt historia vain raapaisee Päijänteen veneilyharrastuksen pintaa.

Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjäseurojen arkistot³ ovat pääosin hyvin järjestettyjä ja ne ovat olleet käytössämme. Jyväskylän Veneseuran sekä Päijänteen Purjehdusseuran vuosi-

ja toimintakertomukset, hallitusten pöytäkirjat sekä jäsentiedotteet ovat tämän teoksen keskeisin lähdeaineisto. Jyväskylän Veneseuran ja Päijänteen Purjehdusseuran vuosikertomukset ulottuvat katkonaisesti aina 1800-luvun lopulle saakka. Veneseuran vuosikirjaa on julkaistu säännöllisesti vuodesta 1979: vuosikirjat ja niissä julkaistut vuosikertomukset ja muut tekstit muodostavatkin tämän teoksen yhden keskeisen lähderungon. Vuosikirjankin historia ulottuu Päijänteen Purjehdusseuraan, joka toimitti painetun vuosikertomuksen ensimmäisen kerran jo vuonna 1906 ja monistetun vuosikirjan vuonna 1951⁴.

Kirjallisia dokumentteja on täydennetty haastatteluilla. Kirjoittajilla ei ole ollut mahdollista haastatella kaikkia, joiden muistitieto olisi ollut arvokasta tallentaa ja josta olisi varmasti ollut hyötyä tälle teokselle. Historiatoimikunta yritti järjestää muisteluiltoja Jyväskylän Veneseuran jäsenille keväällä 2020; valitettavasti illat jouduttiin perumaan samaan aikaan riehuneen koronapandemian vuoksi. Ajallisten rajoitteiden vuoksi kirjoittajilla ei ollut mahdollista ottaa henkilökohtaisesti yhteyttä kaikkiin, joilla olisi ollut arvokasta muistitietoa veneseuran ja sen edeltäjien vaiheista. Kiitämme kaikkia haastateltuja ja aineistoja teosta varten toimittaneita. Valokuvia saimme useilta seuralaisilta; kuvaajatiedot on mainittu kunkin kuvatekstin yhteydessä.

Päijänteen Purjehdusseuran historiakirjaa suunniteltiin jo 1950-luvulla seuran täyttäessä 60 vuotta. Hanke ei kuitenkaan

Lehdistö raportoi pursiseuroista läpi 1900-luvun, välillä varsin kriittisin ja ironisinkin sävyin.

toteutunut, mutta sanomalehti Keskisuomalainen julkaisi Lassi Utsjoen laajahkon kirjoituksen⁵. Tuolloin, samoin kuin 2000-luvun vaihteessa, jolloin suunniteltiin Jyväskylän Veneseuran 30-vuotishistoriaa, tavoitteena oli haastatella seuran toiminnassa pitkään mukana olleita. Näitä haastatteluita ei ole säilynyt jälkipolville.⁶

Jyväskylän kaupungin ja maalaiskunnan historiakirjoissa huviveneily sivuutetaan lähes täysin. Urheiluseuratoiminnan kuvaukseenkaan sen enempää moottori- kuin purjeveneily tai vesihiihto ei ole historiateoksissa yltänyt, vaikka jyväskyläläiset ovat niittäneet vesiurheilulajeissa kansainvälistäkin menestystä. Päiviö Tommila toteaa Jyväskylän kaupungin historiassa lyhyesti Päijänteen Purjehdusseuran jäsenten omistaneen 1910-luvun alussa ”kolmattakymmentä moottorivenettä” ja että seuran jäsenet ”tekivät myös tilausmatkoja tunkeutuen näin varsinaisen laivaliikenteen alueelle.”⁷ Painopiste virallisissa historioissa onkin Päijänteellä harjoitetussa matkustaja- ja tavaraliikenteessä sekä uitoissa⁸.

Pursiseurat herättivät yleistä kiinnostusta etenkin 1800–1900-luvun vaihteessa. Niinpä Päijänteenkin vene-seuroista uutisoitiin vilkkaasti sekä paikallisissa että myös valtakunnallisissa lehdissä. Tässä teoksessa onkin käytetty lähteenä satoja eri sanomalehdissä julkaistuja artikkeleita, etenkin Päijänteen Purjehdusseuran vaiheiden esittelyssä. Pursiseuratoiminta Päijänteellä oli 1800–1900-luvun vaih-

teessa uutta, ehkä jännittävääkin ja aktiivisten purjehtijoiden joukossa oli aikakauden keskeisiä journalisteja, kuten Jyväskylässä kannuksensa toimittajana hankkinut Eero Erkko, joka sittemmin perusti Päivälehdin, josta puolestaan sukeutui nykyinen *Helsingin Sanomat*⁹. Lehdistö raportoi pursiseuroista läpi 1900-luvun, välillä varsin kriittisin ja ironisinkin sävyin. Päijännepurjehduksen myötä vuodesta 1973 alkaen purjehdus sai näkyvyyttä sekä alueellisissa että kansallisissa medioissa enemmän kuin koskaan aiemmin. Jyväskylässä järjestetyt moottoriveneiden *One Lake Race*-kilpailut keräsivät runsaasti huomiota 1980–1990-luvulla.

Jyväskylän Veneseurasta ja Päijänteen veneilyharrastuksesta on julkaistu jonkin verran aikaisempia tekstejä. Päijänteen Purjehdusseurasta on olemassa pitkäaikaisen kommodorin Jorma Paatolan lyhyt historiakuvaus seuran vuosikirjassa vuodelta 1966 ja kymmenen vuotta aiemmin julkaistiin pursiseuran vaiheista lyhyt historiikki Keskisuomalaisessa. Jalmari Niemen *Lahden Purjehdusseuran* historiassa vuodelta 1934 on kuvaus Päijänteen Purjehdusseuran alkuvuosista.¹⁰ Päijänteen Purjehdusseuran vuoden 1905 toimintakertomus painettiin ja julkaisiin vuonna 1906¹¹. Vuosi 1905 oli poikkeuksellisen merkittävä pursiseuran toiminnassa, joten painettu toimintakertomus on arvokas lisä teoksen lähdeaineistona. Vuonna 1977 perustetun uuden Päijänteen Purjehdusseuran muutaman sivun mittaisessa 130-vuotishistoriassa vuodelta 2014 on kerrattu



seuran alkuvaiheita 1800–1900-luvun vaihteessa sekä samassa teoksessa olevassa Timo Fredriksonin lyhyessä artikkelissa kuvataan pursiseuratoimintaa 1880-luvulta alkaen¹². Veneseuran vuosikirjoissa on julkaistu useita seuran historiaa käsitteleviä tekstejä. Näistä keskeisimpiä ovat Juha Äystön 40-vuotishistoriikki 2011, Heikki Rajalan pääkirjoitus vuodelta 2010 sekä Hannu Mäkisen Juurikkasaaren historia vuodelta 2000.¹³

Tämän kirjan käsittelyluvuissa on kronologinen katsaus Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien historiaan. Ensimmäiset luvut kuvaavat Päijänteen Purjehdusseuran ja sen edeltäjien toimintaa lähes sadan vuoden ajalta. Jyväskylän Veneseuran syntyvaihteita ja 1970-luvun toimintaa valotetaan omassa alaluvussaan, jonka jälkeen seuran vaiheita seurataan vuosikymmenittäin. Viimeisessä luvussa pohdimme veneseuran ja sen edeltäjien vaiheita suhteessa veneilyn suuriin murroksiin viimeisten vuosikymmenien ja runsaan vuosisadan aikana. Lukujen lopussa on henkilöesittelyt Jyväskylän Veneseuran kunniajäsenistä sekä Päijänteen Purjehdusseuran kahdesta keskeisimmistä kommodorista. Liitetiedostoon on koottu tiedot seurojen toimihenkilöistä sekä kiertopalkintojen saajista.

Karttapiirros: Juha Puikkonen



*Maisema Päijänteeltä Sysmän Suopellon kylän kohdalta.
Aarne Pietinen, 1938, Museovirasto.*

”Purjeweneitten luku on warsin pieni”

Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura 1883–1891

Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura oli Päijänteen ensimmäinen pурсеura, jonka raunioille perustettiin myöhemmin *Päijänteen Purjehdusseura (PPS)*, josta puolesta erosi jo 1900-luvun ensivuosina omaksi seurakseen *Lahden Purjehdusseura (LPS)*. Näin Päijänteen kahden suurimman seuran juuret johtavat 1970-luvun puoliväliin saakka toimintaansa jatkaneeseen Päijänteen Purjehdusseuraan ja sen edeltäjään.

Vielä 1900-luvun ensivuosisikymmeninä Päijänteellä oli liikennettä ajoittain ruuhkaksikin asti.

Ei ole päätä Päijänteellä¹⁴

Päijänne on ollut sen rantojen asukkaiden elinehto siitä asti, kun ihmisiä on alueella asunut. Kalastus toi pöytään ruokaa ja järvi yhdisti liikenneväylänä laajoja alueita. Päijänteen rannoille 1700-luvun lopulta alkaen rakennettujen kaupallisten sahojen tuottamia lautoja rahdattiin purjealuksilla, jotka yleistyivät Päijänteen aalloilla seuraavalla vuosisadalla.

Haapakosken Naissaareen 1819 rakennetun sahan myötä purjealukset yleistyivät myös Pohjois-Päijänteellä: 1830-luvulla kaksimastoisia kaljaaseja oli jo parikymmentä. Aluksilla kuljetettiin paitsi sahatavaraa, myös vasta perustetun Jyväskylän kaupungin kauppiaiden kauppatavaroita. Kauppiaiden kaupunkiin tuomia tuotteita rahdattiin talvisin rekipelillä Loviisasta Vääksyn Anianpeltoon ja sieltä jäiden sulettua purjelaivoilla edelleen Jyväskylään, jonne päästiin suuremmillakin aluksilla Äijälänsalmen ruoppauksen myötä vuodesta 1840 alkaen.¹⁵

Päijänteen alueen taloudellinen hyödyntäminen laajeni 1800-luvulla konevoiman ja tukkihuan myötä: tukkilautat ja varppaajat olivat jokakesäinen näky Päijänteellä¹⁶. Vääksyn (1871) ja Kalkkisten (1878) kanavat laajensivat vesireittejä etelässä. Höyrylaivat kuljettivat matkustajia ja maatalouden tuotteita. Päijänteen ensimmäinen höyrylaiva laskettiin vesille 1856 ja seuraavalla vuosikymmenellä Päijännettä seilasi jo useita suuria höyrylaivoja. Höyrylaivat syrjäyttivät nopeasti purjealukset tavara- ja henkilökuljetuksissa; viimeiset rahtipurjelaivat kulkivat Vääksyn kanavan kautta 1880-luvulla.¹⁷ Lahteen asti

ulottunut rautatielinjaus 1860-luvun lopulla paransi yhteyksiä etelässä. Jyväskylän tavara- ja henkilöliikenne oli kuitenkin Jyväskylän-Haapamäen radan valmistumiseen (1897) asti Päijänteen vesireittien varassa. Jyväskylän laivarekisterissä, johon luettiin myös Keiteleen alue, oli 1800–1900-luvun vaihteessa toistasataa alusta.¹⁸

Vielä 1900-luvun ensivuosisikymmeninä Päijänteellä oli liikennettä ajoittain ruuhkaksikin asti: höyrylaivat kuljettivat ihmisiä ja tavaraa, ja tukkilautat soljuivat sahoille. Niiden välissä puksuttelivat kaiken aikaa yleistyvät moottoriveneet, purjeveneet olivat harvinaisempia. Tavanomaisin kulkuväline järvellä oli kuitenkin perinteinen soutuvene, joka oli rantojen asukkaiden tärkein kulkuväline ja usealle kalastuksen myötä myös elämisen ehto. Myöhemmin yhä useampi vene sai peräänsä perämoottorin.

Hyötyliikenteen aika Päijänteellä hiipui sotien jälkeen, kun yhä useammin tavarat ja ihmiset kulkivat rautateitse tai autolla. Uitot päättyivät 2002, sen sijaan ammattikalastus ja lääkäri Artturi Nyysösen jo 1930-luvulla aloittama järjestelmällinen turistiliikenne jatkuivat Päijänteellä yhä 2020-luvulla.¹⁹

Jyväskylä ja Lahti kehittyivät 1800-luvun jälkipuoliskolla omalaatuiseksi keskuksiksi, joihin oli jo muodostunut keskiluokkaa, jolla oli aikaa ja varaa myös vapaa-ajan harrastuksiin. Rannikkojen kaupungeista saatiin vaikutteita, joiden myötä alueelle ilmestyivät ensimmäiset huvikäyttöön tarkoitettut purjeveneet ja varsin pian myös kone- ja moottorikäyttöiset veneet.

Suomessa elettiin 1800-luvun lopulla toiveikkaan optimismin aikaa. Talouden kasvun ja rakennemuutoksen siivittämänä yhä laajemmat kansanosat pääsivät osallisiksi yhteiskunnan kehityksestä. Yhdistystoiminta virisi ja Suomeen perustettiin niin urheiluseuroja, raittiusliikkeitä, ammattiyhdistyksiä, erilaisen harrastustoiminnan yhteenliittymiä kuin myös poliittisia puolueita. Nämä kansanliikkeet ”loivat kansakunnan”²⁰. Perustettujen yhdistysten joukossa olivat myös ensimmäiset pурсiseurat.

”Weneet kuntoon siis ja miehissä kilpapurjehdukseen!”²¹

Päijänteellä oli harjoitettu huvipurjehdusta jo vuosia, ellei vuosikymmeniä 1800-luvun puolivälin tietämällä. Myös muilla sisävesillä viriteltiin purjehdusharrastusta: esimerkiksi Hämeenlinnan Hattulan selällä kisailtiin jo kesällä 1875²² ja Kallavedelle puuhailtiin pурсiseuraa samana vuonna, joskaan suunnitelma ei toteutunut²³.

Tietävästi ensimmäinen Päijänteen alueen purjehduskilpailu järjestettiin Vesijärvellä 6.8.1882: tuolloin kisaan osallistui kuusi venettä. Kilpailusta uutisoitua *Hämeen Sanomat* arvioi: ²⁴

purjeweneitten luku, jotka kyntävät Wesijärwen ja Päijänteen wesiä, on warsin pieni, tahi tawallinen pelko ilmasuhteista purjehtimisesta oli laimentanut asian harrastusta

Höyrylaiva *Lahtis*²⁵ oli ajettu lahtelaisten kisakatsomoksi. Ensimmäisen purjehduskilpailun yhteydessä pohdittiin myös pурсiseuran perustamista, jonka nimenä suunnitelmassa oli ”hämäläinen purjehdusseura”. Vaikkei yhdistystä vielä perustettu, niin jo tuossa yhteydessä luotiin vapaaehtoisilla lahjoitusvaroilla rahasto, jonka turvin oli tarkoitus hankkia palkintoja tuleviin kisoihin. ”Jokainen, joka käsittää minkä huwin ja hyödyn purjehtiminen tuottaa, ei voi muuta, kuin toivoa sen harrastamiselle kaikkea mahdollista menestystä”, päätti uutisensa kilpailusta *Uusi Suometar*.²⁶

Vesijärven alueen purjehduksen ystävien oli tarkoitus järjestää myös seuraavan vuoden heinäkuun alussa kilpapurjehdus, joka jouduttiin kuitenkin perumaan tyyneen sään vuoksi. Purjehtijat eivät jääneet toimeettomaksi, vaan perustivat kisa-päivänä 1.7.1883 *Vesijärvi-Päijänne Purjehdusseuran*²⁷, josta tuli näin Päijänteen alueen ensimmäinen järjestäytynyt pурсiseura ja kaikkien alueella nykyään toimivien vene- ja pурсiseurojen esiäiti. Uuteen purjehdusseuraan toivottiin jäseniksi sekä ”weneitten omistajojta että purjehduksen suosijoita”. Veneenomistajien vuosimaksuksi määrättiin 15 markkaa ja veneettömille 5 markkaa.²⁸ Tietävästi seurassa oli perustamisvaiheessa 26 veneenomistajaa.²⁹

Vesijärvi-Päijänne Purjehdusseuran sääntöjä ei vahvistettu Senaatissa, minkä vuoksi yhdistystä ei perustettu virallisesti. Myöskään sen arkistoja ei ole säilynyt. Aikalaislehdissä seuran toiminnasta kuitenkin kirjoitettiin runsaasti ja Jalmari Niemi



Pääjärven Purjehdusseuran aktiivijäseniä tauolla 1900-luvun alussa. Takana Aug. Hellman, J. Carlstedt, W. Lönn ja E. Wänttinen. Etualalla A. Mitro, A. Fredrikson, Franssila ja L. Spolander. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Vesijärvi-Päijänteen purjehdusseuran keskeinen toimintamuoto olivat jokavuotiset purjehduskilpailut, jotka myös uutisoitiin näytävästi alueen lehdissä.

kertaa vuonna 1934 kirjoittamassaan Lahden Purjehdusseuran historiassa myös Vesijärvi-Päijänne purjehdusseuran vaiheita.

Seuran puuhamiehiä olivat lahtelainen varatuomari C.O. Collin ja asemapäällikkö Edv. Carlstedt, jotka esiintyivät ensimmäisinä vuosina vuorotellen yhdistyksen kommodorina ja varakommodorina. Seuran perustajajäsenenä oli useita Lahden, Jyväskylän ja Sysmän ohuen eliitin jäseniä. Into uuden yhdistyksen alkuvuosina oli suuri. Vuonna 1886 suunniteltiin asiamiesten hankkimista Päijänteen ympäristön paikkakunnille virittämään veneilyharrastusta sekä suunniteltiin tulevia kilpailuja³⁰. Jyväskylän asiamieheksi valittiin Anton Fredrikson, josta tuli seuran kommodori 1889³¹.

Vesijärvi-Päijänteen purjehdusseuran keskeinen toimintamuoto olivat jokavuotiset purjehduskilpailut, jotka myös uutisoitiin näytävästi alueen lehdissä. Kilpailut olivat enemmän leikkimielisiä kuin totisia ja lehdissä korostettiin, että niihin osallistumisessa tärkeämpää kuin voittaminen oli yhteisöllisyys ja uusien asioiden oppiminen kisailun lomassa³². Tosin lehdissä myös epäiltiin, että oikeasti kisoihin osallistuu vain ”sporttimiehiä eli urheilijoita”³³. Veneilyharrastus kiinnosti uutisoinnin perusteella laajemminkin, vaikka itse kilpailuihin osallistui parhaimmillaankin vain kymmenkunta venettä, joiden joukos- ta yleensä samat niittivät menestystä vuodesta toiseen.

Päijänteen alueen ensimmäinen purjehdusseuran järjestämä kilpailu pidettiin perustamisvuotta seuranneena kesänä Vesijärvellä (21.7.1884); kilpailupäivä oli jouduttu siirtämään

”ankaran sateen ja myrskyn tähden” sunnuntailta maanantaille. Veneet jaettiin kisassa kahteen luokkaan: kannellisiin ja kannettomiin. Ensimmäisen kilpailun kannellisten veneiden luokan voitti Collinin *Capella* ja palkinnoksi kippari sai Päijänteen vesistön karttoja.³⁴

Sanomalehti Keski-Suomi kertoi tavanomaista laajemmin Sysmässä heinäkuussa 1886 järjestetystä purjehduskilpailusta. Osallistujia oli kahdeksan venekuntaa ja Sysmän Suopellosta alkaneen purjehduksen pituus oli 2,5 peninkulmaa. Itseään ”matroosiksi” tituleerannut päätoimittaja Eero Erkko kertoi ”Keski-Suomi” lehdessä kilpailun kulusta³⁵:

Ei ollut lähtö tuulinen. Siinä ne vetelehtivät ulapalla - juuri-pahan pääsivät eteenpäin. Vihellyksiä kuului joka veneestä. Vaan vähitellen tuuli kiihtyi, pilviä kun alkoi nousta. Ja kun paluumatkaa tehtiin, saavutti sanomaton ukkospilvi 4 venettä keskellä aukeata. Kaikki elementit luuli olevan valloillaan. Niin ankarana vinkui tuuli ruorissa, niin uhkaavana nousi vesi ja taivas antoi vettä sen kun kerkesi. Purjeet alas! Ei siinä tahtonut tietää mitä teki. Ja tämän myrskyn syyksi on isosti luettava kilpailun huono tulos. Ei näet kuin 3 venettä - Carlstedtin, Collinin ja Fredriksonin - kerinnyt perille, ennenkuin palkintotuomarit y.m. lähtivät laivalla toisia noutamaan.

Yhdistyksessä toivottiin, että sen kilpailuista ilmoitettaisiin etukäteen: Suopellossa vuonna 1886 järjestetyistä purjehdus-

**Kilpa-
purjehduksen**
paneee Wesijärvi-Päijän-
teen purjehdusseura toi-
meen Jyväskylä lähel-
sä laulu- ja soitto-
juhlan aikana. Lähemmin
tastedes.
Toimikunta.
S. D. 2 f. 22 r. 1 fiv. (820) 2-2

Kilpa-purjehduksen
paneee Wesijärvi—Päijänte-
en purjehdusseura toimeen **Tehinselällä,**
Sysmän sillan edustalla, sunnun-
taina Heinäkuun 7 p:nä. Kokoon-
nutaan k:lo 8 aamulla Sysmän
sillan luona.
Johtokunta.
(K.-S. 2 k. 1 s. 15 r. (565)

*Pursiseura mainosti aktiivisesti tule-
via kilpailuja. Ensimmäinen lehdistä
mainostettu, Jyväskylässä järjestetty
purjehduskilpailu oli kesällä 1887.
Keski-Suomi 4.6.1887 (vas.) ja Suo-
malainen 25.6.1889 (oik.).*

kilpailuista oli ilmoitus ainoastaan *Helsingfors Dagbladissa*, jota ei kisasta tehdyn raportin mukaan ”paljon tänne sydänmaihin tule”, minkä vuoksi ”Padasjokelaiset eivät olisi noista [purjehduskilpailuista] tienneet mitään, ennen kuin jälestä päin” ja olivat tämän vuoksi ”hywin pahoillaan”³⁶.

Seuraavana vuonna 1887 kilpailtiin Jyväskylällä. Tällä kertaa kilpailua sekä uutisoitiin että mainostettiin näyttävästi etukäteen myös paikallisessa lehdessä, *Keski-Suomessa*.³⁷ Kyseessä on ensimmäinen aikalaislähteisiin dokumentoitu Jyväskylässä järjestetty purjehduskilpailu. Viisikymmentä vuotta myöhemmin kirjattujen muisteluiden mukaan Jyväskylän ensimmäinen purjehduskilpailu oli kuitenkin järjestetty jo 1884 tai 1885³⁸. Koska aikaisemmasta kilpailusta ei löydy viitteitä lähteistä, voi melkoisella varmuudella todeta, että Jyväskylän ensimmäinen purjehduskilpailu järjestettiin 12.6.1887.

Näyttävästä tiedotuskampanjasta huolimatta osallistui en-

simmäiseen Jyväsjärven kisaan 1887 lopulta vain toistakymmentä venettä. Katsojien määrästä ei ole säilynyt tietoa, mutta oletettavasti heitä oli paljon, sillä samaan aikaan järjestettiin yksi ajan suurimmista suomalaisista kesätapahtumista, Jyväskylän laulu- ja soittojuhla³⁹.

Kommelluksilta ei säästyty Jyväskylän ensimmäisessä purjehduskilpailussa: Lutakon lahdesta olleen merkkilaivan kierrettyään asemapäällikkö Carlstedin *Muori* tarttui pohjaan, josta höyryvene vasta ”pitkään ponnistusten jälkeen sai sen irtautumaan.” Padasjoelta kisaan tulleen herra Borgströmin *Orion* puolestaan jämähti kiinni rantahiekkaan.

Kilpailu keskeytettiin havereiden jälkeen ja kiihtyvän sateen sekä tyyntyvän tuulen vuoksi kilpailu jouduttiin siirtämään seuraavaan päivään.⁴⁰

Päijänne-Vesijärven pursiseuran toiminta oli vaatimatonta. Esimerkiksi Jyväsjärven kilpailua seuraavana vuonna 1888

Keski-Suomi lehdessä pohdittiin, kuinka ”purjehdus-urheilu on Päijänteen wesistöllä jotenkin takapajulla.” Syyksi kirjoittaja arvioi sen, mikä on pulmana yhä tänä päivänä: ahtaat väylät ja oikulliset tuulet. Näitä kirjoittaja piti kuitenkin tekosyinä, sillä Päijänteen suurilla selillä tilaa ja tuulta riittää. Suurempi syy hänen mukaansa oli⁴¹:

ettei ole opittu tuntemaan ja ymmärtämään kuinka suurta huwia purjehtiminen todella tuottaa harjoittajalleen, kuinka sielua ja ruumista Wirkistävää, koko olentoa karkaisewaa on laineilla tuulen kanssa taistelemisen. - - Aalloilla haihtuu pois mielestä kaikki huoneen ahtaudesta syntynyt synkkä- ja ahdasmielisyyys; raitis tuuli ne pois puhaltaa ja päästää ajatukset wapaasti liikkumaan.

Kaunis retoriikka ei kuitenkaan tehonnut: Vesijärvellä 1888 järjestettyihin kisoihin saapui vain viisi venettä, useimmat niistä tuttuja jo edellisvuosien kisoista⁴². Yleisöä kisoihin saatiin sen sijaan varsin paljon: esimerkiksi 1889 Tehinselällä järjestettyjä kilpailuja seuraamaan saapui joukko jyvaskyläläisiä ”torwisoitokunta muassaan” ja höyrylaiva *Heinola* toi paikalle purjehdusurheilun ystäviä Lahdesta ja Padasjoelta. Kisaveneitä oli vain neljä, minkä vuoksi kilpailua pidettiin epäonnistuneena⁴³.

Vuoden 1889 kisojen jälkeen pidetyssä vuosikokouksessa seuran johto siirtyi Jyväskylään, kun kommodoriksi valittiin Anton Fredrikson ja varakommodoriksi samana vuonna Helsinkiin

Päivälehdessä perustanut Eero Erkko. Johtokunnan jäsenet haluttiin valita vastedes siltä seudulta, missä seuraavan vuoden kisa oli tarkoitus järjestää ja Erkko tulkittiin tuossa vaiheessa vielä jyvaskyläläiseksi.⁴⁴

Wesijärvi-Päijänteen
Purjehdus-Yhdistys
toimeenpanee
27 p:nä Heinäkuuta klo 11 e. pp.
Kilpa-purjehduksen
Ristinselän pohjoispuolella (Uuden kartanon kohdalla).
Kolme palkintoa jaetaan (Inen noin 40 mkan arvoinen).
Samassa tilaisuudessa pannaan toimeen myös kilpa-ampuminen ja kilpasoutu palkinnoilla.
Joku matkustaja-höyrylaivoista tekee huvimatkan.
Kommodoori.

Ilmoitus ensimmäisestä Ristinselällä järjestetystä purjehduskilpailusta Päivälehdessä 10.7.1890.

Vuoden 1890 kilpailupaikaksi valittiin Ristinselkä. Ensimmäiseen Ristinselällä järjestettyyn kilpailuun ei tietävästi saatu

osallistujia Vesijärveltä.⁴⁵ Lehdissä hehkutettiin kisaa mainoksin ja pikkujutuun etukäteen, mutta tuloksista tai itse kisasta ei juttuja ilmestynyt. Seuraavan vuoden 1891 kisa Judinsalossa jäi pitämättä tyynen sään vuoksi⁴⁶. Harrastuksen luonteesta ja sen harrastajista kertoo jotain se, että vuoden 1891 kisojen osalta pohdittiin, että kannattaako niitä järjestää tavanmukaisesti sunnuntaisin, vai kävisikö yhtä hyvin arkipäivä, koska ”ne, jotka näihin osaa ottavat, kyllä woivat saada aikaa myös arkipäivänäkin.”⁴⁷ Jyväskylän päälehdet Suomalainen ja Keski-Suomi kävivät pientä kiistaakin siitä, voiko kisoja järjestää sunnuntaisin. Uskonnollissävytteinen keskustelu jatkui vuosia: Suomalainen julkaisi 1897 kärkevän yleisönosastokirjoituksen, jossa kritisoitiin Päijänteen Purjehdusseuran suunnitelmaa järjestää purjehduskilpailu rukouspäivänä.⁴⁸

Vesijärvi-Päijänteen purjehdusseuran kilpailut ja muukin toiminta hiipuivat vuoden 1890 Ristinlän kisojen jälkeen osanottajien puutteen vuoksi. Tiettävästi viimeinen vuosikokous pidettiin 1891⁴⁹. Toiminnasta ei enää myöskään uutisoitu alueen lehdissä, eikä veneilyharrastuksen hyveitä nostettu esiin kolumneissa, vaikka retkipurjehdusta yhä harrastettiinkin. Seuratoiminta hiipui vuosikausiksi, kunnes 1890-luvun puolivälissä Lahden ja Jyväskylän purjehtijat perustivat Päijänteen Purjehdusseuran.



Vuonna 1897 junarata Haapamäen kautta Jyväskylään oli juuri avattu ja Rantapuiston ravintola suunnilleen nykyisten Rantaväylän ramppien kohdalla oli merkittävä kokoontumispaikka. Kaupungin juhlapäivällisten ruokalistan takakannessa (oik.) komeilivat purjeveneet Jyväsjärvellä. Weilin & Göös, kustantaja 1897 / Museo-virasto.

Jyväskylä.



Lehtori Gustaf Albert Stoor purjeveneessään. Kuva: G. A. Stoor. Kuvausaika-arvio: 1900–1914. Keski-Suomen museo.



”Purjehdusurheilua edistämään”

Päijänteen Purjehdusseura 1895–1945

Päijänteen Purjehdusseura perustettiin 1895 suuren innon vallassa ja sen toiminta olikin aktiivista ensimmäisen kymmenen vuoden aikana. Seuran lahtelaisjäsenten perustettua Lahden Purjehduseuran 1907, purjehdustoiminta seurassa hiipui ja siitä tuli vain muutamassa vuodessa käytännössä moottoriveneseura.

Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäiset toimintavuodet

Päijänteen Purjehdusseura perustettiin Jyväskylässä, Wahlgrenin hotellissa (nykyinen Nikolainkulma) 27.9.1895. Aiemmin pурсiseuran perustamisvuodeksi on yleensä mainittu 1896, jolloin seuran säännöt vahvistettiin virallisesti.

Perustamiskokouksessa oli parikymmentä purjehduksen harrastajaa ja seuran kotipaikaksi määritettiin Jyväskylä. Kokouksessa luettiin seuran sääntöehdotus ja valittiin voimistelunopettaja Gustaf Albert Stooore hakemaan uudelle seuralle asianmukaista vahvistusta senaatista.⁵⁰ Stoooresta tuli myöhemmin Päijänteen Purjehdusseuran kommodori ja yksi Päijänteen tunnetuimmista purjehtijapersonista⁵¹.

Seuran perustamista oli ideoitu jo pari viikkoa aikaisemmin purjehdusretkellä ”Hintusen kalliolle”, jossa seuran ensimmäisen vuosikertomuksen mukaan:⁵²

maisteri W. Ekelund esitti toivomuksen purjehtijoiden yhdistymisestä seuraksi, jonka tehtävänä purjehdusurheilun edistäminen. Läsnäolleet kannattivat niin, että päätettiin ryhtyä asiaa edistämään.

Varsinainen toiminta alkoi 1896, jolloin pidettiin sekä toinen perustamiskokous, että ensimmäinen vuosikokous, jossa valittiin kommodori ja muut toimihenkilöt. Senaatti vahvisti seuran säännöt 1896 ja oman lipun seura sai seuraavana vuonna⁵³. Päi-

— Uusi purjehdusseura. Jyväskyläan perustettavan Päijänteen purjehdusseuran säännöille on vahvistusta pyytänyt voimistelunopettaja G. A. Stooore. Tarkoituksena on purjehdusurheilun ja venerakennuksen y. m. edistäminen Päijänteen seijstöisjä.

Uuden purjehdusseuran perustaminen uutisoitiin sekä paikallisissa että valtakunnallisissa lehdissä. Ohessa perustamisen uutisoi Uusi-Suometar 16.2.1896.

jänteen Purjehdusseura oli ensimmäinen täysin suomenkielinen pурсiseura Suomessa ja yksi maan vanhimmista purjehdusseuroista. Päijänteen Purjehdusseura oli sekä jyväskyläläisten että lahtelaisten purjehtijoiden yhteinen yhdistys. Lahtelaisia ei tiettävästi ollut mukana ensimmäisissä kokouksissa, vaikka heihin oltiin muutoin yhteydessä uutta pурсiseuraa perustettaessa. Jyväskyläläispainotusta korosti myös se, että seuran lipun tunnuksena oli Jyväskylän vaakuna. Ensimmäisen varsinaisena toimintavuotena seuran kommodorina toimi jyväskyläläinen kirjakauppias A. Öhrnberg.

Alkuinnostuksen vallassa tammikuussa 1896 päätettiin rakentaa uudelle pурсiseuralle paviljonki Kalasaareen⁵⁴. Tuumasta ryhdyttiin välittömästi toimeen ja paviljonki valmistui vain puolessa vuodessa: avajaisia vietettiin kesäkuun lopussa. Kalasaaren tukikohdan tontti vuokrattiin talollinen August Lievoselta 50 vuodeksi ja paviljongin piirustukset laati insinööri Renfors. Paviljongin rakentamista varten otettiin Säästöpankista

Alkuinnostuksen vallassa tammikuussa 1896 päätettiin rakentaa uudelle pursiseuralle paviljonki Kalasaareen

laina ja rahankeräämiseksi järjestettiin iltamat Jyväskylän seuruoneella⁵⁵. Paviljonki maksoi runsaat 1 800 markkaa, mikä vastasi aikanaan runsaan tuhannen miehen päivätyön hintaa.⁵⁶

Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäiset purjehduskilpailut pidettiin Kalasaaren paviljongin vihkiäisten jälkeen heinäkuussa 1896. Niihin osallistui 14 venettä. Palkintoluettelossa esiintyivät sellaiset veneiden nimet kuin *Hö-höö*, *Hulivili*, *Ohi* ja *Nahjus*⁵⁷. Jalmari Niemi kuvaa ensimmäistä kilpailua⁵⁸:

Seuran ensimmäinen vuosipurjehdus toimeenpantiin heinäkuun 12 p:nä, Osanottajia oli 14, joista kaksi Lahdesta ja Sysmästä kokonaista neljä. Kilpailun paikka lienee ollut nykyisen Poronselän –Ristinselän vesialue. Matka oli 6 englannin meripeninkulmaa eli merimailia. Nopeimman veneen lahtelaisen panimomestari Ernst Mattsonin Hö-höö:n aika oli 1h 39 min 54 s eli keskinopeus noin 3.7 solmua. Palkintona hän vastaanotti ilmapuntarin. Toisena palkittiin maisteri Ekelundin Kaisa vene ja kolmantena maanviljelysneuvos Onni Schildtin vene Hulivili.

Suomalaisen uutisen mukaan Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäisen kilpailun järjestelyissä oli toivomisen varaa⁵⁹:

Kilpailijoille teki aika haittaa se, etteivät asianomaiset, ensimmäistä kertaa kuin lienewät moisissa puuhissa olleet, olleet arwanneet tarpeeksi selvästi merkitä purjehdittavaa

reittiä, minkäwuoksi usea walitteli saaneensa tehdä turhia matkoja merkkipaikkoja etsiessään.

Toisena toimintakesänä 1897 kisailtiin Tehinselällä; tukikohtana oli jo Vesijärvi-Päijänteen purjehdusseuran ajoilta tuttu Suopellon kestikievari. Kilpailun jälkeisenä päivänä tehtiin Päijänteen Purjehdusseuran historian ensimmäinen regattapurjehdus Heinolaan, josta palattiin viikon kuluttua takaisin Jyväskylään.⁶⁰ Talvikaudellakin oli toimintaa: marraskuun 1897 iltamissa esiintyi Oskar Merikanto, joka esitti.⁶¹

pianolla useampia kansanlauluja, jotka erittäin tunteellisella esityksellään herättivät kuulijain ihastusta

Alkuinnostuksen jälkeen toiminta kuitenkin hiipui. Vielä 1898 järjestettiin kolmet purjehduskilpailut⁶², vuosijuhla Ilmonien Uudessakartanossa⁶³ ja tietävästi Jyväskylän ensimmäiset venetsialaiset, kun veneet palasivat kauden viimeisistä kisoista syyskuussa yöllä ”Wenetsialaiskulkueessa”⁶⁴.

Kesän 1899 kolmesta kisasta kuitenkin kaksi epäonnistui: ensimmäiseen ei saatu veneitä kuntoon myöhäisen kesäntulon vuoksi ja jälkimmäisestä puuttui tuuli⁶⁵. Jalmari Niemi arvelee sortokausien ahdistaneen purjehtijoita ja tämän vuoksi toimintaa oli vähän 1900-luvun ensivuosina⁶⁶. Sortokaudet tuskin vaikuttivat intoon, vaan toiminta hiipui samasta syystä kuin edellisenkin seuran aikana: purjehtijoita oli yksinkertai-

Suopellossa järjestetyissä kisoissa ja tapahtumissa oli yleensä hyvin edustettuna sekä pohjoisen että eteläisen Päijänteen purjehtijoita

sesti liian vähän. Keskeisin syy siihen, ettei sen enempää Niemi kuin tämänkään teoksen kirjoittajat osaa kertoa Päijänteen Purjehdusseuran 1900-luvun ensivuosisista on kuitenkin se, että pöytäkirjat ovat kadonneet. Lehtitietojen mukaan kilpailuja kuitenkin järjestettiin ja vuosikokoukset pidettiin normaalisti⁶⁷. Tosin vuonna 1901 jokainen kisa epäonnistui tuulen puutteen vuoksi⁶⁸.

Lahtelaisten osallistuminen Päijänteen Purjehdusseuran toimintaan oli alkuvuosina vaatimatonta. Suopellossa järjestetyissä kisoissa ja tapahtumissa oli yleensä hyvin edustettuna sekä pohjoisen että eteläisen Päijänteen purjehtijoita, mutta pohjoisessa lahtelaiset olivat harvinaisempia vieraita. Suopellosta kehittyi Päijänteen purjehtijoita yhdistävä tukikohta, jonka Ilolan kartanon omistaja, maanviljelysneuvos Onni Schildt oli myös innokas purjehtija ja menestyi Päijänteen Purjehdusseuran kisoissa *Hulivili*-veneellään. Suopelto ja Päijätsalon näkötorni saivat myös kansallista mainetta, kun kesiään kievarin ylisillä viettänyt toimittaja Ernst Lampén ylisti Tehiä Suomen Matkailulehdessä 1902:⁶⁹

*Suopellon lahdessa vallitsee vilkas elämä aamusta varhain hamaan myöhään yöhön saakka. Tuskinpa lienee sitä hetkeä jolloin ei näkisi maalatuita veneitä liukumassa veden kalvol-la. Asian laita on nimittäin se, että kaikki liike Suopellossa ta-
pahtuu vesitse. Varmaankaan ei Venedigin asukas enemmän istu veneessä, kuin Suopellon kesävieraat*

Vaikka kilpailutoiminta oli 1900-luvun ensivuosisina vuosikertomustenkin mukaan ”laimeata”, näkyi Päijänteen Purjehdusseuran veneitä Päijänteen aalloilla retkipurjehtimassa. Rouva Hilma Ekelund kirjasi vuoden 1903 vuosikertomukseen runollisesti retkipurjehtimisen iloja matkalta ”Wesijärven kana-valle” Vääkseen⁷⁰:

Useampana päivänä, jolloin tuuli laineita kohottelee, levit-tävät alukset valkeat siipensä ja kiitävät kepeinä ja huolet-tomina sini-aalloilla. Ensin näkee vain yhden purren, kohta puskee niemen takaa toinen, ja kolmas ja neljäs j.n.e. Joka ve-neestä kuuluu vilkasta puhelua, raikasta naurua, ja purjeitten lomista pistääkin esiin milloin suurempi, milloin pienempi pää, mutta silmissä aina iloinen loisto.

Muutamia syyliä purjehdittua pois rantakiviltä ja ruohikoista, on ensimmäisenä tehtävänä heittää kalastusneuvot järveen. Siellä ne perässä pulikoivat ristiin ja rastiin, kuitenkaan tarttu-matta kenenkään poskiin tai kiduksiin. Hyvin tärkeänä pykälä tällaisella retkellä on aterioiden valmistaminen ja nauttiminen – ja että niitä sydämen pohjasta nautitaan, sen todistavat lau-tasen reunalle kerätyt perunankuoret ja kalanruodot.

Hilma Ekelund kuvaa kommodori Stooren ja ”salapurjehtija” P. J. Hannikaisen johtamaa Päijänteen Purjehdusseuran regatta Lahteen 1903. Osittain tämän matkan seurauksena aktivoitui myös lahtelaisten purjehdusharrastus ja seuraavana vuonna

*Ilolan kartano Sysmän Suopellossa 1900-luvun alussa.
Kuva: G. A. Stoore. Keski-Suomen museo.*





”Se vilkkaus seuran toiminnassa, joka huomattiin edellisenä vuotena, on yhä ollut kasvamassa.”

Päijänteen Purjehdusseuran varakommodoriksi valittiinkin lahdelainen isännöitsijä Lennart Fellman.⁷¹ Lahtelaiset perustivat 1904 oman Wesijärven purjehdusseuran, joka oli muodollisesti osa Päijänteen purjehdusseuraa⁷².

Jyväskyläläisten ja lahtelaisten yhteistyö oli seuraavina vuosina vilkasta; uusia, kilpailukykyisiä veneitä rakennutettiin ja kisoissa oli kaupunkiotteluhenkeä. Seura painatti sittemmin oman *Sääntö ynnä Signaali kirjan*, joka julkaistiin 1905. Osassa uusista veneistä oli kokokansi ja niissä oli myös köli. Veneiden nimillä otettiin uskaliaasti kantaa politiikkaan: Japanin ja Venäjän sodan (1905), sortokauden ja suomalaisten venäjänvastaisuuden innoittamina uskaltauduttiin antamaan kolmelle veneelle japanilaiset nimet *Oyama*, *Mikasa* ja *Banzai* – tämä kolmikko olikin miltei voittamaton seuraavien vuosien kisoissa.⁷³

Päijänteen ensimmäinen purjehdusviikko

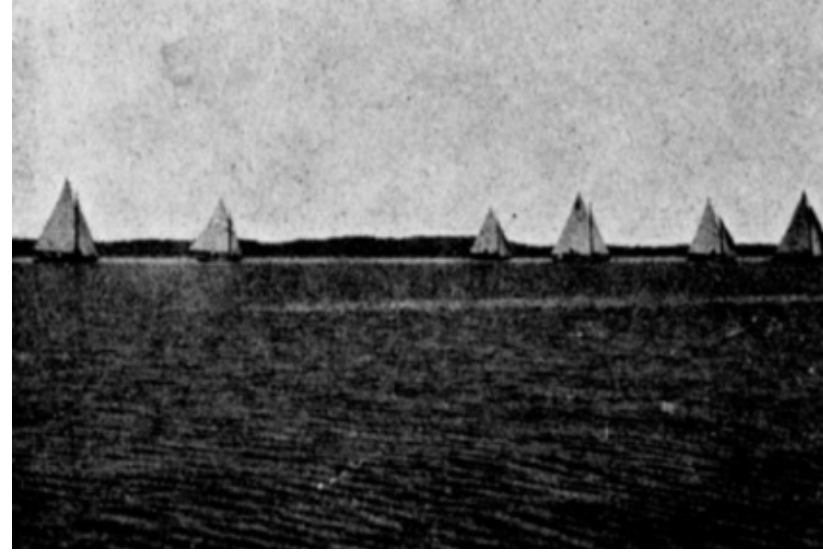
Vuonna 1905 järjestetyllä Päijänteen ensimmäisellä purjehdusviikolla Suopelossa oli mukana lähes koko Päijänteen Purjehdusseuran laivasto. Purjehdusviikko vakiintui seuraavina vuosina olennaiseksi osaksi pursiseuran kilpailukalenteria ja se järjestettiin lähes katkoksitta vuosikymmenien ajan. Järjestelyvastuu tosin siirtyi jo 1900-luvun ensivuotena Lahden Purjehdusseuralle.⁷⁴ Päijänteen Purjehdusseuran laivastossa oli 1905 yhteensä jo 40 venettä: 28 purjevenettä, seuran ensimmäiset neljä moottorivenettä sekä kahdeksan höyrypurtta.⁷⁵ Päijänteen Purjehdusseuran vuosikertomuksessa todettiin⁷⁶:

Nyt päättynyt toimintavuosi (1905) on monessa suhteessa ollut huomattava. Se vilkkaus seuran toiminnassa, joka huomattiin edellisenä vuotena, on yhä ollut kasvamassa. Jäsenluku on lisääntynyt ja pursien luku samoin. Varsinkin on tämä elpyminen huomattava Lahden osastossa, jossa purjehdus on voittanut erittäin innokkaita harjoittajia ja suosijoita.

Vuoden 1905 purjehdusviikolla kisattiin ensimmäistä kertaa Vesijärven pokaalista⁷⁷. Höyryalukset toivat paikalle katsojia sekä Jyväskylästä, Lahdesta että Padasjoelta ja purjehdusviikkoa mainostettiin laajasti alueen lehdissä.⁷⁸ Purjehdusviikkoa ja sen aikana järjestettyjä kilpailuja kuvataan ensimmäistä kertaa painetussa vuosikertomuksessa yksityiskohtaisesti⁷⁹:

Jo lauantaina aamulla saapuivat Suopellon laiturin Sysmään ensimmäiset seuran purret, jotka perjantaina klo 11 olivat lähteneet Jyväskylästä. - - Kaikkiaan oli siis Suopellon rannassa ankkurissa 21 seuraan kuuluvata purtta - - Ei ole ennen ollut Päijänteen vesillä näin lukuisata ja kaunista huvilavastoa koolla.

Purjehdusviikon ensimmäisen kilpailun radaksi sovittiin Harhu – Lohiluoto – Tehiniemi – Harhu. Heikossa tuulessa purjehditun noin yhdeksän mailin pituisen radan purjehti nopeimmin sluuppi *Mikasa*. Neljässä valööriluokassa jaettiin palkintoina hopeapikareja, joista arvokkaimmat oli tarkoitusta varten lahjoittanut varakommodori Fellman. *Kave* voitti Kasubskin pokaalin



Päijänteen Purjehdusseuran veneitä Päijänteen ensimmäisellä purjehdusviikolla 1905 Ruotsalaisella (vas.) ja Vesijärven Vaaniassa (oik.) harvinaisissa aikalaiskuvissa. Käytännössä purjehdusviikon järjestysvastuu oli vuosikymmeniä Lahden Purjehdusseuralla, kun Päijänteen Purjehdusseuran purjehdustoiminta hiipui. Kuva: Lukutupa 18, 1905, 278–279.

pienessä valööriluokassa ja Mikasa Örnbergin nopeimman purren pokaalin.

Suopellon kievari kieltäytyi vuosikertomuksen mukaan antamasta yösijoja ja ruokaa purjehtijoille, joten purjehdusviikkoa jatkettiin kilpailujen jälkeen eskaaderissa Heinolaan Plutte-höyryaluksen johdolla⁸⁰:

Ja aina olikin Plutte sekä sen avulias miehistö valmis auttaamaan laivastoamme, milloin tynni tai vastavirta teki kulun vaikeaksi tai milloin joku istui matalikolle tai haaksirikkoa tekemäisillään rajussa tuulessa oli ajautunut kuivalle rannalle – aina oli Plutte oikeaan aikaan apuna.

Heinolan matkalle ilmoittautuivat purjeveneet *Oyama, Mikasa, Banzai, Tehi, Jussi, Puuska, Aranda, Irja, Elin, L'Espero* ja *Mignon*, höyrypurret *Edith, Plutte, Henttu* ja *Heila* sekä moottorivene *Alve*. Moninaisten vaiheiden ja kummellusten jälkeen eskaaderi saapui Heinolan satamaan puolen yön aikaan, jossa järjestettiin juhlaillalliset ja tanssiaiset, joissa⁸¹:

Falleissa ja jalusköisissä karkeaksi käyneet kädet kiedottiin nuorten neitosten vyötäisille ja vilkkaassa karkelossa kului ilta puoleen yöhön.

Lähtö Heinolasta on myös kuvattu tarkoin vuosikertomuksessa. Tarkoituksena oli purjehtia Padasjoelle, mutta Hinttolan selällä laivueen yllätti repivä vastatuuli, joka yltyi Padasjoen selällä:

nousi tuuli sellainen, että useamman purren täytyi hakea itsensä saaren suojaan reivaamaan. Oyama kiersi keskellä selkää isoa purjettaan muutaman kerran puomin ympäri ja vaihtoi fokkinsa myrskyfokkiin. Mikasa ja L'Espero olivat ainoat, jotka täysissä purjeissa suorittivat tuon ankan luovailun laivaniemen siltaan saakka.

Padasjoelta jatkettiin luovailun Kellosalmea, jossa vietettiin yö Kellosalmen talossa. Eskaaderi siirtyi sitten Kellosalmesta navaan laitatuulen siivittämänä kohti Sysmää, johon saavuttiin lauantaina illansuussa. Seuraavana päivän (9.7.1905) kilpailtiin kovassa kelissä ensimmäistä kertaa Vesijärven kiertopalkinnosta⁸²:

Rata (noin 11 mailia) oli määrätty Harhusta Hyllan rantaan Kuhmoisten puolelle, jossa Karl August oli merkinä, siitä Jänissaarten eteläpäähän, jossa Plutte oli kierrettävä ja siitä takaisin Harhuun. Ensimmäinen ja pisin sivu kolmiossa oli luovailua, toinen myötälaitasta ja kolmas laitatuulta. Tuuli, joka puhalsi koillisesta 5-6 Beaufortin asteikon voimalla, oli nostanut mahtavan aallokon. Kaikilla pursilla paitsi L'Esperolla oli lähtiessä, reivatut purjeet. Kumminkin pistettiin reivit ulos jo luovailumatkalla, kun tuuli hetkeksi heikkeni yltyäkseen

Päijänteen Purjehdusseuran toinen purjehdusviikko.

Purji	Omistaja
Coitij	Collin 33 m. 1 f
Alme	Eklund 38 " 10 "
Blutte	Ederström 38 " 31 "
Riikla	Rattoson 40 " 42 "
Penttu	Carlstedt 43 " 3 "
Tia	Bastj 47 " 47 "
Zehi	Stoore 53 " 37 "

Päijänteen toisella purjehdusviikolla 1906 kisailivat myös höyry- ja moottoriveneet. Rata Tehillä oli kahdeksan kilometriä pitkä, "Harhun eli Koreakoivun saaresta Lohiluodon ympäri." Tulokset julkaisiin Keski-Suomi -lehdessä. Keski-Suomi 24.7.1906.

taas sitä kovemmaksiksi. Keulasta perään saakka huuhtoivat hyökyaallot joka purtta eikä ollut varsin helppoa keulapurjeiden vaihtaminen etukannella, jossa aallot alinomaa vyöryivät. Kovassa koetuksessa olivat niin purret kuin miehistökin. Mignon, joka oli pienin pursista ja jonka istuma-aukko on avonainen, kärsi enimmäen aallokosta. Koko purjehduksen ajan sai toinen mies pumpputa vettä, ja toisin ajoin, kun ei pumppu riittänyt, heittää pytsillä. Irjalta katkesi laitatuulesa toinen styyrbordin vantti ja toisen vantin röstirauta oikeni. Sen täytyi sen tähden jättää purjehdus kesken.



*Purjehtijoita Päijänteellä. Kuvausaika-
arvio: 1900-1915. Kuva: G. A. Stoor.
Keski-Suomen museo.*

”Mennyt vuosi, samoin kuin jo useampi edellisiäkin oli omistettu yksinomaan moottoriurheilulle.”

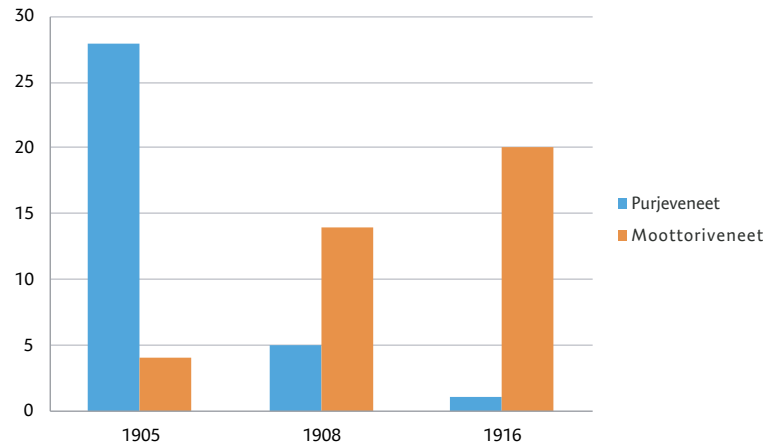
Lahden Purjehdusseuran perustaminen

Päijänteen Purjehdusseura vakiinnutti toimintansa 1900-luvun alkuvuosina. Päijänteen Purjehdusseura oli yksi yhdestätoista Suomen Purjehtijaliiton perustajajäsenistä vuonna 1906. Perustavassa kokouksessa seura edustivat kommodori Haglund ja varakommodori Lennart Fellman. Sisävesien pурсiseuroista purjehtijaliiton perustamiskokouksessa oli läsnä myös Näsijärven purjehdusseura. Suomen Purjehtijaliiton perustava kokous pidettiin 14.6.1906 NJK:n kerhotiloissa Helsingissä.⁸³

Lahtelaisten into purjehdukseen oli sytyttänyt ajatuksen oman purjehdusseuran perustamisesta. Intoa nostatti osaltaan se, että Lahti oli saanut kaupunkioikeudet marraskuussa 1905. Vuonna 1907 lahtelaisten suunnitelmat oman seuran perustamiseksi olivat jo pitkällä ja Päijänteen Purjehdusseuran vuosikertomuksessa todettiin⁸⁴:

Lahden osasto oli jo puolittain vetäytynyt omintakeiseen toimintaan, vaikka vasta tänä keväänä pääsevät täydellisesti muodostamaan oman seuransa.

Lahden Lehti uutisoi kevättalvella 1907 lahtelaisten käynnistäneen toimet oman purjehdusseuran perustamiseksi⁸⁵. Lahden Purjehdusseuran (LPS) säännöt vahvistettiin 1908.⁸⁶ Päijänteen Purjehdusseura oli tästä eteenpäin jyväskyläläinen pурсiseura. Lahtelaisten eron myötä Päijänteen Purjehdusseura menetti suurimman osan veneistä ja jäsenistä. Lahtelaisten ero vaikutti



Vain muutamassa vuodessa 1900-luvun alkuvuosina moottoriveeneet syrjäyttivät lukumäärällään purjeveneet.

jopa dramaattisesti Päijänteen Purjehdusseuran purjehdusharrastukseen, sillä lahtelaisilla oli enin osa seuran purjeveneistä. Moottoriveeneet sopivat paremmin kapeaväyläiseen Jyväskylään, kun taas Lahdessa voitiin purjehtia kotivesillä Vesijärvellä.

Päijänteen Purjehdusseuran purjehduskilpailutoiminta oli vilkkaimmillaan vuosina 1905–1907. Tämä aikakausi loi tähän asti säilyneen perinteen purjehtijoiden kokoontumiselle Etelä-Päijänteelle kilpailutapahtumiin, jotka huipentuvat heinäkuussa Päijätsalon ja Päijänteen Mestaruuspurjehduksiin ja vuonna 1973 aloitettuun Päijännepurjehdukseen.

Päijänteen Purjehdusseuran purjehdustoiminta kuitenkin hiipui, kun seuran jäsenet keskittyivät moottoriveneilyyn. Lahden Purjehdusseura jatkoi vanhan pурсiseuran purjehdusperinteitä ja toimi aktiivisesti myös Suomen Purjehtijaliitossa, jonka jäsenrekisteristä Päijänteen Purjehdusseura ajan myötä putosi pois.



Tiira I Päijänteellä. Kuvaaja tuntematon. Kuvausaika-arvio: 1915–1933. Keski-Suomen museo.

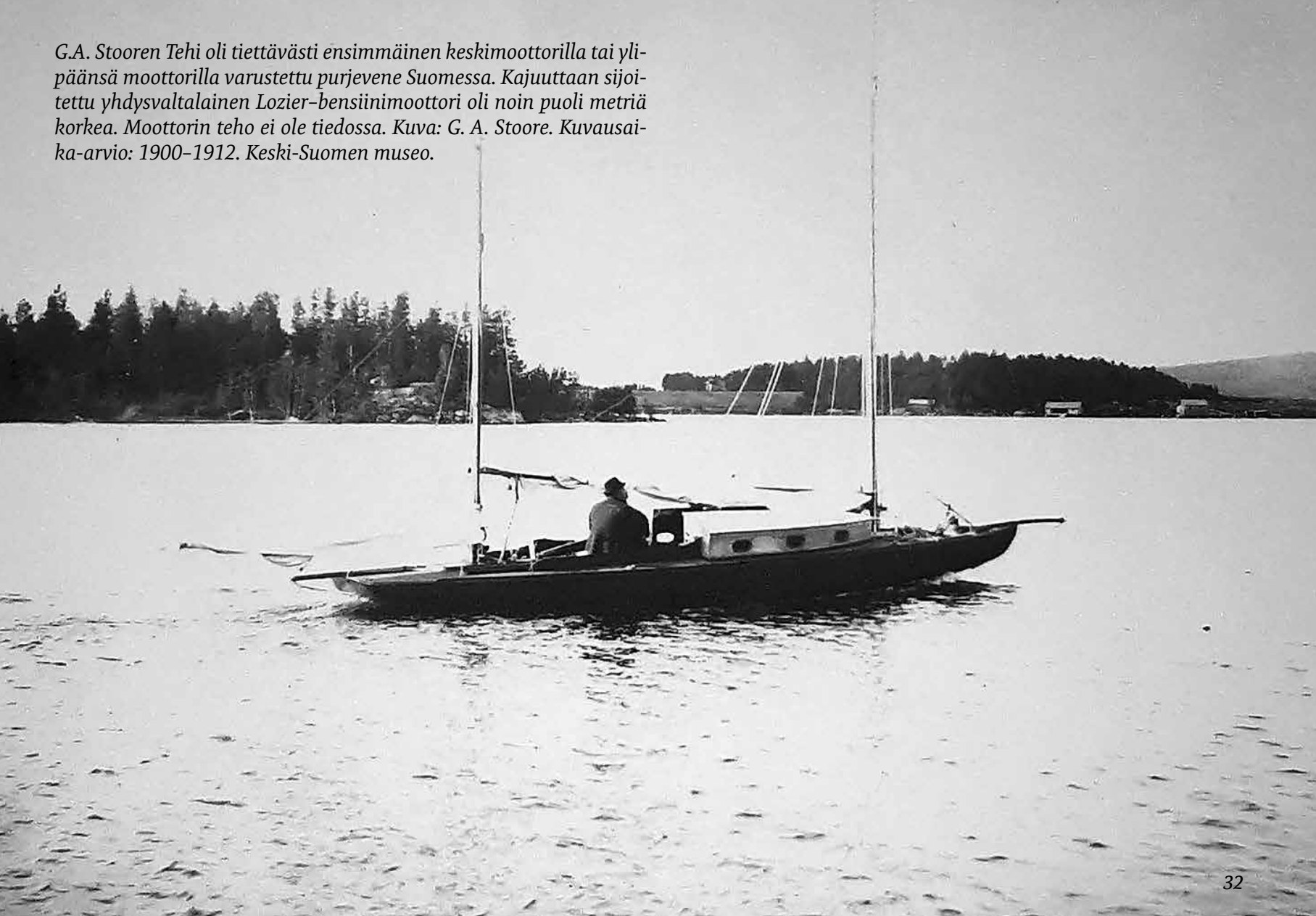
Moottorivallankumous

Moottorivallankumous ei ole lainkaan liioitteleva käsite, kun arvioidaan Pohjos-Päijänteen veneilyä 1900-luvun alkuvuosina. Vain muutamassa vuodessa moottoriveneet syrjäyttivät lukumäärällään purjeveneet ja alle vuosikymmenessä oltiin tilanteessa, jossa Päijänteen Purjehdusseuran rekisterissä oli enää yksi purjevene. Samalla innostus purjehduskilpailuihin hiipui ja moottoriveneekisailusta tuli keskeinen osa seuran toimintaa. Joskin aika ajoin vuosikertomuksissa ennakoitiin tulevaa ja mahdollista paluuta purjeiden aikaan:⁸⁷

Mennyt vuosi, samoin kuin jo useampi edellisiäkin oli omistettu yksinomaan moottoriurheilulle, ja sellaisena pysyneeksi kuin nykyiset poksuttajat saavat taas väistyä tulevien ilmalaivojemme tieltä.

Vuoden 1905 veneluettelossa oli jo neljä bensiinimoottoriveneettä ja kahdeksan höyrypurtta, mutta purjeveneitä oli vielä 19. Varsinainen sensaatio oli kuitenkin maisteri G. A. Stooren keski-moottorilla varustettu purjevene *Tehi*, joka oli tiettävästi ensimmäinen motorisoitu purjevene Suomessa. *Tehin* oli suunnitellut

*G.A. Stooren Tehi oli tiettävästi ensimmäinen keskimoottorilla tai ylipäänsä moottorilla varustettu purjevene Suomessa. Kajuuttaan sijoitettu yhdysvaltalainen Lozier-bensiinimoottori oli noin puoli metriä korkea. Moottorin teho ei ole tiedossa. Kuva: G. A. Stoore. Kuvausai-
ka-arvio: 1900–1912. Keski-Suomen museo.*





Nuori mies moottoriveneeseen Päijänteellä.

Kuva: Pietinen, 1936. Museovirasto.

G. Estlander ja se oli rakennettu Hammarin veneveistämöllä, todennäköisesti vuonna 1902.

Veneestä ja sen omistajasta kirjoitettiin useita artikkeleita ajan johtavassa suomalaisessa *Frisk Bris* -venelehdessä, joka ylisti Stoorea ”eturivin kiinnostavaksi purjehtijaksi.” Sen sijaan *Tehistä* ja sen yliveraisuudesta ei oltu niinkään innostuneita: lehden toimittajan mielestä moottori ei kuulu purjeveneeseen, mutta voi olla kätevä yhteysjollassa ja kenties suuremmissa matkapursissa. Stooren itsensä mielestä kajuuttaan sijoitettu, noin puoli metriä korkea bensiinimoottori ja sen pieni kaksilapainen

kuparipropelli eivät millään tavalla haitanneet purjehtimista.⁸⁸

Päijänteen moottorivenevallankumous tapahtui kansainvälisestikin katsoen varhain. Lloydsin rekistereiden mukaan sisämoottorit yleistyivät vuosisadan vaihteessa ja 1910 Britannian ja Yhdysvaltojen venerekistereissä oli jo 3 000 moottorivenettä.⁸⁹

Todellisuudessa määrä oli huomattavasti suurempi, sillä Lloydsin rekisteriin merkittiin vain suurimmat huvijahdit. Saksassa insinöörit Gottlieb Daimler ja Karl Benz asensivat kumpikin tahoillaan kehittämänsä polttomoottorin ensimmäistä kertaa veneeseen vuonna 1886. Suomeen polttomoottorilla toimivat veneet tulivat jo 1880-luvun lopulla ja ensimmäiset kotimaassa rakennetut venepolttomoottorit valmistuivat 1895. Suomesa venemoottorien valmistus keskittyi Vaasaan, jossa valmistui kymmeniätuhansia venemoottoreita 1900-luvun aikana. Vaasalaistehtaiden tuotteita, kuten Suomen Moottoritehtaan ”Marakatteja” (3,5 hevosvoiman Olympia) ja ”Kissanpäitä” (pieni yksisylinterinen moottori), käytettiin myös lukuisissa Päijänteen veneissä. Vaasalaistehtaiden toiminta loppui 1970-luvulla perämoottoreiden yleistymisen myötä.⁹⁰

Perimmäinen syy moottoriveneiden suosioon Päijänteellä oli se, että ne soveltuivat erityisen hyvin suurille sisävesille. Moottori oli Keski-suomalaisen (1922) arvion mukaan ”nykyajan kuumeisen elämän symboli”, joka:⁹¹ *tuulen oikuista välittämättä ajaa minne tahtoo, tarwitsematta sen kanssa luowia ... tai soutaa.*

Kun lahtelaiset perustivat Lahden Purjehdusseuran 1908,

Purjehdusseuran paviljongilla noin vuonna 1915 toinen vas. Kaarina Vaher, rva. Jenny Kannainen, Alma Lönn, Inga Berghem, Hagar Vaher, oik., Inkeri Vaher, Rakel Kaila, Ville Lönn. Kuva: Keski-Suomen museo.

menetti Päijänteen Purjehdusseura suurimman osan purjehti-joistaan. Samaan aikaan Jyväskylään hankittiin useita moottoriveneitä. Tämä aiheutti pohdintaa seuran johtokunnassa vuoden 1907 vuosikertomuksessa:⁹²

...mutta tämä haara [moottoriveneily] vesi-urheilua vie seuran toimintaa kumminkin toiselle uralle kuin sen alkuperäinen tarkoitus on. Tämän tähden tuleekin arvattavasti moottoriveneurheilu pääasiallisesti määräämään seuran tulevan toiminnan.

Seuran johtokunta ennusti oikein: Päijänteen Purjehdusseura oli seuraavat vuosikymmenet ensisijaisesti moottorivene-seura. Asiasta huomautettiin aika ajoin myös lehdissä⁹³. Jo vuonna 1908 seurassa oli ensimmäistä kertaa enemmän moottori- kuin purjeveneitä. Moottoriveneet sopivat hyvin kaupungista Kalasaareen suuntautuville päiväretkille: purjeveneillä luoviminen Äijälänsalmesta on toki mahdollista, mutta hidasta, sillä salmi⁹⁴:

useimmiten miltei voittamattomana esteenä eroittaa seuran kotikaupungin Jyväskylän ja Päijänteen seuramajoineen purjehtijan näkökulmasta asiaa arvosteltaessa

Purjeveneet jouduttiin usein hinaamaan moottoriveneillä Äijälänsalmen läpi. Siksi moni purjehtija säilyttikin venettään ankkurissa Päijänteen puolella.⁹⁵ Myös kommodori Ernst Wänt-

tinen korosti 1908, että moottoriveneet soveltuivat paremmin pohjoiselle Päijänteelle:⁹⁶

Näiden mukavien ajoneuvojen ansiosta saamme jäsentemme kesäiset harrastukset kääntymään Kalasaarelle

Purjehdusharrastus hiipui miltei kokonaan 1910-luvun lopulla, jolloin seuran rekisterissä oli ainoastaan yksi purjevene. Ensimmäistä maailmansotaa edeltävinä vuosina purjeveneiden määrä väheni myös Etelä-Päijänteellä Lahden Purjehdusseura laivas-tossa⁹⁷. Syy moottoriveneiden suosioon oli seuralaisten oman arvion mukaan ”vaikeat paikalliset vesistö-suhteet ja koneellisten alusten mukavuus ja käytännöllisyys”⁹⁸.

Moottoriveneitä oli seurassa ollut jo pitkään, höyryveneitä vielä pidempään. Ne olivat osallistuneet myös kilpailuihin – joskus myös yhdessä purjeveneiden kanssa, toki asianmukaisella tasoituksella. Vuonna 1909 ei enää järjestetty yhtään purjehduskilpailua, eikä sen jälkeenkään vuosikymmeniin. Sen sijaan moottoriveneet kilpailivat pelkästään vuonna 1909 kuusi kertaa. Kesällä 1909 koitettiin käyttää myös kotimaisia ”petroleummoottoreita”, joihin ei kuitenkaan oltu täysin tyytyväisiä. Jos purjehtijoita vaivasi Päijänteellä ajoittainen tuulettomuus, eivät ensimmäiset moottoriveneetkään erityisen luotettavia olleet:⁹⁹

ilma oli mitä ihanin ja moottorit kävivät yleensä hyvin. Ainakin pääsimme yhteisin voimin liikkeelle, milloin vain lähdettiin.





Moottoriveneilyn kasvun ohessa kilpapurjehdus ja -veneily vähenivät seuran toiminnassa. Retkiveneilystä tuli yhä suosittumpi osa Päijänteen Purjehdusseuran toimintaa vuosikymmeniksi eteenpäin. Vaikka vuosikertomuksissa kilpailuista kerrotaan laajasti, käytettiin niin moottori- kuin purjehdusveneitäkkin pääosin retkipurjehduksessa. Päijänteen Purjehdusseura päättikin jakaa 1910-luvun vaihteessa erityisen palkinnon veneelle, joka ”purjehduskautena on osoittautunut mukavimmaksi ja parhaimmaksi matkaveneeksi”¹⁰⁰. Vuoden 1913 vuosikertomuksessa kuvattiin poikkeuksellisen laajasti neljän veneen eskaaderia Heinolaan. Muistelijan mukaan parhaat muistot on paras pitää omana tietona. Matka huipentui yöllisiin ”kramofoonitansseihin” Heinolan sillalla, missä tanssit jatkuivat aamuneljään.¹⁰¹

Paljon yhtä ja toista olisi vielä matkan varrelta tämän yhteydessä mainittava, monta ehkä hyvin tärkeitäkin kohtaa, mutta eihän se liene tarpeellistakaan, sillä jokainen itse paraiten säilyttää muistoissaan matkan muistorikkaimmat seikat.

*Mieskuoro Sirkkojen laulajia Päijänteellä.
Keski-Suomen museo.*

Toukokuussa 1912 tapahtui katastrofi: Päijänteen Purjehdusseuran venevaja tuhoutui tulipalossa ja sen mukana paloi yhdeksän seuraan rekisteröityä moottorivenettä¹⁰²:

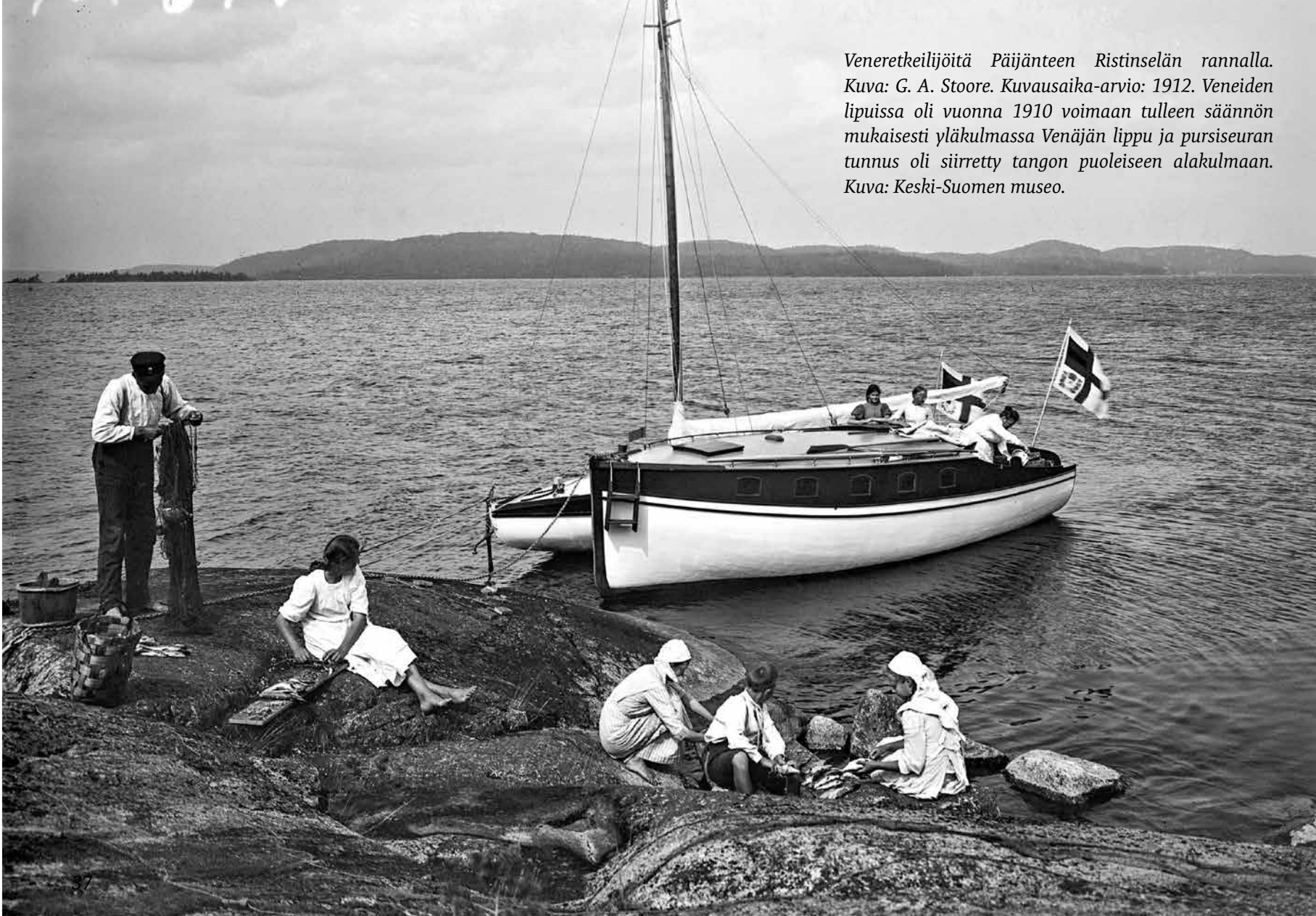
suurin osa seuran aluksista oli näin sattuneen vahingon kautta porona ja rippeet järven pohjassa

Vain kaksi venettä onnistuttiin pelastamaan. Palossa tuhoutui myös paljon tarvikkeita ja polttoainetta. Vahingot nousivat 35 000 markkaan, josta vakuutukset kattoivat suuren osan.¹⁰³

Lehdistön suhtautuminen Päijänteen Purjehdusseuraan muuttui; seuran toiminnasta uutisoitiin aikaisempaan harvemmin ja suppeammin, kun samaan aikaan Lahden seudun lehdet kirjoittivat varsin laajasti uuden oman seuransa toiminnasta. Lehdissä oli yhä enemmän myös seuran toimintaa kritisovia sävyjä. Näin etenkin 1915 *Suomalaisessa*, jossa pakinoitsija ”Maakunnan renki” arveli seuralaisten olevan ”klubilakki päässä keikarivia nuorukaisia”.¹⁰⁴

On sekin aihe lyödä otsaansa merkki näytiksi siitä, että on weneen omistaja tai päässyt jäseneksi johonkin weneenomistajain yhdistykseen. Se nyt vielä menettelisi wesillä, mutta kuljeksia kuiwalla maalla laatta otsassa kuin mikäkin ... pa-

Veneretkeilijöitä Päijänteen Ristinselän rannalla.
Kuva: G. A. Stoore. Kuvausaika-arvio: 1912. Veneiden lipuissa oli vuonna 1910 voimaan tulleen säännön mukaisesti yläkulmassa Venäjän lippu ja pursiseuran tunnus oli siirretty tangon puoleiseen alakulmaan.
Kuva: Keski-Suomen museo.



*Onni Fredrikson ja Ville Lönn palaamassa sienestämästä moottoriveneellä kovassa kelissä.
Kuva: Keski-Suomen museo.*



”Walkoiset purjeet hoitiivat auringossa ja laitamyötäinen kiidätti siroja aluksia kohti Äijälän salmen suuta”

losotilas, se on keikaroimista.

Suomalaisen keskustelumuotoon rakennetussa pakinassa epäiltiin purjehdusharrastuksen järjestyttä sisävesillä ja ennen kaikkea sitä, että harrastus oli jäänyt pienen piirin huviksi, eikä purjehdusharrastusta ole ”rahvaan keskuuteen yritettykään toteuttaa”. Kun vielä 30 vuotta aiemmin keskisuomalaisissa lehdistissä ylistettiin purjehdusharrastusta, arvioi pakinoitsija 1915, ettei purjehduksesta

sisävesille käyttökalua tule. Huwiloissa joutilaina wetelehti-jäin huwipurjehduksena se on järwille tuotu ja sellaisena se täältä katoaa ja kuolee.

Eikä armoa saaneet myöskään moottorivenekilpailut, joiden menestyksen kirjoittajan mukaan määrittä ”kukkaron pakisuus” eikä taito:

warakas mies tuottaa ulkomailta kymmenkunnan tuhatta maksawan, parikymmentä solmuwäliä tunnissa kiitävän lentokoneen, painaa nappulaa ja alkaa wiilettää.

Pakinoitsija piti tärkeänä moottoriveneiden yleistymistä sisävesillä, mutta purjehdusseuran järjestämien kisoissa käytettyjen veneiden kalleuden hän katsoi pikemminkin vierottavan ”wesikansan moottorin hankkimisesta.” Pakinoitsija toivoi purjehdusseuran panostavan veneentekokursseihin, joiden avulla var-

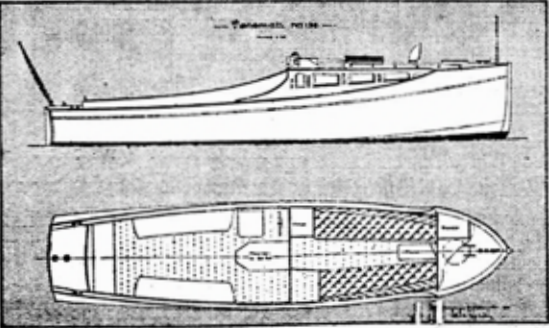
mistettaisiin moottorivenerunkojen paikallinen valmistaminen; tällaisella toiminnalla seura tuottaisi hyötyä maakunnalleen.¹⁰⁵

Suomalaisen kritiikki kertoo omalta osaltaan ensimmäisen maailmansodan aikana syventyneestä yhteiskunnallisesta jakautumisesta, joka kärjistyi muutamassa vuodessa avoimeksi sisällissodaksi. Suurelle osalle Päijänteen Purjehdusseuran jäsenkuntaa ”keikarointia” ja ”pröystäilyä” tärkeämpää oli vuosikertomusten sisältöjen perusteella kuitenkin veneily Päijänteellä.

Keskisuomalainen arvioi 1922, että ennen moottoriveneiden läpimurtoa Päijänteen Purjehdusseura oli ”populäärisempi, koko kaupungille yhteinen lempilapsi”, kun Jyväsjärvi tarjosi seuran lipunnostopäivänä.¹⁰⁶

silmäähiewelewän näyn, kun walkoiset purjeet hoitiivat auringossa ja laitamyötäinen kiidätti siroja aluksia kohti Äijälän salmen suuta.

Veneilyä jatkettiin Päijänteen Purjehdusseuran riveissä vielä ensimmäisinä maailmansodan vuosinakin; vuonna 1915 muun muassa järjestettiin 20-vuotiseskaaderi Sysmän Paatsaloon¹⁰⁷. Vuonna 1916 sodan aiheuttama taloudellinen ahdinko alkoi näkyä ja moni joutui myymään veneensä¹⁰⁸. Polttoaineen puute ja kalleus 1917 sekä sisällissodan jälkimainingit 1918 käytännössä lopettivat kaiken vapaa-ajan veneilyn. Kesällä 1918 veneiden käyttö oli kielletty polttoaineen puutteen vuoksi ilman senaatin erikoislupaa.¹⁰⁹



20,000:- arvoisen moottoriveneen

voi saada, joka ostaa **PÄIJÄNTEEN PURJEHDUSSEURAN** arpoja, muut voitot ovat soutuveneitä, joten pienimmän voiton arvo 600:-. Arpoja on saatavana Keski-Suomen Kellosepiltä sekä useilta seuran jäseniltä. — Arvonta on Juhannuspäivänä 1935.

Päijänteen Purjehdusseura oli 1900-luvun ensivuosisikymmeninä leimallisesti moottori- ja höyryveneseura: uusi teknologia kiinnosti kaupungin varakkaita veneilijöitä. Autoilun läpimurto 1910-1920-luvun taitteessa siirsi teknologiasta kiinnostuneiden mielenkiinnon autoihin; tämä lähinnä vähensi kiinnostusta moottoriveneilyyn, mutta ei kasvattanut purjehtimisen suosiota.¹¹⁰

Seuran jäsenmäärä kasvoi 1920-1930-luvulla, kilpailuja eskaadereja järjestettiin¹¹¹ ja vuonna 1933 ensimmäiset yleiset soutukilpailut¹¹². Arkistoihin ei kuitenkaan kertynyt tältä ajalta kovinkaan paljoa aineistoa, eikä toiminta ollut enää yhtä innokasta kuin vuosisadan alussa. Myöskään lehdistössä ei Päijänteen veneilystä ja purjehtimisesta enää kirjoitettu yhtä paljon

Vuonna 1935 Päijänteen Purjehdusseuran arpajaisissa oli pääpalkintona komea moottorivene. Kuva: Keski-suomalainen 27.4.1935.

kuin edellisinä vuosikymmeninä. Ehkä 1910-1920-luvun vaihteen kritiikki ”keikaroivia purjehtijoita” ja ”pröystäileviä moottoriveneilijöitä” kohtaan käänsi seuran toimintaa sisäänpäin, eikä siitä haluttukaan tiedottaa yhtä laajasti kuin aikaisemmin.

Veneilyä kuitenkin harrastettiin, mistä on osoituksena harrastajien kirjalliset kuvaukset¹¹³. Keski-suomalainen totesi 1922, ettei seura ole enää vuosikymmeneen ollut purjehdusseura¹¹⁴. Myös into yhdistystoiminaan hiipui: vuosikokoukseen 1933 saapui niin vähän seuran jäseniä, että kokous jouduttiin perumaan¹¹⁵. Vuonna 1935 Lahden Purjehdusseura järjesti purjehduskilpailun Poronselällä, palkinnon kisaan oli lahjoittanut Päijänteen Purjehdusseura. Keski-suomalaisen mukaan Lahden Purjehdusseura ”yksin vaalii ja kehittää pursiurheilua Päijänteellä.”¹¹⁶ Moottorivenekilpailuja järjestettiin vielä 1930-luvun lopulla.¹¹⁷ Helsingin Sanomat summasi Päijänteen purjehdusintnon 1934 lakoniseen sävyyn:¹¹⁸

Päijänteen vesistön molemmissa päissä tuon jalon harrastuksen liekki on palanut täyden puolivuosisataisen, milloin kirkaammin loistaen, milloin kyllä vähän sen sikäli tuon täkäli lepattaen. Mutta aina ollut vireillä kumminkin.

Suomen merenrannikoilla retkipurjehdus ja suuret matkapurjehveneet yleistyivät 1930-luvulla¹¹⁹. Päijänteellä kehitys kulki pikemminkin toiseen suuntaan: Päijänteen moottori- ja purjehveneet olivat pääosin pieniä 1920-1930-luvulla. Päijänteen



Veneitä ja proomuja laiturissa Jyväsjärvellä 1933. Kuva: Enok Rytkönen. Museovirasto.

Purjehdusseuran toiminta hiipui 1930-luvun lopulla. Moottori-veneily oli painopisteenä ja Keski-suomalainen ihmetteli 1939, milloin seuran nimi muutetaan paremmin toimintaa kuvaavaksi.¹²⁰ Toinen maailmansota lopetti kaiken huviveneilyn vuosi-

kausiksi: vielä vuonna 1940 seurassa oli 119 jäsentä, kun 1941 jäseniä oli enää 14¹²¹. Sodan jälkeen meni useita vuosia, ennen kuin seuran aktiivit käynnistivät Päijänteen Purjehdusseuran toiminnan uudelleen.

P. P. G.



*Päijänteen Purjehdusseuran 1920-luvun logo.
Keskisuomalainen 25.5.1922.*

Päijänteen Purjehdusseuran perustamissanat 40 vuotta aiemmin lausunut Wilhelm Eklund muisteli vuonna 1934 lämmöllä kesiä Päijännteellä sanoilla, joihin on yhä tänä päivänä helppo yhtyä¹²²:

[Muistoista] ovat minulle mieluisimmat ne, jotka tuovat minulle mieleen ajat jolloin risteilin Päijännettä pitkin ja poikin – sain viettää hetkiä vapaana työstä ja huolesta sen aavoilla ulapoilla.



”Ensiluokkainen purjehtija”

Gustaf Albert Stoare (1864–1915)

G.A. Stoare oli syntynyt rannikkokaupungissa Kokkolassa, josta hän siirtyi oppilaaksi Jyväskylän Lyseon 1876–1884, josta opintie johti voimistelunopettajan ja kasvatusopin tutkintoihin. Stoare kuuluu Päijänteen Purjehdusseuran perustajiin. Hän toimi seuran kommodorina vuosina 1900–1904.

Stoare oli varsinainen monipuolisuusmies, jonka päätyö oli Jyväskylän Lyseon voimistelun lehtori, mutta myös Jyväskylän seminaarissa voimistelun opettaminen. Hänen harrastuspiiriinsä kuuluivat purjehduksen lisäksi myös kalastus, metsästys ja valokuvaus¹²³. Stooren korkeatasoisten valokuvien kokoelma, sisältäen myös purjehdukseen liittyviä kuvia, on hyvin laaja ja osittain tallennettuna Keski-Suomen museon kokoelmiin¹²⁴. Hän kuului myös Jyväskyläläisen mieskuoro Sirkkojen perustajiin.

Stoare teki monin tavoin merkittävän työn purjehduksen edistämiseksi Päijänteellä ja *Frisk Bris* -lehti tituleerasi Stooren ”ensiluokkaiseksi purjehtijaksi”. Hän harras-

ti myös venesuunnittelua. Päijänteen Purjehdusseuran 1906 vuosikirjan veneluettelossa on maininta, että hän oli ”konstrueerannut” *Lokki* nimisen purjeveneen, joka valmistettiin Rupan veneveistämöllä. Samaisen *Lokki* -veneen pienoismalli on nykyisin yksi Jyväskylän Veneseuran arvokkaista kiertopalkinnoista.

Stoorella oli kesähuvila Sysmän Suopellossa, joka oli tärkeä Päijänteen purjehduspiirien kohtaamispaikka. Viimeiset elinvuotensa Stoare asui perheineen Jyväskylässä Seminaarinkadulla Wivi Lönnin 1906 suunnittelemassa talossa. Talon uusi omistaja teetätti arkkitehti-toimisto Jorma Paatolalla merkittäviä muutoksia taloon 1950–1960-luvun vaihteessa. Paatola puolestaan toimi Päijänteen Purjehdusseuran pitkäaikaisena kommodorina 1950–1960-luvulla¹²⁵.

G. A. Stoare kalansaaliinsa kanssa Sysmässä vuosien 1900 ja 1914 välillä. Kuva: Keski-Suomen museo.

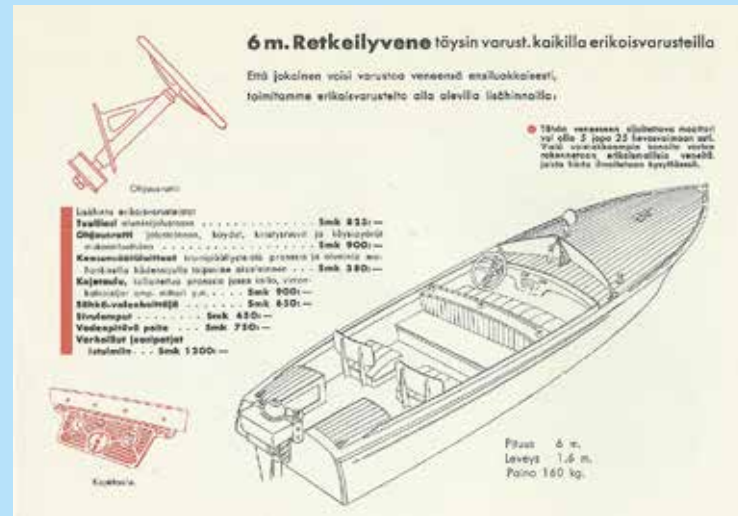


Schaumanin esittelylehden kansi vuodelta 1932 ja samassa lehtisessä esitely koivuvanerista rakennettu kuuden metrin moottorivene.

Faneeritehdas veneenrakentajana

Schaumanin vaneritehtaan tuotteita hyödynnettiin myös veneiden sarjatuotannossa 1930-luvulla. Schaumanin vanerista rakennettiin sekä moottori- että purjevereneitä. Vanerin etu oli sen keveys, mikä sopi sekä kilpamoottoriveneisiin että purjevereneisiin. Schaumanin vanerista rakennettiin veneitä vielä 1980-luvulla.

Venusuunnittelija Erik Estlanderin Jyväskylän Schaumanin suunnittelema *Blåa Ängeln* oli tiettävästi ensimmäinen Suomessa koivuvanerista valmistettu hydroplaani. Veneen huippunopeus oli 32 solmua. Schauman rakennutti sarjavalmistuksella Estlanderin suunnittelemaa veneitä 1930-luvulla. Jo aiemminkin vaneria oli käytetty venerakennuksessa, mutta vasta "lentokonefaneerin" kehittämisen myötä voitiin valmistaa pidempään kestäviä veneitä.



Lentokoneteollisuutta varten kehitetyssä vanerissa liima-aine oli kehitetty sellaiseksi, että se kesti myös venekäyttöä. Vanerivene täytyi kuitenkin suojata maaleilla ja lakoilla.

Vaneri asetti rajoitteita veneen muotoon, eikä sen käyttö alkuaikoina välttämättä laskenut veneen hintaa. Etuna oli veneiden keveys: Schaumanin vanerivene *Blåa Ängeln* olikin uutena voittamaton moottorivenekilpailuissa. Schaumanin veneitä myytiin myös ulkomaille.

Schaumanin tarina veneenrakentajana jatkui 1969, kun se osti Pietarsaaren Nautorin venetehtaan ja vastasi näin Swanien valmistamisesta. Myöhemmin Nautor päättyi Schaumanin mukana UPM-Kymmenelle, joka myi yhtiön Italiaan vuonna 1998.



Saaristoristelijä Capella symboloi Päijänteen Purjehdusseuran paluuta pursiseuraksi toisen maailmansodan jälkeen. Seura sai Capellan lahjoituksena johtaja M. Rahkilalta ja sitä kunnostettiin juniorikoulutusveneeksi. Vuonna 1949 Capella rekisteröitiin numerolla yksi seuran purjehdusrekisteriin. Capella oli 40 neliön saaristoristeilijä; neliömäärä viittaa aluksen purjepinta-alaan. Kyseinen luokka muodostettiin 1915, jolloin yhdistettiin aiemmat luokat 38 ja 45 neliötä. Vene oli rakennettu Andre & Rosenqvistin veistämöllä Turussa, todennäköisesti 1920-luvun alussa. Capellan entisöinti osoittautui liian kalliiksi seuran resursseilla toteutettavaksi ja se myytiin seuran jäsenelle U. Brusille, jonka omistuksessa vene oli pitkään nimellä Tutta.²⁸⁸ (Kansallisarkisto, Jyväskylä, PPS:n arkisto)

Takaisin pursiseuraksi

Päijänteen Purjehdusseura 1946–1975

Sodan jälkeisten vuosien ja vuosikymmenien aikaan Päijänteen Purjehdusseuran toiminta laajeni ja sai uusia piirteitä. Purjeveneet palasivat moottoriveneiden rinnalle Päijänteen aalloille. Purjehdusseuran alajaostona vuonna 1961 aloitaneen moottorivene- ja vesihiihtokerhon pohjalta syntyi nykyinen Jyväskylän Veneseura, johon valtaosa purjehdusseuran jäsenistä liittyi vuonna 1975, kun vanha purjehdusseura kaatui talousvaikeuksiin.

Rauha maassa, veneet vesille

Vaikka kilpailut olivat olleet alusta asti keskeinen osa Päijänteen Purjehdusseuran toimintaa, vasta sodan jälkeen alkanut juniori- ja kevytvenetoiminta teki yhdistyksestä kansallisestikin mainetta niittäneen urheiluseuran, joka järjesti ensimmäiset purjevereiden sisävesien Suomenmestaruuspurjehdukset ja jonka purjehtijat ottivat osaa niin EM- kuin MM-kisoihinkin. Seuran moottoriveneilijät saavuttivat kansallista menestystä ja järjestivät kansallisen tason kilpailuja.

Purjehdusseura jakautui sodan jälkeisten vuosikymmenien aikana osin käytännön syistä, osin henkilöristiriitojen vuoksi yhä itsenäisemmin toimiviin jaoksiin, josta yhden, vuonna 1961 pursiseuran alajaostona aloittaneen moottorivene- ja vesihiihtokerhon pohjalta syntyi nykyinen Jyväskylän Veneseura.

Seuran toiminnalle kohtalokkaaksi muodostui tukikohtakäytös: Kalasaaresta siirryttiin Keljonlahdelle, johon rakennettuun tukikohtaan ladattiin valtavasti toiveita, mutta jonka kustannukset ylittivät seuran kantokyvyn.

Sodan jälkeen niin Päijänteen Purjehdusseuran kuin monen muunkin yhdistyksen toiminta oli pysähdyksissä. Pursiseuroilla oli vaikeuksia paitsi yleisen pulan, myös teknisten syiden vuoksi: puiset veneet olivat olleet rannalla vuosikausia, mikä ei tehnyt hyvää niiden rakenteelle. Oman haasteensa niin purje- kuin moottoriveneidenkin varustamiseen asetti sodanjälkeinen pula raaka-aineista. Lisäksi veneiden lyijykölejä oli irrotettu sotatarpeisiin.¹²⁶ Vielä ennen sotaa purjehdus oli ollut pääosin herraskainen harrastus, vaikka muutamia työväen purjehdus-

seurojakin oli perustettu. Sodan jälkeen etenkin kevytveneiden ja jollapurjehduksen myötä purjehdusharrastus laajeni koko kansan harrastukseksi ja erityisesti sisävesille soveltuvat venetyypit, kuten N-veneet eli Näsi-jollat, saivat junioreita mukaan harrastukseen¹²⁷. Perämoottorit puolestaan alensivat kynnystä moottoriveneharrastukseen.

Polttoaine oli sodan jälkeen säännösteltyjen tuotteiden listalla, mikä osaltaan hidasti toiminnan käynnistämistä. ”Sotien aiheuttama polttoainepula palautti joitakin purjevereitä hätäpalveluun”, totesi Päijänteen Purjehdusseuran kommodori Jorma Paatola 1940-luvun lopulla¹²⁸. Pulaa oli kaikesta: pursiseura muun muassa anoi Kansanhuoltoministeriöltä lupaa lippukan oston, jotta veneiden viritetty lippukanta voitaisiin uusia¹²⁹.

Puutteista ja ongelmista huolimatta Lahden Purjehdusseura suunnitteli purjehduskilpailua jo kesälle 1945; todennäköisesti Päijänteen Purjehdusseuran veneitä ei kisaan kuitenkaan osallistunut¹³⁰. Seuraavan vuoden (1946) kesäkuun alussa järjestettiin lipunnosto Kalasaaren tukikohdassa. Paikalle tulitiin höyrylaiva *Jyväskylällä*, paluu järjestettiin seuran jäsenten moottori- ja soutuveneillä.¹³¹ Seuraavan vuonna (1947) toiminta alkoi jo vakiintua sotaa edeltäneisiin toimintoihin¹³². Suuria muutoksia oli kuitenkin tulossa.

Heti sodan jälkeen Päijänteen Purjehdusseuran pieni laivasto koostui pääosin moottoriveneistä, mutta joukossa oli vuonna 1947 lähes parinkymmenen vuoden tauon jälkeen myös

Pursiseuran moottoriveneitä vuonna 1949.

Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.



Kevyet, matalakulkuiset ja suhteellisen edulliset veneet olivat kuin tehtyjä Päijänteen olosuhteisiin.

muutama purjevene. Seuraavana vuonna seuran jäsenillä oli kuusi purjevenettä, joista kahdelle merkittiin luokaksi jooli ja kahdelle sulkavene. Kolmessa purjeveneessä oli apumoottori ja purjepinta-ala vaihteli kymmenestä 32 neliöön.¹³³ Kaikki veneet eivät kuitenkaan olleet seuran venerekisterissä, jossa oli vain yksi purjevene. Vastaavasti moottoriveneitä seuralaisilla oli 1940-luvun lopussa tiettävästi nelisenkymmentä, mutta näistä vain 14 oli kirjattu seuran venerekisteriin.¹³⁴ Rekisteröimättömät veneet olivat taloudellinen rasite seuralle, joka keräsi rekisteröinnin yhteydessä saatavista purjehdustodistuksista ”lippuveroa”¹³⁵.

Ainoa 1940-luvun lopussa seuran rekisterissä ollut purjevene oli johtaja M. Rahkilalta lahjoituksena saatu 40 neliön *Capella*. Junioripurjehduksen tueksi saatu lahjoitus otettiin innolla vastaan, mutta into hiipui, kun huomattiin kuinka aikaa vieväksi ja kalliiksi vanhan veneen korjauskustannukset nousivat.¹³⁶ Vene jouduttiin myymään tappiolla 1950, mutta se jäi kuitenkin seuran rekisteriin, nyt yksityishenkilön omistamana ja uudella nimellä *Tutta*.¹³⁷

Sodan jälkeisinä vuosikymmeninä Päijänteen Purjehdusseura palasi juurilleen, kun yhä useampi seuran jäsen hankki purjeveneen. Kun vuonna 1949 rekisteröityjä purjevenettä oli vain yksi, oli lukumäärä vain muutamaa vuotta myöhemmin yhdeksän.¹³⁸ Syynä oli ennen muuta seuraan hankitut pienet jollat ja kevytveneet, mutta myös suurempia purjevenettä merkittiin seuran venerekisteriin. Päijänteen purjehdusviikolla nähtiin

ensimmäistä kertaa vuosikausiin Päijänteen Purjehdusseuran alus, kun Santalan perhe vieraili *Gunillallaan* Ykskoivussa viikon lopulla vuonna 1950¹³⁹. Sotien aiheuttama polttoainepula vaikutti omalta osaltaan purjeveneylyn suosion kasvuun¹⁴⁰.

Uusien venetyyppien tulo markkinoille innosti suomalaisia purjehduksen pariin. Kevyet, matalakulkuiset ja suhteellisen edulliset veneet olivat kuin tehtyjä Päijänteen olosuhteisiin ja Suomen rannikoille, jossa Hai-veneet ja Pohjoismaiset Kansanveneet eli ”Folkkarit” (Folkbåt) yleistyivät 1950-luvulla ja Lighting-veneet 1960-luvun alussa¹⁴¹.

Hai-veneet ennakoivat sarjatuotannon yleistymistä. Lahden Purjehdusseurassa oli useita Hai-venettä jo 1940–1950-luvun vaihteessa ja ne osallistuivat aktiivisesti seuran purjehduskilpailuihin. Päijänteen ensimmäinen Hai-vene oli Lahden Purjehdusseuran Tor Erik Lindroosin *Aloha*, jonka purjenumero oli L3. *Aloha* oli laskettu vesille 1938 ja se oli ensimmäinen Jyväskylässä käynyt Hai-vene: Lindroos purjehti kesällä 1943 Lahdesta Jyväskylään ja takaisin.¹⁴²

Reilu kymmenen vuotta myöhemmin, vuoden 1955 Päijänteen purjehdusviikolla Hai-venesarjassa oli mukana kahdeksan venettä ja seuraavan vuoden Lahden Purjehdusseuran vuosipurjehduksessa oli 11 Hai-venettä. Vuonna 1957 Lahden Purjehdusseurassa oli jo 13 Hai-venettä, eli miltei puolet seuraan rekisteröidyistä veneistä.¹⁴³ Jyväskylässä Hai-veneet eivät saaneet samanlaista suosiota kuin Lahdessa. Lahden Purjehdusseuran 50-vuotisregatan yhteydessä (1957) järjestettyyn kilpailuun ei

osallistunut Päijänteen Purjehdusseuran lipun alla purjehtineita Hai-veneitä; sen sijaan mukana oli venekuntia Tampereelta ja Kotkasta¹⁴⁴.

Päijänteen Purjehdusseuran jäsenistö myös suunnitteli, rakensi ja rakennutti pieniä purje- ja moottoriveneitä, jotka soveltuivat erityisesti retkeilyyn. Paikallisille veneenrakentajille toimitettiin Päijänteen olosuhteisiin soveltuvien purje- ja moottoriveneiden piirustuksia. Paikallisesti rakennetut purjeveneet, joita usein nimitettiin jooliksi, oli useimmiten varustettu apumoottorilla.¹⁴⁵ Paikallisesti rakennettiin lähinnä avoveneitä, eivätkä ne siksi olleet kovin merikelpoisia kovalla kelillä.¹⁴⁶ Lisäksi monista varusteista oli pitkään pulaa. Uusien venemallien joukossa oli myös edullisia konstruktioita, jotka saattoi rakentaa itse. Junioripurjehdukseen saatiin ensimmäiset N-jollat 1950-luvun alussa ja optimistijolla runsaat kymmenen vuotta myöhemmin. Kommodori Jorma Paatola rakennutti Kelsonlahdella Matti Hjeltin veistämöllä kesäksi 1953 erityisesti Päijänteen olosuhteisiin soveltuvan moottoripurjeveneen, joka sai nimen *Pohjantähti*¹⁴⁷; sama nimi on säilynyt pitkään jyväsnyläläisessä veneilyssä.

Suhteellisen edullisten puurunkoisten ja sarjatuotannolla valmistettujen veneiden myötä sekä purjehdus että moottoriveneily oli harrastuksena yhä useampien ulottuvilla. Veneiden teknistä muutosta enemmän tähän vaikutti kuitenkin yleinen vaurastuminen, vapaa-ajan lisääntyminen ja keskiluokan kasvu. Suomessa ja Jyväsnylälässäkin oli yhä enemmän perheitä, joilla

oli aikaa ja varaa veneilyharrastukseen ja mahdollisuuksia tulla mukaan purjehdusseuran toimintaan. Kansallisella tasolla tämä näkyi esimerkiksi siinä, että Suomen Purjehtijaliiton toiminta aktivoitui entisestään ja mukana oli yhä enemmän suomenkielisiä pursiseuroja. Esimerkiksi 1962 purjehtijapäiville osallistunut Päijänteen Purjehdusseuran kommodori Jorma Paatola raportoi, että mukana oli 30 seuraa ja lähes 300 osallistujaa¹⁴⁸.

Vaikka Päijänteen Purjehdusseura oli ollut Suomen Purjehtijaliiton yksi perustajajäsen, oli tämä unohtunut vuosikymmenien saatossa. Pursiseura hakikin muodollisesti jäsenyyttä uudestaan Suomen Purjehtijaliitolta vuonna 1948¹⁴⁹. Sen enempää pursiseura itse kuin purjehtijaliittokaan ei tiennyt 1940-luvun lopulla, kuuluuko Päijänteen Purjehdusseura kansalliseen liittoon vai ei¹⁵⁰.

Keskeisin tekninen syy siihen, miksei pursiseura ollut SPL:n jäsenrekisterissä oli se, ettei Päijänteen Purjehdusseuralla ollut sodan jälkeen purjevenerekisteriä – eikä sen enempää purjeveneitä kuin purjehtijoitakaan. Jäsenyyden uudistamiseksi purjehtijaliittoon lähetettiin liiton ensimmäinen kiertokirje vuodelta 1906, josta selviää, että Päijänteen Purjehdusseura todella oli liiton perustajaseurojen joukossa.¹⁵¹ Vuonna 1930 julkaistussa Suomen Purjehtijaliiton kalenterissa Päijänteen Purjehdusseura ei kuitenkaan ollut jäsenseurojen joukossa, sen sijaan Lahden Purjehdusseura oli.¹⁵²

Päijänteen Purjehdusseuran kirjeessä kansalliselle liitolle myönnettiin auliisti, että seura on hoitanut huonosti jäsen-

Junioritoiminnan suuri haaste oli harjoituspurjeveneiden puute. Vuonna 1951 junioreille hankittiin kolme N-jollaa, ensimmäiset optimistijollat saatiin seuralle vasta 15 vuotta myöhemmin.

velvoitteitaan, mikä olikin keskeinen syy seuran putoamiseen liiton rekistereistä. Kirjeessä myös todettiin, että seuran venekanta on motorisoitunut kuluneen 15 vuoden aikana eikä purjehduskilpailuja ole juurikaan järjestetty. Tuossa vaiheessa Päijänteen Purjehdusseuran rekisterissä oli kymmenkunta purjevenettä.¹⁵³

Päijänteen Purjehdusseuran ja purjehtijaliiton 1940-luvun lopun kirjeenvaihdon ja muodollisen hakemuksen jälkeen meni kuitenkin vielä vuosia, ennen kuin pursiseura hyväksyttiin valtakunnalliseen liittoon vuonna 1960. Samaan aikaan saatiin jäsenasiat kuntoon myös Suomen Moottoriveneiliiton (SMVL) kanssa. Ruokahalu kasvoi syödessä: jo 1960-luvun alkupuolella kirjelmöitiin SPL:n suuntaan siitä, että kansalliseen järjestön hallintoon olisi syytä saada myös sisävesiseurojen edustajia. Päijänteen Purjehdusseuran edustaja (kommodori Paatola) nimitetiinkin SMVL:n hallitukseen vuosikymmenen puolivälissä.¹⁵⁴

Junioritoiminta, Järvipartio ja Lightning nostavat purjehduksen suosiota

Junioritoiminnan aloittaminen vaikutti keskeisesti Päijänteen Purjehdusseuran purjehdustoiminnan uudelleenvirkoamiseen. Junioritoimintaa suunnattiin myös moottoriveneilyyn sekä 1950-luvun lopulla ja 1960-luvulla yhä enemmän suosiota saaneeseen vesihiihtoon. Päijänteen Purjehdusseuran junioritoimikunta perustettiin 8.2.1949¹⁵⁵. Lahden Purjehdusseuran ju-

nioriosasto perustettiin pari vuotta aiemmin¹⁵⁶. Samaan aikaan myös kansallisessa purjehtijaliitossa aktivoituttiin junioritoimintaan¹⁵⁷.

Ensimmäisen vuoden (1949) ohjelmassa junioreilla oli muun muassa merenkulkuoppitunteja ja harjoituspurjehdus m/v *Sylvalla*¹⁵⁸. Heti sotien jälkeen tehtiin paljon yhteistyötä Suomen laivastoliiton (nykyinen Meriliitto) kanssa. Laivastoliitolla oli oma piiriosasto Jyväskylässä. Laivastoliitto järjesti 1940–1960-luvulla meripoikaleirejä ja nuorisopurjehduksia. Päijänteen Purjehdusseuran juniorit osallistuivat laivastoliiton leireille aktiivisesti etenkin 1940–1950-luvun vaihteessa.¹⁵⁹

Ensivuosina juniortoiminnan suurin haaste oli harjoituspurjeveneiden puute. Vuonna 1951 junioreille hankittiin kolme N-jollaa¹⁶⁰. Optimistijollistakin keskusteltiin, mutta ensimmäiset optimistijollat seura sai vasta 15 vuotta myöhemmin, vuonna 1966, jolloin niillä järjestettiin myös ensimmäiset kilpailut¹⁶¹. Optimistijollien hankintaan toivottiin pitkin 1960-lukua tukea paikallisilta liikeyrityksiltä¹⁶².

Seuran pitkäaikaiselle kommodorille Jorma Paatolalle junioritoiminta oli sydämenasia sekä seuratasolla että omassa perheessä. Jälkimmäinen kantoi hedelmää, ovathan Paatolan pojat Pentti, Matti ja Tapani Paatola olleet vuosikymmeniä aktiiveja sekä Päijänteen Purjehdusseuran että Jyväskylän Veneseuran riveissä¹⁶³. Vuonna 1962 Paatola kirjoitti muistion, jossa hän jo enteili optimistijollien tuloa Päijänteelle ja vakuutti itsekin olevansa optimisti¹⁶⁴:



Vesillä olo ja purjehdus tuo kasvatukseen tekijöitä, jotka ovat omiaan muokkaamaan nuoresta ihmisestä luontoa ja elementtejä kunnioittavan, tunnollisen ja tasapainoisen luonteen – ainakin useimmiten.

Järvipartiolla oli tärkeä merkitys nuorten purjehdusinnon heittäjänä. Järvipartiotoiminta laajeni eri puolille Päijännettä sotien jälkeen: Jyväskylään perustettiin Päijänteen Järvipartio

Sateinen kilpapurjehdus 1952. Paatolan Pohjanneito, Brusin Tutta ja Niemisen Lily. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

23.12.1945 ja vesipartiolippukunta Lahden Partiosissit perustettiin 1948¹⁶⁵. Päijänteen Purjehdusseuran junioreilla oli mahdollisuus osallistua Järvipartion koulutuksiin, vaikkeivat olleet partion jäseniä. Pursiseura rinnasti Järvipartion jäsenjaostokseen, vaikkei se muodollisesti jaos ollutkaan.¹⁶⁶ Päijänteen Järvipartion alkuvuosina purjehdusta harjoiteltiin kaksimastoisella jooli *Tuulikilla*, joka sittemmin upposi Keljonlahteen. *Tuulikki* rakennettiin partiolaisten ja heidän vanhempinsa yhteisvoimin, Valmetin Rautpohjan tehtaan sponsoroimana¹⁶⁷:

Veneen niitit tehtiin tulipalosta pelastetuista kuparikaapeleista ja köli kasattiin tykin suojapanssarilevystä. Avainhenkilö Tuulikin rakentamisessa ja Järvipartion perustamisessa oli malliveistäjänä tunnettu Eero Santala, joka oli erikoistunut myös pienoismallien rakentamiseen Valmetin Helsingin telakalle. Hänellä oli itsellään samanlainen vene kuin Tuulikki. Tuulikin ensimmäinen purjehdusreissu Jyväskylästä Lahteen tehtiin kesällä 1954. Miehistössä olivat kolmetoistavuotiaat Martti Nurminen ja Veikko Miettinen sekä yksitoistavuotias Matti Nurminen. Lahden reissuista tuli partiolaisten vakioikäytäntö. Keväisin heti koulujen päättyessä pojat lähtivät parin viikon purjehdukselle Lahteen ja takaisin.

Purjeveneet palasivat Pohjois-Päijänteelle 1950–1960-luvun vaihteessa Lightning-veneiden myötä. Olin Stephensin Yhdysvalloissa suunnittelemaa Lightning-venettä pidettiin soveltuva-

Ensimmäiset Salamat Keljonlahden majan laiturissa 1960.

Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

na Päijänteelle jo 1940-luvun lopulla ja jo tuolloin ennakoitiin, että luokasta tulee suosittu myös Päijänteellä¹⁶⁸. Purjehtijoiden toiveiden mukaisesti Stephensin suunnittelema ”maailman suurin kevytvene” oli turvallinen, tilava ja mukava päiväretkeilyyn, mutta se oli samalla myös nopea ja herkkä kisavene. Lightning soveltui hyvin matalille vesille: veneen prototyyppiä testattiinkin Yhdysvalloissa järviolosuhteissa 1939. Lightning rantautui Suomeen sodan jälkeen 1948. Suomessa rakennettiin 1940–1950-luvun vaihteessa lähes sata Lightning-venettä ja Suomen Lightning-liitto perustettiin 1949.¹⁶⁹

Jyväskylässä oltiin ajan hermoilla: Päijänteen Purjehdusseurassa suunniteltiin Lightning-veneen hankintaa seuralle jo vuonna 1949, mutta tuolloin hankkeesta luovuttiin¹⁷⁰. Meni vielä kymmenkunta vuotta ennen Lightning-luokan läpimurtoa Jyvässeudulla. Yksi ensimmäisistä Pohjois-Päijänteen Lightning-veneistä oli juokslahtelaisen Osmo Konkolan vene, jota järvipartiolaiset ihmettelivät Vanhanselällä kesällä 1957.¹⁷¹ Vain neljä vuotta myöhemmin Päijänteen Purjehdusseuran riveissä oli jo toistakymmentä ”Salamaa” – yksikään muu venetyyppi ei ollut aiemmin yleistynyt yhtä nopeasti Jyväskylän veneseurojen laivastoissa. Myöhemmin samaan ylsivät H-veneet, joiden lukumäärä nousi noin 30 veneeseen 1970–1980-luvun taitteessa.

Päijänteen Purjehdusseuran Lightning laivue perustettiin syksyllä 1960¹⁷². Laivueen perustajia olivat aikanaan *Tuulikilla* purjehdusharrastuksensa aloittaneet Veikko Miettinen, Martti ja Matti Nurminen sekä Risto Hämäläinen. Nähtyään Konkolan



veneen Vanhanselällä, he innostuivat ja ottivat yhteyttä Lightning-liittoon Helsinkiin, josta he saivatkin Rauno Aromaalta neuvoja. He teettivät ensimmäiset ”litinsä” Keljonlahdella veneveistäjän Matti Hjeltin veistämöllä. Hjelt rakensi 1958–1959 Keljonlahden lounaispoukaman veneveistämössä Jyväskylän kolme ensimmäistä litiä, joiden rakennusmateriaalina oli mänty. Vuonna 1959 valmistuneiden veneiden hinta oli 800 markkaa kappaleelta, kun muutamaa vuotta myöhemmin litipurjehtijat tilasivat mahonki-Lightningit Suomen Kalastukselta Loviisalta, oli niiden hinta 1600 markkaa kappale¹⁷³. Purjehtimaan opittiin Keljonlahden keskiviikkokilpailuissa.¹⁷⁴

Myöhemmin Hjelt rakensi useita Lightning veneitä kuusi-vanerista. Jyväskylään hankittiin myös mahongista ja 1970-luvun alussa lasikuidusta valmistettuja Lightning-veneitä.¹⁷⁵ Kun Päijänteen Purjehdusseuran kommodori Jorma Paatola kuoli 1950-luvun lopulla, että partiolaiset olivat rakennuttaneet Lightning-veneet, pyysi hän pojat Suomalaiselle klubille ja toi-

Päijänteen Purjehdusseura järjesti ensimmäistä kertaa sisävesillä SM-tasoiset purjehduskisat 1962.

votti heidät tervetulleeksi Päijänteen Purjehdusseuraan.¹⁷⁶ Näin alkoi Päijänteen Purjehdusseuran nopea nousu takaisin purjehdusseuraksi.

Lightning-laivue kasvoi ensimmäisen toimintavuotensa aikana kesällä 1961 yhdeksään alukseen ja syksyllä veneitä oli jo 14¹⁷⁷. Päijänteen Purjehdusseurasta tuli lyhyessä ajassa suomalaisen Lightning-purjehduksen sisämaan keskus, jolla oli 1960-luvun puolivälissä Suomen toiseksi suurin Lightning-laivasto¹⁷⁸. Vuonna 1963 seurassa oli jo 17 Lightning-venettä ja kolme Viklaa¹⁷⁹.

Lightning-veneiden myötä Päijänteen Purjehdusseuran purjehtijat palasivat vuosikymmenien tauon jälkeen aktiivisesti mukaan Päijänteen purjehdusviikolle, jonka järjestämisestä oli vastannut Lahden Purjehdusseura siitä asti, kun jyväskyläläisten purjehdusinto oli laantunut. Vuoden 1963 Purjehdusviikko oli monella tapaa käännepiiste, jonka jälkeen jyväskyläläisen purjehduksen merkitys Päijänteellä kasvoi merkittävästi. Vuoden 1963 purjehdusviikolla oli mukana 11 Lightning-venettä, joista seitsemän Jyväskylästä. Vuoden 1963 kokonaiskisan voitti Lahden Purjehdusseuran *Mattawunga*, jota kipparoi tuolloin vielä lahtelainen Kaj Liljeblad, joka oli myöhemmin vuosikymmeniä Jyväskylän Veneseuran keskeisiä toimijoita. Seuraottelu kääntyi tuolloin kuitenkin Päijänteen Purjehdusseuran voittoon niukalla yhden pisteen marginaalilla. Jyväskyläläisten seuravoittoa oli varmistelemassa niin ikään vuosikymmeniä Jyväskylän Veneseuran toiminnassa vaikuttanut Ilkka Lilja miehistöineen

Nina-veneellä.¹⁸⁰

Päijänteen Purjehdusseura järjesti ensimmäistä kertaa sisävesillä SM-tasoiset purjehduskisat 1962 ja uudelleen 1966; molemmilla kerroilla Lightning-luokassa. Ensimmäisiin pursiseururan järjestämiin SM-kisoihin osallistui purjehtijoita ”lähes kymmenestä” seurasta. Tukikohtana oli lääkintöneuvos K. Airaksisen huvila ja tukialuksena Lightning-laivueen hankkima *Ansio*-jahti, jonka laivue osti 2 000 markalla syksyllä 1961.¹⁸¹ Samana vuonna seuran venekunta osallistui Helsingissä Lightning-luokan EM-kisoihin, kohtuullisen hyvällä menestyksellä.

Lightning-veneet saavuttivat 1960-luvulla suosiota myös Lahdessa, jossa Lahden Purjehdusseuran venekannasta suuren osan 1950-luvulla muodostivat Hai-veneet. Vuoden 1964 SM-kisat Lightning-luokassa järjestettiin Vesijärvellä lahtelaisten johdolla¹⁸². Vuoden 1966 Lightning SM-kisat järjestettiin Ristinseällä. Seuran veneistä *Mary-Ann* sijoittui neljänneksi ja *Nina* kuudenneksi – yhdessä nämä veneet miehistöineen voittivat SM-joukkuekultaa¹⁸³. *Nina* saavutti menestyksiä sekä kotimaan että Napolin vuoden 1965 Lightningien EM ja MM-kisoissa, kipparinaan Ilkka Lilja¹⁸⁴. Napolin matkalta kerättiin tietotaitoa ja uutta tekniikkaa. Matkalla mukana ollut Maire Halinen (myöh. Lilja) kutsuttiin Napolin kisojen kilpailulautakunnan jäseneksi.¹⁸⁵

Purjehtijaveljekset Matti ja Martti Nurminen olivat *Mary-Ann* veneellään Päijänteen Purjehdusseuran Lightning -laivueen ylpeys, jolle myönnettiin 1962 ”vuoden merirosvo” titteli vel-

Päijänteen Purjehdusseuran toiminnassa oli 1960-luvun alussa samanlaista intoa ja optimismia, joita koettiin 1900-luvun ensivuosina.

jesten voitettua enimmät kilpailut.¹⁸⁶ Vuonna 1967 Päijänteen Purjehdusseuraan tyytymättömät Nurmiset siirtyivät veneineen Vesiuheiluklubiin (VU), jonka edustajina he edustivat Jyväskylää Kanadassa 1967 pidetyissä Lightning-luokan MM-kisoissa ja heti sen jälkeen Pohjois-Amerikan avoimissa mestaruuskisoissa Clevelandissa¹⁸⁷.

Järvipartiotoiminta oli toiminut 1950–1960-luvun vaihteessa Rautpohjan tehtaan työntekijöiden lasten yhteenliittymänä. Uudestaan partiotoiminta virisi 1970-luvun alussa, tällä kertaa Keljon piiripapin, Otso Sovijärven ja jo Rautpohjan partiotoiminnassa mukana olleen Erkki Liukkosen johdolla.¹⁸⁸ Partiolaisen toiminta keskittyi Heinoseniemeen, jossa pidettiin vuosina 1975–1976 rippikoululeirejä, joiden vapaa-ajan teemana oli purjehdus.

Vuoden 1975 rippikoululeirille osallistuneet Samppa J. Salminen, Tero Kotimäki ja Keijo Tulomäki purjehtivat ensimmäisen kerran Lightning-veneellä Ristinselän Heinoseniemessä.¹⁸⁹ Myöhemmin he menestyivät niin kansallisella kuin kansainväliselläkin tasolla Lightning-luokan kisoissa.

Lightning-jaos samoin kuin monet muutkin Päijänteen Purjehdusseuran osastot toimivat suhteellisen itsenäisesti¹⁹⁰. Päijänteen Purjehdusseuran Lightning-laivue kuului kansainväliseen Lightning-liittoon, jonka alaisuudessa kilpailevat veneet kuuluvat puolestaan aina alueensa laivueeseen.

Lightning-purjehtijat toimivat aktiivisesti Päijänteen Purjehdusseuran talousvaikeuksien aikana 1970-luvun ensivuo-

sina. Laivue perusti Haukanmaalle Majaniemeen Päijänteen purjehduskoulutus- ja kilpailukeskuksen, tavoitteenaan jatkaa purjehdusharrastusta, jos pursiseura kaatuu talousvaikeuksiinsa. Lightning-laivue ei halunnut vaarantaa Lightning EM-kisoja, joita se oli järjestämässä vuodelle 1975. Lopulta EM-kisat järjestettiin 1975 Keuruulla. Lightning-purjehtijat muun muassa siirsivät Sudensaareen rakentamansa hirsirunkoisen sauna-rakennuksen Haukanmaalle. Siirtoa avitti sekin, ettei Sudensaaren saunalla ollut rakennuslupaa, joten se piti purkaa joka tapauksessa. Kun Päijänteen Purjehdusseuran toiminta siirtyi osaksi Jyväskylän Veneseuraa, ei tätä Lightning-purjehtijoiden varasuunnitelmaa enää tarvittu ja rakenteilla ollut hirsisauna-kin myytiin yksityiseen omistukseen.¹⁹¹

Päijänteen Purjehdusseuran toiminnassa oli 1960-luvun alussa samanlaista intoa ja optimismia, jota oli aikanaan 1900-luvun ensivuosina, kun seuran jäsen- ja venemäärä kasvoi nopeasti. Purjehdusseuran toiminta kasvoi historiallisen suuriin mittoihin; jäseniä oli 1962 jo lähes 200 ja venekanta vahvistui. Vuonna 1960 veneitä oli yhteensä 33, mutta viisi vuotta myöhemmin jo 88. Vuosikertomuksissa ja julkisessa keskustelussa korostettiin purjeveneiden lukumäärän kasvua, mutta samaan aikaan myös moottoriveneiden lukumäärä kolminkertaistui: vuonna 1960 seuraan rekisteröityjä moottoriveneitä oli 23 ja 1965 jo 60. Purjeveneiden määrä kasvoi samaan aikaan kymmenestä 35:een. Kaikkiaan Päijänteellä arvioitiin olleen 1960-luvun ensivuosina noin sata purjevenettä: näistä kolmannes oli

Ensimmäiset SM-tasoiset purjehduskisat Päijänteellä järjestettiin vuonna 1962, luokkana tietenkin Lightning. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.



Lightning Fleet 328

Kansainvälisen Lightning -liiton toiminnan alaiset kilpailevat veneet kuuluvat aina alueensa laivueeseen. Yhdessä maassa on tyyppillisesti useita laivueita. Suomessa on tällä hetkellä neljä aktiivista laivuetta: Helsingissä (laivue 166), Kotkassa (laivue 298), Tuusulassa (laivue 456) ja Jyväskylässä, jossa toimii vuonna 1961 perustettu laivue eli Fleet 328. Laivueiden numerot on annettu siinä järjestyksessä kuin laivueita on maailmalle perustettu.

Laivue Fleet 328 on toiminut perustamisvuodestaan lähtien aktiivisesti ja on edelleen aktiivinen toimija sekä kansallisessa että kansainvälisessä Lightning-purjehduksessa. Parhaimpina vuosina laivueessa oli toistakymmentä venettä, supistuen muutama vuoteen 2010 luvun lopulla, mutta toiminta on jatkunut edelleen hyvin aktiivisena. Vuonna 2021 laivue 328 oli toiminut 70 vuotta.

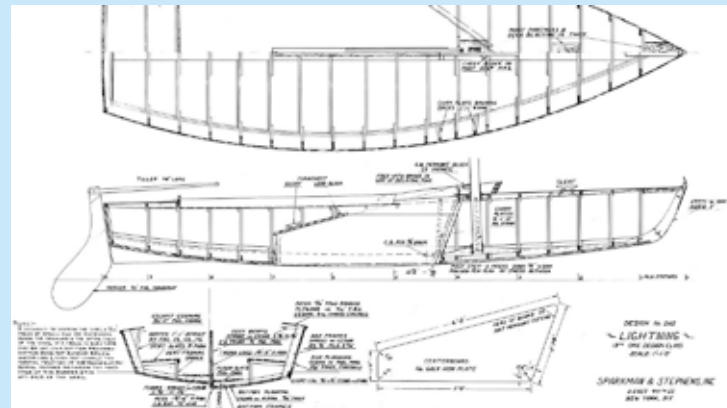
Jyväskylän Veneseuran Lightning -purjehtijat ovat näyttäneet menestystä kansallisissa purjehduskilpailuissa, ranking ja SM-tasolla ja osallistuneet usein myös luokan kansainvälisiin EM- ja MM-kilpailuihin. Kansallisella tasolla seuran purjehtijat ovat saavuttaneet Suomen mestaruuden useita kertoja, sekä ansioituneet Päijännepurjehduksessa ja vuodesta 1979 purjehditussa jokavuotisessa Keitele Regatassa, jossa Lightning on perinteisesti ollut suurin veneluokka.

MM-purjehduksiin osallistuneita jyväskyläläisiä ovat Ilkka Liljan venekunta Napolissa 1965 ja Martti Nurmisen kipparoina vene Torontossa 1967, Samppa J. Salmisen team Nikea EM ja MM purjehduksissa Italian Castiglione del Lagossa ja Erie-järvellä Kanadassa 2015.

Laivueen aktiivinen toiminta on käsittänyt myös useiden kansallisten ja kansainvälisten arvokilpailujen järjestämistä. Sellaisia ovat olleet mm. EM-kisat 1975 Keuruulla, sekä avoimet EM-kisat ja junioriluokan MM-purjehdus Jyväskylässä 2006 osana Suomen Purjehtijaliiton 100-vuotiskalenteria.

Jyväskylän Lightning-laivue osti 2000 markalla syksyllä 1961 huonossa kunnossa olleen *Ansio*-laivan tukialukseksi. Moninaisten vaiheiden jälkeen edelleen Päijänteellä seilaavan *Ansion* nykyinen omistaja Timo Fredrikson kunnostutti aluksen alkuperäiseen loistoonsa, jollaisena se oli palvellut Venäjän tsaarin upseereita.

Lightning-purjehdusta, venettä ja toimintaa valvoo ja ohjaa erittäin aktiivinen kansainvälinen Lightning liitto ILCA289



"Liti" syntyi vuonna 1938 tuolloin 30-vuotiaan Olin Stephensin työpöydällä Sparkman & Stephens -suunnittelutoimistossa.



Kansainvälistä menoa Säynätsalon edustalla Lightning-luokan junioreiden EM-kisoissa 2006. Alakuva: Keitele-regatassa Lightning on ollut yleisin vene läpi vuosikymmenien, tässä näkymä vuoden 2007 regatasta. Kuvat: Vesa T. Lilja.



Lightning-vene Nikea käytti koko väylän leveyden ja vähän enemmänkin Kirkkosalmessa Kelventeen eteläpuolella Päijännepurjehduksessa 2016. Kuva: Mika Särkijärvi. Alakuvassa vuoden 2005 kilpailun palkintojenjaossa Heikki Tulomäki, Samppa J. Salminen ja Keijo Tulomäki.





Päijänteent Purjehdusseura keräsi rahaa 1960-luvun alussa järjestämällä veneurheilunäyttelyitä ammattikoulun tiloissa. Esillä oli keskisuomalaisen mukaan ”Puu-, vaneri- ja muoviveneitä pienestä lätkästä uljaaseen Lightningiin”²⁹⁰. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Päijänteent Purjehdusseuran rekisterissä, nelisenkymmentä Lahden Purjehdusseuran jäsenillä ja kymmenkunta Jämsän Kaipolassa¹⁹². Pääosa purjeveneistä oli kevytveneitä (Lightning ja Vikla). Moottoriveneiden joukkoon mahtui vuosikokousmuistion sanoin¹⁹³:

suuria ja pieniä, nopeita ja hitaita, huokeita ja kalliimpiakin, kaikki ne ovat yhtä arvokkaita vesiharrastuksen palveluksessa opettaen kkiparinsa tuntemaan hienoa Päijännettä

Päijännepurjehduksen alku

Päijänteent Purjehdusseura, Lahden Purjehdusseura ja Heinolan Pursiseura järjestivät yhteistyössä vuonna 1973 ensimmäisen Päijännepurjehduksen, josta on vuosikymmenien aikana muodostunut Päijänteent veneilyharrastuksen ja purjehduskilpailujen kulmakivi. Päijännepurjehduksen aloitus osui monella tavalla veneilyn murroskohtaan. Purjehdusharrastuksen piiriin oli tullut uusi sukupolvi kevytvenepurjehduksen myötä. Suuri ikäluokka perheineen oli vaurastumassa ja moni oli hankkinut köliveneen, joka sopi koko perheen retkeilyyn ja myös kilpailuihin. Lasikuitu ja sarjatuotanto laskivat uusien veneiden hintaa. Samaan aikaan markkinoille tuli uusia, järviolosuhteisiin hyvin so-



Lightningpurjehtijat rakensivat saunan Sudensaareen 1960-luvun alussa. Saunatukikohtaa ajateltiin alun perin rakennettavaksi Mämminiemeen, mutta paikan omistanut lääkintöneuvos Artturi Nyyssönen lupasi tontin mantereen puolelta Haukanmaalta. Kun tilattuja saunahirsistä siirrettiin tontille, huomattiin, että ranta oli liian matala purjeveneille. Tuolloin keksittiin, että Sudensaari on jakamattomalla maalla, joten saunan voi sijoittaa sinne. Tukikohtaa rahoitettiin avaimia myymällä. Myöhemmin trombi tuhosi saunan katon ja lääninhallitus vaati luvattoman saunan purettavaksi. Jyväskylän Veneseura myi saunan rungon yksityishenkilöille ja sauna on nykyään Majaniemessä. Kuva vuodelta 2007. Kuva: Vesa T. Lilja.

veltuvia venetyyppejä, joista Päijänteellä keskeisin oli H-vene. Uusia veneseuroja perustettiin ja vanhat saivat uusia jäseniä. Vaikka Päijänteen Purjehdusseuran toiminta yhdistyksenä oli jo hiipumassa, oli seuran piirissä riittävästi aktiivisia toimijoita organisoimaan ensimmäistä Päijännepurjehdusta.

Päijänteellä oli toki kilpailtu ennenkin: niin seurojen kolmioradoilla kuin myös pidemmissä retkipurjehduskisoissa ja navigaatiokilpailuissa. Päijänteen purjehdusviikko järjestettiin ensimmäisen kerran jo 1905 ja se kokosi vuosikymmeniä eri seurojen edustajia yhteiseen kisailuun. Päijänteen Purjehdusseuran kommodori Jorma Paatola ehdotti Lahden Purjehdusseuralle jo 1950-luvun alussa yhteisen Päijänne päästä-päähän kilpailun järjestämistä.¹⁹⁴ Vuonna 1954 järjestettiin ensimmäinen Päijänne-kilpailu, johon saattoi osallistua niin purje- kuin moottoriveneetkin eri luokissa. Venekunnat eivät kuitenkaan kisailleet nopeudesta, vaan kyse oli pitkänmatkan tarkkuus- ja merenkulkukilpailusta, jonka päätarkoituksena oli herättää mielenkiintoa risteilyyn ja retkeilyyn Päijänteellä. Päijänne-kilpailu ei kuitenkaan saavuttanut merkittävää suosiota: vuoden 1955 kilpailuun osallistui neljä venettä ja samanaikaiselle purjehdusviikolle kuusi Päijänteen Purjehdusseuran venettä.¹⁹⁵

Idea Päijänteen päästä päähän ulottuvasta kisasta jäi kuitenkin itämään ja siihen palattiin 1970-luvun alussa. Moottoriveneillä oli kisailtu Päijännettä päästä päähän jo vuosikausia. Kevytveneilyharrastuksen myötä purjehduskilpailut olivat va-

”Ensimmäinen yritys Päijännepurjehduksen toteuttamiseksi onnistui yli odotusten.”

kiintuneet Päijänteelläkin ja veneseurojen kilpailijoilla oli kisojen myötä paljon yhteyksiä keskenään. Lahdessa ja Heinolassa oli aktiivista Optimistijollapurjehdusta, Heinolassa suosituin luokka oli Windmill ja Jyväskylässä Lightning. Lahdessa oli suuri joukko Hai-veneitä.¹⁹⁶

Aloite Päijänteen päästä päähän ulottuvan purjehduskilpailun aloittamiseksi tehtiin Urpo Keskisen mukaan syyskuun lopulla 1972 Heinolan Pursiseuran Ruskapurjehduksen jälkeisen saunan lauteilla. Idean isiksi mainitaan H-venepurjehtija Markku Ahonen, Hai-purjehtija Jukka Leinonen sekä rannikkoristeilijän kippari Urpo Keskinen. Heinolan Pursiseura kutsui Päijänteen ja Lahden purjehdusseurojen edustajat perustamaan kokoukseen 4.5.1973 Vääksyyn Hotelli Tallukkaan. Päijänteen Purjehdusseuraa edustivat Jorma Paatola, Pertti Puumalainen, Pekka Suominen, Veikko Miettinen, Irma Miettinen, Maire Lilja ja Ilkka Lilja.

Kokoukseen osallistuneet kolme pursiseuraa päättivät järjestää ensimmäisen Päijännepurjehduksen 1973, jonka jälkeen kilpailu on järjestetty joka vuosi hyvin pitkälle niillä linjauksilla mitä ensimmäisessä kokouksessa sovittiin – ainoa poikkeus on vuosi 2020, jolloin kisa jäi väliin koronapandemian vuoksi. Vuonna 1973 muun muassa päätettiin, että kisa purjehditaan vuorovuosin etelästä pohjoiseen ja pohjoisesta etelään ja että kisan ajankohta on heinäkuun lopulla ja että veneseurat organisoivat kisan yhteistyöllä.¹⁹⁷

Ensimmäiseen Päijännepurjehdukseen osallistui 37 venet-

tä, joista 31 pääsi maaliin Vääksystä Äijälänsalmen suulle ulotuneella reitillä. Kaikki veneet lähtivät samanaikaisesti kello kahdeksan lauantaiaamuna ja ensimmäinen vene oli perillä Jyväskylässä yhdeksältä sunnuntaiaamuna, sankan aamusumun hälvettyä. Viimeinen vene ehti perille 11 tuntia myöhemmin. ”Ensimmäinen yritys Päijännepurjehduksen toteuttamiseksi onnistui yli odotusten”, kirjoitti kilpailun johtaja, kunniakommodori Jorma Paatola kisatiedotteeseen. Päijänteen Purjehdusseuran venekunnat voittivat kisan kuudesta luokasta neljä.¹⁹⁸

Lasikuidun ja etenkin Hans Groopin suunnitteleminen H-veneiden¹⁹⁹ yleistymisen mahdollisti sen, että Päijännepurjehduksesta tuli alusta asti veneilijöitä kokoava massatapahtuma. Jo ensimmäisessä Päijännepurjehduksessa oli mukana kymmenkunta H-venettä, kun aikaisempien vuosikymmenien Päijänteen suosikkiluokka Hai keräsi puolta vähemmän osallistujia. H-veneet hallitsivat myös tuloslistaa: nopein oli Lahden Purjehdusseuran Juhani Bomanin upouusi H-vene *Lomahuru*, jolla kului kisaan aikaa 24 tuntia, 53 minuuttia ja 19 sekuntia.²⁰⁰ Veneiden kokoa kuvaa se, että kaikki pääsivät vaivatta Pulkkilanharjun Karisalmen sillan alta.

Toisessa Päijännepurjehduksessa (1974) ilmoittautuneita veneitä oli 68, joista maaliin tuli 51. Jälleen suurimpana luokkina olivat H- ja Hai-veneet. Toisella kerralla lähtö oli Pohjois-Päijänteellä Säynätsalon edustalla, josta purjehdittiin etelään kohti maalia, joka sijaitsi Vääksyn kanavan suulla.

Jyväskyläläiset järjestivät paikalle tulleelle TV-kuvaajalle



Varhaisissa Päijännepurjehduksissa kaikki veneet pääsivät ongelmitta 11-metrinen Karisalmen sillan ali. Kuva: Markku Pöyhönen.

ja toimittajalle vesitasolentokoneen, josta kuvattiin materiaalia urheiluruutuun; näin Päijännepurjehdus sai kansallista näkyvyyttä. Tällä kertaa ensimmäisen ja viimeisen veneen ero venähti 20 tuntiin. Päijänteen Purjehdusseuran venekunnat purjehtivat voittoon viidessä luokassa - kaikkiaan luokkia oli seitsemän.²⁰¹

Kolmannessa kisassa ei enää ollut mukana Päijänteen purjehdusseuran veneitä, vaan Jyväskyläläiset purjehtivat Jyväskylän Veneseuran laivueessa.

Moottorivenekilpailuja

Sotien jälkeen myös kilpailut moottoriveneillä virkosivat ja Päijänteen Purjehdusseuran moottorivenekilpailuihin osallistui enemmän veneitä kuin aikaisemmin. Moottorivenekilpailuilla oli toki pitkät perinteet. Päijänteen Purjehdusseura järjesti jo 1920-1930-luvulla säännöllisesti moottorivenekilpailuja. Rata kiersi tavanomaisesti Kalasaaresta Konjakki-saareen ja takaisin. Moottoriveneet kilpailivat tasoituksella, sillä veneiden moottoritehoissa ja painoissa oli suuria eroja.²⁰²

Toimittaja Lassi Utsjoki kertoo seuran 60-vuotishistoriikissa sanomalehti Keskisuomalaisessa varhaisia moottorivenekilpailuja²⁰³:

PPS:n ensimmäiset moottorivenekilpailut pidettiin Tehinselällä 19.7.1907. Kesä 1908 oli jo täysin omistettu moottoriveneurheilulle, ja vuonna 1909 oli jo sellaista innostuksen aikaa, että kesän aikana järjestettiin kuudet kilpailut.

Moottoriveneiden pitkämatkan Päijänne-rallista tuli suosittu kilpailu.²⁰⁴ Suomen moottoriveneilyn myötävaikutuksella Päijänteen moottorivenerallista tuli 1960-luvun alussa avoin, kansallinen kilpailu; ensimmäinen kansallinen kilpailu järjestettiin vuonna 1964²⁰⁵. Tosin 1960-luvun alkupuolella valiteltiin sitä, että huomio oli jopa jo liiaksi purjevenekilpailuissa, minkä vuoksi moottoriveneiden kilpailutoiminta oli osin hiipunut.²⁰⁶

Seuran 70-vuotisjuhlapäivänä 31.7. 1966 ajettiin ensimmäis-

Vuonna 1955 alkaneista veneiden katsastuksista tuli seuratoiminnan yksi kulmakivi

tä kertaa pohjoismainen matkaveneiden nopeuskilpailu *Päijänne Race* Vääkysystä Keljonlahdelle. Kisassa noudatettiin pohjoismaisia matkailuvenesääntöjä. Kilpailureitin pituus oli noin 70 merimailia. Veneet kilpailivat kolmessa luokassa. A-luokan veneet osallistuivat nopeuskisan lisäksi 20 merimailin yösuunnistuksen.²⁰⁷ Moottoriveneiden *Päijänne Race* oli esikuva muutama vuosi myöhemmin alkaneelle Päijännepurjehdukselle.

Moottorivenekilpailuissa nopeuskilpailujen sijaan keskeiseksi nousivat 1950-luvulla merenkulkutaitoja kehittäneet päivä- ja yökisat. Kilpailuihin saattoi osallistua yhtä aikaa niin purje- kuin moottoriveneitäkin. Kilpailut jakautuivat pitkän matkan nopeuskilpailuihin (tasoituksella), navigointi- ja tarkkuuskilpailuihin sekä erittäin suosittuihin yönsuunnistuskilpailuihin. Moottorivenekilpailuissa pyrittiin mahdollisimman tasapuoliseen luokitukseen niin, että ensisijaisesti kukin kilpaili oman veneensä suoritusasteen puitteissa. Näin kilpailumesteyttä ei saanut ainoastaan nopealla ja kalliilla veneellä, vaan Jorma Paatolan mukaan oli tarkoitus.²⁰⁸

välttää veneenrakennuksen väärää orientoitumista sekä rahakkuuden määräävää vaikutusta

Retkiveneilyä ja koulutusta

Vaikka sekä purjehdus- että moottorivenekilpailut saivat yhä merkittävämmän aseman Päijänteen Purjehdusseuran toiminnassa 1950–1970-luvulla, säilyi myös retkipurjehdus keskeisenä



Veneitä Linnasaaressa 1953. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

harrastusmuotona. Päijänteen Purjehdusseuran oma purjehdusviikko oli vuosikymmenten saatossa muuttunut yhä selkeämmin retkiharrastuksen suuntaan. Näin oli myös vuonna 1952, kun heinäkuinen retki suuntautui Kaartissaloon, Päijätsaloon ja Linnasaareen. Samanaikaiset Helsingin Olympialaiset näkyivät purjehdusviikon motossa: ”Olympiakuuntelu onnistuneinta Päijänteellä.”²⁰⁹

Vuonna 1955 alkaneen veneiden katsastustoiminnan myötä veneturvallisuudesta tuli seuratoiminnan yksi kulmakivi – jos-



Kaartissalossa vuosipurjehduksessa leiripaikalla nuotion ääressä kesäkuussa 1953. Istumassa Roine ja Tapani Ristola, oikealla ver-ryttelyasussa Pentti Paatola. Rannassa Ristolan moottorivene, Paa-tolan Pohjantähti ja Simo Rusin Tippa. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

kin vielä kymmenen vuoden päästäkin valiteltiin, etteivät seuralaiset katsasta veneitään sääntöjen mukaisesti vuosittain²¹⁰. Seuran viestintään panostettiin sekä yhdistyksen sisällä että ulkopuolella: vuosikirjaa julkaistiin vuodesta 1951 – tosin vaihtelevalla menestyksellä²¹¹, seuran kommodori toimi kirjeenvaihtajana *Purje ja Moottori* -lehdessä ja juttuja lähetettiin myös *Ruorimies* -lehteen²¹².

Päijänteen Purjehdusseura muuttui 1950-luvulla myös kou-lutusorganisaatioksi. Junioripurjehduksen lisäksi panostettiin



Yösuunnistusta 1960-luvulla. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

etenkin navigaatiokoulutukseen, joka aloitettiin vuonna 1957 veneenohjauskurssin nimellä. Vuonna 1962 haettiin Suomen Navigaatioliiton jäsenyyttä, joka saatiinkin seuraavana vuon-na.²¹³ Seuran oma navigaatiokerho perustettiin 1963 ja siihen liittyi heti 16 jäsentä – Lahden Navigaatioseura oli perustettu vuotta aiemmin.²¹⁴ Tuolloin saatiin myös yhdeksän ensimmäis-tä saaristolaiavuritutkintoa seuraan.²¹⁵ Näin myös navigoinnin koulutuksella ja harrastuksella on pitkät perinteet Päijänteellä – toki navigoinnin oppeja käytettiin jo kauan ennen muodollisen koulutuksen aloittamista ja liittymistä kansalliseen liittoon.

Päijänteen Purjehdusseura julkaisi 1952 jäsenilleen mo-nisteina meriteiden sääntöjen ns. ohjaussäännöt sekä toimitti Päijänteen opaskartan, jossa on merikortteja täydentävinä sel-vitetty huolto- ja satamapaikkoja²¹⁶. Opaskartta on nykyisen *Ve-neilykesä* -julkaisun edeltäjä.

Kalasaari

Sodan jälkeen Päijänteen Purjehdusseurassa oli lähes 150 jäsentä. Toiminta oli kuitenkin vaatimatonta ja Kalasaaren ”majaa” käytettiin vuosikertomuksen mukaan ”heikosti”²¹⁷. Kalasaari oli Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäinen tukikohta, jonka maa-alan seura vuokrasi Kalasaareen alkuvuodesta 1896 talollinen August Lievoselta²¹⁸. Myöhemmin maapohjan omisti SOK, jonka vuokralaisena pursiseura siis oli. Keskisuomalaisen ”Kalasaaren linnoituksesi”²¹⁹ nimeämä paviljonki valmistui jo seuran ensimmäisenä toimintavuotena 1896. Kalasaari oli Päijänteen Purjehdusseuran jäseniä yhdistänyt keskus, jossa järjestettiin tärkeimmät tapahtumat lipunnostosta lipunlaskuun, useita kilpailuja kesässä ja paikkaa kehitettiin monin tavoin vuosikymmenien saatossa.

Kalasaaren toiminta virkistyi etenkin 1910-luvun ensivuosisina, kun kaupunkiin perustettuun kesäyliopistoon saapui Helsingin yliopiston opiskelijoita ja opettajia. Heille tarjottiin edullisia matkoja Kalasaareen, johon rakennettiin uimakoppi ja jossa tuolloin toimi myös kahvila, joka oli vuokrattu ulkopuoliselle yrittäjälle²²⁰.

Paviljongissa toimi 1920–1930-luvun vaihteesta asti ravintola, joka vuokrattiin yleensä ulkopuoliselle yrittäjälle²²¹. Ravintolaa ei kuitenkaan saatu kannattavaksi oikeastaan koskaan. Tähän vaikutti ennen muuta kaksi asiaa. Ensinnäkin ravintolaan ei saatu anniskeluoikeuksia viranomaisten nuivan suhtautumisen vuoksi. Yrittämisen puutteessa seuraa ei voi syyttää: anniskelulupaa haettiin lukuisia kertoja vuosikymmenten saatossa

sa²²². Ensimmäisinä vuosikymmeninä pula ja kieltolaki estivät anniskeluoikeuksien hakemisen Kalasaareen. Kieltolain jälkeen oikeuksia haettiin useaan otteeseen 1930–1950-luvulla, mutta turhaan²²³. Tämän vuoksi juomapuoli hoidettiin 1950-luvun alkupuolella ”nestemäisellä itsepalvelulla” -anniskelu oli veneissä²²⁴. Kalasaaren majaa myös vuokrattiin muiden yhdistysten käyttöön²²⁵.

Toinen syy ravintolan kannattamattomuuteen oli se, että ravintola haluttiin pitää ainoastaan seuralaisten käytössä. Kun kuitenkin käytännössä jäsenistöä oli verrattain vähän ja hekin kävivät saassa vain silloin tällöin, oli kannattavan ravintolatoiminnan ylläpito yrittäjälleen käytännössä mahdotonta. Aika ajoin yrittäjät myivätkin sivusta myös ulkopuolisille ”rauhanhäiritsijöille”, mitä seurassa karsastettiin ja mikä osaltaan johti yrittäjien vaihtoon: vuosina 1929–1934 Kalasaaren ravintolaa hoiti ainakin neljä eri henkilöä.²²⁶

Vuonna 1930 seura lähetti tiukkasanaanaisen kirjeen tuolloin Kalasaaren ravintolaa hoitaneelle neiti Fanny Paasolle. Purjehdusseuran tietojen mukaan ”olette tarjoilleet siellä seuraan kuulumattomille samoin kuin jäsenillekin ilman jäsenten läsnäoloa.” Lisäksi pursiseuran hallitus katsoi oikeudekseen ojentaa yrittäjää siitä, että tuotteiden hinnat olivat liian korkeita, palvelu loppui liian aikaisin ja että ravintolassa toimi työntekijä, jonka ”esiintymisestä on jo hallinnolle ehditty tehdä huomautuksia.”²²⁷

Ravintolan kannattamattomuuden lisäksi Kalasaaren perimmäinen ongelma oli se, että purjeveneillä sinänsä kaupun-

*Pursiseuran "linnoitus", Kalasaaren paviljonki.
Kuva: Keski-Suomen museo.*



Päijänteiden Purjehdusseuran Kalasaaren tukikohdan laituri 1900-luvun alussa. Kuva: Fredrik Wilhelm (Ville) Lönn. Kuvausaika-arvio: 1900-1915. Keski-Suomen museo.



Kalasaaresta oli tullut 1950-luvulla rasite Päijänteiden Purjehdusseuralle

gin lähellä olevaan tukikohtaan purjehtiminen oli aikaa vievää ja usein olosuhteiden vuoksi mahdotonta. Yksi syy siihen, että Päijänteiden Purjehdusseura muuttui moottorivenekerhoksi onkin Kalasaari, jonne pääsi kaupungista nopeasti moottoriveneillä. Myös vahinkoja sattui: toukokuussa 1939 tulipalo tuhosi Kalasaaren saunan.²²⁸

Kalasaareen yritettiin myös vuosikausia saada puhelinyhteyttä, mikä olisi helpottanut tukikohdan käyttöä. Vielä 1940-luvun lopullakaan puhelinlinjaa ei ollut, ei myöskään ravintolaoikeuksia, eikä säännöllistä veneyhteyttä saareen haluaville veneettömille seuralaisille. Akuilla toimiva sähköverkko saareen saatiin 1950-luvun alussa.²²⁹

Kalasaaresta oli tullut viimeistään 1950-luvulla rasite Päijänteiden Purjehdusseuralle ja jo vuosikymmenen alussa kirjoitettiin ensimmäistä kertaa vuosikertomukseen, että olisi syytä harkita Kalasaaresta luopumista. Yhtenä vaihtoehtona pohdittiin proomuravintolan rakentamista Jyväskylän satamaan²³⁰. Vuonna 1949 pурсiseuran hallitus antoi ensimmäistä kertaa kommodorille tehtäväksi selvittää mahdollisuuksia Kalasaaresta luopumiseksi²³¹. Toiminta oli vuodesta toiseen kannattamatonta, sadesekinä erityisen tappiollista. Niinpä seuran hallitus pohti:²³²

jotain radikaalista on tehtävä, jottei vanha ja perinteitä omaava seuramme ei sortuisi.



Päijänteiden Purjehdusseuran 60-vuotisjuhla Kalasaarella 1956. Juhlien jälkeen Kalasaaren toiminta pурсiseuran tukikohtana käytännössä loppui. Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Aina Kalasaareen vuokranneella yrittäjällä ei ollut mitään mahdollisuuksia maksaa kesän vuokraa. Aika ajoin saatiin erillistukea paikkakunnan liikemiehiltä ja yrityksiltä, millä voitiin paikata välittömiä ongelmia, kuten halkojen saantia kesäksi.²³³ Maapohjan omistaja, SOK, ei perinyt vuokraa 1950-luvulla, muttei myöskään innostunut sen enempää myymään maapohjaa kuin ostamaan pурсiseuran rakennuksia²³⁴.

Vuosikokous antoi seuran hallitukselle 1950-luvun puolivälissä luvan myydä Kalasaaren tukikohta. Tuolloin luontevana ostajana pidettiin SOK:ta, jota paikka ei vielä kukaan kiinnostanut. Kalasaaren rakennukset rapistuivat, kun seuralaisilla ei ollut mahdollisuutta eikä motivaatiota niiden kunnostamiseen, kun paikan tulevaisuus oli epävarma. Vuosikymmenen lopulla Kala-

Purjehdusseuran tukikohta siirrettiin Kalasaaresta Keljonlahdelle vuonna 1961.

saaren ravintolaan ei saatu yrittäjää, mikä syvensi taloudellisia ongelmia entisestään.²³⁵ Käytännössä Kalasaaren tukikohtaa ei enää käytetty seuran toimintaan Päijänteen Purjehdusseuran 60-vuotisjuhlien (1956) jälkeen²³⁶.

Aika ajoin saarella kävi myös kutsumattomia vieraita. Näin esimerkiksi 1931, kun seura epäili ”kaikenlaisten huligaanien” pesiintyvän Kalasaareen²³⁷. Lähes 30 vuotta myöhemmin (1959) ”huligaanit” olivat jälleen asialla; tällä kertaa vandaalit lämmitivät saunan särkemillään huonekaluilla ja rikkoivat vartioimat- tomasta paviljongista sekä saunasta yli 200 ikkunaa. Jopa uunin luukut oli revitty irti ja heitetty pihalle.²³⁸ Tämä oli ilmeinen viimeinen niitti pursiseuralle, jolle Kalasaari oli vuosittain aiheuttanut enemmän menoja kuin tuloja. Kalasaaren seurama- ja myytiin 1960 Jyväskylän Reservinaliupseereille ja tukikohta siirrettiin Keljonlahdelle.²³⁹ Näin seura pääsi myös eroon Kalasaaren aiheuttamista veloista²⁴⁰.

Kalasaari on kuitenkin säilynyt myöhemminkin veneilijöiden tukikohtana. Vuonna 1993 Päijänteen Virkistysalueyhdistys osti Kalasaaren ja päätti kunnostaa vanhan paviljongin²⁴¹.

Keljonlahden tukikohta

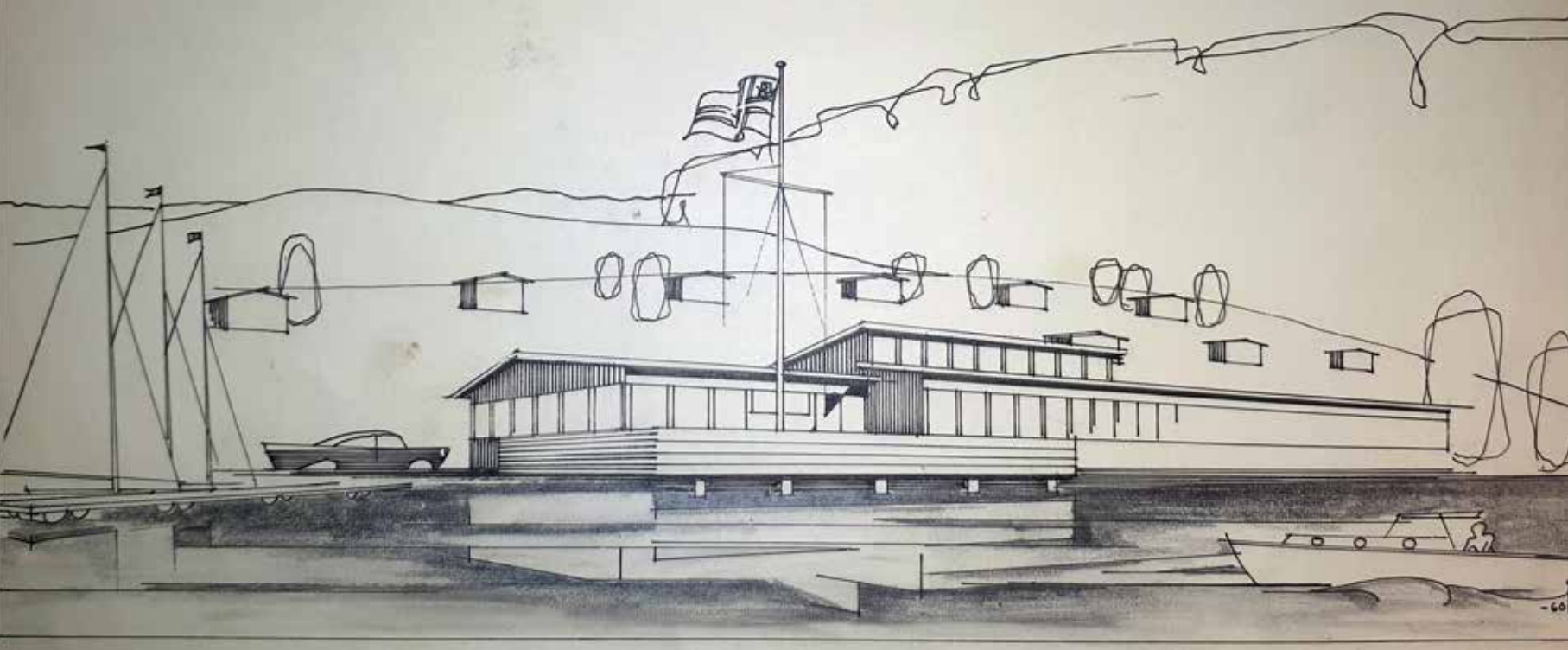
Päijänteen Purjehdusseuran johto suunnitteli koko 1950-luvun Kalasaaresta irtautumista. Mietinnässä oli tukikohta mantereen puolella, niin lähellä kaupunkia kuin mahdollista. Eri vaihtoehtojen punninnan jälkeen vuonna 1961 vuokrattiin 20 vuoden sopimuksella maa-alue Keljonlahdelta Lotilan tilalta. Kalasaaren

myynnistä saatu 100 000 markkaa ei riittänyt Keljonlahden tukikohdan hankintaan, vaan seura otti lainaa useista pankeista vakuutenaan vuokraoikeus. Kalasaaren myyntituloilla onnistuttiin lähinnä kattamaan vanhoja velkoja.²⁴²

Purjehdusseuran tukikohta siirrettiin Kalasaaresta Keljonlahdelle 1961²⁴³. Keljonlahdelle siirtymisen myötä veneseuran kotipaikaksi muutettiin Jyväskylän maalaiskunta; alueliitoksen myötä 1964 kotipaikaksi palasi Jyväskylän kaupunki²⁴⁴. Kaupunki osti Lotilan tilan, joten pursiseurasta tuli kaupungin vuokralainen, jolla oli etuosto-oikeus Keljonlahteen, mitä ei kuitenkaan varojen puutteessa koskaan voitu käyttää.

Keljonlahdessa oli paljon potentiaalia. Mantereen puolella sijaitseva tukikohta mahdollisti sen, että sitä voitiin käyttää myös seuran jäsenten veneiden satamana, joka palveli etenkin kaiken aikaa kasvavaa purjevenelaivastoa, joka vältti näin hankalan Äijälänsalmen. Läheinen sijainti kaupunkiin mahdollisti tukikohdan hyödyntämisen myös talvikausina, jolloin se palveli hiihtomajana. Tätä tarkoitusta varten paikalle rakennettu maja tehtiin talvikäyttöön sopivaksi²⁴⁵. Keljonlahden paviljongin vieressä oli rakennus, jossa oli melojien kanootteja ja vesimäkärä-kilpaveneitä²⁴⁶. Keljonlahden ongelma oli kuitenkin se, ettei se soveltunut kovin hyvin purjeveneiden käyttöön, koska avoimille vesille oli suhteellisen pitkä matka²⁴⁷.

Keskeisin idea Keljonlahden tukikohdan laajemmalle käytölle oli kuitenkin se, että se rakennettiin yhteistyössä Yleisen Autoliiton (YAL) Keski-Suomen jaoston kanssa. Yhteys autoliittoon



Seuran kommodorin, arkkitehti Jorma Paatolan luonnos seuramajasta. Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

saatiin pursiseuran toiminnassa mukana olleen autokauppiaan kautta²⁴⁸. Suunnitelmana oli varsin mittava autoilun ja veneilyn keidas, jossa oli motelli, mökkejä, kioski, sauna, veneseuran paviljonki ja laiturit. Sopimuksen mukaisesti YAL huolehti motelista ja leirintäalueesta, pursiseura puolestaan alueella olevasta ravintolasta ja kioskista. Paikalle rakennettiin myös polttoainejakelu, josta huolehti ulkopuolinen yrittäjä. Paikan arveltiin kiinnostavan sekä veneilijöitä että autoilijoita:²⁴⁹

Automatkailija varmaan mielellään pysähtyy veden ääreen, missä on sauna ja uintimahdollisuuksien lisäksi myös liikkuvaa katseltavaa s.t.s kauniisti laineilla lipuvia purjeveneitä, välillä venesuksilla suoritettavaa akrobatiaa ynnä muuta maantiepölystä poikkeavaa sekä mahdollisuus katsella kauniita veneitä

Keljonlahden maja, motelli ja mökit. Uitot aiheuttivat ajoittain ongelmia niin Kalasaassa kuin Keljonlahdellakin: vuonna 1964 päästiin vesilautakunnan ja uittoyhteisöjen kanssa sopimukseen reittivapaudesta Keljonlahdelle ja uiton seuran laiturille aiheuttamien vaurioiden korjaamisesta. Kalasaassa puolestaan vuonna 1899 hinaajalaiva Ukko vei koko laiturin mennessään vetäessään tukkilauttaa.²⁹¹ Kuva: Keski-Suomen museo.





Suuri päivä koitti kesäkuun alussa 1961, kun Päijänteen Purjehdusseuran Keljonlahden tukikohdan kesäravintola avasi toimintansa. Motellin toiminnasta oli vastuussa Yleinen Autoliitto ja käytännössä sitä hoiti ulkopuolinen yrittäjä. Autoliiton vetäytyttyä hankkeesta jäi purjehdusseuran vastuulle sopimuksen tekeminen yrittäjän kanssa. Motellista ei koskaan saatu riittävän kannattavaa. Lähde: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Keljonlahden tukikohta saatiinkin käyttöön jo kesäksi 1960, joskin seuran maja valmistui vasta seuraavaksi kaudeksi. Kommodori valittelikin talkootöiden hidasta etenemistä – toiveena oli, että²⁵⁰

jokaisen seuran jäsenen velvollisuus on olla mukana tässä [tukikohdan] ... rakentamisessa ... vointinsa mukaan, ja vähän ylikin.

Keljonlahden tukikohdan avaamisen jälkeen kaikki vaikuttikin hyvältä ja suunnitelmat kaikin puolin oman aikansa näkökulmasta järkeviltä. Suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet toivotulla tavalla. Rakennuskustannukset ylittivät reilusti budjetin, kun alkuperäisten suunnitelmien lisäksi rakennettiin asunto vahtimestarille, sauna, lisälaitureita, paikka kalustettiin

ja sinne vedettiin sähkö- ja vesijohdot sekä rakennettiin öljylämmitys, jotta majaa voitiin käyttää hiihtäjien tukikohtana talvisin. Keljonlahden kokonaiskustannuksiksi arvioitiin kymmenen miljoonaa silloista markkaa – rahauudistuksen jälkeen noin 100 000 markkaa.²⁵¹ Useat seura-aktiivit takasivat henkilökohtaisesti seuran lainoja, mikä oli myöhemmin iso ongelma, kun seura ei kyennyt suoriutumaan velvoitteistaan. Keljonlahden ei myöskään houkutellut vieraita niin hyvin kuin toivottiin; Tuomiojärven leirintäalue oli matkailijoiden suosiossa.²⁵²

Tukikohta tuotti ensimmäisinä kesinä tappiota seuralle, sen sijaan talvella talkoovoimin pidetty hiihtokahvila tuotti jonkin verran tuloja purjehdusseuralle.²⁵³ Autoja ja veneitä varten oli tukikohtaan rakennettu bensanjakelu, jota hoiti yksityinen yrittäjä. Ongelmana vain oli, ettei bensakaupalle ollut riittävästi asiakkaita, että siitä olisi saanut kannattavaa. 1960-luvun puolivälissä tukikohtaan järjestettiin autojen pesumahdollisuus rantaan²⁵⁴. Keskeisin haaste oli kuitenkin sama kuin Kalasaarella: yrityksistä huolimatta purjehdusseuran majalle ei saatu anniskeluoikeuksia.

Yhteistyö YAL:n kanssa kangerteli alusta alkaen ja kun autoliiton toiminta käytännössä päättyi 1966, jäi myös motellin hoito Päijänteen Purjehdusseuralle²⁵⁵. Motellin käytännön hoito jätettiin ulkopuoliselle yritykselle. Majalla toimi sinänsä aktiivisia yrittäjiä, jotka pitivät alkuvuodet paikat hyvässä kunnossa, mutta kannattavaksi toimintaa ei ilman anniskeluoikeuksia saatu²⁵⁶.

Yleisen Autoliiton Mauno Olkkola ja Päijänteen Purjehdusseuran Jorma Paatola uuden majan rakennustyömaalla. Kuva: Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Alle kymmenessä vuodessa seuramaja alkoi rapistua ja se sai kaupungilla kyseenalaisen maineen 1960-luvun lopulla.²⁵⁷ Lopulta myös kaupungin terveysviranomaiset puuttuivat Keljonlahden toimintaan: alueen jätehuolto ei ollut kunnossa ja paikka oli viranomaisten mielestä enemmän tai vähemmän rempallaan, osin veneilijöistä riippumattomista syistä. Jyväskylän kaupungin terveyslautakunta huomautti 1973, että leirintäalueella on ”terveydenhoidollisia epäkohtia.” Leirintäalueella oli muun muassa avoimia tunkioita ja jäteastioina ruostuneita peltitynnyreitä²⁵⁸.

Päijänteen Purjehdusseuran kannalta tilanne oli paitsi kiuksallinen myös taloudellisesti kriittinen: seura oli velkoineen vararikon partaalla 1970-luvun alussa. Pelastukseksi tuli se, että kaupunki suostui ottamaan Keljonlahden alueen haltuunsa velkoineen. Seuralla oli etuosto-oikeus kaupungin omistukseen siirtyneeseen vuokramaahan. Etuosto-oikeus oli peruste, jolla kaupunki saatiin ostamaan alueen rakennukset ja saadulla kauppahinnalla saatiin maksettua osa veloista, ensisijaisesti alueella olleiden mökkien ostovelat. Mökit, joissa oli usean puriseuralaisen henkilökohtainen vekselitakaus, siirrettiin Tuomiojärven leirintäalueelle. Henkilötakaukset saatiin maksettua samoihin aikoihin aloitetulla bingotoiminnalla.²⁵⁹ Päijänteen Purjehdusseura onnistui vakauttamaan taloutensa, mutta vain hetkeksi.



1.7.69 Päijänteen purjehdusseuran
tärkein asia ajassa
(T.S. Waino B. Waino ja
mies). Tärkeä asia. Harjoitus
on. Tällä kuitenkin ystäväl-
lisen vierailla.

Kiitetaan kiitollisuudella

Stellan
Päijänne

5.7.69 Ukkosilman läheisessä suomen
keski-suomalaisista talousta varten pidettiin
iltaa 17:sta autoliiton edustajien. Kävi
Jyväskylässä matkustajien.

Dalle Ham
Sirkka Nanninen

Laila

1969年7月30日

日本人 (Japanisch) . 陣内勝秀
ニニ来る。

大塚村の... 七: 七時

Keljonlahden toiminta hiipui alle kymmenessä vuodessa. Seurama-
jan vieraskirjan viimeinen merkintä kirjattiin heinäkuun lopulla
1969 - japaniksi. Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Päijänteen Purjehdusseuran viimeiset vuodet

Päijänteen Purjehdusseuran lähes 80-vuotinen historia on asia-
kirjojen perusteella kertomus iloisesta yhdessäolosta ja venei-
lystä nauttimisesta. Hiipuneen toiminnan vuosina vedottiin
”seuran kunniakkaisiin perinteisiin”, joita tosin ei koskaan
tarkemmin eritelty. Päijänteen Purjehdusseuran toiminta oli
kuitenkin verrattuna myöhempään Jyväskylän Veneseuraan
vaatimatonta. Päijänteen Purjehdusseuran toiminnan kehittä-
mistä vaikeuttivat jatkuvat taloudelliset haasteet ja ongelmat
jäsenistön aktivoimisessa: jäsenmaksujen kerääminen oli vuo-
sikymmenestä toiseen vaikeaa, eikä jäsenistön veneitä merkitty
seuran venerekisteriin. Keskeinen ongelma oli myös jäsenkun-
nan ikääntyminen²⁶⁰.

Seuran tukikohtat aiheuttivat taloudellisia ongelmia: ensin
Kalasaari ja sitten Keljonlahti. Pursiseura oli tukikohtaongel-
mineen samassa tilanteessa kuin moni muukin vene- ja pur-
siseura Suomessa ja maailmalla. Osa veneseuroista ei pitänyt
järkevänä oman kiinteän omaisuuden hankkimista, vaan niissä
luotettiin jokamiehenoikeuksiin²⁶¹. Päijänteen Purjehdusseuran
investoinnit tukikohtiin olivat omana aikanaan järkeviä. Va-
litettavasti vain kaikki suunnitelmat eivät toteutuneet ja aika
toi tullessaan uusia pulmia sekä yhdistyksen sisältä, että ennen
kaikkea sen ulkopuolelta.

Seuran mittapuulla massiiviset investoinnit Keljonlahden
tukikohtaan yhteistyössä Yleisen Autoliiton kanssa johtivat

Kilvensalo

Kalasaaren ja Keljonlahden tukikohtien lisäksi Päijänteen Purjehdusseuralla oli useita epävirallisia tukikohtia, joissa ei ollut kiinteitä rakennelmia. Yksi sellainen oli Kilvensalon saari Vanhallaselällä, johon Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet kokoontuivat 1940–1950-luvun vaihteessa. Saarella on suojainen ja syvä poukama ja tasainen kanervikko, johon oli hyvä pystyttää teltat.

Toiminnan vakiintumista kuvaa se, että jyvaskyläläiset kutsuivat Lahden Purjehdusseuralaiset vierailulle ”tukikohtaansa” kesällä 1949 – kutsussa oli mukana kartta ja ohjeet, kuinka tukikohtaan päästään²⁹². 1950-luvun alussa Päijänteen purjehdusviikon aikana Päijänteen Purjehdusseuran veneilijät leiriytyivät usein Kilvensalon poukamaan, Häränperseenlahteen, jota nykykäsityksen mukaan voisi pitää retkisatamana.²⁹³



Kilvensalon epävirallinen ”tukikohta” vuoden 1949 purjehdusviikolla. Tuolloin järjestettiin pitkästä ajasta yhteinen kokoontuminen Lahden Purjehdusseuran kanssa. Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.

Päijänteen Purjehdusseura oli tukikohtaongelmissa samassa tilanteessa kuin moni muukin vene- ja pursiseura.

moniin ongelmiin 1960-luvulla - useimmat ongelmista olivat täysin pursiseuran toimijoista riippumattomia. Viranomaisen nuiva suhtautuminen anniskeluoikeuksiin Keljonlahdella (samoin kuin aikanaan Kalasaaressa) oli keskeinen tekijä, sillä suunnitelmat oli laadittu niin, että ravintolatoiminta olisi yksi talouden kulmakivistä. Päijänteen Purjehdusseuran toiminta oli muutenkin ajautumassa tuuliajolle 1960-luvun loppupuolella, pitkäaikaisen kommodorin Jorma Paatolan väistyttyä seuran johdosta. Lightning-purjehtijat toimivat itsenäisenä jaostonaan, moottoriveneurheilu ja vesihiihto oli keskittynyt Vesiurheiluklubiin ja myös osa retkimoottoriveneilijöistä toimi suhteellisen itsenäisesti ja käytti itsestään epävirallista nimitystä ”Päijänteen Risteilijät” ja olivat jo vuonna 1971 vuokranneet oman, Aumakiven kaukotukikohdan Judinsasalon tuntumasta²⁶².

Keljonlahden kehittämisen aiheuttamien velkoineen Päijänteen Purjehdusseura oli vararikon partaalla 1970-luvun alussa. Toiminta oli muutenkin hiipunut 1960-luvun lopulla. Tätä kuvaa se, että useiden vuosien tilejä ja toimintakertomuksia käsiteltiin yhdistyksen hallituksen kokouksessa toukokuussa 1970²⁶³. Esimerkiksi Erkki Vesamaa kertoo, kuinka hän liittyi Päijänteen Purjehdusseuraan 1969 voidakseen osallistua Windmill-veneiden SM-kisoihin. Liittyminen vain oli hankalaa, kun toimintaa ei juuri ollut: nuorelle purjehtijalle annettiin ohjeeksi maksaa jotain seuran tilille, jotta hän olisi muodollisesti seuran jäsen.²⁶⁴ Hajaannuksen myötä osa purjehtijoista hakeutui naapuriseuroihin.

Myöhemmät väitteet siitä, että Päijänteen Purjehdusseura olisi ollut koko 1960-luvun lamaantuneena, ovat kuitenkin liioiteltuja. Pikemminkin päinvastoin: pursiseura oli aktiivisimmillaan 1960-luvun alusta vuosikymmenen puoliväliin, kun Lightning-laivue kasvoi nopeasti ja Keljonlahden tukikohtaa rakennettiin. Sen sijaan 1960-luvun jälkipuoliskolla vanha pursiseura ajautui alennuksen tilaan: toimintaa ei juuri ollut ja Keljonlahden velat painoivat. Usea seura-aktiivi oli ollut henkilötaakaajana seuran lainoissa ja he joutuivat tämän vuoksi hankalaan asemaan.

Käännekohta parempaan oli vuosi 1973, jolloin Päijänteen Purjehdusseuran perustama Pursi-Bingo alkoi tuottaa rahaa seuralle. Bingotuotoilla voitiin maksaa velkoja, joita seura-aktiivit olivat taanneet henkilökohtaisesti²⁶⁵. Velkaa jäi kuitenkin vielä tämän jälkeenkin. Loppuvelka onnistuttiin kuittaamaan, kun Jyväskylän kaupunki osti 22.4.1974 tehdyllä valtuuston päätöksellä Päijänteen Purjehdusseuralta Keljonlahden motellialueen rakennukset ja lunasti samalla seuralta aluetta rasittavan etuosto-oikeuden. Kauppahinta oli 70 000 markkaa. Päijänteen Purjehdusseuran yleinen kokous hyväksyi myynnin 3.5.1974 ja kauppa allekirjoitettiin 6.5.1974.²⁶⁶ Kaupungin kanssa oli hierottua kauppa Keljonlahdesta jo pari vuotta aiemmin, mutta silloin kauppa kaatui siihen, että kaupunki vaati purjehdusseuraa jatkamaan ravintolan vuokralaisena. Päijänteen Purjehdusseuralta oli itse asiassa vahva neuvotteluasema kaupungin suuntaan, sillä seuralla oli ollut etuosto-oikeus Lotilan tilan maihin,

Päijänteen Purjehdusseuran jäsenille tarjottiin keväällä 1975 mahdollisuutta liittyä Jyväskylän Veneseuraan.

joska kaupunki oli hankkinut omistukseensa ohi pursiseuran osto-oikeuden. Kaupunki oli tämän vuoksi joutunut hankalaan tilanteeseen.²⁶⁷ Kaupungin hankittua Keljonlahden tukikohdan rakennukset omistukseensa vuokrasopimus ja alueen etuosto-oikeus purettiin.²⁶⁸

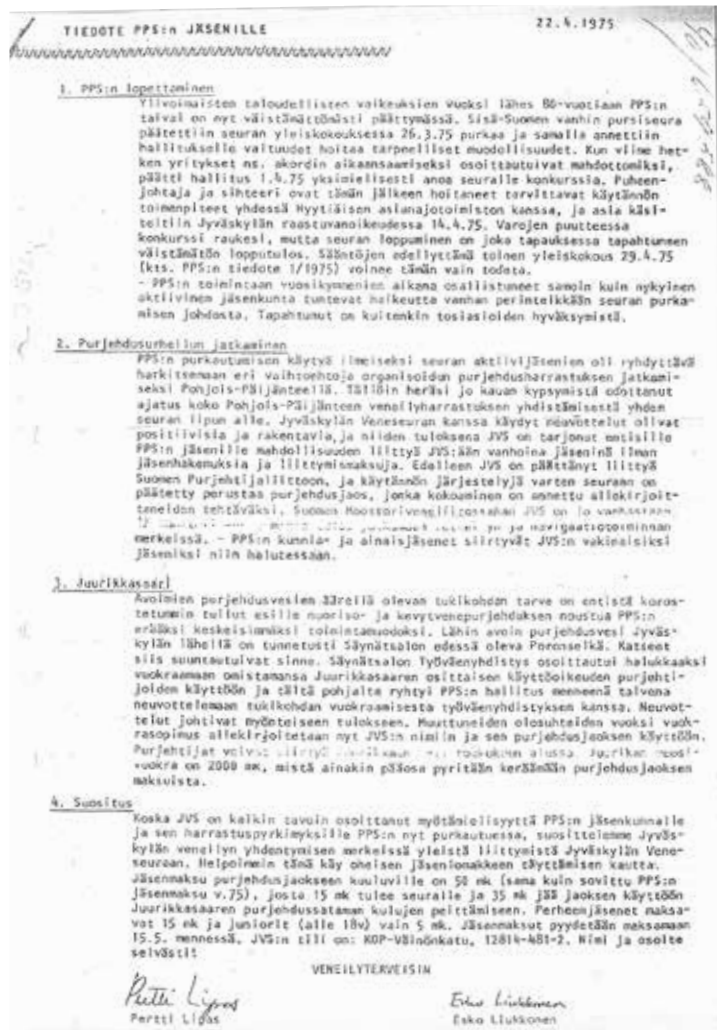
Keljonlahden myynnin ja bingon ansiosta Päijänteen Purjehdusseura onnistui kuittaamaan 100 000 markan velkansa, tosin joidenkin käsitysten mukaan velkaa oli huomattavasti enemmän, kuin mitä virallisista asiakirjoista käy ilmi. Kaikki näyttikin hyvältä vuonna 1974: pursiseura oli käytännössä velaton ja Pursi-Bingo tuotti hyvää tulosta. Todellisuudessa seuralla oli Bingon kautta ostovelkoja ja maksamattomia veroennakoita, tosin oli myös saatavia.²⁶⁹ Seuraavan vuoden toimintaa suunniteltiin optimistisesti; tulossa oli kolmannen Päijännepurjehduksen järjestelyvastuu, Lightning-luokan EM-kilpailut ja Hämeenlahdelle suunniteltiin uutta kotisatamaa, mahdollisesti yhteistyössä Jyväskylän Veneurheilijoiden (JVU) kanssa²⁷⁰.

Tilanne muuttui yllättävällä tavalla jo vuoden 1975 kevättalvella ja jälleen taustalla olivat viranomaismääräykset. Viranomaiset olivat nimittäin kiinnittäneet huomiota urheiluseurojen bingotoimintaan. Ensimmäinen toimintaan vaikuttanut määräys oli se, että ns. takaisinpeluu kiellettiin. Tämä tarkoitti sitä, ettei bingovoittoa voinut käyttää luottona uusiin pelikieroksiin, vaan jokaisesta voitosta piti antaa tavarapalkinto. Tämä vähensi pelaamista ja lisäsi bingon taloudellisia vastuita, koska tavarapalkinnot piti myös ostaa. Rahaa ei jäänyt bingon kas-

saan entiseen malliin.²⁷¹ Toinen määräys tuli verottajalta, joka määräsi bingoa harjoittaville urheiluseuroille edellisen vuoden bingotuottoon ylimääräisen 30 prosentin veron²⁷². Päätös oli shokki niin Päijänteen Purjehdusseuralle kuin monelle muullekin urheiluseuralle. Pursiseuralle se merkitsi erittäin vaikeaa tilannetta, koska palkintohankintojen vuoksi bingo oli velkaantunut useille paikallisille yrityksille. Pursiseuralle se merkitsi jo selätetyksi uskotun velan uudelleen kasvamista niin nopeasti, että seuran johdon piti ryhtyä toimenpiteisiin bingon lopettamiseksi välittömästi²⁷³. Koko seura oli kaatumassa velkoihinsa.

Sittemmin verottaja muutti kantaansa bingoverosta, mutta Päijänteen Purjehdusseuraa tämä ei enää pelastanut, kun konkurssihakemus oli jo jätetty.²⁷⁴ Konkurssihakemusta tehdessä kävi ilmi, ettei bingo ollutkaan niin hyvä rahasampo, kuin mitä vielä edellisvuotena kuviteltiin. Päinvastoin: Päijänteen Purjehdusseuralalla oli miltei yhtä paljon velkaa kuin sillä oli ollut onnistuttuaan irtautumaan Keljonlahdesta. Bingotoiminta oli kääntynyt tappiolliseksi paitsi viranomaismääräysten, myös kovan kilpailun vuoksi. Suurimmat velkojat olivat Jyväskylän kaupungin verotoimisto, Tyynelän tavaratalo ja Osuuskauppa Mäki-Matti²⁷⁵. Velkaa oli noin 70 000 markka ja varoja vajaa 1 500 markkaa.²⁷⁶ Kun Keljonlahtea ei enää ollut, ei ollut varallisuuttakaan. Seuran hallitus ei nähnyt, että seuralla olisi edellytyksiä velan maksamiseen.

Seura yritti sopia velkajärjestelystä velkojien kanssa, mutta kun tämä ei onnistunut, päätettiin toiminta purkaa Päijänteen



Purjehdusseuran yleiskokouksessa 26.3.1975 ja seuran hallitus jätti konkurssianomuksen²⁷⁷. Varojen puutteessa konkurssi kuitenkin raukesi, mutta se ei seuraa pelastanut, vaan sen toiminta todettiin loppuneeksi yleiskokouksessa 29.4.1975. Päijänteen Purjehdusseuran jäsenille tarjottiin mahdollisuutta liittyä Jyväskylän Veneseuraan.²⁷⁸ Suomen Moottoriveneliitolle, SVUL:n Keski-Suomen piirille ja Suomen Purjehtijaliitolle lähetettiin niukkasanaiset kirjeet Päijänteen Purjehdusseuran toiminnan päättymisestä ja jäsenistön liittymisestä Jyväskylän Veneseuraan²⁷⁹.

Päijänteen Purjehdusseuran alasajo herätti jo aikanaan keskustelua veneilijöiden piirissä, oliko järjestely välttämätön. Alasajo johti vuosikymmeniä jatkuneeseen syyttelyyn, kenen vika vanhan seuran toiminnan loppuminen oli. Asiakirjoista välittyvät faktat, joiden mukaan vuoden 1975 kevätalvella seuran päättäjien välittömät vaihtoehdot olivat vähissä: seuran talous oli pahasti tappiolla, verottajan linjaus oli tuomassa uusia vastuita, velkojat eivät suostuneet järjestelyihin, kesälle oli tulossa järjestettäväksi niin Päijännepurjehdus kuin Lightning EM-kisat ja jälkimmäisen osalta Lightning-purjehtijat olivat jo kovalla kiireellä rakentamassa varmuuden vuoksi uutta tukikohtaa ja kenties uutta organisaatiotakin. Jotain oli siis tehtävä ja nopeasti. Tuolloin tieksi nähtiin vanhan pursiseuran alasajo ja veneilijöiden liittyminen Jyväskylän Veneseuran jäseniksi. Tämä on siis virallinen ja asiakirjoista välittyvä näkemys.

Mitä sitten tapahtui asiakirjojen ulkopuolella herättää yhä

Jyväskylän Veneseura jatkaa sitä toimintaa, mitä Päijänteen Purjehdusseura ja sen edeltäjä Vesijärven-Päijänteen purjehdusseura ovat harjoittaneet jo vuodesta 1883.

2020-luvun alussa mukana olleiden muisteluissa erilaisia näkemymiä. Osa seuralaisista näki jo tuolloin, että alasajo oli hätköity ratkaisu ja johtui siitä, ettei seuran johdossa ollut liike-elämän ammattilaisia, jotka olisivat osanneet luotsata pursiseuran läpi talouskarikon. Jälkikäteen näin voi jossain määrin sanoakin, varsinkin kun myöhemmin kävi ilmi, ettei verottajan bingoihin kohdistunut sanktio ollutkaan niin vakava kuin vielä keväällä 1975 pelättiin. Mutta tuolloin tulevaa ei tiedetty. Keväällä 1975 päätöksentekijät näkivät suurimpana syynä ongelmiin 1960-luvun jälkipuoliskolta alkaneen seuran lamaantumisen sekä bingoiminnan, joka olikin välitön syy seuran romahtamiseen. Samaan aikaan kuitenkin bingotuotoilla voitiin maksaa seuran velkoja taanneiden vastuita ja pidettiin muutenkin seura veden pinnalla.

Jälkiviisastelusta ei kuitenkaan ole mitään apua: vanha Päijänteen Purjehdusseura ajettiin alas keväällä 1975. Tuolloin ei ollut mitään sellaista konkreettista keinoa, jolla seura olisi voitu pelastaa, eikä kukaan sellaista myöskään esittänyt. Varmaa on ainoastaan se, ettei kukaan tieteen tahtoen ajanut pursiseuraa vararikoon. Veneily ja purjehdus haluttiin turvata myös tulevaisuudessa, mutta hyvät aiheet saivat ikävän lopun. Lopulta alasajo kääntyi voitoksi, kun Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet liittyivät Jyväskylän Veneseuraan jopa hämmäntävän nopealla aikataululla. Kesän ohjelmakalenterista voitiin pitää kiinni: sekä Päijänepurjehdus että Lightning EM-kisat järjestettiin suunnitellusti, jälkimmäiset tosin Keurusselällä.

Kiista Päijänteen Purjehdusseuran perinnöstä jatkui muutamavan vuoden kuluttua, kun vanhan pursiseuran nimi rekisteröitiin uudelleen yhdistysrekisteriin 1.11.1978. Vanhan Päijänteen Purjehdusseuran poistaminen yhdistysrekisteristä oli osoittautunut hankalaksi, kun seuralla ei ollut enää viimevuosiin toimintaa eikä myöskään kokouspöytäkirjoja. Uusi Päijänteen Purjehdusseura perustettiin välittömästi, kun vanha lopulta poistettiin rekisteristä – eikä vanhaa nimeä oltu suojattu. Uuden Päijänteen Purjehdusseuran perustajina oli 1960-luvun lopulla seuran hallinnossa olleita moottoriveneilijöitä, jotka olivat jo vuonna 1967 perustaneet epävirallisen ”Päijänteen Risteilijät” -ryhmittymän, jossa oli perustamisvuonna yhteensä kahdeksan moottoriveneettä. Alkuvuosina Päijänteen Risteilijöiden kesäretkille osallistui 50–60 henkeä.²⁸⁰ Vuonna 1970 Päijänteen Risteilijäin kommodori oli Hannu Kiviranta ja perustajajäsenenä Urho Brusi, Pekka Salonen ja Timo Fredrikson.²⁸¹

Päijänteen Risteilijät perusti uuden Päijänteen Purjehdusseuran kesällä 1977 Aumakiven kalliolla ja vei sen yhdistysrekisteriin seuraavana vuonna. Päijänteen Risteilijät -nimitystä käytettiin vuoteen 1976 saakka, jonka jälkeen nimeksi siis otettiin Päijänteen Purjehdusseura. Uuden seuran tavoitteena oli vanhan Päijänteen Purjehdusseuran perinteiden vaaliminen ja seura otti käyttöönsä Päijänteen Purjehdusseuran vanhan, Jyväskylän vanhan vaakunatunnuksen 1985²⁸². Päijänteen Risteilijät olivat vuokranneet Aumakiven saaren tukikohdakseen Judinsalon eteläpuolelta jo loppukesästä 1971. Vuonna 1997

uuden Päijänteen Purjehdusseuran jäsenistön omistama Aumakivi Oy osti Aumakiven saaren. Saari on merkitty seutukaavassa osittain luonnonsuojelualueeksi. Tämän vuoksi uuden Päijänteen Pursiseuran mukaan Aumakiven tukikohtaa ei ole voitu ottaa yleiseen käyttöön, eikä se tämän vuoksi ole monen muun Päijänteen veneseurasaaren tavoin avoinna ulkopuolisille veneilijöille.²⁸³

Uusi Päijänteen Purjehdusseura oli huomattavasti pienempi kuin Jyväskylän Veneseura: esimerkiksi 1991 yhdistyksessä oli Suomen Purjehtijaliiton mukaan 27 jäsentä, kun Jyväskylän Veneseuran purjehtijaliiton jäsenmäärä oli yli 300²⁸⁴. Myöhemmin uusi Päijänteen Purjehdusseura siirtyi Suomen Moottoriveneliiton jäseneksi ja seurafuusion jälkeen SPV:n jäsenliitoksi.²⁸⁵ Uuden Päijänteen Purjehdusseuran säännöt uusittiin 2015. Uusi yhdistys jatkaa Päijänteen Purjehdusseuran perinteitä, mutta se on kuitenkin eri seura kuin samanniminen edeltäjänsä: Päijänteen Purjehdusseuran toiminta siirtyi Jyväskylän Veneseuraan vuonna 1975. Jyväskylän Veneseura jatkaa sitä käytännön toimintaa, mitä Päijänteen Purjehdusseura ja sen edeltäjä Vesijärven-Päijänteen purjehdusseura ovat harjoittaneet jo vuodesta 1883.



*Kevätregatta 1974 Säynätsalon vanhalla laivalaiturilla.
Kuva: Markku Pöyhönen.*

Jorma Paatola (1909–1978)

Jorma Paatola toimi Päijänteen Purjehdusseuran kommodorina miltei yhtäjaksoisesti 1950-luvun alusta 1960-luvun puoliväliin. Hänen kaudellaan pursiseura palasi purjeveneseuraksi, jäsenmäärä kasvoi merkittävästi ja seurassa aloitettiin muun muassa navigaatiokoulutus. Paatolan johdolla luovuttiin Kalasaaresta ja investoitiin uuteen, Keljonlahden tukikohtaan. Päijänteen Purjehdusseuran ongelmat kasautuivat Paatolan jo väistyttyä seuran johdosta. Hänelle myönnettiin Päijänteen Purjehdusseuran kunniakommodorin arvonimi.

Tampereella syntynyt Paatola valmistui arkkitehdiksi ennen sotia ja muutti sodan jälkeen Jyväskylään suunnittelemaan Valmetin valimon työntekijöiden asuntoja. Hän perusti oman arkkitehtitoimiston 1950-luvun alkupuolella Keljoon rakennuttamaansa taloon, jossa useat veneilyharrastajat vierailivat veneilyasioilla. Paatolan perheeseen kuuluivat vaimo Irma sekä lapset Pentti, Tapani, Maarit ja Matti. Paatolan veljekset ovat olleet Jyväskylän Veneseurassa aktiivisia purjehtijoita.

Jorma Paatola lähdössä kisaan Pohjanneidolla 1952.

Kuva: Eero Santala. Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto.



Toimitsijoita työssään. Pekka ja Anu Suntioinen,
Jari ja Kyösti Aavisto, Ari Liikanen ja Antti Sepponen.
Kuva: Erkki Vesamaa



Jyväskylän Veneseuran perustaminen ja alkuvuodet

Jyväskylän Veneseuran virallinen, yhdistysrekisteriin merkitty perustamispäivä on 25.11.1970, jolloin perustettiin *Jyväskylän Veneurheilijat* ry (JVU). Yhdistyksen nimi muutettiin 1975 *Jyväskylän Venesuraksi* (JVS)²⁹⁴. Veneseuran alkupisteen ajoittaminen vuoteen 1970 on vähintään epäselvää. Seuran aloitusvuotena voi pitää myös vuotta 1975, jolloin nykyinen nimi otettiin käyttöön ja Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet liittyivät seuraan. Aloitusvuodeksi voisi määritellä myös vuoden 1895, jolloin perustettiin *Päijänteen Purjehdusseura*, joka merkittiin yhdistysrekisteriin 1896. Aloituspiste voisi olla myös vuosi 1961, jolloin *Vesiturheiluklubi* erosi Päijänteen Purjehdusseurasta omaksi yhdistyksekseen – Jyväskylän Veneurheilijat oli alun perin Vesiturheiluklubin moottorivenejaosto. Jyväskylän Veneurheilijat ry:llä on kiistämättä keskeinen rooli Jyväskylän Veneseuran perustajaseurana ja vuotta 1970 voi pitää virallisesti seuran perustamisvuotena.

Jyväskylästä Suomen vesihiihtokeskus: Vesiturheiluklubi

Pikaveneet ja vesihiihto nousivat suosituiksi lajeiksi 1950-luvulla myös Suomessa²⁹⁵. Jyväskylään vesihiihdon toi vuonna 1959 Yhdysvalloissa vaihto-oppilaana ollut Heli af Ursin, joka järjesti yhdessä sisarustensa kanssa vesihiihtonäytöksiä. Hänen isänsä, Kai af Ursin organisoivat vesihiihtoharrastuksesta omaa seuratoimintaa, aluksi osana Päijänteen Purjehdusseuraa.²⁹⁶ Pursiseuraan perustettiin pikamoottori- ja vesihiihtojaos vuonna 1960; tavoitteena oli saada vesihiihdon SM-kisat Jyväskylään.

Jaos hyväksyttiin virallisesti seuran alajaokseksi kesällä 1961, mutta se itsenäistyi jo samana syksynä, kun vesihiihto- ja moottoriveneaktiivit perustivat *Vesiturheiluklubin*²⁹⁷. Näin vesihiihto- ja pikavenejaos toimi osana purjehdusseuraa vain kaksi kesäkautta. Eron yhteydessä tosin klubilaiset ja Päijänteen Purjehdusseura sopivat jatkuvasta yhteistoiminnasta.²⁹⁸ Vesiturheiluklubin pitkäaikaisena puheenjohtajana toimi Pentti Barck.

Osa pursiseuran moottoriveneilijöistä liittyi uuteen Vesiturheiluklubiin, johon muodostettiin erillinen moottorivenejaos²⁹⁹. Kommodori Jorma Paatola selvitti 1960-luvun alussa *Purje ja Moottori* -lehdelle, että Päijänteen Purjehdusseurassa purjehduksen suhteellinen osuus on kasvanut, kun Jyväskylän Vesiturheiluklubi toimii moottoriveneilyn ja vesihiihdon keskuksena³⁰⁰. Purjehdusseuran ja klubin kesken oli siis sovittu työnjaosta, jossa moottorivene- ja vesihiihtokilpailut siirtyivät klubin järjestämiksi. Silti suuri osa tavanomaisemmista moot-



Vesiturheiluklubin logo. JVS, Juurikkasaaren arkisto.

toriveneistä pysyi Päijänteen Purjehdusseuran rekisterissä; vesiturheiluklubissa oli vesihiihtäjien lisäksi lähinnä perämoottoriveneilijöitä, joita kutsuttiin kaupungilla ”pärinäpojiksi”. Mukana oli tosin myös hitaampien matkaveneiden omistajia.³⁰¹

Klubilla oli oma tukikohta Vuoritsalossa, jossa sillä oli myös mökki. Klubin tähtiä olivat Kimmo af Ursin, jolla oli hallussaan kylmien vesien yhden suksen vesihiihdon maailmanennätys (peräti 338,8 kilometriä vuonna 1962) sekä Vappu Barck, joka voitti urallaan useita kertoja kylmien vesien vesihiihdon

Moninkertainen Pohjoismaiden mestari Vappu Barck oli kotimaassa naisten luokassa ylivoimainen.

MM-hopeaa 1960–1970-luvun vaihteessa³⁰². Vappu Barck oli myös Vesiurheiluklubin sihteeri 1960-luvun lopulla. Moninkertainen Pohjoismaiden mestari Barck oli kotimaassa naisten luokassa lehdistön mukaan ”aivan ylivoimainen” ja voitti esimerkiksi vuoden 1967 suomenmestaruuskisoissa ”kaiken, mikä voitettavissa oli”³⁰³. Vesihiihto keskittyi kansallisestikin Jyväskylään ja Vesiurheiluklubiin: esimerkiksi kesällä 1968 Vesiurheiluklubi järjesti Jyväskylä – muu Suomi kilpailun, jonka Jyväskylä voitti³⁰⁴. Vesihiihtoa harjoiteltiin puoliammattimaisesti; talvisin pidettiin muun muassa kuukauden harjoitusleirejä Espanjassa. Vesiurheiluklubilla oli myös huipputason vetovenekuljettajia, kuten Jussi Suonperä.³⁰⁵

Vesiurheiluklubin logossa oli kuvattuna vesihiihtäjä ja kilpamoottorivene. Käytännössä klubi olikin jakautunut varsin itsenäisesti toimiviin vesihiihto- ja moottorivenejaoksiin, joilla kummallakin oli omat hallituksensa. Moottoriveneajoksen toiminta keskittyi Päijänteelle ja vesihiihtojaoksen Muuratjärvelle. Suomen moottoriveneiliolta haettiin hyväksyntää Vesiurheiluklubin seuralipulle 1960-luvun lopulla.³⁰⁶ Klubissa oli myös jonkin verran purjehdusharrastusta: vuonna 1967 Päijänteen Purjehdusseuran Lightning-purjehtijat Matti ja Martti Nurminen loikkasivat Vesiurheiluklubiin, jota he edustivat samana vuonna Kanadassa järjestetyissä luokan maailmanmestaruuskisoissa. Nurmisten lisäksi Vesiurheiluklubiin siirtyi myös muita pурсeuran purjehtijoita 1960-luvun lopulla.³⁰⁷

Vesihiihtojaoksen toiminta keskittyi 1960-luvun kuluessa

yhä enemmän Muuratjärvelle, jossa muun muassa järjestettiin vesihiihdon Pohjoismaiden mestaruuskisat 1965. Muuratjärven vesihiihtoharrastuksen tukioorganisaatioksi perustettiin 1968 Vesiurheiluklubin Tuki ry, joka vuokrasi klubin käyttöön Muuramesta Alhonsaaren tilalta maa- ja vesialueen sekä omisti siellä olevan majan, jota klubilaiset käyttivät tukikohtanaan.³⁰⁸ Vesiurheiluklubin moottorivenejaokselle rakenne mahdollistettiin, ettei heidän jäsenmaksujaan käytetty Muuratjärven vesihiihtotoiminnan tukemiseen. Tukiyhdistyksen perustaminen eriytti entisestään moottorivene- ja vesihiihtojaosten toimintaa toisistaan.

Vesiurheiluklubin moottorivenejaos järjesti Muuratjärvellä myös moottorivenekilpailuja, joista tunnetuimmat olivat Muuratjärven kuuden tunnin ajot. Kisojen idea oli kilpailla siitä, kuka kiertää useimmin kisaradan kuudessa tunnissa. Vuonna 1969 Muuratjärven ajojen nopeimman luokan voitti pari Timo Mäkinen – Erkki Ekström: he kiersivät radan 53 kertaa. Moottorivenejaos järjesti kilpailuja myös 1960-luvun lopulla suosituissa mäkäräveneluokassa.³⁰⁹ Muuratjärvellä järjestettiin kisoja lähinnä mäkäräluokassa. Muuramen kunta kielsi moottorivenekisojen järjestämisen Muuratjärvellä, minkä jälkeen kisat siirtyivät Jyväskyläjärvelle. Myöhemmin myös vesihiihtokilpailut kiellettiin Muuratjärvellä ja harrastus siirtyi Jyväskyläjärvelle Ainolan rantaan.³¹⁰

Vesiurheiluklubin toiminnan keskittyessä yhä enemmän vesihiihtoon ja Muuratjärvelle, päättivät Päijänteellä moottoriveneilyä harrastavat irtautua klubista omaksi seuraksi ja pe-



Vesiturheiluklubia edustanut Maija af Ursin voitti Suomen Mestaruuden naisten vesihiihdon pujottelussa 1963. Kuva: Timo ja Maija Fredriksonin kotialbumi.

rustivat Jyväskylän Veneurheilijat (JVU) -yhdistyksen, joka on virallisesti Jyväskylän Veneseuran edeltäjä. Muodollisesti perustaminen tapahtui niin, että Vesiturheiluklubin varsin itsenäisesti toiminut moottorivenejaos erosi klubista. Yhdistyksen säännöt antoivat tähän mahdollisuuden: jaos saattoi erota klubista, jos kolme neljäsosaa jaoksen jäsenistä hyväksyi eron kahdessa jaoksen yleiskokouksessa.

Vesiturheiluklubin moottorivenejaoksen viimeinen kokous pidettiin 8.1.1971 ja heti sen jälkeen järjestettiin samalla kokoonpanolla Jyväskylän Veneurheilijoiden yleinen kokous, jossa oli käsitellyssä seuran toimintasuunnitelma ja kilpailukalenteri.³¹¹ Eroon liittyi ripaus dramatiikkaa, sillä Vesiturheiluklubin



Vesimäkärä oli erittäin suosittu nuorisokisavene 1960-luvun puolivälistä alkaen. Mäkäräkisoja järjestettiin myös Jyväskylässä ja Muuramessa. Kuva: Päijänteen Purjehdusseuran Vuosikirja 1966.

johto yritti vaihtaa yhdistyksen kotipaikaksi Muuramen, mikä suivaannutti sääntömuutostokouksessa paikalla olleet moottori- ja purjeventeilijät, jotka perustivat saman tien Jyväskylän Veneurheilijat -yhdistyksen³¹². Myöhemmin Vesiturheiluklubin puheenjohtaja kuitenkin onnitteli uutta seuraa³¹³.

Vesiturheiluklubin Vuoritsalon tukikohta siirtyi Jyväskylän Veneurheilijoiden ja myöhemmin Jyväskylän Veneseuran käyttöön. Tukikohta oli perustettu 1969, se sijaitsi vuokramaalla, jonne rakennettiin mökki 1960–1970-luvun vaihteessa. Vesiturheiluklubin aktiivijäsen ja myöhemmin Jyväskylän Veneurheilijoiden toiminnassa aktiivisesti vaikuttanut Kari Sikanen muistelee rakentamista³¹⁴:

Vesiturheiluklubin Vuoritsalon tukikohta siirtyi Jyväskylän Veneurheilijoiden ja myöhemmin Jyväskylän Veneseuran käyttöön.

Talvella viikonloput mökkiä rakennettiin. Hankkijalta vuokrattiin moottorikelkkoja, suksilla ja pulkilla vedettiin tavaraa ja rakennettiin mökkiä. Kesällä vedettiin soutuveneillä harkkoja.

Koska Vuoritsalon laiturissa oli vain metrin syväys, eivät purjeverneilijät voineet käyttää tukikohtaa. Vuoritsalo aiheutti Jyväskylän Veneseuralle pulmia 1970-luvun lopulla: maa oli vuokrattu suullisella sopimuksella ja paikalle rakennetulla majalla ei ollut rakennuslupaa.³¹⁵ Veneseura luopui Vuoritsalon tukikohdasta 1981. Jyväskylän Veneurheilijat selvittelivät rakennuslupa-asioita jo 1970-luvun alussa. Vuoden 1972 vaalikokous antoi Kyösti Aavistolle ja Kai Souranderille³¹⁶:

vapaat kädet neuvotella Vuoritsalon tukikohdan vuokraamisesta vähintään rakennusluvan myöntämisen oikeuttavaksi ajaksi ja kuitenkin enintään 25 vuodeksi, soveltaen omaa järkeänsä ja harkintakykyänsä.

Vesihiihtourheilu jatkui laajana ja menestyksekkäänä vielä 1970-luvulla, mutta on sittemmin hiipunut. Vielä 1977 Jyväskylän Veneseura kuului Suomen Vesihiihtoliittoon, mutta 1986 veneseura ilmoitti Suomen Vesihiihtoliitolle, ettei seura maksa kattojärjestön jäsenmaksua, koska seura ei ole liiton jäsen eikä ”vesihiihto kuulu JVS:n toimialaan”³¹⁷.

Jyväskylän Veneurheilijat

Jyväskylän Veneurheilijat ry:n perustava kokous pidettiin marraskuun lopulla 1970 Kai Souranderin kotona. Kokouksessa olivat paikalla Kyösti Aavisto, Ari Hagfors, Reijo Kiuru, Seppo Nyman, Erkki Paasikangas, Kai Sourander sekä Terttu ja Antti Suntioinen. Seuran perustava yleinen kokous pidettiin pian tämän jälkeen 29.11.1970 Teatteriravintolan kabinetissa Kauppakadulla. Tässä kokouksessa seuran ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Reijo Kiuru.

Käytännössä toiminta alkoi vuoden 1971 alussa, jolloin Vesiurheiluklubin moottorivenejaos muodollisesti lakkautettiin ja sen jäsenet siirtyivät Jyväskylän Veneurheilijoihin. Seuran yleiskokouksessa tammikuussa aloittavan seuran jäseniä oli kaikkiaan 21 ja maaliskuun kokouksessa seuraan liittyi 40 jäsentä lisää³¹⁸. Varsinaisia kokouksia edelsi tutustumiskokous, jossa oli mukana viisikymmentä henkeä. Joukossa oli myös Päijänteen Purjehdusseuran aktiiveja³¹⁹. Vuodesta 1972 veneurheilijoiden puheenjohtajana toimi Kai Sourander.

Uuden yhdistyksen säännöissä korostettiin moottoriveneurheilun ja veneturvallisuuden edistämistä, minkä vuoksi seuran toiminnan tuli keskittyä moottoriveneiden nopeus-, navigointi- ja vesihiihtokilpailujen järjestämiseen sekä edistämään erilaisia merimiestaitoja ja veneiden ja niiden varusteiden tuntemusta. Jyväskylän Veneurheilijat liittyi Suomen Moottoriveneliiton jäseneksi ja sai liittovaltuustoon kaksi paikkaa.³²⁰ Veneurheilijoiden toiminnan suoraa jatkumoa Vesiurheiluklubin moottoriveneajaoksesta kuvaa se, ettei vielä vuoden 1972 alussakaan oltu

tilintarkastajien mukaan tehty riittävää selvitystä siitä, mitä Veneurheiluklubin moottoriveneajaoksen omaisuutta ja velvoitteita oli siirtynyt Jyväskylän Veneurheilijoille³²¹.

Jyväskylän Veneurheilijoiden ensimmäinen veneilykausi aloitettiin lipunnostolla 28.5.1971 Kalasaaressa. Seura järjesti ensivuotinaan erilaisia kilpailuja, talkoita, kurssitoimintaa ja muuta yhteistä puuhaa, kuten pilkkikisoja, jääkiekko-otteluita ja saunailtoja. Seuran veneille oli varattu oma laituri Jyväsjärven satamassa ja lähitukikohdaksi saatiin siis Vesiurheiluklubilta siirtynyt Vuoritsalon mökki. Jyväskylän Veneurheilijat järjesti ensimmäisenä toimintavuonnaan jäsenilleen bussimatkan Helsingin venenäyttelyyn maaliskuussa 1971.³²² Venenäyttelymatkat säilyivät vuosikymmeniä veneseuran perinteenä; yhteismatkoista luovuttiin vasta 2000-luvun ensivuotina.

Jussi Jäppinen suunnitteli Jyväskylän Veneurheilijoiden lipun, joka otettiin käyttöön 1974.³²³ Lippu siirtyi seuraavana vuonna Jyväskylän Veneseuran lipuksi. Veneseuran ensimmäisessä lipussa ei ollut viittauksia purjeveneilyyn, mikä aiheutti keskustelua Päijänteen Purjehdusseuran purjehtijoiden liityttyä seuraan.

Jyväskylän Veneurheilijoiden jäsenmäärä kasvoi nopeasti: vuonna 1973 seurassa oli jo 95 jäsentä kun edellisvuotena jäseniä oli 80.³²⁴ Seura halusi myös aktiivisesti kasvattaa jäsenmääräänsä: 1974 jäsentiedotteessa kehoitettiin jokaista jäsentä tuomaan yhden uuden veneilijän seuraan³²⁵. Päijänteen Purjehdusseurassa oli vuonna 1974 noin 120 jäsentä, mikä oli toki



Vesiurheiluklubin tukikohta Vuoritsalossa siirtyi Jyväskylän Veneurheilijoiden ja myöhemmin Jyväskylän Veneseuran käyttöön. Siitä luovuttiin 1980-luvun alussa. Kuva: Jouni Kososen kotialbumi.

Veneilykausi

Veneilykausi aloitettiin lipunnostolla 28.5. Kalasaareissa. Kesä oli toiminnaltaan hyvin tapahtumarikas kilpailujen ja talkoiden muodostaessa toiminnan näkyvimmän osuuden. Tukikohtana oli pääasiassa Vuorisalossa sijaitseva saunamme, jossa kaikilla jäsenillä oli tilaisuus vapaa-ajanviettoon. Lippu laskettiin 16.10 Muuramen Hauskassa.

Kilpailutoiminta

Seuramme järjesti kuluneen veneilykauden aikana viisi navigaatio 1. suunnistuskilpailua, Ilola-Race nimisen moottoriveneiden matka-ajon, sekä Jyväsjärven 3-tunnin ajot kilja- ja urheiluveneiden rata-ajona.

Navigaatiokilpailuista oli neljä päiväsuunnistuskilpailua ja yhdessä niistä kilpailtiin Helsingin Ompelukone OY:n lahjoittamasta kiertopalkinnosta, johon sai ajajapari Reijo Kiuru-Ari Hagfors ensimmäisen kiinnityksen. Yösuunnistuskilpailuja järjestimme yhden ja PM-yösuunnistuksissa tuli piirinmestaruus seuraamme edustaneelle ajajaparille Heikki Helppi - Niilo Frilander.

Ilola-Race 16-18.7. oli moottorivenerallin tyylinen matka-ajo Jyväskylästä Ilolan Kartanoon, jossa oli vielä osakilpailuna päiväsuunnistuskilpailu. Tästä tapahtumasta muodostuikin kesäkauden taittajaiset. Ilolaan saapui kymmentä venekuntaa, joista kilpailun voitajaksi selviytyi venekunta Reijo Kiuru-Ari Hagfors.

Jyväsjärven 3-tunnin ajot olivat koko kauden huipputapaus. Ajojen valmistelut aloitettiin jo edellisenä syksynä kilpailutoimikunnan huolehtiessa pääasiassa järjestelyistä.

Toimihenkilöt olivat seuraavat:

Kilpailun johtaja	Tapio Hintikka
sihteeri	Antti Suntuinen
talouspääll.	Terttu Suntuinen
Ratamestari	Reijo Kiuru
Lehdistösihteeri	Pekka Wallden
Kierrosleikkenta pääll.	Ari Hagfors
Kilpailupääll.	Kyösti Aavisto
Katsastuspääll.	Eri k. Paasikannas
Varikoppääll.	Juha Suonperä

Ajajia oli 19, joista 4 keskeytti. Nopein vene oli Timo Mäkiellä luokassa ON. Hän kiersi radan 128 kertaa.

Palkintojenjako ja jälkipuinti suoritettiin Illallistanssiaisissa Hotelli Jyväshovissa.

Nopeuskilpailut

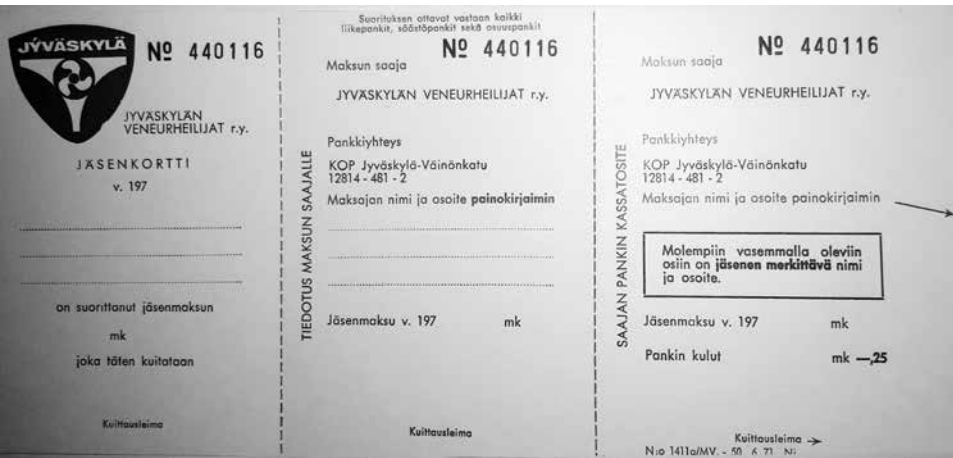
Kuluneen kilpailukautena edustivat seuraamme ajajapari Kyösti Aavisto - Erkki Liikanen sekä Kai Sourander - Pekka Wahlgren matkailuveneiden nopeuskilpailuissa ja urheiluveneiden rata-ajoissa. Parhaimpina saavutuksina mainittakoon Kyösti Aavisto - Erkki Liikasen saavuttama Pohjoismaiden hopeamitali luokassa 3D sekä Pekka Wahlgrenin saavuttama SM - hopea luokassa SC. Mäkäräharrastus on taas kasvussa ja luokassa AM kilpailivat Risto Harvia ja Markku Läärä. Hydroveneillä ajoi Esa Heponen kilpa-veneluokassa OC.

Jyväskylän Veneurheilijat ry:n toiminta oli aktiivista jo ensimmäisellä toimintakaudella 1971.

enemmän kun veneurheilijoissa, mutta huomattavasti vähemmän kuin pursiseuran 1960-luvun huippuvuosina³²⁶. Siksi voi olettaa, että ainakin osa Päijänteen Purjehdusseuran jäsenistä siirtyi Veneurheilijoihin jo ennen vanhan pursiseuran lakkauttamista. Vuoden 1974 tienoilla Päijänteen Purjehdusseuran jäsenillä oli kolmisenkymmentä moottoriveneitä seuran rekisterissä³²⁷.

Kun Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet liittyivät Jyväskylän Veneurheilijoista muodostettuun Jyväskylän Veneseuraan 1975, nousi seuran jäsenmäärä yli kahteen sataan. Vuonna 1977 jäseniä oli jo yli 300, eli selvästi enemmän kuin aiemmassa Jyväskylän Veneurheilijoissa ja Päijänteen Purjehdusseurassa yhteensä. Uusi yhdistynyt veneseura onnistui siis houkuttelemaan myös uusia jäseniä. Vuosikymmenen lopussa Jyväskylän Veneseuraan oli rekisteröity jo 184 venettä, jotka jakaantuivat tasan purje- ja moottoriveneisiin.³²⁸

Jäsenmäärän nopea kasvu 1970-luvulla selittyi veneilyharrastuksen nousulla Suomessa 1970-luvulla. Lasikuituvallankumous oli tuonut edulliset, sarjatuotantoveneet vaurastuvan kansan ulottuville. Vapaa-aika oli lisääntynyt ja suuret ikäluokat innostuivat myös veneilyharrastuksesta. Pelkästään SPL:n rekisterissä olevien isompien matka- ja avomeriveneiden määrä viisinkertaistui 1970-luvulla: veneitä oli reilusti yli tuhat vuosikymmenen lopulla ja vuonna 1990 asumiskelpoisia veneitä oli jo 8 000.³²⁹ Purjehtijaliiton rekisteröimien asuttavien purjeveneiden määrä lähes kolminkertaistui 1970-luvun lopulla. Esimer-



Jyväskylän Veneurheilijoiden jäsenkortti 1970-luvun alusta.

Kuva: JVS Juurikkasaaren arkisto.

kiksi Merikarhujen venekanta kaksinkertaistui kymmenessä vuodessa (1975–1986), kun venemäärän edelliseen kaksinkertaistumiseen meni kolmekymmentä vuotta (1948–1974).³³⁰

Jyväskylän Veneurheilijoiden ja Jyväskylän veneseuran synty ajoittui siis aikaan, jolloin veneilylle oli sosiaalinen tilaus. Veneseuroja perustettiin ympäri Suomea 1970–1980-luvulla. Myös Päijänteelle perustettiin uusia kerhoja ja veneilijät järjestäytyvät yhä tiiviimmin alan kattojärjestöihin.³³¹

Edes öljykriisit ja polttoaineen hinnan nousu eivät vaikuttaneet sen enempää Jyväskylän Veneurheilijoiden kuin Päijänteen Purjehdusseurankaan jäsenmäärään. Veneurheilijoiden laituri Jyväskylän kaupungin satamassa olikin ääriään myöten täynnä seuran ensivuosina; vuodelle 1974 saatiin kaupungin satamasta toinenkin laituri seuran käyttöön. Kaupungin rantaan oli rakennettu veneluiska 1971.³³²

Veneurheilijoiden laiturit palautettiin 1978 kaupungille, kun

Jyväskylän Veneseuran toiminta keskittyi Juurikkasaareen. Halukkaat saivat kuitenkin pitää laituripaikkansa kaupungin satamassa.³³³ Käytännössä moottoriveneet jäivät Lutakkoon ja purjeveneet säilytettiin Juurikkasaareessa³³⁴.

Öljykriisin seurauksena veneiden raaka-ainekustannukset nousivat, minkä vuoksi veneiden hinta ei laskenut 1970-luvulla, vaan sarjatuotannosta huolimatta etenkin asumiskelpoisten veneiden hinta pikemminkin nousi. Tästä huolimatta veneilyn suosio kasvoi. Tätä on selitetty kahdella samanaikaisella ilmiöllä. Ensinnäkin vanhempia ikäluokkia tuli veneilyn pariin säästettyään vuosikautia veneen hankintaa varten ja toisaalta suuret ikäluokat ostivat veneitä velkarahalla, mitä aiemmin tapahtui harvoin. Venenäyttelyt ja venealan lehdet lisäsivät veneilyinnostusta.³³⁵ Myös Jyväskylän Veneurheilijat osallistui veneilyn markkinointiin. Seura oli mukana Jyväskylän kuplahallissa järjestetyissä Päijänne-näyttelyissä³³⁶.

Suomessa 1970-luvun alussa seurojen rekistereihin merkittyjen suurempien veneiden materiaali oli vielä pääosin puu, vuosikymmen lopulla lasikuitu. Veneiden koko kasvoi ja purjeveneissä oli yhä useammin sisämoottori³³⁷. Näin oli myös Päijänteellä, jossa esimerkiksi Päijännepurjehduksen ensivuosina valtaosa osallistuvista veneistä oli puurakenteisia, joskin lasikuituveneet kasvattivat kaiken aikaa suosiotaan. Jyväskylän Veneurheilijoiden ja myöhemmin Jyväskylän Veneseuran veneet olivat kuitenkin varsin pieniä, joskin yhä useammin lasikuidusta valmistettuja.

Moottorivenekilpailujen tappiollisuus ja osallistujien vähäisyys johtivat seuraa kohti retkiveneilyä ja navigointikilpailujen suosimista.

Luhanka Race ja muita kisoja

Jyväskylän Veneurheilijat järjesti moottorivene- ja navigaatio-kisoja. Ohjelmassa oli muun muassa päivä- ja yösuunnistuksia sekä suosittu *Luhanka Race*, jossa moottoriveneilijät kisailivat suunnistus- ja tarkkuusajossa³³⁸. Veneurheilijat haastoi 1970-luvun alkuvuosina vuosittain sanomalehti Keski-suomalaisen, Päijänteen Purjehdusseuran ja muita seuroja leikkimieliseen vesihiihtokisaan.³³⁹

Jyväskylän Veneurheilijoiden pääkisa oli Muuratjärveltä Jyväsjärvelle siirtyneet kolmen tunnin ajot, jossa kisattiin siitä, kuka kiertää useimmin järvelle merkityn radan. Ajojen valmistelut aloitettiin jo edellisenä syksynä kilpailutoimikunnan huolehtiessa pääasiassa järjestelyistä. Vuonna 1971 kilpailuun osallistui 19 ajajaa, joista 4 keskeytti. Nopein vene kiersi radan peräti 128 kertaa – venettä ohjasi Timo Mäkinen³⁴⁰. Palkintojen jako ja jälkipuinti olivat illallistanssiaisissa Hotelli Jyväshovissa.

Ajojen toteuttamisesta vastasivat kilpailujohtaja Tapio Hintikka ja kilpailupäällikkö oli Kyösti Aavisto apunaan sihteeri Antti Suntioinen, taluspäällikkö Terttu Suntioinen, ratamestarina Reijo Kiuru, lehdistösihteerinä Pekka Waldén, kierros-laskentapäällikkönä Ari Hagfors, katsastuspäällikkönä Erkki Paasikannas ja varikkopäällikkönä toimi Juha Suonerä.

Jyväskylän Veneurheilijat järjesti ensimmäisen toimintavuotensa aikana myös viisi navigaatio- eli suunnistuskilpailua ja *Ilola Race* moottoriveneiden matka-ajon. Navigaatiokilpailuista neljä oli päiväsuunnistuskilpailuja, joista yhdessä kilpailtiin

Helsingin Ompelukone Oy:n lahjoittamasta kiertopalkinnosta, johon ajajapari Reijo Kiuru ja Ari Hagfors saivat ensimmäisen kiinnityksen. Seura järjesti yhden yösuunnistuskilpailun, joissa piirimestaruuden voitti seura edustanut ajajapari Heikki Helpi ja Niilo Frilander.

Heinäkuussa 1971 järjestetty *Ilola Race* oli moottoriveneiden matka-ajo Jyväskylästä Ilolan Kartanoon, jossa oli päätteeksi osakilpailuna päiväsuunnistuskilpailu. Tästä tapahtumasta muodostuikin kesäkauden taittajaiset. Ilolaan saapui kymmenkunta venekuntaa, joista kilpailun voittajaksi selviytyi venekunta Reijo Kiuru ja Ari Hagfors. Veneurheilijat saivat myös kisamenestystä. Parhaimpina saavutuksina oli Kyösti Aaviston ja Erkki Liikasen saavuttama Pohjoismainen hopeamitali luokassa 3D sekä Pekka Wahlgrenin saavuttama SM-hopea luokassa SC. Mäkäräharrastus kasvoi ja luokassa AM kilpailivat Risto Harvia ja Markku Läärä. Hydroveneellä ajoi Esa Heponen OC-kilpaveneluokassa.

Jyväskylän Veneurheilijat järjesti moottoriveneiden SM-kisat Keljonlahdella ja *Päijänne Racen* moottoriveneille vuosina 1973 ja 1974, kun Päijänteen Purjehdusseura luovutti aiemmin järjestämänsä moottorivenekisan uuden seuran järjestettäväksi ja pursiseura keskittyi omassa toiminnassaan purjevenekilpailuihin³⁴¹. *Päijänne Racen* rata oli Jyväskylästä Vaheriin ja takaisin. *Päijänne Race* sai paljon kansallistakin näkyvyyttä: vuoden 1974 kisoista oli viiden minuutin kooste television urheiluruudussa³⁴². Järjestelyt vaativat poikkeuksellisen paljon työtä ja tuottivat taloudellisesti tappiota. *Päijänne Race* järjestettiin vielä 1974,

mutta sen jälkeen siitä luovuttiin: Veneurheilijoiden hallitus katsoi, ettei yhdistyksellä ole resursseja kisan järjestämiseen³⁴³. Kolmen tunnin ajot piti järjestää myös vuonna 1973, mutta myös siitä jouduttiin luopumaan vähäisen osanottajamäärän vuoksi. Moottorivenekisojen järjestäminen tuotti tappiota seuralle, minkä vuoksi se anoi tukea SVUL:lta – tuloksetta³⁴⁴.

Moottorivenekilpailujen tappiollisuus ja osallistujien vähäisyys johtivat seuraa kohti retkiveneilyä ja navigointikilpailujen suosimista. Jyväskylän Veneurheilijat järjesti useita navigaatiokilpailuja kaudessa. Yönavigointikisoja järjestettiin 1970-luvun alussa vuorovuosin Päijänteen Purjehdusseuran kanssa³⁴⁵. Seuran navigointikilpailut saivat kansallista näkyvyyttä ja myös niistä tehtiin lyhyt, kymmenen minuutin televisio-ohjelma keuhällä 1974. Ohjelman kohteena oli Luhangan matka-ajo.³⁴⁶

Kesäkauden kynnyksellä 1974 jäsenille lähetetyssä kirjeessä seuran tärkeimmiksi toimintamuodoiksi kirjattiin navigaatiokurssit ja -kilpailut, retket venenäyttelyihin, saunaillat Vuoritsalossa, laituripaikat kaupungin satamassa, tukiverkosto ja neuvot veneilyasioissa sekä hauska yhdessäolo. Moottoriveneiden nopeuskilpailut mainittiin pikemminkin sivulauseissa kuin seuran ydintoimintana.³⁴⁷

Päijänteän Purjehdusseuran jäsenet veneseuraan

Jyväskylän Veneurheilijoiden toiminta siirtyi ensimmäisen viiden vuoden aikana yhä enemmän pois nopeuskilpailutoiminnasta ja kohti veneilytaitoja kehittävää ja retkiveneilyä edistävää toimintaa. Järjestelyjen haasteiden ja osanottajien vähäisyyden lisäksi siirtymään vaikutti myös energiakriisin aiheuttama halu luopua nopeakulkuisista ja suurikulutuksisista veneistä. Moni Jyväskylän Veneurheilijoiden jäsen vaihtoikin moottoriveneen purjeveneeseen.

Tämä ja moottoriveneurheilun väheneminen olivat keskeiset syyt sille, että yhdistyksen nimen muuttaminen paremmin toimintaa kuvaavaksi tuli pohdintaan syksyllä 1973, kun kolmen tunnin ajot oli jouduttu peruuttamaan osanottajapulan vuoksi ja yhdistys luopui myös *Päijänne Racen* järjestelyistä³⁴⁸. Syksyllä 1974 Jyväskylän Veneurheilijoiden hallituksella oli jo uusi nimiehdotus ja seuraavan vuoden alun (24.1.1975) vuosikokouksessa nimeksi muutettiin Jyväskylän Veneseura ry.³⁴⁹ Juuri nimensä muuttanut seura oli jo hakemassa jäsenyyttä Suomen Purjehtijaliitosta, ennen kuin Päijänteän Purjehdusseuran purjehtijat liittyivät Jyväskylän Veneseuraan.³⁵⁰

Jyväskylän Veneseura tarjosi taloudellisten vaikeuksien vuoksi keväällä 1975 puretun Päijänteän Purjehdusseuran jäsenille mahdollisuutta liittyä seuraan vanhoina jäseninä ilman jäsenhakemuksia ja liittymismaksuja. Päijänteän Purjehdusseurassa oli vuonna 1974 yhteensä 120 jäsentä ja Jyväskylän Veneurheilijoissa 133³⁵¹. Yhdistykset olivat siis jäsenmääriltään suunnilleen saman kokoisia. Vaikka vanha purjehdusseura oli

taloudellisesti vararikossa, ei Jyväskylän Veneseuraakaan voinut pitää erityisen varakkaana, sillä 1970-luvun alun moottorivenekilpailut olivat tuottaneet raskaita tappioita. Kuten pursiseuralakin, oli myös veneurheilijoilla ollut suuria vaikeuksia kerätä jäsenmaksuja jäseniltään³⁵².

Perinteiden ja veneilykulttuurin säilyminen varmistettiin valitsemalla Päijänteän Purjehdusseuran kunniajäsenet ja ainajäsenet Jyväskylän Veneseuran vakinaisiksi jäseniksi ja siirtämällä pursiseuran kiertopalkinnot ja Keljonlahden irtaimisto veneseuran haltuun. Osa irtaimistosta myytiin ja osa katosi myöhemmin.³⁵³ Irtaimistoa aikanaan lahjoittaneet olivat syystäkin huolissaan siitä, mitä sille tapahtui pursiseuran lakkauttamisen jälkeen³⁵⁴. Jyväskylän Veneseura liittyi Suomen Purjehtijaliittoon ja seuraan perustettiin purjehdusjaos. Jyväskylän Veneseura kuului myös Suomen Moottoriveneiliittoon ja navigaatiokerhonsa myötä Suomen Navigaatioliittoon.³⁵⁵

Päijänteän Purjehdusseuran purjehtijat neuvottelivat tilanteesta ja mahdollisesta joukkosiirtymisestä Jyväskylän Veneseuraan huhtikuun alussa 1975 Kantakrouvissa järjestetyssä kokouksessa. Mukana oli myös Päijänteän Purjehdusseuran moottoriveneilijöitä. Kokouksessa laaditussa pohdinnassa vaihtoehtoina oli uuden oman seuran perustaminen tai liittyminen Jyväskylän Veneseuraan; kummassakin vaihtoehdossa oli koko joukko etuja ja haittoja. Liittymisessä Jyväskylän Veneseuraan nähtiin huomattavasti enemmän etuja kuin muissa vaihtoehdoissa. Tämän vuoksi kokouksessa päätettiin, että seuran 120

purjehtijaa liittyy kollektiivisesti Jyväskylän Veneseuraan. Liittymiselle asetettiin kuitenkin viisi ehtoa, joita kaikkia, paitsi kohtaa 4, Jyväskylän Veneseura sitoutui noudattamaan.³⁵⁶

1. *Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet hyväksytään Jyväskylän Veneseuraan vanhoina jäseninä*
2. *Jyväskylän Veneseuraan perustetaan taloudellisesti itsenäinen purjehdusjaos*
3. *Purjehdusjaoksen jäsenet maksavat Jyväskylän Veneseuralle vain perusjäsenmaksun (15 markkaa), josta maksetaan SPL:n jäsenmaksu*
4. *Juurikkasaaren vuokrasopimus allekirjoitetaan purjehdusjaoksen nimiin*
5. *Jyväskylän Veneseuran hallitukseen valitaan kaksi purjehtijoiden edustajaa.*

Päijänteen Purjehdusseuran jäsenille lähetettiin Pertti Lippaan ja Esko Liukkosen allekirjoittama tiedote huhtikuun lopussa, jossa todettiin pursiseuran lakkauttaminen ja mahdollisuus liittyä Jyväskylän Veneseuraan. Jäsenmaksuksi purjehdusjaokseen kuuluville määritettiin 50 markkaa, joka oli sama kuin Päijänteen Purjehdusseuran vuoden 1975 jäsenmaksu. Purjehdusjaoksen jäsenmaksusta 15 markkaa jäi seuralle ja 35 markkaa jaokselle Juurikkasaaren kehittämistä varten.³⁵⁷ Purjeveneiden tukikohta oli juuri 1975 siirtymässä Juurikkasaareen, jossa ei vielä tuossa vaiheessa säilytetty moottoriveneitä.

Päijänteen Purjehdusseuran moottoriveneilijät empivät aluksi siirtymistä Jyväskylän Veneseuraan. Osa jäsenistä piti edelleen mahdollisena, että talousongelmista huolimatta vanha pursiseura voisi kuitenkin jatkaa toimintaansa – varsinaista konkurssiahan se ei kuitenkaan koskaan tehnyt. Päijänteen Purjehdusseuran moottorijaostossa suhteellisen itsenäisesti toiminut Päijänteen Risteilijät oli mahdollinen uuden veneseuran ydin. Moottoriveneilijätkin kuitenkin katsoivat, että yhteinen etu on mahdollisimman suuri seura, jossa on paljon jäseniä ja sitä kautta sanavaltaa kaupungissa muun muassa satamaolojen kehittämiseksi. Näin myös Päijänteen Purjehdusseuran moottoriveneilijät päättivät liittyä kollektiivisesti Jyväskylän Veneseuran jäseniksi.³⁵⁸

Monet vanhat toiminnot, joita oli harjoitettu niin Jyväskylän Veneurheilijoiden kuin Päijänteen Purjehdusseurankin aikoina käynnistyivät uudelleen Jyväskylän Veneseuran alaisuudessa. Veneseuraan perustettiin 1975 muun muassa navigaatiokerho, jota johti alkuvuosina Jorma Hattula.³⁵⁹

Päijännepurjehdus uuden veneseuran johdolla

Vuoden 1975 Päijännepurjehduksen Pohjois-Päijänteen vastuuseuraksi tuli Jyväskylän Veneseura, mikä kuvaa hyvin sitä, kuinka nopeasti Päijänteen Purjehdusseura integroitiin osaksi Jyväskylän Veneseuraa. Kolmannen Päijännepurjehduksen järjestelytoimikunnan puheenjohtaja oli Pertti Lipas ja kilpailu-



NANA

Päijännepurjehduksen lähtö Vääksyn kanavan suulta 1975. Nanan peräsimestä Jorma Hattula, spinnua hoitaa Esko Liukkonen ja puomia tukee Vesa Rahkonen. Kuva: Esko Liukosen kotiarkisto.

päällikkönä Timo Fredrikson Jyväskylän Veneseurasta.

Päijännepurjehduksen järjestäjänä oli Jyväskylän Veneseuran, Lahden Purjehdusseuran ja Heinolan Pursiseuran lisäksi ensimmäistä kertaa myös Asikkalan Pursiseura. Järjestyksessään kolmas Päijännepurjehdus purjehdettiin Vääksystä Jyväskylään ja mukana oli jo 77 venekuntaa, joista H-veneitä oli 19, Hai-veneitä 16 ja Lightning-veneitä seitsemän. Vielä vuonna 1975 Päijännepurjehduksessa ”isojen matkaveneiden” luokkaan merkittiin venetyypeistä esimerkiksi Maxi 77 (2 venettä) ja kansanveneet (4 venettä). Pieniin matkaveneisiin luokiteltiin esimerkiksi Joe 17 ja Poni-veneet.³⁶⁰

Jyväskylän Veneseuran veneet nappasivat kolmannesta Päijännepurjehduksesta kaksi luokkavoittoa seitsemästä. Kilpailun järjestäjät ilmoittivat Suomen Purjehtijaliitolle vaaratilanteen aiheuttamasta tapauksesta: yhden kisaveneen miehistö oli niin syvästi juovuksissa, etteivät kyenneet auttamaan, kun heidän veneensä hinattiin turvaan rantaan.³⁶¹

Neljännän Päijännepurjehduksen järjestelyistä vastasi Suomen Purjehtijaliiton Päijänteen piiri yhteistyössä Asikkalan, Heinolan ja Jyväskylän seurojen kanssa. Kisassa jaettiin kiertopalkintona ensimmäistä kertaa Päijänne-ruori kilpailun nopeimmalle veneelle. Kisaan osallistui lähes sata venettä, joista 87 pääsi maaliin. Jyväskylän Veneseuran veneet nappasivat neljännestä Päijännepurjehduksesta (1976) kolme luokkamestaruutta, viidennestä (1977) kaksi, kuudennesta (1978) kolme ja seitsemännestä (1979) kolme. Ilkka Lilja voitti 1970-luvulla Päi-



Jyväskylän Veneseuran Vesa Pölkkin ja myöhemmin Markku Pöyhösen kipparoima katamaraani Arkkienkeli oli erikoinen ilmestys Päijännepurjehduksessa raakapuomilla varustetulla spinaakkerillaan. Arkkienkeli osallistui Päijännepurjehdukseen vuosina 1976–1983. Kuva: Markku Pöyhösen kotialbumi

jännepurjehduksen Lightning luokan *Musta-Maija* -veneellään viisi kertaa.³⁶²

Purjeveneiden kilpailutoimintaa siis jatkettiin uudessa Jyväskylän Veneseurassa varsin menestyksekkäästi ja myös Päijännepurjehduksen ulkopuolella. Esimerkiksi Jari Aavisto voitti 1978 optimistijollien kansallisen ranking-sarjan. Moottoriveneiden osalta järjestettiin vuosittain yösuunnistuskisoja ja ns. sooloajoja.

Toiminta vakiintuu Juurikkasaareen

Päijänteen Purjehdusseura joutui luopumaan 1970-luvun alussa taloudelliseksi painolastiksi muodostuneesta Keljonlahden



Pentti Vilmusenahon varttitonnari Manzanita menestyi hyvin 1970–1980-luvun Päijännepurjehduksissa. Vene oli niittänyt menestystä kansainvälisissä kilpailuissa ennen kuin se hankittiin Keski-Suomeen. Esa Vilmusenaho peräsimmä ja Matti Nurminen skuuttaamassa Manzanitaa Päijännepurjehduksessa. Kuva: Erkki Vesamaa.

tukikohdasta. Ilman tukikohtaa ei kuitenkaan voitu toimia ja monien vaiheiden jälkeen uudeksi veneilyn keitaaksi löydettiin Säynätsalon Työväenyhdistyksen hallinnoima Juurikkasaari. Vuonna 1974 alkaneita vuokraneuvotteluita helpotti se, että työväenyhdistyksen puheenjohtaja ja Säynätsalon kunnanhallituksen puheenjohtaja Yrjö Aho suhtautui myönteisesti purjehtijoihin ja taivutteli työväenyhdistyksen hallituksen vuokraamisen kannalle.³⁶³

Päijänteen Purjehdusseuran alasajon seurauksena sopimus Juurikkasaaren vuokraamisesta siirtyi pурсiseuran jäsenien mukana Jyväskylän Veneseuralle. Ensimmäisen vuokrasopimuksen allekirjoittajina olivat työväenyhdistyksen puolesta puheenjohtaja Aho ja Jyväskylän Veneseuran kommodori Kai Sourander. Ensimmäinen vuokrasopimuskausi oli 1.5.1975–1.5.1980.³⁶⁴ Lyhyen vuokrasopimuksen myötä ei siis ollut ollenkaan varmaa, tulisiko Juurikkasaaresta pysyvä tukikohta uusimuotoiselle veneseuralle.

Vaihtoehto sijaitsi Hämeenlahdella. Vuonna 1974 Päijänteen Purjehdusseura lähetti kaupunginhallitukselle ehdotuksen Hämeenlahdella, jätevedenpuhdistamon vieressä sijaitsevan Heikinniemen tilan saamiseksi uudeksi purjehdussatamaksi. Jo tuolloin pohdittiin myös yhteistyömahdollisuuksia Jyväskylän Veneurheilijoiden kanssa yhteisen kotisataman rakentamiseksi. Kaupungille tehtiin esitys alueen vuokraamisesta, rannan täyttämisestä, sisääntuloväylän ruoppaamisesta ja ponttoonilaiturin rakentamisesta. Suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin korkean vuokran ja pelättyjen hajuhaittojen vuoksi.³⁶⁵ Muita 1970-luvul-



Veneseura vuokrasi Säynätsalon Työväenyhdistykseltä Juurikkasaaresta tiloja toukokuusta 1975 alkaen. Kuvassa Juurikkasaari 1920-luvulla. Kuva: Työväen arkisto.

la pöydällä olleita vaihtoehtoja olivat Kuokkalan kartanon alue ja Kuparin betonitehtaan alue Säynätsalontien varressa³⁶⁶.

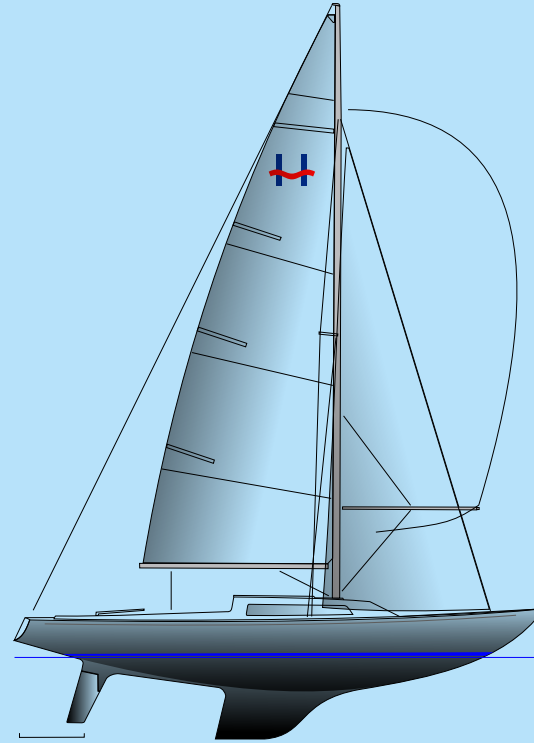
Juurikkasaaren vuokrasopimuksen myötä alun perin herraskainen ja jäsenkuntansa aatemaailmalta ajoittain hyvinkin oikeistolainen Päijänteen Purjehdusseura päätyi työväenyhdistyksen vuokralaiseksi. Historian ironiaa tosin lievitti se, että 1970-luvun alussa Päijänteen Purjehdusseura oli kovin erilainen jäsenkunnaltaan kuin mitä se oli ollut vuosia tai vuosikymmeniä aiemmin. Päijänteen Pурсiseuran jäsenten siirtyessä Jyväskylän Veneseuraan oli Esko Liukkosen sanoin uuden veneseuran ”katto korkealla ja seinät leveällä”³⁶⁷. Veneseuralaisissa oli sekä moottori- että purjeveneilijöitä, ja kilpaveneilijöissä oli

H-veneet Päijänteellä

Hans Groopin suunnittelema H-vene esiteltiin Helsingin venemes-suilla 1968³⁸⁶. Se oli monessa mielessä veneilyn vallankumouksen vertauskuva. Vene oli valmistettu lasikuidusta sarjatuotannolla ja se oli suhteellisen edullinen – hinta oli noin puolet vastaavaan puurunkoiseen veneeseen verrattuna. Veneestä muodostui muutamassa vuodessa Suomen ja Euroopan suurin kansainvälisen purjehtijaliiton, ISAFin hyväksymä kilpaileva köliveneluokka.

H-veneitä on valmistettu Suomessa noin tuhat ja kansainvä-lisesti yli 5 000 kappaletta. Kansainvälisenä tarkoin määriteltynä yksityyppiluokkana ja erinomaisen soveltuvuutensa ansiosta sekä kilpa- että retkipurjehdukseen merellä, saaristossa ja järvillä, H-vene on pystynyt säilyttämään asemansa kovassa kilpailussa muiden venemallien kanssa. Luokassa järjestetään ranking sarjaa sekä SM-, PM- ja MM-purjehduksia säännöllisesti³⁸⁷. Vene on suhteellisen helposti kuljetettavissa trailerilla, mikä on tärkeä tekijä aktiivisen kilpailutoiminnan ylläpitämisessä.

H-veneluokan syntyvaiheet ajoittuvat Jyväskylän Veneseuran alkuvuosille. Ensimmäinen H-vene Jyväskylässä oli vuodesta 1973 Päijänteen Purjehdusseuran lipun alla purjehtinut *Nana*, purje-numero L-97. Venettä kipparoi seuran pitkäaikainen jäsen Esko



Liukkonen. Innostus veneiden hankintaan oli suuri Jyväskylän Veneseurassa: 1970-luvun lopussa H-veneitä oli jo lähes 20 ja kymmenen vuotta myöhemmin 33. Vielä 2020-luvun alussakin seuran rekisterissä oli noin 20 H-venettä. Luokka pysyi seuran suurimpana veneluokkana vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen.

Erityisesti helppo purjehdittavuus, kohtuulliset sisätilat ja hyvät ominaisuudet kovissakin tuulissa tekivät luokasta suosituksen Päijänteellä. H-veneet ovat säilyttäneet suosionsa Päijännepurjehduksessa läpi vuosikymmenien: oheisen taulukon mukaan niiden

*H-veneitä pläkässä Ristinselän
regatassa 1978. Kuva: Erkki
Vesamaa.*



osuus on lähes neljäosa kaikista Päijännepurjehdukseen vuosina 1973–2019 osallistuneista veneistä. H- ja Hai-veneiden yhteenlaskettu osuus kaikista Päijännepurjehdukseen osallistuneista veneistä oli 1970-luvulla 45 prosenttia. Hai-veneiden suosio kuitenkin hiipui seuraavilla vuosikymmenillä ja H-veneidenkin osuus laski 1970-luvun kolmasosasta seuraavina vuosikymmeninä.

Suurimmat H-veneiden osanottajamäärät Päijännepurjehduksessa nousivat 70 veneen tuntumaan 1990-luvun alussa, mutta määrä väheni tämän jälkeen vajaan 20 veneeseen. H-veneistä on muodostumassa klassikkoluokka, joka kiinnostaa edelleen myös suomalaisia ja kansainvälisiä eturivin kilpapurjehtijoita.

Päijännepurjehduksen H-veneluokan ensimmäisenä voittanut Jyväskylän Veneseuran vene oli Juhani Keskinen *Taru* (1976). Sen jälkeen Jyväskylän Veneseuran voittajia olivat Jorma Vuovirta (1990), Jorma Ikonen (1991), Heikki Koho (2007) ja Mikko Koho (2008, 2013, 2014, 2015, 2016 ja 2019). Hienot saavutukset kruunattiin vuonna 2017, kun Mikko Kohon H-vene *Venhoo* saavutti SM-hopeaa Rauman merellä. Kohojen ensimmäinen H-vene *L'Amore* ilmestyi Jyväskylän Veneseuran venerekisteriin 1977, josta alkoi neljän vuosikymmenen menestystaival.

Äänekoskelta Viitasaaressa purjehdittava Keiteleregatta on vetänyt puoleensa Jyväskylän Veneseuran H-venelaivueen veneitä.



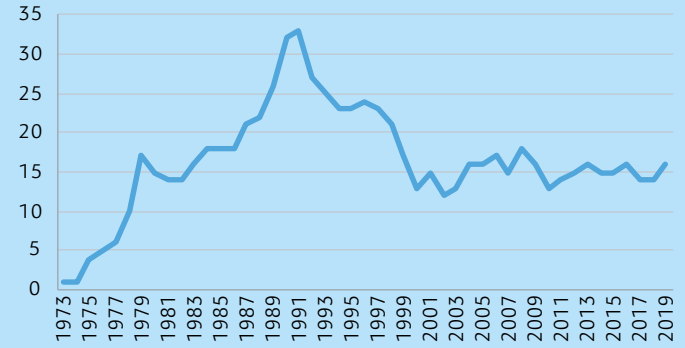
Matti Nurminen ja Jorma Hattula H-veneellä Marja Päijännepurjehduksessa vuonna 1979. Kilpailun tasaisuudesta kertoo se, että peräti 30 H-venettä mahtui kolmen minuutin sisään lähes kymmenen tuntia kestäneellä purjehduksella. Kaikkiaan vuoden 1979 Päijännepurjehdukseen osallistui 56 H-venettä. Kuva: Erkki Vesamaa.

Laivuehengen ylläpitäjä Vesa Karhusaari *ForSail* veneellä on menestynyt tässä kisassa erityisen hyvin.

Jyväskylän Veneseura on toiminut myös H-veneluokan arvokilpailujen järjestäjänä. H-ranking järjestettiin 1992 ja lyhytratojen SM-purjehdus järjestettiin Jyväskylällä 1994. Avoin suomenmestaruuspurjehdus järjestettiin 1997 ja ranking-sarjan osapurjehdus 2013, molemmat Säynätsalon edustalla.

	H-veneet kpl	H-veneet %	Hai-veneet kpl	Hai-veneet %	Veneiden lkm
1973-1979	235	32,1	94	12,9	731
1980-1989	636	26,2	36	1,5	2 428
1990-1999	470	25,2	16	0,9	1 862
2000-2009	278	18,2	17	1,1	1 524
2010-2019	181	14,3	18	1,4	1 266
Yhteensä	1 800	23,0	181	2,3	7 811

Päijännepurjehdukseen osallistuneiden H- ja Hai-veneiden lukumäärä ja osuus kai-kista veneistä. Lähteet: Pesari & al. 2002, tuloluettelo (s. 205-272); Päijännepurjeh-dus -kotisivut; JVS Digiarkisto.



Jyväskylän Veneseuran H-veneiden lukumäärä 1973-2019.

H-veneet sumuisella Hauhonselällä Päijännepurjehduksessa 2016. Kuva: Magdalena Weckström.



taustaltaan niin oikeistolaiseen Suomen Voimistelu ja Urheiluliittoon (SVUL) kuin vasemmistolaiseen Työväen Urheiluliittoon (TUL) kuuluvia urheilijoita.

Myöhemmin vuonna 1989 Pohjois-Päijänteelle perustettiin TUL:n Keski-Suomen piirin toimesta *Pohjois Päijänteen Purjehdusseura* (PPPS), johon liittyi osa taustaltaan TUL:n demarisiipeen kuuluneista Jyväskylän Veneseuran purjehtijoista. Osa TUL:n kannattajista jäi kuitenkin edelleen Jyväskylän Veneseuraan. Sen enempää veneilyn tekniikka, politiikka kuin lajiliitotkaan eivät häirinneet Jyväskylän Veneseuran toimintaa. Näin veneseura oli taustoista riippumatta veneilyharrastuksesta kiinnostuneiden yhteenliittymä jo vuosikymmeniä ennen kuin ensin SVUL ja TUL yhdistyivät (1993 Suomen Liikunta ja Urheilu, SLU) ja Suomen Purjehtijaliitto (SPL) ja Suomen veneilyliitto (SVL) yhdistyivät (2011 Suomen Purjehdus ja Veneily, SPV).

Jyväskylän Veneseuran uudelleenmuotoutuminen 1975 sujui oikeastaan hämmäntävänkin helposti, vaikka samaan aikaan myös toiminta muutettiin Juurikkasaareen. Jyväskylän Veneseuran hallituksen kokouslistalla olikin toukokuun alussa 1975 toinen toistaan suurempia kysymyksiä, joista suurimpana Juurikkasaaren kehittäminen lukuisine yksityiskohtineen, alkaen käyttöoikeuksien täsmentämisestä ja vuokrasta, päättyen rakennusten ylläpitoon ja pihamaan tasaukseen.

Vähintään yhtä suuri kysymys oli seuran talous. Suuri kysymysmerkki oli edelleen jäsenmaksujen perimisessä etenkin Päijänteen Purjehdusseurasta siirtyneiden jäsenten osalta. Juurik-

kasaaren satamamaksuja ei oltu määritelty ja monet juoksevat kulut ahdistivat hallitusta.

Kolmas suuri kysymys oli jäsentiedotus, jo pelkästään siksi, että piti selkeästi päättää, kenelle tiedotettiin. Pidettiin edelleen vanha Päijänteen Purjehdusseuran jäsenistö tiedotuksen piirissä? Samoin ensimmäisessä kokouksessa linjattiin kilpailutoimintaa ja selvitettiin väylän merkitsemistä Juurikkaan. Erilliskysymyksenä oli Lightning-purjehtijoiden Sudensaaren rakentama sauna, jolla ei ollut rakennuslupaa. Kesällä oli tulossa Päijännepurjehdus, jonka järjestelyvastuu oli veneseuralla. Onnekseen hallitus onnistui jakamaan ongelmien selvittämisen osaaviin käsiin ja toiminta saatiin käyntiin tehokkaasti.³⁶⁸

Seurassa vallitsi kriisiajasta huolimatta – tai ehkä juuri kriisin vuoksi – asiakirjojen perusteella optimismi. Seura halusi kasvattaa jäsenkuntaa tai pikemminkin saamaan mahdollisimman moni entinen Päijänteen Purjehdusseuran purjehtija ja veneilijä liittymään uuteen seuraan. Tämän vuoksi julistettiin heti ensimmäisenä toimintavuotena jäsenhankintakilpailu: palkintona jokaisesta viidestä uudesta seuraan saadusta jäsenestä oli vapautus liittymis- ja vuosimaksusta³⁶⁹. Veneurheilijat oli käyttänyt vastaavaa jäsenhankintamenettelyä jo useita vuosia.

Juurikkasaaren vuokra oli alkuvaiheessa 2 000 markkaa vuodessa³⁷⁰. Köyhälle seuralle tämänkin maksaminen oli vaikeaa, mikä osaltaan vaikutti siihen, että seura ryhtyi järjestämään Jyväskylän yliopiston liikuntatieteen opiskelijoille purjehduskursseja. Yliopistolta veloitettiin koulutuksesta sopivasti 2 000



Keskiviikkokisat käynnistyivät heti ensimmäisenä kesänä 1975 Hauhonselällä.

markkaa, millä katettiin Juurikan vuokrakulut. Seuran johdossa toimineet Esko Liukkonen, Pertti Lipas ja Jorma Hattula käyttivät yliopistoverkostojaan hyväksi seuran toiminnan kehittämiseksi. Purjehdus oli yksi ensimmäisen vuoden liikunnan opiskelijoiden vaihtoehtoisista valinnaisaineista ja se sai heti ensimmäisenä vuotena suuren suosion: sen valitsi 61 opiskelijaa 74:stä. Purjehduskurssille osallistuneista opiskelijoista kaksi kolmasosaa oli naisia. Purjehduksen sisällyttäminen yliopiston oppiaineeksi uutisoitiin laajasti lehdistössä. Koulutus järjestettiin Juurikan edustalla Poronselällä, veneinä oli kahdeksan H- ja Lightning-venettä.³⁷¹

Työväenyhdistyksen alkuperäisenä vuokraehtona oli, ettei Juurikkaan saanut sijoittaa moottoriveneitä³⁷². Tilaa ei ollut liiemmälti purjeveneillekään: alkuvaiheessa Juurikkaan mahtui vain viisi kölivenettä. Vuokrasopimukseen kuului työväentalon eteläpuolinen, tiehen ja järveen rajautuva kannas. Sopimuksen myötä Jyväskylän Veneseura sai käyttöönsä toimistotilat työväentalon yläkerrasta sekä oikeuden käyttää parkkipaikkaa. Myöhemmin yläkerran tiloista luovuttiin ja tilalle saatiin alakerran siipi – kunnes vuosituhanen vaihteessa veneseura siirtyi uudelleen yläkertaan. Työväenyhdistys suhtautui myötämieleisesti purjehtijoihin, eikä sopimuksen vuosittaisessa uusimisessa ollut ongelmia.³⁷³ Juurikkasaaren vuokrasopimus uusittiin 1978 kymmeneksi vuodeksi eteenpäin. Samalla vuosivuokra nostettiin 2 500 markkaan.³⁷⁴

Veneseuran käytössä oli alkuvuosina vain päärakennuksen

viereinen ranta, joka oli täynnä suuria kivilohkareita. Veneseura tasoitti aluetta moneen kertaan ajattamalla päälle soraa ja Säynätsalon tehtaalta saatua puunkuorta. Tämä mahdollisti kevytvenerannan rakentamisen. Säynätsalon kunnalta vuokrattiin Juurikkasaaresta vesialueita ja kannas, joilla täydennettiin työväenyhdistykseltä vuorattua aluetta.³⁷⁵ Tosin myöhemmin ilmeni, ettei kunta omistanut täytettyä kannasta, vaan se oli maanmittauslaitoksen tekemän tarkistuksen perusteella yksityistä omaisuutta. Epäselvyydet koskivat Juurikan satama-aluetta ja täytetyn kannaksen alle jäänyttä vesialuetta.³⁷⁶ Monimutkaisen prosessin myötä kannas päättyi lopulta Säynätsalon kunnalle ja sitä kautta Jyväskylän kaupungille, joka vuokrasi sen edelleen Jyväskylän Veneseuralle.³⁷⁷

Joulukuun lopulla 1977 Merenkulkuhallitus teki päätöksen Juurikkasaaren väylän merkitsemisestä. Jyväskylän Veneseura oli esittänyt asiaa aiemmin samana vuonna. Väylän merkitsemisen perusteena oli Päijännepurjehdus: veneseuran esityksessä arvioitiin, että ulkopaikkakuntalaisilla oli vaikeuksia päästä turvallisesti ahtaasta ja karikkoisesta väylästä Juurikkasaareen. Samassa yhteydessä Jyväskylän Veneseura sai luvan kilparadan merkitsemiseen poijuin kesäkaudeksi.³⁷⁸

Veneseuran jäseniä ohjeistettiin Juurikkasaaren käytöstä seuran ensimmäisessä purjehdustiedotteessa 1975. Tiedotteen mukaan veneseuran käyttöön oli rajattu työväentalon ja Säynätsalon välinen rantakaista. Paikalla ollutta laivalaituria sai käyttää veneiden varusteluun, mutta sitä ei saanut tukkia muulta

liikenteeltä. Myös keskiviikkokisat käynnistyivät heti ensimmäisenä kesänä Hauhonselällä.³⁷⁹ Juurikkaan saatiin jollaluiska ja ensimmäinen ponttoonilaituri vuonna 1976³⁸⁰. Veneitä säilytettiin pitkään poijupaikoilla, jotka eivät olleet kovin käytännöllisiä. Rauli Harju muistelee tapausta ensimmäisestä kesästä Juurikassa³⁸¹:

Ensimmäisenä kesänä eivät satamalaitteet olleet oikein kunnossa. Siksiäpä jouduin laittamaan oman ”poijun” aivan kauimmaiseen nurkkaan. Meillä oli hyvä jolla, ns. ämpärimuovinen mutta sen verran painava, että ei kovin paljon perässä vedetty. Poiju koostui kahdesta kuorma-auton tasauspyörästä, noin 5 mm:n köydestä ja leparista. Hyvin toimi kesän, vaikka aina vähän pelkäsin, että kova tuuli vie. Ei vieny!

Kun veneet oli nostettu, ajattelin että poiju pitää nostaa ylös ja tehdä seuraavaksi kesäksi parempi. Niinpä vaimo mukaan ja soudettiin poijulle. Minä otin hanskat käteen, käärisin köyden hanskan ympäri ja vedin. Ei pienintäkään liikahdusta!

Vähän mietittyäni keksin, että kokeillaan veden nosteella. Menin jollan toiselle laidalle, painoin sen niin lähelle vettä kuin mahdollista, köysi pystysuoraan laidan yli ja kengällä painoin köyden sisäseinää vasten. Sitten me molemmat istuimme toiselle laidalle ja rytkyttelimme että vesi ja meidän paino olisivat nostaneet lautaspyörät ylös. Eivät nostaneet.

Istuin ja mietin nyt? Totesin että ei meidän voimilla nouse ja otin kenkäni köyden päältä! Jolla keikahti meidän molempien painosta toiselle kyljelle, vettä jolla täyteen, mutta ei onneksi kaatunut. Kiittelin jollan painoa ja vakavuutta, kevyemmällä olisimme joutuneet uimaan, joka olisi ollut syyskylmässä kova paikka. Soudettiin rantaan, housut litimärkinä, ei voinut istua autoon, ajoin kotiin ilman housuja. Vaimo kysyi, mennäänkö matkalla kahville, ei menty!

Jyväskylän Veneseura 1970-luvun lopulla

Jyväskylän Veneseuran puheenjohtaja oli vuonna 1975 Kyösti Aavisto ja vuodesta 1976 vuoteen 1981 Pertti Lipas. Pertti Lipas tuli Jyväskylään Helsingistä 1975 kun hänet nimitettiin teoreettisen fysiikan professoriksi Jyväskylän yliopistoon. Lipas oli toiminut aktiivisesti purjehduksen parissa Helsingin aikoinaan ja toi uuden tuulahduksen palatessaan vanhaan kotikaupunkiinsa vuosien jälkeen. Tämä merkitsi purjehdusaktiivisuuden voimakasta kasvua seuran toiminnassa. Junioritoiminta sekä köliveneiden määrän kasvu edesauttavat kehitystä. Ensimmäisenä toimintakesänä 1975 järjestettyyn optimistijollien kilpailuun osallistui 20 veneilijää, joista kuusi edusti Jyväskylän Veneseuraa³⁸².

Puheenjohtajakautensa loppupuolella Pertti Lipas korosti kirjoituksissaan, puheissaan ja toiminnassaan urheilutilaisuuksien, ennen muuta purjehduskilpailujen ja -harjoitusten järjes-

Päijännefolkkari on suomalainen Pohjoismaisen kansanveneiden muunnos. Päijännefolkkareita oli yleisesti käytössä vielä 1970-luvulla, mutta niiden määrä on hiipunut vuosien saatossa. Päijännefolkkarit on useimmiten rakennettu itse. Kuvassa Tuulia vuoden 2013 Päijännepurjehduksessa. Kuva: Vesa T. Lilja.



Jyväskylän Veneseuran sihteeri Eike Schüler esittelee paidassaan purjehdussanastoa. Schüler oli mukana järjestämässä kesällä 1975 Keski-Suomessa vierailleen Britannian Kuningatar Elisabeth II kunniaksi juhlaeskaaderipurjehdusta, jossa ”seuran purjeveneet tervehtivät kunniavieraita Säynätsalon edustalla purjehdusparaatilla hollantilaiseen tyyliin.” Vuosikertomuksen (1976) mukaan ”Valitettavasti eräs tukilautta rikkoi tiiviin muodostelmamme.” Schüler kiitti jälkikäteen kirjeessään Englannin suurlähettiläälle Britannian lipun lainasta ja pyysi anteeksi sen myöhäistä palautusta.³⁸⁸ Kuva: Erkki Vesamaa.

tämisen tärkeyttä seuran toiminnassa. Ennen muuta hän iloitsi juniorien toiminnan aktiivisuutta ja menestystä.

Kölviveneissä katsastettujen veneiden joukkoa johti 1970-luvun lopulla peräti 17:n H-veneen laivue. Joe-17 veneitä oli 11, E-jollia 6, Lightning-veneitä 6, OK-jollia 5, Windmill-veneitä 5 ja Optimistijollia 16. Näiden lisäksi oli koko joukko erilaisia purjeveneitä, muun muassa Päijännefolkkareita, Sunwindejä ja kansanveneitä. Moottoriveneiden osalta rekisterissä oli samaan aikaan seitsemän laivaksi ja moottoriristeilijäksi luokiteltua alusta, 15 sisämoottorivenettä, 11 perämoottorivenettä ja kuusi moottoripurjehtijaa.³⁸³

Jyväskylän Veneseuran jäsen- ja kilpailutoiminnan perusrakenne syntyi 1970-luvun jälkipuoliskolla ja se on säilynyt pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta 2020-luvulle. Siihen kuuluivat jo tuolloin hallituksen ja muut sääntöjen määräämät kokoukset sekä aktiivinen koulutus- ja kerhotoiminta jäiden aikaan, purjehduskurssit - myöhemmin purjehduskoulu - keväällä, vesillelasku ja lipunnosto Juurikassa, katsastukset, purjehduskilpailukalenteriin kuuluvat keskiviikkokilpailut, kevätregatta, kevätmatkapurjehdus, juniorileirit, Päijännepurjehdus, yksin-



purjehdus, syysregatta, syysmatkapurjehdus, päivä- ja yösuunnistuskilpailut sekä moottori- että purjeveneille, moottoriveneiden kokoontumisajot ja nopeuskilpailut. Kauden päättivät lipunlasku, veneiden nosto ja kauden aikana menestyneiden jäsenten palkitseminen. Seuran ensimmäinen vuosikirja julkaistiin vuonna 1979; tuolloin seuran jäsenmäärä oli jo lähempänä neljäsataa.

Retkiveneilyn kasvu 1970-luvun loppua kohti näytti johtavan seuran urheilutoiminnan heikentymiseen. Pertti Lipas arveli 1977, että pääosa moottoriveneiden ja suurten purjeveneiden vesilläliikkumisajasta kuluukin leppoisan perheretkeilyn parissa³⁸⁴. Lipas oli huolissaan kehityksestä puheenjohtajan tervehdyksessä vuoden 1980 vuosikirjassa todeten, että urheilutalouksien, ennen muuta purjehduskilpailujen ja -harjoitusten järjestäminen on seuran tärkein toimintamuoto. Hän toivoi samalla, että ”retkiveneilijät”, juniorit ja aikuiset, entistä enemmän osallistuisivat seuran kilpailuihin kartuttaen näin samalla myös veneilytaitojaan:³⁸⁵

JVS:n juniorit ovat yltäneet jopa kansainväliselle tasolle; tosin kärki on ollut kapea. Optimistijollien SM kilpailuissa 1979 seuraa edusti tyttö ja neljä poikaa, ja joukkuekilpailun hienona tuloksena tuli pronssisija. Aktiivisimmat E-jollistimme valittiin Pohjoismaiden sekä avoimiin että juniorimestaruuskilpailuihin ja kauden päätyttyä MM-valmennusrenkaaseen. Lipas myös korosti muuta menestystä kisarintamalla, sillä seura



Jyväskylän Veneseurassa oli parhaimmillaan 1970-luvun lopulla toistakymmentä Hans Groopin suunnittelemaa Joe 17 -venettä. Kuvassa hieman tuoreempi Joe-17, Henry Valliuksen Zoe tulossa maaliin Kuminassa 7.9.2013. Kuva: Vesa Lilja.

oli saanut menestystä niin juniori-PM-kölivenekilpailuissa kuin Lightning-luokan SM-kisoissa. Puheenjohtaja kiitti etu- ja jäl-

Pertti Lipas

1932–2008

Pertti Lipas kutsuttiin seuran ensimmäiseksi kunniajäseneksi Jyväskylän Veneseuran 25-vuotisjuhlissa vuonna 1995³⁸⁹. Samana vuonna Lipas valittiin kansainvälisen purjehtijaliiton kilpailusääntökomiteaan ensimmäisenä suomalaisena. Hän osallistui vuosien 2000 Sydneyn, 2004 Ateenan ja 2008 Pekingin olympialaisten purjehduskilpailuihin tuomariston jäsenenä.

Lipas toimi kansainvälisen purjehtijaliiton sääntölautakunnan seitsenjäsenisessä työryhmässä, jonka laatimat purjehduksen kilpailusäännöt 1998–2001 julkistettiin 1998. Niiden johtavana periaatteena veneiden kohdatessa on törmäysten välttäminen eikä kulkuoikeuksien korostaminen. Hän kirjoitti näiden pohjalta myös sääntöjen suomen- ja ruotsinkieliset versiot.

Purjehduslangi poistui uudistuksen myötä säännöistä. Esimerkkinä Lippaan suomenkielisten sääntöjen uudistustyöstä on käännoislainana sääntöihin tulleen vrikaamisen kääntäminen vispaamiseksi. Vielä käännosten viimeistelyvaiheessa hän pohti Purjehtijaliiton vuosikokouksen eli purjehtijapäivien aamiaisella voiko vispaaminen-sanaa käyttää, ”kun se on kuitenkin keittiötermi!”

Lipas oli Jyväskylän yliopiston teoreettisen fysiikan professori. Hänen aikanaan ja myöhemminkin veneseuran kokouksia ja navigointikoulutusta järjestettiin yliopiston fysiikan laitoksella Nisulankatu 78:ssa, jonka henkilökunnasta moni oli aktiivinen purjehtija. Lipas sai Jyväskylän Veneseuran esityksestä Suomen Purjehtijaliiton kultaisen ansiomerkin.



Pertti Lipas trapetsilla Jyväskylän Veneseuran syysregatassa 4.9.1988, peräsिमessä poika Timo Lipas. Liljan perheen kotialbumi / Vesa T. Lilja.

Maire Lilja

Maire Lilja kutsuttiin vuonna 1998 Jyväskylän Veneseuran toiseksi kunniajäseneksi. Maire Liljalla on poikkeuksellisen pitkä kokemus purjehduskilpailujen taustaorganisaatiossa toiminnasta.

Ensimmäisen kerran hän oli mukana SM-organisaatiossa vuonna 1962 Lightning-kisoissa. Vuoden 1965 Napolin EM- ja MM-kisoissa hän oli mukana huoltojoukoissa ja myös kisan virallisessa protestikomiteassa. Jyväskylän Veneseurassa Maire Lilja toimi paitsi kisaorganisaatioissa myös pitkään taloudenhoitajana ja myöhemmin tilintarkastajana.

Maire Lilja oli yhdessä miehensä Ilkka Liljan kanssa mukana Pääjännepurjehduksen perustavassa kokouksessa ja oli sen jälkeen lähes joka kesä mukana Pääjännepurjehduksen taustajoukoissa 2000-luvun ensivuosiin saakka. Kilpajärjestelykokemusta on kertynyt yhteensä yli 35 vuotta, SM-tasolla tuomariveneissä hän on toiminut lukuisia kertoja 1960-luvulta 2000-luvulle.



*Maire Lilja Lightning EM- ja MM-kisoissa 1965.
Liljan perheen kotialbumi.*

Mauno Hyvönen

Mauno Hyvönen on ollut pitkään mukana Jyväskylän Veneseuran ja jo Päijänteen Purjehdusseuran toiminnassa. Hyvönen oli mukana jo 1960-luvun alussa, kun pурсiseura rakensi Keljonlahden tukikohtaa. Hän toimi myös Järvipelastajissa ja oli sen myötä yhteistyössä Jyväskylän Veneurheilijoiden kanssa. Jyväskylän Veneseurassa hän on ollut mukana 1970-luvun puolivälistä alkaen, kun Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet liittyivät veneseuraan.

Hyvönen oli keskeisesti mukana kehittämässä Jyväskylän Veneseuran omaa navigaatiokoulutusta. Itse hän oli opiskellut navigointia Päijänteen Purjehdusseurassa Jorma Paatolan ja Jorma Leinosen ohjauksessa. Hyvösen johdolla Jyväskylän Veneseuraan perustettiin navigaatiokerho. Jyväskylän Veneseuran ensimmäiset omat saaristo- ja rannikkomerenkulun kurssit pidettiin keväällä 1976. Hyvönen keskittyi myöhemmin vetämään avomerikursseja, joista viimeisen hän piti kansalaisopistossa vuonna 2012.

Hyvönen organisoii yhdessä navigaatiokerholaisten kanssa navigointikisoja, jotka olivatkin erittäin suosittuja 1980–1990-luvulla. Uusien navigointilaitteiden myötä kiinnostus navigointikilpailuihin kuitenkin väheni ja lopulta kisoista luovuttiin kokonaan.

Mauno Hyvönen toimi Jyväskylän Veneseuran sihteerinä 1980-luvun alussa ja seuran varapuheenjohtajana 1980-1990-lu-



Mauno Hyvönen (vas.) ja Pertti Lipas (oik.) tuomariveneessä 1970-1980-luvun vaihteessa. Kuva: Erkki Vesamaa.

vun vaihteessa. Hän oli aktiivisesti mukana, kun seura hankki Kuminan saaritukikohtaan.

Mauno Hyvönen kutsuttiin Jyväskylän Veneseuran kunniajäseneksi vuonna 2000.

kikäteen kisoihin osallistunutta talkooväkeä, kilpailujen järjestäjiä ja naistoimikuntaa. Huoli oli sama kuin niin monta kertaa aiemmin ja myöhemmin: kuinka välttyttäisiin siltä, etteivät aina samat vapaaehtoiset olisi järjestämässä kisoja, mikä pahimmillaan voi johtaa väsymiseen ja jatkuvuuden vaarantumiseen. Kilpailukalenteri vuodelle 1980 oli täynnä toimintaa ja ainakin seuran puheenjohtaja purjehduskilpailuhenkinen. Eri asia sitten on, olivatko kaikki seuran jäsenet yhtä innostuneita kilpailutoiminnasta kuin sen johto.

Tukialus Ansio optimistijollakisojen tuomarialuksena 1970-luvulla. Kuva: Timo Fredriksonin kotialbumi.





X-766

Q
L-7937

Q
L-8200



*Purjehduskoulussa 1989 Heikki Martikainen,
Jorma Vuovirta, Rauli Harju ja Vesa
Rahkonen. Kuva: Juha Äystö.*

Kasvun vuodet – Jyväskylän Veneseura 1980–1990-luvulla

Suomalainen veneily kasvoi 1980-luvun nousukauden huumassa näkyi myös Päijänteellä, jossa purjeveneiden mastokorkeudet ja moottoriveneiden tehot kasvoivat. Samaan aikaan lasikuitu vakiinnutti asemansa rakennusmateriaalina.

Nousukausi päättyi 1990-luvun alun lamaan, josta veneilijät ja veneseura selvisivät jäsenmäärän romahtamisesta huolimatta lopulta vähin vaurioin.

Veneiden liikennemäärä yli kaksinkertaistui Päijänteellä 1970-luvun alusta 1980-luvun lopulle.

Muotoaan muuttava veneseura ja suomalaisen veneilyn kasvu

Kymmenenvuotias Jyväskylän Veneseura oli 1980-luvulle tultaessa ehtinyt tehdä jo monta muodonmuutosta. Kilpamoottori-veneseuraksi perustettu yhdistys muuttui ensimmäisen viiden vuotensa aikana retkiveneilyseuraksi, vaihtoi nimensä, yli kaksinkertaisti jäsenmääränsä Päijänteen Purjehdusseuran jäsenliitoksen myötä ja vuosikymmenen lopulla toiminnan painopisteenä oli purjehdusurheilu.

Jyväskylän Veneseuran jäsenmäärä kasvoi nopeasti 1980-luvulla ja laski jyrkästi 1990-luvun alussa. Jäsenmäärän lasku ei kuitenkaan aiheuttanut ongelmia veneseuran toimintaan, vaikka 1990-luvun alun lamavuosina usea kriisi ravisutti seuraa samaan aikaan. Tärkeimmät hankkeet olivat 1980-luvun alussa hankittu Kuminan tukikohta ja sen kehittäminen sekä Juurikkasaaren vakiinnuttaminen pitkällä vuokrasopimuksella seuran kotisatamaksi.

Talouden nousukautena 1980-luvulla sekä moottori- että purjeveneiden määrä kasvoi Suomessa nopeasti, mutta kasvu taittui yhtä nopeasti 1990-luvun alun laman myötä. Suomen Purjehtijaliiton rekisteriin merkittiin 1980-luvulla vuosittain 200 uutta purjevenettä, mikä oli puolta enemmän kuin 1960-luvulla. Sen sijaan 1990-luvun laman jälkeen tahti hiipui muutama kymmeneen.³⁹⁰ Veneiden ja veneilijöiden määrän kasvulla oli myös taloudellisia vaikutuksia: ei ainoastaan veneiden, vaan myös veneilyyn liittyvien palveluiden kysyntä kasvoi. Veneiden

kokonaismäärästä oli kuitenkin vielä 1980-luvulle tultaessa ristiriitaisia tietoja. Liittoihin kuuluvien veneiden ja veneilijöiden määrät tunnettiin hyvin, samoin vuodesta 1969 venerekisteriin merkittyjen yli 20 hevosvoiman perämoottoriveneiden ja yli 50 hevosvoiman sisämoottoriveneiden määrät ja omistajat. Näiden ulkopuolelle jäi kuitenkin suurin osa suomalaisista veneistä – kuten kaikki soutuveneet ja pienemmät moottori- ja purjeveneet.³⁹¹

Järvien ja saaristonsa vuoksi Suomi on väestön määrään suhteutettuna ollut pitkään yksi maailman suurimmista perämoottorien markkinoista: 1960-luvun puolivälissä myytiin noin 10 000 perämoottoria vuodessa, kun 1980-luvun lopulla vuosimyyntimäärä oli jo 30 000.³⁹² Pelkästään Jyväskylän talousalueella myytiin vuosina 1967–1975 yli 7 000 perämoottoria, joista valtaosa oli pieniä, alle viiden hevosvoiman tehoisia³⁹³. Suuri osa Päijänteelläkin käytössä olleista moottoreista oli Terhi-merkkisiä, jotka oli valmistettu Valmetin Jyskän tehtailla. Paikallinen perämoottorien valmistus kuitenkin päättyi jo 1970-luvun lopulla.

Veneiden liikennemäärä³⁹⁴ yli kaksinkertaistui Päijänteellä 1970-luvun alusta 1980-luvun lopulle. Kun vielä 1972 veneliikennelaskennan mukaan valtaosa veneistä oli pienveneitä (76 prosenttia), kasvoi vajaan kahden vuosikymmenen aikana etenkin kajuutallisten moottoriveneiden osuus 12 prosentista 46 prosenttiin. Samaan aikaan purjeveneiden suhteellinen osuus pysyi kutakuinkin ennallaan (kymmenesosa veneistä), mutta

Valmetin vuosina 1959–1979 Jyskän tehtaalla valmistamat Terhi-perämoottorit olivat edullisia ja suosittuja: 1960-luvun lopulla arvioitiin, että joka viides Suomessa myyty perämoottori oli Terhi-merkkinen. Suomen ulkopuolelle moottoreita myytin tuotemerkillä Tern. Kuvassa viimeisiin Terhi-malleihin kuulunut 50-hevosvoimainen moottori, jota valmistettiin 1976–1979. Kuva: Mika Särkijärvi.



absoluuttisesti niidenkin liikennemäärä miltei kaksinkertaistui.³⁹⁵ Lääninhallitusten moottorivenerikistereiden perusteella Keski-Suomessa oli vuonna 1990 vajaa neljä prosenttia Suomen moottoriveneistä, kun kolmekymmentä vuotta myöhemmin (2020) osuus oli viisi prosenttia.³⁹⁶ Vuonna 1974 Päijänteellä arvioitiin olleen yli 6 100 venettä, joista moottoriveneitä runsaat 3 400 ja purjeveneitä 175. Sekä purje- että moottoriveneiden lukumäärän arvioitiin kasvavan 10–12 prosentin vuosivauhdilla. Jyväskylän Veneseurassa odotettiin purjeveneiden lukumäärän kasvavan 1970-luvun lopulla jopa 20 prosenttia vuodessa seuraavalla vuosikymmenellä.³⁹⁷

Vuonna 1987 suomalaispurjeveneiden keski-ikä oli seitsemän vuotta, mutta se nousi vuoteen 2000 mennessä jo 17 vuoteen – samalle tasolle missä se oli ollut viimeksi 1960-luvulla. Keski-ikänsä kasvuun vaikutti se, ettei uusia veneitä enää hankittu 1990-luvun alun laman jälkeen entiseen tapaan, mutta myös se, että lasikuituveneet osoittautuivat pitkäikäisiksi ja Suomeen hankittiin yhä useammin käytettyjä veneitä ulkomailta. 1980-luvun huumassa hankittuja veneitä puolestaan myytiin ulkomaille 1990-luvun laman aikana.³⁹⁸

Jyväskylän veneseuran jäsenmäärä lähes kaksinkertaistui 1980-luvulla: vuonna 1980 jäseniä oli 372 ja vuonna 1990 saavutettiin kaikkien aikojen ennätys, 678 jäsentä. Jyväskylän Ve-

neseuran jäsenmäärä kasvoi etenkin 1980-luvun viimeisinä ja 1990-luvun ensivuosina. Parhaimmillaan hallituksen kokouksissa hyväksyttiin parikymmentä uutta jäsentä kuukaudessa³⁹⁹. Ennätys saavutettiin vuoden 1986 syyskuun hallituksen kokouksessa, jossa hyväksyttiin 43 uutta jäsentä⁴⁰⁰.

Veneharrastuksen kasvu oli yleinen trendi koko maassa. Myös Lahden naapuriseura kasvoi nopeasti 1980-luvulla: vuonna 1984 Lahden Purjehdusseurassa oli 820 jäsentä ja 267 venettä, kun vain pari vuotta aiemmin jäseniä oli noin sata vähemmän⁴⁰¹. Keski-Suomen lääninhallituksen ylläpitämän moottorivenerikisterin mukaan läänin alueelle rekisteröityjen moottoriveneiden määrä kaksinkertaistui 1975–1983 ja nelinkertaistui 1975–1991. Vuoden 1991 lopussa Keski-Suomessa oli rekisteröitynä 5 521 moottoriveneitä – näistä alle sata eli vajaa kaksi prosenttia kanto Jyväskylän Veneseuran lippua, kun vuoden 1975 venerekisterin keskisuomalaismoottoriveneistä nelisen prosenttia oli rekisteröity Jyväskylän Veneseuraan.⁴⁰² Sen sijaan Jyväskylän seudun purjeveneistä todennäköisesti valtaosa oli

Jyväskylän Veneseura oli varsin tasasuhtaisesti moottori- ja purjeveneseura läpi 1980-luvun.

Veneseuran rekisterissä 1980–1990-luvun vaihteessa – tarkkaa osuutta ei voi sanoa, koska purjeveneistä ei ole kattavaa valtakunnallista tilastoa. Jyväskylän Veneseura oli purjehtijaliiton jäsenmäärillä laskettuna Suomen viiden suurimman sisämaan veneseuran joukossa; Päijänteellä Jyväskylän Veneseuraa suurempi oli Lahden Purjehdusseura.⁴⁰³

Jyväskylän Veneseuran jäsenmäärä kuitenkin laski 1990-luvun aikana neljänneksellä ja vuosikymmenen lopulla jäseniä oli noin viisisataa. Jyväskylän Veneseuran hallitus seurasi huolestuneena tilannetta. Toisin kuin edellisellä vuosikymmenellä, joutui hallituksen kuukausikokous toisensa perään toteamaan, ettei uusia jäsenhakemuksia ollut ja samaan aikaan aktiivisten seuralaisten määrä oli laskussa⁴⁰⁴. Jäsenmäärän vähenemisellä oli myös taloudellisia vaikutuksia, sillä jäsenmaksut olivat veneseuran tärkein tulonlähde. Ei siis ihme, että hallituksessa oltiin huolestuneita, kun jäsenmäärä laski ja osa jäljelle jääneistä laistoi maksujaan, eikä osallistunut seuran talkoisiin⁴⁰⁵. Jäsenmäärä kääntyi kuitenkin 1990-luvun lopulla uuteen kasvuun: hallituksen pöytäkirjoihin voitiin jälleen merkitä kaksinumeroisia lukuja uusien jäsenten lukumääristä⁴⁰⁶.

Purjeveneilijöiden lukumäärä kasvoi 1980–1990 hieman moottoriveneilijöitä nopeammin. Samaan aikaan kuitenkin moottoriveneiden lukumäärä miltei kolminkertaistui, kun purjeveneiden määrä kaksinkertaistui. Purjeveneiden osuus seuran venekannasta laski, kun taas purjeveneilijöiden osuus veneilijöistä nousi aavistuksen, mutta pysytteli runsaassa 50 prosentissa. Kai-

ken kaikkiaan Jyväskylän Veneseura oli siis varsin tasasuhtaisesti moottori- ja purjeveneseura läpi 1980-luvun.

Moottoriveneiden määrä laski 1990-luvulla neljänneksellä, mutta purjeveneiden määrä vain vajaalla kymmenellä prosentilla. Veneilijöiden lukumäärässä laskettuna kehitys oli kuitenkin päinvastainen: purjeveneilijöiden määrä laski 40 prosenttia, mutta moottoriveneilijöiden vain neljänneksen. Tämä on selitettävissä sillä, että seuran jäsenistössä oli 1980–1990-luvun vaihteessa paljon veneettömiä, joista erityisen suuri osa oli merkitty purjeveneilijöiksi. Erityisen paljon purjeveneilijöissä oli veneettömiä, jollakoulutuksessa olevia juniorijäseniä: esimerkiksi 1989 seurassa oli peräti 79 juniorijäsentä, joista pääosa purjehtijoita.

Oheisen taulukon poikkileikkausvuodet eivät anna täyttä kuvaa 1990-luvun alkupuolen laman vaikutuksista: vuosina 1990–1995 viidesosa veneistä ja kolmasosa jäsenistä poistui seuran rekisteristä. Kato kävi etenkin moottoriveneissä ja -veneilijöissä. Sen sijaan 1990-luvun jälkipuoliskolla jäsenmäärä kasvoi kymmenen ja veneiden määrä viisi prosenttia. Vuosikymmenen viimeisinä vuosina (1995–1999) moottoriveneilijöiden lukumäärä kasvoi miltei viidenneksellä, kun purjeveneilijöiden ja -veneiden määrissä ei tapahtunut merkittävää muutosta. Useat veneet olivat yhteisomistuksessa, mikä kasvatti jäsenmäärää suhteessa veneiden määrään.

Jyväskylän Veneseuran rekistereistä 1990-luvulla poistuneet veneet ja veneilijät eivät välttämättä kuitenkaan kadonneet Päi-

Jyväskylän Veneseuran veneiden ja veneilijöiden lukumäärä 1980–1999

	1980	1990	1999	Kasvukerroin 1980–1990	Kasvukerroin 1990–1999
Purjeveneet lkm	65	126	115	1,94	0,91
Purjeveneet %	64	54	59	..	..
Moottoriveneet lkm	36	106	80	2,94	0,75
Moottoriveneet %	36	44,5	41	..	..
Veneet yhteensä lkm	101	238	195	2,36	0,82
Purjeveneilijät lkm	199	375	225	1,88	0,60
Purjeveneilijät %	54	55	55	..	..
Moottoriveneilijät lkm	173	303	225	1,75	0,74
Moottoriveneilijät %	47	45	45	..	..
Jäsenet yhteensä lkm	372	678	500	1,82	0,74

Lähde: JVS vuosikertomukset.

jänteen aalloilta. Osa saattoi nähdä seuran tarpeettomana ja jatkoi veneily- tai purjehdusharrastusta omin päin. Tämä tosin on epätodennäköistä, sillä seuran jäsenyys alensi veneilyn kustannuksia: seuraan katsastetusta veneestä sai vakuutusalennuksia ja seuran satamapaikan hinta oli huokea. Suuri osa eroamisista johtuikin paikkakunnalta muuttamisesta. Veneseura ryhtyi myös aktiivisemmin perimään maksamattomia jäsenmaksuja: 1992 lähetettiin tiukkasanaan kirje jäsenmaksunsa laiminlyönteille, jossa todettiin, että maksamattomat oli poistettu veneseuran rekisteristä⁴⁰⁷. Tämä selittää osaltaan jäsenmäärän romahduksen: vuosina 1991–1992 jäsenmäärä putosi 119:lla.

Laman lisäksi jäsenmäärän laskuun vaikutti vuonna 1989 perustettu Pohjois-Päijänteen Pursiseura (PPPS), johon liittyi usei-

ta Jyväskylän Veneseuran veneilijöitä. Ero ja uusi seura liittyivät aikakauden politiikkaan: PPPS oli tuolloin Työväen Urheiluliiton seura, kun Jyväskylän Veneseura oli kallellaan SVUL:n lajiliittoihin.⁴⁰⁸

Jyväskylän Veneseuran toimintaa terävöitettiin 1980-luvulla. Tuolloin vakiinnutettiin toimikuntarakenne, joka on jatkunut muutamin poikkeuksin 2020-luvulle. Seurassa oli kymmenkunta toimikuntaa ja näiden lisäksi erityistehtäviin valittuja henkilöitä, kuten Kuminan isännät ja Juurikkasaaren satamakapteeni⁴⁰⁹.

Toimikunnat toimivat suhteellisen itsenäisesti – kuten olivat aikanaan toimineet Päijänteen Purjehdusseuran jaokset. Toiminnan laajetessa rutiinit ja käytänteet olivat kuitenkin

ajoittain hakusessa. Tilintarkastuskertomuksessa vuodelta 1987 summeerataan riemukkaasti seuran tilinpidon haasteita⁴¹⁰:

JVS:n laskutavassa on normaalia yhdistyshenkeä, eli kukaan ei tarkasti tiedä mitä milloinkin maksaa. Sama vaikeus on tietysti kirjanpitäjillä josta johtuen esim. satamamaksut ovat sekoilleet keskenään: poijupaikkatuotot /venesäilytys/nostot/laskut.

Samaisessa tilintarkastuksessa hämmästeltiin Jyväskylän Veneseuran hankkimaa nimikkotuolia Lahden Purjehdusseuran uudistettuun paviljonkiin. Tilintarkastajat Veikko Rantala ja Heikki Koho arvelivat, että seuralaiset haluavat tietää ”tarkemman sijainnin ja mahdollisen numeron, osuakseen oikeaan tuoliin istumaan”⁴¹¹. Jäsenrekisterin ylläpidon haasteet jatkuivat läpi 1980 ja 1990-luvun. Rekisteri saatiin järjestykseen, kun vuonna 2002 siirryttiin käyttämään purjehtijaliiton jäsenrekisteriä⁴¹².

Kaikkiaan 1980-luku näyttäytyy asiakirjoissa leppoisalta, nousukauden lämmittävältä ajalta, jolloin seuran toimintaa kehitettiin niin Juurikassa, Kuminassa, Lutakon satamassa kuin Urtin majallakin. Seuraavan vuosikymmenen alussa talouden kiristyminen näkyi monilla toiminnan alueilla ja aiheutti risti-riitoja seuralaisten keskuudessa. Vaikka kilpailutoiminta oli näkyvin osa seuran toimintaa ja siitä uutisoitiin näyttävästi niin alueellisissa kuin valtakunnankin medioissa, keskittyi kesäpäivien toiminta retkiveneilyyn ja -purjehdukseen.

Seuratoiminnasta tiedottaminen niin seuran jäsenille kuin ulospäin on aina ollut haasteellista. Seura postitti 1980–1990-luvulla vuosittain kymmenkunta jäsenkirjettä sekä vuosikirjan. Vuonna 1998 rekisteröitiin *jvs.fi*-verkkotunnus, minkä jälkeen seuran tiedotus siirtyi asteittain verkkoon⁴¹³.

JYVÄSKYLÄN VENESEURA ry

TOIMINTAKALENTERI 1980

- 15.1 Navigaatiokurssit alkavat, tutkinto 8.5., avoneilivaivurikurssi on alkanut jo syksyllä 1979
 - 26.-27.1. SPL:n PSijänteen piirin purjehdusseminaari, Joutsenlahti
 - 30.1. Vuosikokous
 - 9.2. Venesäilytysmatka Helsinkiin
 - 8.3. Artekno-ekskursio
 - 14.3. Saarialta Kierteessä (kivi-ilta, vasta-alkajille ST-harjoitus-kilpailu ja käyttämön harjoittelu 7.6.)
 - 22.3. Filkkikilpailu Juurikassa
 - 27.3. Merimiestaito I (kodyet + solmat)
 - 2.4. Merimiestaito II (ankkurointi + konekäyttö) } Elke Schöler
 - 9.4. Purjehduskilpailujen toimintakäsiö- } Pertti Lipas
 - 16.4. koulutus
 - 23.4. Juurikan lavan tyhjennys
 - 16.5. Venillelasku ja lipunnosto Juurikassa
 - 17.-30.5. Purjehdusviikon katsastus Juurikassa ke/pe
 - 19.-21.5. Liikunnan purjehduskurssi
 - 23.-25.5. Järvipäivät, H-veneläisvuo esiintyy
 - 28.5. 1. keskiviikkokilpailu (purjehdus ja -laudat)
 - 31.5.-1.6. Kevätregatta
 - 2.-4.6. Aikuisten purjehduskoulutus (köliven.)
 - 4.-18.6. Moottoriveneiden katsastus Lutakossa ke/to
 - 4.6. 2. keskiviikkokilpailu
 - 7.6. Päiväsuunnistusajo, moottoriven., perhekilpailu ja illanvietto Haukarpesellä
 - 7.-8.6. Kevätmatkapurjehdus, Mullikan ympäri Ratalahteen ja illanvietto Haukarpesellä 7.6. (purjehdus.)
 - 11.6. 3. keskiviikkokilpailu
 - 18.6. 4. keskiviikkokilpailu
 - 20.6. Juhannusjuhla Vuoritsalossa
 - 4.-6.7. Matka-ajo Lohrkaan, moottoriven.
 - 7.-9.7. Optimistileiri
 - 12.-13.7. Vuosipurjehdus, PIM: Opti, E, purjel., R: Opti, E
 - 24.-25.7. PIM - purjehdus, kölivenet ja Lightning
 - 26.-27.7. PSijänteen - purjehdus
 - 2.8. Vihä-Juures, moottoriveneiden kokoontuminen
 - 9.8. Sooloajo, moottoriveneet
 - 8.-10.8. JVS:n järjestämä matkapurjehdus
 - 20.8. 5. keskiviikkokilpailu
 - 23.8. Yösuunnistusajo, moottoriveneet
 - 27.8. 6. keskiviikkokilpailu
 - 30.8. Yösuunnistuskilpailu, purjehdus, K-S PIM (kaatumokelit, helppo rata, syvät vedet)
 - 3.9. 7. keskiviikkokilpailu
 - 6.-7.9. Syysregatta
 - 13.9. Yösuunnistusajo, moottoriveneet, K-S PIM
 - 20.9. Poronsaaren ympäripurjehdus, juniorit
 - 20.9. Lipunlasku Juurikassa
 - 21.9. Vuoritsalon siivoustalkoot
 - 27.-28.9. Syysmatkapurjehdus Korpilahdelle, purje- ja moottoriveneet
 - 11.10. Venien nosto
 - 7.11. Saarialta Kierteessä
 - 12.11. Vaalikokous
 - 28.11. 10-VUOTISJUHLA ja palkintojen jako, laajavuori
- Keskiviikkokokous Vuoritsalossa purjehduskauden aikana, kaikki tervetulleita!



Aktiiviset kilpa- ja retkipurjehtijat Hente ja Eki – Henry Vallius ja Erkki Kemiläinen – kisailivat aktiivisesti Windmillillä ja hankkivat sitten FinnExpress 83:n kimpvaveneeksi. Sun Ship II sai uudeksi nimekseen Munja Sun Ship II. Kuva: Mika Särkijärvi.



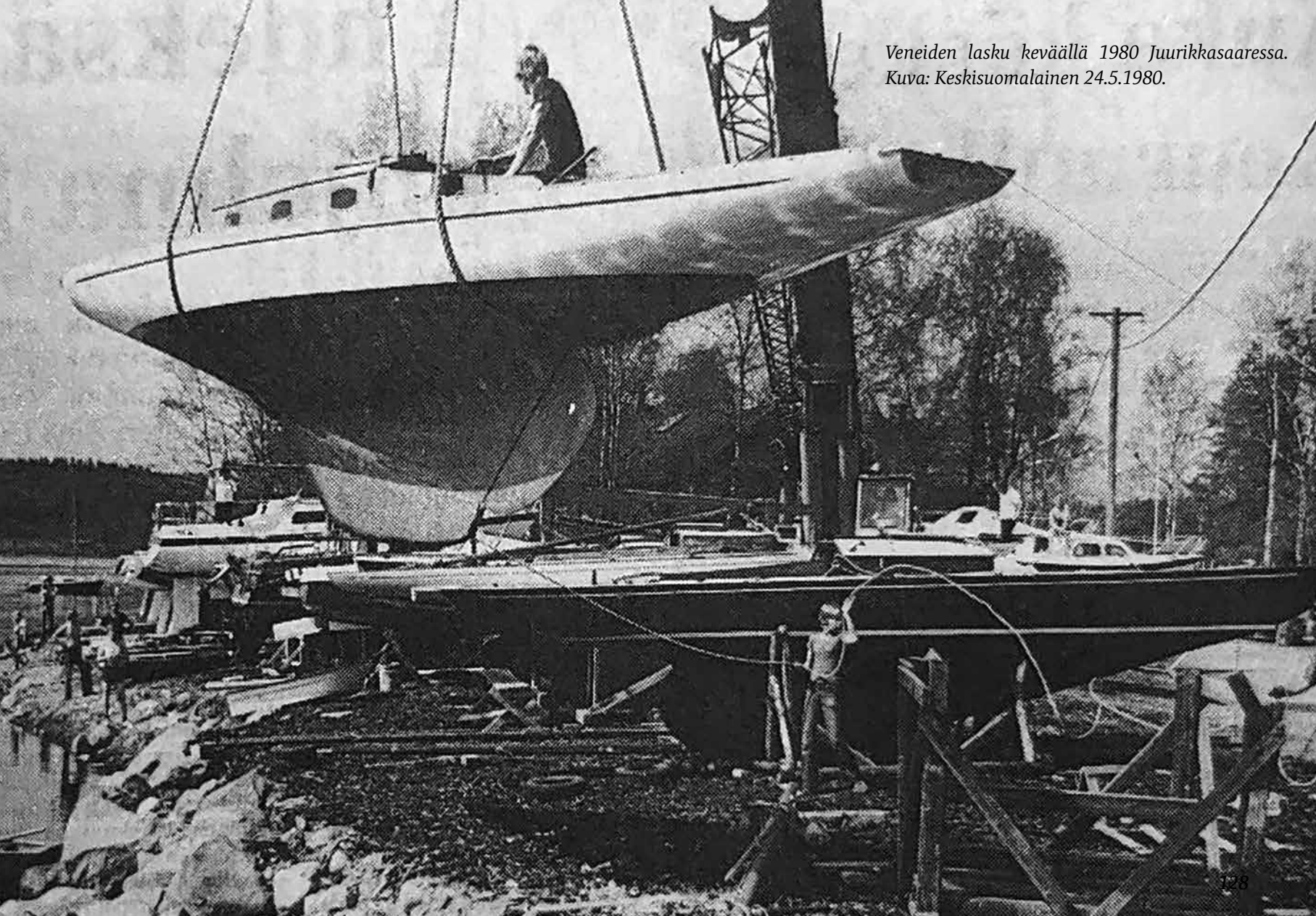
*Kuminan tuliterä sauna ja nuotiokatos vuonna 1984.
Kuvat: Esko Liukkonen.*

Kuminan nuotiokatos ja sauna (nypl. 84 alusta)



*Reijo ja Marjatta Puuperän läksiäiset Kuminassa 1992, saattelijana
kommodori Erkki Suorlahti (oik.). Kuva: Juha Äystö.*

Veneiden lasku keväällä 1980 Juurikkasaassa.
Kuva: Keski-suomalainen 24.5.1980.



Juurikkasaari

Juurikkasaari oli Jyväskylän Veneseuran purjehtijoiden tukikoh- ta 1980-luvulle tultaessa. Alun perin tukikohdan vuokrasopi- muksen Säynätsalon Työväenyhdistykseltä olivat neuvotelleet Päijänteen Purjehdusseuran purjehtijat, mutta vuokrasopimuk- sen teko siirtyi vuonna 1975 Jyväskylän Veneseuralle. Juurikka- saaren maa-alueet olivat vuokralla osin työväenyhdistykseltä, osin Säynätsalon kunnalta ja myöhemmin Jyväskylän kaupun- gilta. Vuokrasopimuksia jatkettiin useaan otteeseen. Vuokra- neuvottelut olivat vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen moni- mutkaisia, kun mukana oli useita tahoja.

Juurikkasaaren alkuvuosien ja -vuosikymmenienkin ke- hittämistä hidastivat lyhyet vuokrasopimukset. Esimerkiksi kesäkuussa 1985 veneseuran hallitus joutui toteamaan, että vuokrasopimus oli päätynyt toukokuussa. Neuvottelut Työ- väenyhdistyksen kanssa sujuivat kuitenkin jouhevasti ja uusi sopimus solmittiin nopeasti.⁴¹⁴ Säynätsalon kunta ja myöhem- min Jyväskylän kaupunki, johon Säynätsalo liitettiin 1993, suh- tautuivat positiivisesti seuran toimintaan. Tämän vuoksi kunta suunnitteli 1989 alueiden pakkolunastamista, jotta veneseuran kanssa voitaisiin tehdä pidempi vuokrasopimus⁴¹⁵.

Seurassa jouduttiin miettimään vakavasti 1980–1990-luvun vaihteessa ja uudelleen vuosituhannen alussa, voidaanko toi-

mintaa jatkaa Juurikkasaassa ollenkaan epävarman vuokrati- lanteen vuoksi.

Samaan aikaan kuitenkin tukikohtaa rakennettiin ahkerasti: uusia laitureita hankittiin ja pitkään haaveiltu mastonosturi- hanke saatiin käyntiin 1989, hankkeen vetäjinä toimivat Rau- no Himanko ja Pertti Pennanen. Piirustukset saatiin Hollolan Veneseuralta, jolla oli jo samanlainen nosturi Messilässä – kol- mas samalla piirustuksilla tehty nosturi valmistui Padasjoelle. Mastonosturi rakennettiin messuhallissa ja se valmistui vuonna 1990. Myöhemmin nosturiin rakennettiin korotus.⁴¹⁶

Mastonosturi ehti palvella Jyväskylän Veneseuran purjehtijoita parikymmentä vuotta ennen uuden nosturin valmistu- mista: viimeisen kerran vanhalla nosturilla nostettiin mastoja toukokuussa 2020.

Vuonna 1984 Jyväskylän Veneseuran lippu laskettiin pur- jehduskauden päätteeksi ensimmäistä kertaa Juurikkasaares- sa⁴¹⁷. Samana vuonna valmistui Juurikan huoltolaituri, jonka rakennusprojektia vetivät Seppo Järvinen, Esko Liukkonen ja Esko Vehtari. Samalla parannettiin Juurikan slipiä. Kuminan ja Juurikan laiturihankkeen tarpeisiin oli hankittu 50 vanhaa pu- helinpylvästä, joista piti sahata lautoja. Vuosikirja 1985 kertaa puhelinpylväsepisodia⁴¹⁸:

Venepaikkojen lisäämiselle oli akuutti tarve: kesän kynnyksellä 1989 venejonossa oli jo 18 venettä ja myös moottoriveneilijöillä oli halua siirtyä Juurikkasaareen Lutakosta.

Jukka Heinonen järjesti Keski-Suomen Puhelimelta noin 50 vanhaa puhelinpylvästä. Niistä piti sahata lautoja sekä Kuminan että Juurikan tarpeita varten. Pylväät ajettiin Haapaniemeen sahattaviksi ja veneseuran talkooväki poisti niistä rautoja ja nauvoja monena iltana. Esimerkiksi 13.4.1984 Haapaniemessä olivat mm. Heinonen, Hattulat, Franssila, Ari Harju perheineen, Lehtiset, Kiisket, Lindenit, Jorma Lind, Paavo Haimi, Vesa Rahkonen ja Liukkoset sekä joukko kylänväkeä. Parina muunakin iltana nauvoja etsittiin Franssilan Lassin lainaaman miinaharavan kanssa.

Sahaamisesta ei kuitenkaan tullut mitään. Kolmen illan ja muutaman terän pilaamisen jälkeen hommasta piti luopua, ja pylväät ajettiin lopulta Juurikkaan käytettäväksi laiturissa. Vahinko, mutta tämä sahaus episodi taisikin olla ainoa takaisku kesän 1984 rakennusprojekteissa.

Juurikkasaaren alueella Päijänteen pohja on pehmeää mutaa. Tämä konkretisoitui niin 2010-luvun lopun mastonosturiprojektissa, kuin myös vuoden 1984 laiturihankkeessa. Laiturin pylväät juntattiin lahden pohjaan ja itse laiturirakennettiin talokootyöllä⁴¹⁹:

Tiistaina 22.5.84 tehtiin laiturin tukirakenteet. Päivä oli taas aurinkoinen ja lämmin. Seppo Järvinen, Esko Vehtari, Jorma Vuovirta, Esko Liukkonen, Vesa Rahkonen, Raimo Niinijärvi,

Jorma Hattula ja Jussi Salovaara huhkivat päivän Juurikkasaahatan, kairaten ja pylväitä kantaen. Työkälujakin tippui järveen, mutta ehkä enemmän silti hikeä.

Iltaan mennessä laiturin tukirakenteet olivat valmiit, ja laiturista puuttui vain kansi. Se hakattiin parinkymmenen JVS:läisen yhteisenä rynnistyksenä 24.5.84. Laituri oli valmis, eikä se tullut edes mahdottomia maksamaan. 7 500 markan kustannusarvio piti, ja seuran talkoohenki oli nousussa.

Veneet pidettiin edelleen poijupaikoilla: vasta vuonna 1989 Juurikkaan rakennettiin talkoovoimin ensimmäinen venepaikkalaituri.⁴²⁰ Jyväskylän Veneseuralla oli akuutti tarve lisätä venepaikkoja Juurikkassa: syksyllä 1985 Juurikan poijupaikoilla oli 41 purjevenettä, joista vain kaksi oli poistumassa – ja vapautuneita paikkoja oli tiedustellut jo usea purjeveneilijä⁴²¹. Kesän kynnyksellä 1989 Juurikan venejonossa oli jo 18 venettä⁴²². Myös moottoriveneilijöillä oli halua siirtyä Juurikkasaareen Lutakosta, jossa oli jatkuvasti järjestyshäiriöitä ja ilkaltaa⁴²³.

Juurikkasaaren kehittämisen epävarmuus poistui vasta 1992, kun Säynätsalon työväenyhdistyksen kanssa solmittiin 25 vuoden vuokrasopimus. Sopimusta oli neuvoteltu pitkään⁴²⁴. Vuokraksi sovittiin 17 500 markkaa vuodessa. Vuokrasopimus koski Juurikkasaaren eteläpuolella olevaa maa- ja vesialuetta. Sopimuksen mukaan seura:⁴²⁵

saa rakentaa tarpeelliseksi katsomiaan satamalaitteita veneiden kiinnittämistä, nostoa, huoltoa, talvisäilytystä ja kilpailutoimintaa varten

Pitkä vuokrasopimus laukaisi patoutuneen kotisataman kehittämisen. Juurikkaan rakennettiin 1994 uusi laituri, jolloin laituripaikkojen määrä kasvoi yli kuuteenkymmeneen. Uuden laiturin myötä oli tilaa myös moottoriveneille, joita siirtyikin Juurikkasaareen, joka oli alkuperäisen vuokrasopimuksen mukaisesti toiminut ensimmäiset 20 vuotta lähes yksinomaan purjeverneiden satamana.

Ennen uuden laiturin rakentamista Juurikkasaarella säilytettyjen veneiden satamamaksut eivät kattaneet Juurikan vuokralukuja, mutta uusien laiturien tulojen myötä rahaa jäi myös muuhun toimintaan.⁴²⁶

Kehittämisen myötä Juurikkasaaren toiminta vakiintui näihin päiviin jatkuneille urilleen. Seuran oma vartiointi Juurikkasaarella aloitettiin kesäkaudella 1994⁴²⁷, samoihin aikoihin vahvistettiin Juurikan laituri- ja poijupaikkasäännöt sekä kotisataman huoneentaulu⁴²⁸.

Vartiointivuorojen alkuun oli käytännön syy: eräänä yönä Juurikassa oli murtauduttu pariinkymmeneen veneeseen, vaikka todistetusti viimeinen veneilijä oli poistunut paikalta aamukolmelta ja ensimmäinen aamuvirkku veneenomistaja oli tullut paikalle kuuden aikaan⁴²⁹.

Veneet olivat vielä 1988 Juurikkasaarella poijupaikoilla: ensimmäinen venepaikkalaituri valmistui seuraavaksi kesäksi. Kuva: Vesa T. Lilja.



Juurikkasaaren kapasiteetti ei laajennuksista huolimatta riittänyt seuran kaikkien veneiden talvisäilytykseen.

Juurikkasaaren kapasiteetti ei laajennuksista huolimatta riittänyt seuran kaikkien veneiden talvisäilytykseen – varsinkaan kun veneiden lukumäärä kasvoi kaiken aikaa. Suuri osa moottoriveneistä piti satamaansa kesäkausina edelleen Lutakossa ja talvella veneitä säilytettiin ahtaaksi käyneessä Jyväskylän kaupungin talvisäilytyspaikassa Keljonlahden Pekonniemessä. Jyväskylän Veneseura vuokrasi Valtion Rautateiltä vuonna 1994 lisäalueen Pekonniemestä, johon osa aiemmin kaupungin paikalla olleista veneistä siirtyi.⁴³⁰

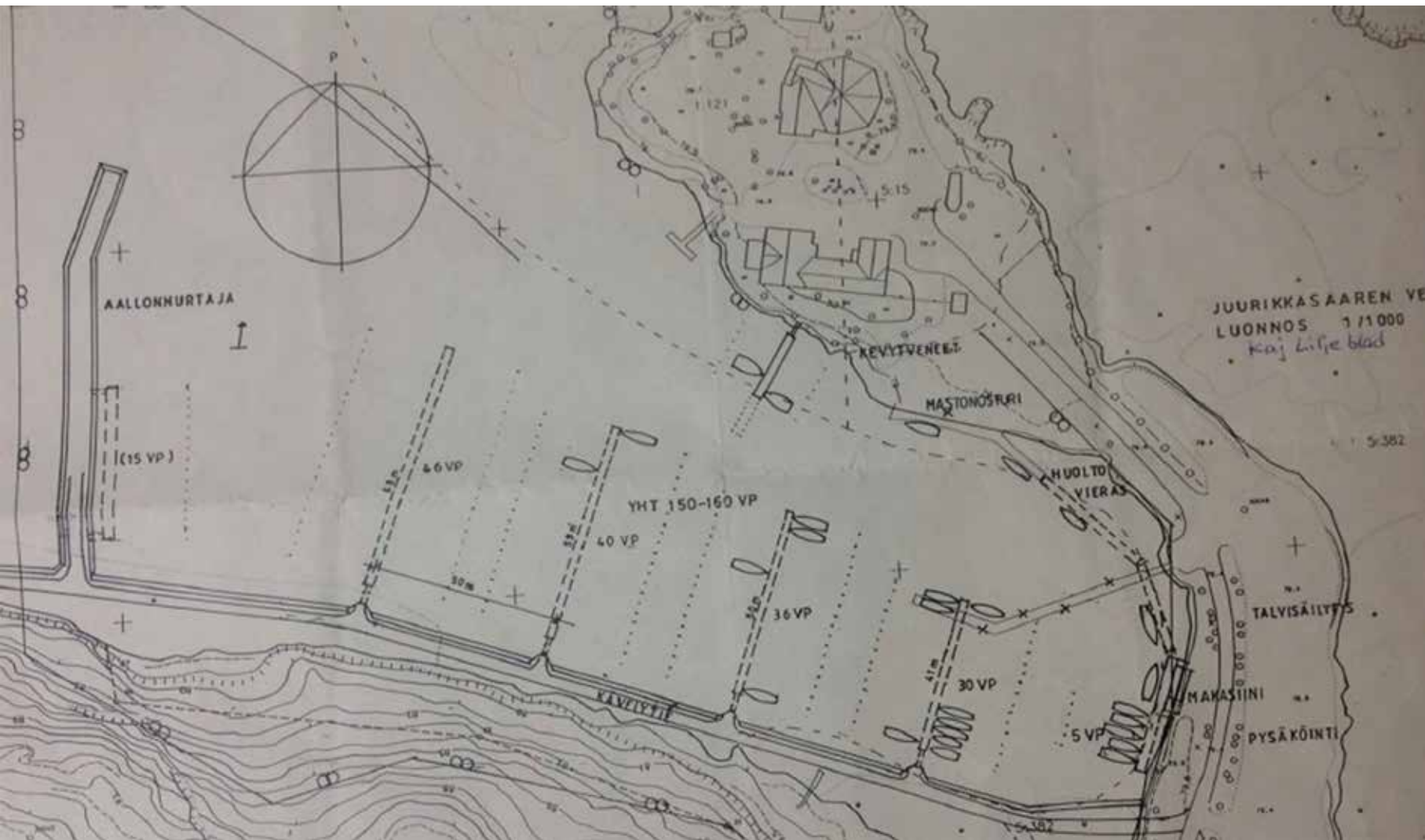
Investoinnit Juurikkasaaren laiturikapasiteettiin ja neuvotellut Säynätsalon kunnan ja sittemmin Jyväskylän kaupungin kanssa kuitenkin tähtäsivät siihen, että Juurikkasaari tarjoaisi jatkossa sekä kesä- että talvisataman kaikille seuran veneille, mukaan lukien siis moottoriveneet. Lisäpontta suunnitelmalle antoi Lutakossa jatkuvana ongelmana oleva ilkeä ja se, että Pekonniemen ranta oli liian matala isommille veneille.⁴³¹ Luopumista Pekonniemestä valmisteltiin vuosituhaten alusta alkaen ja alueesta luovuttiin veneiden talvisäilytyspaikkana vuonna 2008⁴³².

Vuosituhaten vaihteessa pohdittiin vakavasti satamatoimintojen siirtämistä tuolloin rakenteilla olleeseen Paloaseman satamaan Säynätsalossa. Keskustelujen jälkeen kuitenkin jatkettiin yhteistyötä Säynätsalon Työväenyhdistyksen ja Jyväskylän kaupungin kanssa Juurikkasaaren satamassa. Uudet pitkät vuokrasopimukset solmittiin vuoden 1999 lopulla. Kaupungilla oli vuosituhaten vaihteessa suurisuuntaisia suunnitelmia Juu-

rikkasaaren kehittämiseksi.⁴³³ Suuria olivat myös veneseuran suunnitelmat Juurikan varalle. Jyväskylän Veneseura toivoi, että kaupunki laatisi satama-alueen suunnitelman veneseuraa kuullen ja ehdotti kaupungille muun muassa, että⁴³⁴:

- Kaupunki täyttäisi satama-alueen Säynätsalon puoleisen rantapenkan kevyen liikenteen väyläksi (mahdollisesti koululle asti), johon veneseura tukeutuisi pistolaiturien rakentamisessa
- Kevyen liikenteen väylällä sallittaisiin huoltoliikenne laitureille
- Kaupunki tekisi esisopimuksen laiturialueen vuokraamisesta veneseuralle.
- Kaupunki hakisi vesioikeuden luvan suunnitelmalle
- Kaupunki ruoppaisi ranta-alueen rantapenkältä
- Kaupunki rakentaisi aallonmurtajan ylijäämämailla pohjoispuolen matalikolle

Piirros oikealla sivulla: Veneseura-aktiivi, arkkitehti Kaj Liljeblad laati vuosituhaten vaihteessa asemakaavaluonnoksen, jossa Juurikkasaaren laiturit olisi siirretty Säynätsalon saaren pohjoispuolelle. Kaupunki suunnitteli samaan aikaan kevyen liikenteen väylää, josta olisi ollut yhteys laitureille. Luonnos on aika ajoin nostettu esiin mahdollisena Juurikan kehittämissuunnitelmana. Kuva: Hannu Mäkisen kotiarhivo.



- Alueelle kaavoitettaisiin paikka varastorakennukselle; vene-seura rakentaisi siihen vessat suihkut, saunan varaston ja ”vartiotornin”
- Kaupunki rakentaisi viemäriin alueelle
- EU:n ympäristödirektiivin septitankin tyhjennyssäiliö sijoitettaisiin ns. saunarantaan (Säynätsalon satama), jolloin se olisi kaikkien veneilijöiden käytettävissä
- Veneseura rakentaisi ja vuokraisi laituripaikkoja jäsenilleen kysynnän mukaan omalla kustannuksellaan

Vuosituhatosen vaihteen suunnitelmista toteutui oikeastaan vain yksi, septin tyhjennyssäiliön rakentaminen paloaseman satamaan. Muut suunnitelmat putkahtelivat aika ajoin esiin 2000-luvun ensivuosisikymmeninä. Septitankin tyhjennyslaite hankittiin yhdessä Juhlatalo Juurikkasaaren kanssa pohjoislaiturille, mutta paljon huolta vaatineesta laitteesta luovuttiin parin kauden jälkeen.



Kotisataman aktiiviset talkoolaiset Vesa Karhusaari ja junioripurjehduksen vetäjä Tuomo Korkolainen kunnostamassa seuran Bustertia Juurikkasaarella toukokuussa 2020. Kuva: Mika Särkijärvi.

*Ilmakuvasa Juurikkasaaren satama 2010-luvun lopulla.
Kuva: Harri Niivuori.*



Kumina

Yksi Jyväskylän Veneseuran alkuvuosien kauaskantoisimmista hankkeista oli tukikohta-alueen hankkiminen loppuvuodesta 1981 Ison-Kuminan saaresta Korpilahdelta.⁴³⁵ Kumina ei ollut ainoa vaihtoehto saaritutukikohdaksi. Ensisijaisesti haluttiin hankkia tukikohta Oravasaaren Omenalahdesta, joka oli suojainen paikka. Omistaja ei kuitenkaan suostunut myymään.⁴³⁶ Lippo Jokinen ja Esko Liukkonen kävivät Kuminan lisäksi tutkimassa ja mittailemassa Kilvensalon Häränperseenlahtea ja Kaitasaarella pariakin myynnissä olevaa rantaa. Hyvin potentiaalisena paikkana pidettiin myös nykyistä Pohjois-Päijänteen Pursiseuran Kaitasaaren tukikohtaa, jonka katsottiin kuitenkin olevan liian matala ja ahdas isommille köliveneille.⁴³⁷

Kumina oli tuttu retkeilykohde Päijänteen purjehtijoille jo ainakin sadan vuoden ajalta ennen tukikohdan perustamista. Esimerkiksi elokuussa 1917 säveltäjämestari Toivo Kuula hakeutui myrskyssä Kuminan suojaan⁴³⁸. Päijänteen Purjehdusseuran vuosikertomuksissa Kumina mainitaan ensimmäisen kerran 1911 Luhankaan matkalla olleen eskaaderin illallispaikkana⁴³⁹:

Päiväkahville pysähdyttiin Mullikka-saareen Ristiselän eteläpäässä. Kahvit siinä juotuamme, mansikat syötyämme veneisiin taas kohti Kuminaa, joka oli määrätty päivällispaikaksi.
Jyväskylän Veneseura ryhtyi Lippo Jokisen ja Mauno Hyvö-

sen johdolla 1970–1980-luvun vaihteessa toimenpiteisiin tukikohdan hankkimiseksi Kuminasta. Kaupat tehtiin joulukuun alussa 1981 ja alueen rakentaminen alkoi seuraavana vuonna.⁴⁴⁰ Jokinen ja Hyvönen kävivät vielä loppusyksyllä 1981 tarkistamassa paikkaa Jokisen Rasvanki -aluksella, jossa saunottiin ja pikkupakkasella vilvoiteltiin rauta-aluksen kannella jakkaroilla, kun paikan ohitti pari kalastajaa ja Hildenin alus syksyn viimeisellä matkallaan. Mauno Hyvönen muistelee⁴⁴¹:

Ihmettelivät, kun ukot peltilaivan kannella puolialasti pakkasessa... mutta tehtiin jälkivarmistus, että paikka oli hyvä. Ja hyvähän se oli!

Oman saaritutukikohdan hankkiminen oli kaukonäköinen ja hyvin ajoitettu: samoihin aikoihin kesämökkirakentaminen yleistyti ja hyvien, kohtuuhintaisten tukikohtasaarien löytäminen oli käymässä vaikeaksi⁴⁴². Kuminan ”kaukotukikohta” saavutti heti valtavan suosion. Esimerkiksi vuoden 1984 syysmatkapurjehdus ja moottoriveneiden yösuunnistus keräsivät 32 venekuntaa.

Seura panosti Kuminan rakentamiseen suuren innostuksen ja talkoohengen siivittämänä. Kuminassa ei ollut ensivuosina laituria eikä poijuja: veneet kiinnitettiin kallioon porattuihin lenkkeihin. Ankkuroituminen oli hankalaa suuren syvyyden

*Ennen 2000-luvun laajoja rantaterasseja Kuminan kallion
kupeessa oli 1980-luvun alussa vain kapea laiturirakennelma.
Kuva: Jouni Kosonen.*





Esko Liukkosen kuvia kesältä 1984: Kuminan laiturissa elokuussa Hairi, Hamaka ja Saarenneito.

Kuminan grillikatoksen kattotalkoot 4. elokuuta: kattoa naulaa-massa Pertti Pennanen, Esko Liukkonen ja Paavo Haimi. Viereisessä kuvassa huopakattoa viimeistelemässä Reima Laine, Matti Lindén ja Juhani Markkanen.

vuoksi, minkä takia ankkurille piti antaa reilusti köyttä.⁴⁴³ Ke-vättälvella 1983 saatiin valmiiksi laiturin runko ja kesäkuun alussa järjestettiin talkoot laiturin kannen rakentamiseksi. Kuminan vastarannalle uponneesta proomusta saatiin rautaa laiturin rakenteisiin⁴⁴⁴. Saareen valmistui laiturin ja ensimmäiset peräpoijut toukokuussa 1984 ja lisäpoijujen saaminen Kuminaan oli myös seuraavan vuoden hankintalistalla. Sauna ja grillikatos valmistuivat niin ikään 1984. Yhteensä rakennuksiin kului vajaa 40 000 markkaa.⁴⁴⁵

Projekti Kumina vuonna 1984

*Toimitettu lyhennelmä Vuosikirjassa 1985 julkaistusta tekstistä.*⁴⁴⁶

Jyväskylän Veneseuran kölivene- sekä väylä- ja satamatoimikunta kokoontuivat yhteiseen palaveriin joulukuussa 1983 Jyväseudun sähkölaitoksen tiloissa Palokassa keskustelemaan kauden 1984 toiminnasta. Esko Liukkonen otti esille saunan rakentamisen Kuminaan. Häntä tukivat mm. Seppo Järvinen, Harri Leskinen, Esko Vehtari, Ari Harju ja Kaj Liljeblad.

Asiaa edistämään muodostettiin Kuminan saunaryhmä, jossa olivat Harri Leskinen (puheenjohtajana), Seppo Järvinen, Ari Harju, Lippo Jokinen, Kaj Liljeblad ja Esko Liukkonen. Kuminan

saunaryhmä lupasi hoitaa myös jo kesällä 1982 aloitetun nuotiokatoksen loppuunsaattamisen ja hankkia laiturin eteen kunnan peräpoijut. Näin tulisi Kuminan tukikohdan käyttöä kiussannut ankkurointiongelman myös ratkaistuksi.

Kuminan tukikohtaan oli jo kesällä 1983 kuljetettu rakennusmateriaaliksi käytöstä poistettuja pylväitä, jotka oli hankkinut Jukka Heinonen. Käytöstä poistettuja pylväitä saatiin Jyväseudun Sähkölaitokselta ja Keski-Suomen Puhelin Oy:ltä. Heinonen sahautti osan pylväistä laudoiksi Puuppolassa. Loput kuljetettiin Kärkisiin, niputettiin siellä ja uitettiin Lippo Jokisen *Rasvanki*-laivan perässä Kuminaan. Talkoilla ne sitten vedettiin rannalle, viimeiset vasta syksyllä 1983. Pylväitä piti olla noin 120 kappaletta. Seuraavana kesänä niitä löytyi kuitenkin vain noin 90. Loppujen kohtalo jäi arvoitukseksi. Kuminaan rahdattuille laudoille ei käynyt sen paremmin: ennen talvea suurin osa niistä oli hävinnyt. Kukaan ei ollut nähnyt eikä kuullut mitään.

Joka tapauksessa pylväät olivat Kuminassa. Sen vuoksi päätettiin sauna rakentaa niistä. Epäileviäkin ääniä kuului. Kyllästettyjen pylväiden myrkköjä pelättiin. Huhuttiin jo Kuminan ”myrkkysaunasta.” Jussi Salovaaran yliopiston kemian laitoksella suorittamien mittausten mukaan mitään vaarallisia myrkköjä pylväistä ei kuitenkaan tule. Näin tieteellisesti se piti todistaa. Arkkitehti Kaj Liljeblad lupasi laatia piirustukset. Saunan kehikko päätettiin rakennuttaa ulkopuolisilla ammattimiehillä. Homma katsottiin ammattitaitoa vaativaksi, ja seuran talkooahkeruus myös tunnettiin.

Arkkitehti Kaj Liljeblad laati saunan piirustukset, saunan kehikko päätettiin rakennuttaa ulkopuolisilla ammattimiehillä.

Ensimmäiset keskustelut rakennettavan saunan koosta käytiin jo tammikuussa 1984 Joutsassa piirin koulutuspäivien yhteydessä. Kaj Liljeblad laati piirustuksia eri vaihtoehtoista, ja Jyväskylän Veneseuran hallitus päätyi helmikuun alussa kaikkein suurimpaan vaihtoehtoon. Se sisälsi sauna-, pesu- ja puukeutumistilat ja takkatuvan. Tämä ei tyydyttänyt jokaista. Osan mielestä saunaa ei saisi yhdistää Kuminassa ehkä tarvittavaan majoitustilaan, sillä saunan tulee olla aina ”asukkaista vapaa” ja käytettävissä saunana mihin aikaan vuorokaudesta tahansa. Epäiltiin myös hankkeen paisuvan liian suureksi, ja tuskinpa Kuminassa olevat pylvätkään olisivat riittäneet. Kompromissiksi tuli pelkkä sauna ja periaate, että myöhemmin rakennetaan erillinen majoitusmökki. Jyväskylän Veneseuran vuosikokous 1984 hyväksyi suunnitelmat.

Piirustukset valmistuivat parin palaverin jälkeen ja jo 28.3.1984 Korpilahden rakennustarkastaja kävi Kuminassa hiihtoretkellä Kaj Liljebladin ja Harri Leskisen kanssa. Saunan paikan lisäksi katsottiin paikka myös tulevalle majoitusmökille. Todettiinpa myös nuotiokatoksen olevan rakenteilla.

Saunan perustuksia varten tarvittiin materiaalia Kuminaan. Harri Leskinen organisoi 25.3.1984 retkueen tätä varten. Raikuvan kovassa pakkasessa kokoontuivat Leskinen, Järvinen, Liukkonen, Reima Laine, Raimo Niinijärvi ja Kari Sikanen Hankkijan pihalle lastaamaan Harrin lainaamaa Terri-lumitraktoria ja tarvikkeita kuorma-auton lavalle. Komeassa kevätsäässä ajettiin useita kuormia betoniharkkoja ja soraa Puolakasta Kuminaan.

Kaikkia ei ehditty sinä päivänä, vaan ”iskuryhmä” kävi siellä vielä 7.4.1984. Nyt jäät olivat jo heikkoja, ja vettäkin oli jäällä paikoin 20 cm. Kuitenkin perustamistarvikkeet olivat Kuminassa ja pylväitä oli siirrelty saunan rakennuspaikan ympärille.

Rakentajatkin oli jo pestattu Keuruulta, ja tarkoitus oli, että he tulisivat heti jäiden lähdön jälkeen Kuminaan. Niin he tulivatkin, ja saunan perustukset olivat valmiina toukokuun puolivälissä. Toiveikkaina levitettiin jo huhua, että juhannuksena saunotaan Kuminassa. Toisin kävi, sillä rakentajille tuli muita kiireitä, ja he palasivat Kuminaan vasta heinäkuun puolivälissä.

Tällä välin olivat lopulliset piirustukset valmistuneet ja rakennuslupa lähetetty Korpilahdelle. Se tuli takaisin. Siitä puuttui rantautumispaikka mantereelta, olihan Kumina saarella. Aluksi tarjottiin Juurikkaa, mutta se ei kelvannut. Samuli Ruppala tuli nyt avuksi ja lupasi Jyväskylän Veneseuralle rantautumisoikeuden omassa rannassaan Kärkisillä. Muotoseikat olivat nyt kunnossa.

Saunan rakentajien piti tulla jatkamaan töitään ennen toukokuun loppua. Sen vuoksi loput rakennustarvikkeet piti saada Kuminaan nopeasti. Keskiviikkoiltana 16.5.1984 Leskinen, Järvinen, Linden ja Lippo Jokinen lastasivat Haapaniemessä poijupainot ja raudat Järvipelastusosastolta lainatulle lautalle, jota Lipon *Rasvanki* alkoi hinata perjantai-iltana 18.5. Kärkisille. Matkalla Lippo ja Ari Harju takoivat rautoja poijuja varten niin että koko Pohjois-Päijänne raikui Lipon pojan Artun huolehtimessa laivan ohjauksesta. Lauantaiaamuna lastattiin lautalle Kär-



*Kuminan saunaa viimeisteltiin elokuussa 1984.
Kuva: Esko Liukkonen.*

kisiin tuotu puutavara. Paikalla olivat Järviset, Leskiset, Heikki Matikainen ja Liukkonen Lippo Jokisen ja Ari Harjun lisäksi. Tarvikkeet oli tilattu Metsäliitolta, ja ne tuotiin Kärkisille lauantaiamuna kuten oli sovittukin.

Järviosaston lautta oli aivan vesirajaansa myöten lastattu, kun kuljetus jatkui Kärkisiltä Kuminaan. Kaikki sujui kuitenkin onnellisesti, ja tavarat purettiin ripeästi Kuminan rantaan. Sää olikin aivan erinomainen. Lämmintä kuin heinäkuussa. Lauttaa käytettiin nyt poijupainojen, jotka oli koottu romuläjä sekalaisista metalli- ja betonikappaleista, veteen pudottamiseen. Poijuketjuna käytettiin betonirautaa, mikä kuvaa seuran tiukkaa taloutta. Kaikessa piti säästää. Poijupainoina käytetyt romuläjät korvattiin kunnollisilla poijupainoilla maaliskuussa 1990.⁴⁴⁷ Ari Harju ja Lippo Jokinen takoivat ja hitsasivat koko päivän. Välillä loiskahti painoläjä lautalta järveen niin että vesi kohahti. Puuperätkin saapuivat *Hamakalla* yhteiseen iloon, samoin Ruutit *Nereidallaan* ja Leo Puumala H-323:llaan. Viimeinen paino loiskahti veteen vasta kello 22 aikaan.

Kuminan suuret 150 litran poijut vietiin tukikohtaan Pohjois-Päijänteen lenkin yhteydessä 16.6.1984. Ne saatiin samana iltana paikoilleen, vaikka pari isoa sakkeliä olikin ehtinyt jo läheteä omille teilleen Kuminasta.

Juhannus meni, eikä saunan rakentajia vain kuulunut. Tosin ikkunat ja ovetkin saatiin vasta nyt. Järvisen Seppo oli tilannut ne Viitasaaren ammattikoululta. Nuotiokatoksen grillin osatkin valmistuivat myös aivan viime tingassa Jyväskylän Ammatilli-

Murha Kuminassa

Kuminan historiaan ennen veneseuran aikaa sisältyy myös murheellisia tapauksia. Traagisin niistä tapahtui heinäkuussa 1930, kun korpilahtelainen kalastaja katosi kalaretkellään. Ruumista ei kuitenkaan löytynyt. Paikkakunnalla kiersi huhuja, ettei kalastaja ollut hukkunut, vaan hän oli joutunut väkivallan uhriksi. Välittömästi tapauksen jälkeen suoritetuissa tutkimuksissa ei saatu selkoa katoamisesta eikä läänin rikospoliisinkaan tutkimukset paria vuotta myöhemmin tuottaneet tulosta.

Vasta 18 vuotta tapahtuman jälkeen asia alkoi selvitä, kun helsinkiläinen yksityisetsivä yhdessä Korpilahden piirin nimismiehen ja läänin rikospoliisin kanssa avasivat tutkimukset. Selvisi, että kalastaja oli murhattu katoamisyönä Kuminan rannassa. Huhujen mukaan tapauksella oli myös sivullisia silminnäkijöitä, jotka eivät kuitenkaan uskaltaneet koston pelossa kertoa asiasta viranomaisille.

Syylisille jaettiin ankaria tuomioita: kaksi sai yhdeksän vuotta kuritushuonetta, yksi teon hetkellä nuorena henkilönä neljä vuotta ja yksi henkilö sai väärästä valasta kuusi kuukautta vankeutta. Yksi päätekijöistä kuoli tutkintavankeuden aikana; hänen perikuntansa tuomittiin maksamaan tuntuvat korvaukset murhatun leskelle ja perillisille.⁵⁴⁶

”Kello 21 pääsi ensimmäinen saunavuoro kylpemään. Tämä kunnia annettiin naisille, jotka tosin purnasivat joutuvansa ottamaan kärylöylyt.”

sessä Kurssikeskuksessa juuri ennen sen sulkeutumista kesäksi. Seuran Buster odotti saunan rakentajia Kärkisissä toukokuun lopulta lähtien koko kesäkuun.

Keuruun ”pioneerit”, joiksi saunan rakentajia kutsuttiin, leiriytyivät vihdoinkin heinäkuun puolivälissä Kuminaan. Nyt sauna alkoi nousta vauhdilla. Tukikohdassa käyneiden veneseuralaisten kertomukset olivat kaikki yhdenmukaisia: kovia miehiä, seinää nousee ihan silmissä. Tämän rohkaisemana levisikin Päijännepurjehduksen yhteydessä huhu, että lauantaina 4.8.1984 Kuminassa pidetään talkoot. Sana oli levinnyt hyvin, sillä Kuminan laiturissa oli viikonloppuna yhteensä 20 purjevenettä ja tämän mukaisesti myös innokasta talkooväkeä.

Aamulla tuskin vielä kukaan uskoi, että illalla otetaan saunassa ensimmäiset löylyt. Sen verran keskeneräiseltä sauna näytti. Seinät vain olivat pystyssä, mutta katto ja lattia puuttuivat. Laineen Reiman johdolla katon laittaminen alkoi heti aamulla. Osa porukasta hakkasi samanaikaisesti lattiaa, ja seuran naiset siistivät saunan ympäristöä ja rantaa. ”Pioneerit” olivat välillä siirtyneet moottorisahoineen nuotiokatoksen kimppeeseen. Sitä mukaa kun nuotiokatoksen katon koolaus valmistui, veneseuralaiset alkoivat hakata sille aluskatetta ja levittää kattohuopaa.

Illan suussa, kun ”pioneerit” vielä sovittivat lauteita paikoilleen, innokkaimmat kantoivat jo kiuasta sisälle. Kohta kiukaassa oli tuli. Ikkunat ja ovet hätäisesti paikoilleen, ja kello 21 pääsi ensimmäinen saunavuoro kylpemään. Tämä kunnia annettiin seuran naisille, jotka tosin purnasivat joutuvansa ottamaan kä-

rylöylyt. Seuraavalla viikolla seuran naiset olikin helppo tunnistaa Jyväskylän kaduilla karbolitervan tuoksusta⁴⁴⁸. Saunominen jatkui myöhään aamuyöhön, kunnes viimeiset palasivat nuotiokatokselle, jonka katto oli myös valmistunut päivän hikoilun tuloksena. Kaikkiaan Kuminassa oli lauantaina noin 120 seuran jäsentä talkoissa. Varmasti seuran ennätys. Nimiä on turha ruveta edes luettelemaan. Kaikkihan siellä olivat joka tapauksessa.

Seuran toimintakalenteriin oli merkitty yleiset talkoot Kuminaan 24.8.1984. Oli jännittävää nähdä, kuinka paljon veneitä saapuisi näihin ”virallisiin” talkoisiin, kun 4.8. olleisiin ”epävirallisiin” oli saapunut 20 venekuntaa. Lauantaiamuna 24.8. Kuminan poijuissa oli kolme venettä! Navakassa luoteistuulella siinä poukkoili peräpoijujen varassa Saarenneito, Hamaka ja Hairi. Töihin kuitenkin käytiin heti aamusta. Ari Harju ryhtyi veistämään Kuminan ilmoitustaulua, Reijo Puuperä aloitti vesakon harventamisen ja Mauri Lehtinen Esko Liukkosen kanssa viimeisteli nuotiokatoksen katon liimaamisen. Päivän mittaan saapui lisää veneitä ja illan suussa niitä olikin jo taas lähes parikymmentä. Väkeä oli koolla taas runsaasti ja työtkin edistyivät ripeästi.

Siihenastinen Kuminan väkiennätys koettiin kuitenkin 8.9.1984, jolloin purjehtijoilla oli syysmatkapurjehdus Juurikasta Kuminaan ja moottoriveneilijöillä yösuunnistuskilpailu Kuminasta käsin. Yhteensä Kuminassa laskettiin 22 purjevenettä ja yli kymmenen moottorivenettä. Nuotiokatoksen valo paistoi aamutunneille saakka Päijänteelle ja se olikin hyvä majakka yösuunnistajille, ja saunassa kylvettiin aamuun saakka.

Tukikohta muodostui seuran aktiviteetin yhdeksi tärkeäksi kiinnekohdaksi.

Lähes jokaisena viikonloppuna syyskuun 1984 aikana Kumina keräsi yli kymmenen venekuntaa. Alueen viimeistelytyöt jatkuivat edelleen. Maalaamista ja muuta pientä puuhaa riitti aina lokakuun 6. päivään asti, jolloin osa peräpoijuista nostettiin pois talveksi. Samalla tehtiin syksyn viimeiset maalaukset saunalla ja viimeiset peitelistat naulattiin kiinni. Sauna katsottiin nyt valmiiksi. Viimeiset veneilijät saunoivat Kuminassa vielä marraskuun alussa. Tukikohta oli muodostunut seuran aktiviteetin yhdeksi tärkeäksi kiinnekohdaksi.

Kumina 1980–1990-luvun vaihteessa

Kumina kävi jo 1980–1990-luvun vaihteessa ahtaaksi. Parhaimmillaan viikonloppuina laitureissa oli jopa viitisenkymmentä venekuntaa ja veneitä oli peräjälkeen jopa kolme-neljä ahtaisa laitureissa⁴⁴⁹. Tämän vuoksi 1990-luvun alussa keskusteltiin vakavasti toisen tukikohdan hankkimisesta esimerkiksi Vanhanselän alueelta. Hanke ei kuitenkaan edennyt keskusteluita pidemmälle. Tähän vaikutti vuosikymmenen alun taloudelliset haasteet ja ennen kaikkea se, että laman myötä jäsenmäärä kääntyi laskuun.⁴⁵⁰

Kuminaa laajennettiin useaan otteeseen 1980–1990-luvulla: laituria rakennettiin ja poijujen määrää lisättiin. Ensimmäinen versio Kuminan aallonmurtajalaiturista (ns. juppilaituri) rakennettiin kesällä 1997; se uusittiin nykyiseen muotoonsa 2002⁴⁵¹. Kuminan gaala järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1988, Kuminan Regatan iltajuhlana.⁴⁵² Kuminan gaalaa edelsi useana

vuonna samaan aikaan eli elokuussa järjestetty ”Samin regataksi” kutsuttu purjehduskilpailu, jonka lähtö ja maali olivat Kärkisten laivalaiturin vieressä sijaitsevassa Sami Rupan rannassa. Alkuaan se järjestettiin Jyväskylän Veneseuran nimissä, mutta Rupan liityttyä Jämsän Pursiseuraan järjestäjänä oli muodollisesti Jämsän Pursiseura.⁴⁵³

Kuminan kustannukset kasvoivat ajan myötä. Esimerkiksi 1990-luvun lopulla poijujen uusiminen, polttopuiden hankkiminen, saunan laiturin rakentaminen ja tarvikkeiden hankkimisen kustannukset ylittivät jopa kymmenkertaisesti tukikohdan saunamaksuista ja avaimista kerryttämät tulot. Tukikohdan ei toki odotettukaan kannattavan itseään, vaan tukea saatiin seuran muista toiminnoista. Esimerkiksi vuosikirjatulot kattoivat 1990-luvun lopulla reilusti Kuminan vuosikustannukset.⁴⁵⁴

Kommelluksiltakaan ei säästyty. Kerran nuorten miesten veneporukka miltei poltti saunan ja itsensä käytettyään bensiniä apuna kiukaan sytyttämisessä. Episodista selvittiin säikähdyksellä ja lievillä palovammoilla. Kerran taas eräs naapuriseuran jäsen kertoili silloiselle Kuminan isännälle, kuinka saunaan pääsee sisään, jos paikalla ei ole Jyväskylän Veneseuran jäseniä. Nimittäin ujuttamalla lapsen ikkunan kautta sisään avaamaan ovet sisäpuolelta. Muina miehinä tarinaa kuunnellut Kuminan isäntä korjasi asian välittömästi tarinan jälkeen, eikä ilmaislöylyihin enää päässyt.⁴⁵⁵

Kuminan 1990-luvun saunan vieraskirjan perusteella Kuminassa kävi paljon saunoja niin omasta kuin naapuriseuroista-



*Syysmatkapurjehduksen palkintojenjakoa odottamassa 2016
mm. Ilkka Mäkelä (oik.) ja Bo Danielsbacka.*



Ylhäällä vasemmalta: Ilmoitustaulu ja leikkipaikka majoitusaitan edustalla 2014.

Alarivi vasemmalta: Pekka Käkönen, Jarkko Hinkkanen, Jari Ojala ja Timo Paukku rakentamassa rollaattoripolkua kesällä 2016 ja Aki Vanhala hoitamassa syysmatkapurjehduksen maalikirjanpitoa 2016. Kuvat: Mika Särkijärvi.

kin. Toiminta alkoi useimpina vuosina jo kevättalvella talkoilla ja jatkui myöhään syksyyn. Kävijät tallensivat kesäisiä muistoja vieraskirjaan⁴⁵⁶:

Panimme merkille tekijöidensä naaman näköisen laiturin. Tekijöiden naama muistutti erehdyttävästi kesän parasta päivää (Dagmar 12.6.1999)

Liisan 7/8 takiloitu miehistö tunnusti viimein suven sään omakseen ja lähti ees sun taas ja ristiin rastiin (Liisa 21.7.1993)

Siiri tulossa kuumasta ”etelästä” kohti tuivertavaa pohjoista, sitkeästi luovien, päin pärskyvien aaltojen. Ah’ autuasta on kulkijan itseään helliä, Kuminan saunan suloisissa löylyissä. (Siiri 20.7.1994)

Pidä Saaristo Siistinä ry:n Roope -vene kävi ja toimme uuden kiukaan, 3 laatikkoa kiviä, 2 poijua ja 2 poijukettinkiä (Roope 24.5.1995)

25-v juhla-gaala on nyt juhlistu. Juhlijoita oli kiitettävän runsaasti. Oli purjehdusta, luontopolkua, lohisoppaa, pelimannit ym. ym. Kuminassa yöpyi yli 40 venekuntaa. (elokuu 1995)

Tack för sauna och vänlighet (Avanti 6.7.1996)

Puutalkoot Kuminassa. Keli oli komea - - 5 mottia metsästä



Kuminan saunan kaidepylväs ja kaiteet on saatu lahjoitukseksi Näsijärven Purjehdusseuran Hai-miehistöltä. Kuva: Mika Särkijärvi.

halottuna pinoon. (22.3.1997)

Tosi nasta mesta! (Kuohu II 14.7.1997)

Kuminassa vietetty tulevan milleniumin kunniaksi uuden sähköistyksen aikaa. Saunassa ei ole pakko elää pimeässä, ei tarvitse pelätä saunan paloa eikä horjua palovaarassa kiukaan vierellä. Jos joku haluaa elää pärevalossa, se onnistuu kun sammuttaa generaattorin. (8.9.1999)

Muita tukikohtia 1980–1990-luvulla

Seuralla oli 1980-luvulla myös vaihtoehtoisia tukikohtia: jo 1960-luvulla rakennettu Vesiurheiluklubin ja Jyväskylän Veneurheilijoiden Vuoritsalon sauna, josta luovuttiin 1980-luvun alussa sekä VPK:n Ison Urtin maja⁴⁵⁷. Sekä Vuoritsalo että Urtti olivat moottoriveneilijöiden käytössä, kun taas Kuminan käyttäjäkunta koostui alkuvaiheessa lähinnä purjehtijoista. Kuminaan rakennettu sauna aiheutti hankausta purje- ja moottoriveneilijöiden välillä; jälkimmäiset olisivat halunneet paikalle myös saunatuvan, jossa pienillä moottoriveneillä tulevat seuralaiset voisivat majoittua⁴⁵⁸. Tupaa ei tehty vielä tuolloin; Saarenneito rakennettiin vasta vuosituhanen vaihteessa.

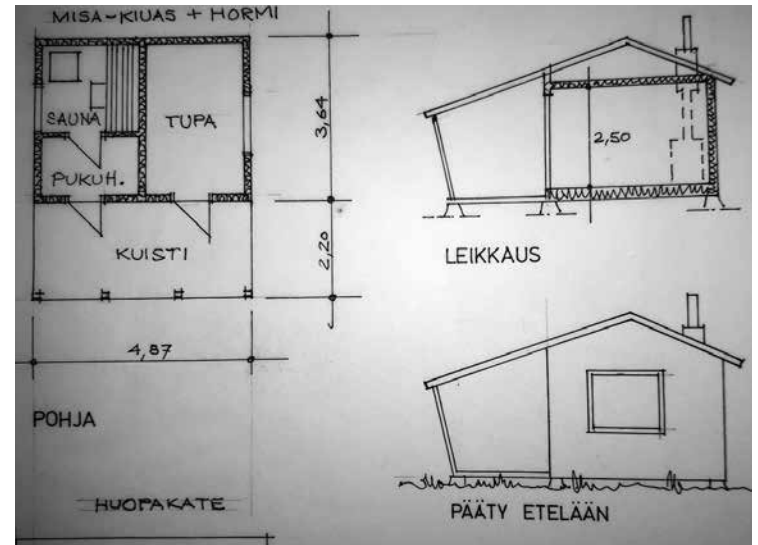
Vuoritsalon tukikohtaan rakennetulle saunalle ei oltu koskaan hankittu rakennuslupaa, eikä saunasta ollut olemassa piirustuksia. Vuoritsalon saunan piirustukset laadittiin vasta kymmenkunta vuotta saunan rakentamisen jälkeen, jotta sille saatiin rakennuslupa. Piirustukset teki seuran sihteeri, arkkitehti Eike D. Schüler ja seura haki paikalle tarvittavat luvat. Pian tämän jälkeen maanomistaja otti Vuoritsalon saunan omaan käyttöönsä.⁴⁵⁹

Jyväskylän Veneseuralla oli 1980-luvun alussa vuokrasopimus VPK:n Ison Urtin majasta⁴⁶⁰. Urtti olikin ajoittain vilkkaassa käytössä. Käyttöä tosin rajoitti se, että rannassa oli syväystä vain reilu metri, joten kölivenneillä ei paikalle ollut asiaa. Siksi Urtti olikin pienveneilijöiden suosiossa. Urtin käyttö väheni 1990-lu-

vun alussa, vaikka seuralaisia kehoitettiin toistuvasti käyttämään lähitukikohtaa. VPK ilmoitti loppuvuodesta 1992 irtisanovansa Jyväskylän Veneseuran kanssa tehdyn sopimuksen, koska yhdistyksen oma jäsenistö käytti mökkiä yhä enemmän⁴⁶¹. Urtin ja Vuoritsalon tukikohdista luopumisen seurauksena Kuminan merkitys seuran ainoana kaukotukikohtana korostui.

Jyväskylän kaupunki oli jo 1970-luvulla päättänyt, että Jyväskylän Veneseura saa käyttää tiloja Kuokkalan kartanosta. Käytännössä tiloja ei koskaan käytetty ja sopimusta selvitettiin parikymmentä vuotta myöhemmin. Tuolloin pohdittiin mahdollisuutta, voisiko seura käyttää kartanon laituri- ja saunapaikkoja ja saunaa. Kartanoa pohdittiin myös mahdollisena veneseuran kotisatamana. NMKY puolestaan lähestyi veneseuraa niin ikään 1990-luvun alussa ja tarjosi vuokrattavaksi Heinosniemen tukikohtaansa Korpilahdelta.⁴⁶² Sen enempiä Kuokkalan kartanon hyödyntäminen kuin Heinosniemenkään vuokraus eivät toteutuneet.

”Mämminiemi saadaan keväällä veneilijäin käyttöön” ot sikoi Keskisuomalainen 20.3.1981. Kaupunki osti niemen ja saaren veneilijöiden virkistyskäyttöön lääkintöneuvos Artturi Nyysösen perikunnalta ehdolla, että se tulee virkistyskäyttöön Päijänteellä kulkeville. Artturi Nyysösen oli aktiivinen Päijänteen laivaliikenteen tukija, laivanvarustaja ja veneilyn suuri ystävä. Hän oli aktiivinen Päijänteen Purjehdusseurassa, jonka



Vuuritsalon saunan rakennuspiirustus. Kuva: JVS, Juurikkasaaren arkisto, Vuuritsalon sauna, rak. piirustus 20.12.1979.



kunniajäseneksi hänet kutsuttiin 1952⁴⁶³. Mämmiemi ei ole varsinaisesti ollut Jyväskylän Veneseuran eikä sen edeltäjien tukikohta, mutta seuran veneilijät ovat vierailleet siellä ahkerasti. Aika ajoin oli tosin esillä ajatus, että seura ottaisi aktiivisemman roolin Mämmiemiessä.

Kuvat vasemmalla: VPK:n Urtin maja oli Veneseuran käytössä 1980-luvun alusta vuoteen 1992. Kuvat vuodelta 1990 Jouni Kososen kotialbumista.

*Syysmatkapurjehduksen kipparikokous Juurikassa 8.9.1984.
Esko Liukkosen kotiarkisto.*



Urheiluseura

Jyväskylän Veneseura siirtyi 1980-luvulle Pertti Lippaan johdolla. Lipas ei peiteltyt julkisissa kirjoituksissaan ja toiminnassaan innostustaan purjehdukseen kilpaurheiluna. Suomalainen kilpapurjehdus vietti nousuvuotiaan myös kansallisesti ja kansainvälisesti 1980-luvun alussa. Vuoden 1980 olympiahuumassa purjehduksesta oli tullut kansallinen menestystarina Esko Rechardin Finnjolla-olympiakullan sekä Jouko Lindgrenin ja Georg Tallbergin 470-pronssin myötä. Harry Harkimo niitti mainetta 1980-luvulla maailmanympäripurjehduksillaan. Pertti Duncker puolestaan innosti kirjoillaan retkipurjehduksen pariin.

Jyväskylän Veneseura olikin 1980-luvulla leimallisesti urheiluseura, joka järjesti SM-luokan kilpailuja eri purje- ja moottoriveneluokissa, ajoittain myös kansainvälisiä arvokisoja. Urheiluseuratoiminta kuitenkin hiipui 20 vuoden aikana. Veneseuran jäseniä kiinnosti 1990-luvun lopussa silloisen kommodorinsa Juha Äystön vuosikirjapääkirjoituksen mukaan ennen kaikkea katsastuspalvelut ja kotisatamat; kilpailutoiminnassa oli mukana enää harvoja seuran jäseniä.⁴⁶⁴ Moottorivenekilpailutoiminta oli hiipunut jo 1980-luvun alkuvuosina, mutta piristyi uudelleen vuosikymmenen lopulla.

Purje- ja moottorivenekilpailujen järjestelyihin osallistui suuri osa seuran jäsenkunnasta, vaikeivat kaikki itse olleet innokkaita kilpailijoita. Aktiivisia puuhamiehiä olivat Pertti

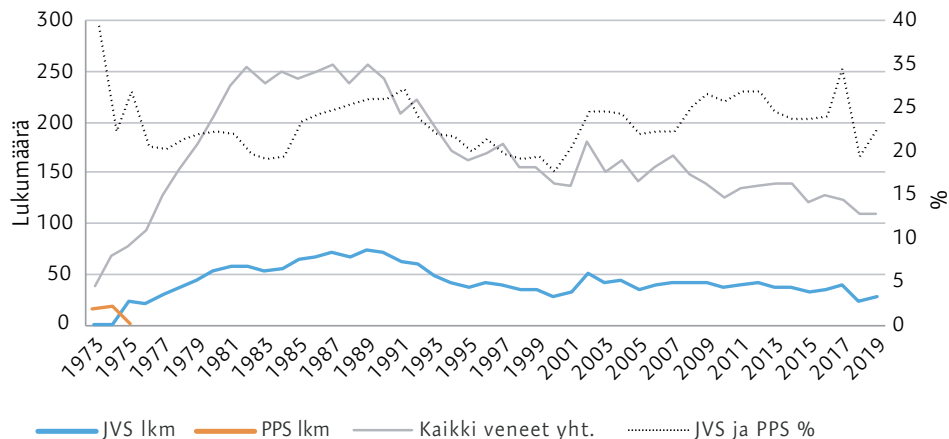
Lippaan lisäksi muun muassa Esko Liukkonen, Reijo Puuperä, Lippo Jokinen, Mauno Hyvönen sekä Paatolan ja Liljan perheet. Junioripurjehdukseen panostettiin: esimerkiksi kesän 1986 optimistijollakurssilla oli mukana 23 lasta⁴⁶⁵. Panostus junnutoimintaan näkyi myös kansallisissa kilpailuissa hyvinä sijoituksina. Junioritoiminta kuitenkin hiipui, eikä esimerkiksi vuoden 1994 junnuleiriä voitu järjestää osallistujapulan vuoksi⁴⁶⁶. Myös aikuisten purjehduskilpailuissa aktiivisuus väheni etenkin rata-kisoissa, joissa oli miehistöpulaa. Sen sijaan matkakilpailuissa oltiin edelleen aktiivisia. Esimerkiksi vuoden 1995 Kuminan Galassa olleista 40 veneestä puolet osallistui purjehduskilpailuun.⁴⁶⁷

Seuran purjeveneilijät osallistuivat 1980-luvulla kilpapurjehdukseen useammin kuin koskaan aikaisemmin tai myöhemmin, etenkin jos innostuksen mittarina käytetään Päijännepurjehduksen osallistumisaktiivisuutta. Huippu saavutettiin vuonna 1985, jolloin Jyväskylän Veneseuran rekisterissä oli 72 purjevenettä ja Päijännepurjehdukseen osallistui 68 seuran venekuntaa. Tuolloin siis noin 90 prosenttia seuran purjeveneistä osallistui Päijännepurjehdukseen, kun 1990-luvun kuluessa osuus laski 30 prosentin tuntumaan. Päijännepurjehduksen huippuvuodet olivat veneiden lukumäärällä laskettuna 1980-luvulla: parhaimmillaan kilpailuun osallistui yli 250 venettä vuodessa

(ks. oheinen kuvio)⁴⁶⁸. Päijännepurjehdukseen osallistuneista veneistä Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjän Päijänteen Purjehdusseuran veneiden osuus oli vuosina 1973–2001 neljännes, suurimmillaan osuus oli ensimmäisessä Päijännepurjehduksessa (1973), 1991 ja 2017.

Jyväskylän Veneseuran veneet myös menestyivät Päijännepurjehduksessa kohtuullisesti 1970–1990-luvulla (ks. oheinen taulukko). Päijännepurjehduksen ensivuosina 1970-luvulla Päijänteen Purjehdusseuran ja Jyväskylän Veneseuran venekunnat nappasivat yli 40 prosenttia luokkavoitoista, kun osuus oli viidenneksen tuntumassa sekä 1980 että 1990-luvulla. Päijännepurjehdukseen osallistui 1980-luvulla nopeita, Päijänteen ulkopuolelta tulleita kilpaveneitä miehistöineen. Silti Jyväskylän Veneseuran venekunnat saivat menestystä ja ylsivät muutamina vuosina yleiskilpailuvoittoihin purjehditulla tai tasoitetulla ajalla: Juhani Markkanen 1984, Juhani Keskinen 1988, Jorma Vuovirta 1990, Esko Liukkonen 1992 ja Lasse Pälvimäki 1996.

Jyväskylän Veneseuran venekuntien luokka- ja yleiskilpailuvoitot Päijännepurjehduksessa 1973–1999 sekä osuus luokkavoitoista (%). Lähde: Keskinen 2002b-d. Vuosina 1973–1974 Päijänteen Purjehdusseuran veneet.



Päijännepurjehdukseen osallistuneiden Päijänteen Purjehdusseuran (PPS), Jyväskylän Veneseuran (JVS) ja kaikkien veneiden (N) lukumäärä (vasen akseli) sekä PPS:n ja JVS:n veneiden osuus osallistuneista (%), oikea akseli) 1973–2019. Lähteet: Pesari & al. 2002, tuloluettelo (s. 205–272); Päijännepurjehdus kotisivut; JVS Digiarkisto.

	Luokkavoittoja	Yleiskilpailuvoittoja	Osuus (%) luokkavoitoista
1973–1979	22	1	42
1980–1989	20	2	20
1990–1999	19	3	22
Yhteensä	61	6	25





Ylhäällä: Juhani Rupan Banner 33 Rositan Päijänne EesTaas kisan miehistö. Takana vasemmalla seisomassa Martti Nurminen, eturivissä vasemmalta Sam Hartikainen, Kyösti Aavisto, Juhani Rupp ja Panu Kulve. Kuva: Ilkka Lilja.

Vasemmalla: Sami Rupan Dynamic 4000-vene Doris oli luokassaan Suomen ainoa; tässä kuvattuna syysregatassa 1988. Kuva Vesa T. Lilja.

Oikealla: Optimistijollien SM-kilpailun veneitä Säynätsalossa heinäkuussa 1980. Kuva: Erkki Vesamaa.





Tiukassa syysregatassa 1988 etualalla Jari Aaviston kisoissa hyvin menestynyt Stargazer, taustalla Erkki Vesamaan Albin Express Sari. Kuva: Vesa T. Lilja.

Pertti Lippaan ohella Jyväskylän Veneseuran kilpapurjehduksen keskeinen kehittäjä 1980-luvulla oli Reijo Puuperä, jonka ideoimana järjestettiin syysolosuhteissa Päijänne EesTaas -purjehdus. Etelä-Päijänteiden purjehtijat lähtivät Pulkkilanharjulta, kävivät kääntymässä Säynätsalon laivalaiturin kohdalla ja palasivat maaliin Pulkkilanharjulle. Pohjoisten purjehtijat lähtivät samaan aikaan perjantai-iltana Juurikasta, kääntyivät Karisalmen sillan edessä Pulkkilanharjulle ja purjehtivat saman tien takaisin Juurikassa olevaan maaliin. Kisa oli vaativa, eikä osallistujia ollut paljon. Vuonna 1986 purjehditun ensimmäisen Päijänne EesTaas kilpailun voitti Esko Liukkonen Diva-39 veneellä. EesTaas purjehduksia järjestettiin 1986–1996 ja 2010–2011.⁴⁶⁹

Päijännepurjehduksen lisäksi Jyväskylän Veneseura organisoivat useita kansallisia ja kansainvälisiä kilpailuja 1980–1990-luvulla. Lightning oli jo Päijänteiden Purjehdusseuran aikana Jyväskylän seudun suosituin purjeveneluokka, jonka SM-kisat oli pidetty useampaankin kertaan Päijänteellä ja EM-kisat Keuruulla veneseuran jäsenten yhdessä paikallisten kanssa järjestämänä. Jyväskylän Veneseura oli Lightning-luokan SM-purjehduksen kisaisäntä ensimmäistä kertaa vuonna 1981. SM-purjehduksia järjestettiin myös optimistijollissa (1980), E-jollissa (1982), 505 luokassa (1983), 470-luokassa (1984) sekä Windmill ja Terhisail veneille (1985) ja Laser-luokassa (1987).

Etenkin 1980-luvun alkupuoli oli aktiivista aikaa seuran kilpailutoiminnassa. Esimerkiksi kesän 1983 kilpailukalenterissa oli 24 seuran omaa purjehduskilpailua ja kuusi moottoriveneiden suunnistus- ja matka-ajoa. Lahden Purjehdusseura järjesti



Vuoden 1982 E-jollien SM-kisojen lähtölaukausta valmistelemassa Antti Suntioinen (vas.), Mauno Hyvönen ja Pertti Lipas, jolla on kädessään Erkki Vesamaan Tourulan kivääritehtaalla valmistama, katkaistusta haulikosta tehty tykki. Aseen ammuksena käytettiin Jyväskylän Veneseuran toiveesta Laukaan Vihtavuoren ruutitehtaalla mustasta ruudista valmistettua starttipanosta, jossa ei ollut hauleja – panos paukahti ja pöllähti, muttei ollut vaarallinen. Hyvösellä

on kuvassa siis ihan aiheesta kuulosuojaimet korvillaan. Myöhemmin ”tykki” poistettiin käytöstä ja kisojen lähtömerkkinä ryhdyttiin käyttämään sumutorvea. Kerran virkavalta pysäytti Vesamaan tippa-Rellun, kun huolestunut sivullinen oli nähnyt takapenkillä katkaistua haulikon. Aseella oli kuitenkin lupa, ja purjehtija sai jatkaa matkaansa.⁵⁴⁷ Kuva: Erkki Vesamaa.



Windmill-luokan SM-kisojen osallistujat yhteiskuvassa Juurikkasaassa 1985. Kuva: Erkki Vesamaa.

Purjehtijoiden kilpailuaktiivisuus hiipui 1980-luvun kuluessa, poikkeuksen muodosti H-venelaivue.

perinteisen Päijänneviikon, johon osallistui useita Jyväskylän Veneseuran veneitä. Kisainnosta huolimatta seuran johto epäili kiinnostuksen kisailuun oleman laantumassa. Kommodori Reijo Puuperä valitti vuosikirjan 1984 kolumnissaan yleistä kilpailuhaluttomuutta. Tähän vaikutti myös siirtymä urheilullisemmista H-veneistä matkaveneisiin. Puuperä kannusti jatkamaan kilpailua H-veneillä, jotka ajan myötä jäivätkin lopulta pääosin kilpapurjehtijoiden veneiksi.⁴⁷⁰

Jyväskylän Veneseuran purjehtijat osallistuivat aktiivisesti Etelä-Päijänteellä järjestettyihin kilpailuihin. Tehin Pursiseura järjesti vuodesta 1983 alkaen Päijätsalon purjehdukseen, jonka yhteydessä oli myös ratapurjehduksia. Yhdessä nämä muodostivat vuodesta 1990 alkaen Päijänteen mestaruuspurjehduksen. Vuodesta 1984 Tehin Pursiseura järjesti Etelä-Päijänteen kolmio-kisan.⁴⁷¹ Veneseuran purjehtijoita nähtiin myös kansainvälisissä kilpailuissa: Jussi Markkanen osallistui Avance 36 -veneellä Gotland Runt -kilpailuun 1986 ja Simo Wäänänen 1999 *Dagmar*-veneellä. Jyväskylän Veneseuran veneitä osallistui myös Espoo-Suursaari Race -avomerikilpailuun.⁴⁷²

Jyväskylän Veneseuran purjehtijoiden kilpailuaktiivisuus hiipui 1980-luvun kuluessa. Osin tämä johtui siitä, että jäseniä ja veneitä oli huomattavasti enemmän kuin vuosikymmenen alussa, eivätkä kaikki olleet kiinnostuneita kilpaurheilusta. Poikkeuksen muodosti H-venelaivue, joka koostui 1990-luvun alussa 32 H-veneestä.⁴⁷³ Veneseuran 1980–1990-luvun vaihteen strategiassa kilpaurheilu nähtiin keskeisenä toimintana kevytvene-

luokissa, joissa tavoitteena oli saada 1–2 venettä Suomen kymmenen parhaan joukkoon. Köliveneisissä tavoitteena oli saada kymmenen prosenttia seuran veneistä ylipäänsä mukaan kilpailuihin ja yksi venekunta kansalliseen kärkikymmenikköön. Retkipurjehtijoiden toivottiin osallistuvan kerran vuodessa seuran kilpailuihin. Moottoriveneiden osalta nähtiin mahdollisuuksia yltää kansainväliselle huipulle. Sekä purje- että moottoriveneiden osalta aktiivisuus kisojen järjestämisessä nähtiin vahvuutena. Moottoriveneiden vielä tuolloin suosittuihin navigointikisoihin toivottiin osallistuvan viidenneksen venekunnista.⁴⁷⁴

Moottorivenekilpailut virkistyvät

Moottorivenekilpailutoiminta oli hiipunut jo Jyväskylän Veneurheilijoiden aikana 1970-luvun puolivälissä ja etenkin sen jälkeen, kun Päijänteen Purjehdusseuran jäsenet liittyivät seuraan. Moottoriveneiden kilpailutoiminta kuitenkin piristyi merkittävästi 1980-luvun lopulla, kun Kai Sourander astui seuran johtoon 1988 ja Juhani Hänninen muutti Jyväskylään.

Hännisellä oli pitkä kokemus moottorivenekilpailujen järjestämisestä Tampereella ja hän oli myös Suomen Moottoriveneiliiton hallituksessa. Hänninen organisoi yhdessä Lippo Jokisen kanssa Jyväsjärvelle korkeatasoisia, kansainvälisten luokkien kilpailuja. Vuodesta 1988 alkaen järjestettiin Jyväsjärven ajot (One Lake Race), kansainvälinen moottoriveneiden nopeuskilpailu, joka liitettiin osaksi Jyväskylän vauhtiviikkoja (Jyväskylän Suurajot, One Lake Race, Peurunka Golf ja Killerin Ravit).

The One Lake Race Jyväskylän ajot



KILPAILUKUTSU - INVITATION
JYVÄSKYLÄ 16.–18.8.1997



One Lake Racen yhteydessä järjestettiin Formula 4 ja 5 -luokkien rata-ajot. Veneiden huippunopeudet nousivat jopa 150 kilometriin tunnissa. Jyväskylän ajot jatkoivat osaltaan Jyväskylän Veneurheilijoiden järjestämien kolmen tunnin ajojen ja Päijänteen Purjehdusseuran jo 1900-luvun ensivuosina Jyväsjärvellä järjestämien moottoriveneiden nopeuskilpailujen perinnettä. One Lake Race oli yli vuosikymmenen ajan Suomen suurin moottorivenekilpailu; katsojia oli parhaimmillaan 13 000, kun toiseksi suurimmassa kisassa Helsingissä jäätiin alle puoleen tästä määrästä. One Lake Racea varten perustettiin erillinen yhtiö, jotta sen toiminta voitiin irrottaa taloudellisesti Jyväskylän Veneseuran toiminnasta. Muodollinen järjestävä seura oli Jyväskylän Veneseura. One Lake Racella MM-arvo F5-luokassa vuonna 1990 ja EM-arvo O250-luokassa 1997.⁴⁷⁵

One Lake Racessa koettiin dramaattisia ja kansallisen uutiskynnyksen ylittäneitä hetkiä 1991, kun joukko moottoriurheilua vastustaneen Kävelyvauhti-toimikunnan edustajia sousti lauontain harjoitusajoissa rata-alueelle. Harjoitus jouduttiin keskeyttämään ja poliisit pidättivät häiritsijät. Vakavampi tapaus oli kuitenkin seuraavana päivänä sunnuntaina Formula 4-luokan kilpailun aikana, kun yksi Kävelyvauhti-toimikunnan soutuveneistä pääsi poliisien ja järjestäjien sulun läpi radalle. Soutuvene poistettiin nopeasti radalta, mutta siitä heitettyt aivot aiheuttivat uhkan 150 kilometrin vauhtia kiitävälle rataveneille. Hyvällä onnella yksikään veneistä ei ajanut airoihin ennen kuin ne saatiin pois radalta. Järjestäjät tekivät rikosilmoituksen

One Lake Racella oli MM-arvo F5-luokassa vuonna 1990 ja EM-arvo O250-luokassa 1997.

mielensoihtajista, jotka puolestaan tekivät rikosilmoituksen kilpailun järjestäjiä vastaan, perusteenaan se, ettei lippumies keskeyttänyt kilpailua, vaikka ajolinjan tuntumassa oli soutuvene. Aktivistien mukaan ”kilpaveneet ajoivat aironmitan päästä soutajien ohi ja kuolinvaara oli hyvin suuri ja tilanne järkyttävä”⁴⁷⁶. Juhani Hänninen joutui kilpailun johtajana hermoja raastaneeseen, lähes vuoden kestäneeseen oikeusprosessiin syytettynä hengen vaarantamisesta. Oikeuspiina päättyi kuitenkin Hännisen ja järjestäjien osalta vapauttavaan tuomioon; mielensoihtajat saivat sakkoja.⁴⁷⁷

Jyväskylän Veneseura keräsi kisojen myötä mainetta moottoriveneurheilijoiden parissa ja moni kilpa-ajaja siirtyi Jyväskylän Veneseuran ”talliin”. Kuuluisimpia aikakauden veneseuran lipun alla ajaneita kuljettajia oli Kaj Kerppola ja Kari Hänninen sekä Tapio Kiiveri ja Asko Heimonen⁴⁷⁸. Parhaimmillaan seurassa oli kahdeksan maan kärkipään kuljettajaa ja SM-mestaruuksia pitkä rivi. Nopeuslaskijana tunnettu Pertti Leppälä sai kisoista kimmokkeen ja nousi myöhemmin Formula 1 luokassa MM-hopealle vuonna 1996 ja valittiin Vuoden Veneilijäksi. Ajan myötä innostus moottoriveneurheiluun kuitenkin laantui; uusia kilpailijoita tai toimitsijoita ei saatu. One Lake Racen järjestäminen aiheutti taloudellisia haasteita ja talkoointo hiipui. Kilpailut järjestettiin viimeisen kerran kesällä 2000.⁴⁷⁹ Vielä uuden vuosituhannen alussa etenkin Jyväskylän Veneseuran juni-orimoottoriveneilijät keräsivät kansallista ja kansainvälistäkin menestystä.

Kisamenestystä ja järjestötoimintaa

Jyväskylän Veneseuran moottori- ja purjeventeilijät saavuttivat myös muuta kisamenestystä. Christina Valkama ja Antti Turunen voittivat Byratek junior cup -kisan Jyväsjärven ajoissa. Jari Aavisto ja Timo Lipas sijoittuvat kevytveneiden 505-luokan luokkamestaruuskisassa kolmansiksi.

Järjestelypuolella Jussi Hänninen oli Suomen Moottoriveneilyn (SMVL) hallituksessa ja Mauno Hyvönen oli Navigaatioilyn kilpailutoimikunnan jäsen. Pertti Lipas valittiin Suomen Purjehtijaliiton (SPL) sääntölautakunnan puheenjohtajaksi ja Esko Liukkonen LYS-toimikuntaan. Lippaan toimitsijaura huipentui Sydneyn vuoden 2000 olympialaisiin, jossa hän toimi purjehdustuomarina⁴⁸⁰.

Vaikka purjehtijoiden kilpailuaktiivisuus väheni 1980-luvun vuosista, järjesti seura edelleen paljon kilpailuja myös 1990-luvulla ja seuran jäsenet myös menestyivät kisoissa. Kesällä 1992 Jyväskylän Veneseuran järjestämien H-veneiden rankingkilpailujen osallistujamäärä nousi 42 veneeseen. Onnistuneiden järjestelyn seurauksena seura järjesti 1994 H-veneiden SM-purjehdukset Hauhonselällä Matti Paatolan johdolla. Voiton vei NJK:n Peter von Koskull. Omasta seurasta H-veneiden SM-kilpailuun osallistui neljä venettä, joista parhaimpana Ilkka Vauhosen *Jontte 1* oli kahdestoista. Vuoden 1994 menestyksekkäin seura edustanut purjehtija oli Samppa J. Salminen Lightning veneellä; hän saavutti EM-kisoissa sijan 12 ja oli kuuden parhaan joukossa kansallisissa kilpailuissa.

Päijännepurjehduksen järjestelyvastuu siirtyi 1990-luvulla Jyväskylän Veneseuralle, joka panosti etenkin kilpailun julkisuuskuvaan. Vuonna 1997 seura vastasi jälleen H-veneiden SM-järjestelyistä, samoin kuin 505-luokan luokkamestaruuskisoista ja 380-luokan rankingkisoista. Kilpailupäällikkönä toimi Simo Wäänänen.

Navigointi on välttämätöntä

Merenkulku ja navigointi ovat vaikuttaneet keskeisesti ihmiskunnan historiaan jo vuosituhansia. Päijänteellä modernin navigoinnin historia on suhteellisen lyhyt. F. W. Selin painatti ensimmäiset merikortit kuuden kortin sarjana vuosina 1879–1884⁴⁸¹. Päijänteen seurojen navigointitoiminnasta ei ole erityistä mainintaa ennen sotien jälkeistä aikaa.

Päijänteen Purjehdusseuran oma navigaatiokoulutus alkoi vuonna 1957 veneenohjauksurssin nimellä. Suomen Navigaatioliitto perustettiin 1958 ja Päijänteen Purjehdusseura liittyi sen jäseneksi toisena sisävesiseurana vuonna 1962, Lahden Purjehdusseuran jälkeen.⁴⁸² Seuran oma navigaatiokerho perustettiin 1963.⁴⁸³

Moottoriveneiden navigointikilpailut olivat keskeisessä asemassa Päijänteen Purjehdusseuran toiminnassa 1950- ja 1960-luvulla⁴⁸⁴. Ne koostuivat sekä tarkkuus-, aika-ajo- että yösuunnistuskilpailuista. Myöhemmin näihin kisoihin osallistui myös purjeveineitä. Vuonna 1962 seuran tapahtumakalenteriin sisäl-



Kunto Kivisaari, Esa Vilmusenaho ja Matti Nurminen Manzanitalla Päijännepurjehduksessa 1980-luvun alussa. Kuva: Erkki Vesamaa.

lytettiin ensimmäinen kansallinen Päijänteen moottoriveneralli ja yösuunnistuskilpailu, joita järjestettiin myös vuosina 1966 ja 1968⁴⁸⁵. Ralli koostui tasoituskertoimin ajettavista moottoriveneiden yösuunnistus- ja tarkkuusajokilpailuista sekä purjeveneiden yösuunnistuskilpailusta Keljonlahti – Puolakka vesialueella. Kilpailuradat olivat vaativissa ja joskus vaarallisissakin oloissa Kärkisten alueella⁴⁸⁶. Ratamestareina toimivat Aulis Liikanen, Antero Lukkarinen ja Jorma Paatola.

Päijänteen Purjehdusseura järjesti Suomen Navigaatioliiton koulutusohjelmien mukaisia saaristo- ja rannikkomerenkulun kursseja 1960–1970-lukujen taitteeseen asti, kouluttajina toimivat muun muassa Jorma Paatola ja Eero Leinonen. Ensimmä-



Jyväskylän Veneseuran navigaatiokerholaiset seikkailivat elokuussa 1979 Itämerellä kahvelikuunari Raketilla. Matkan aikana harjoiteltiin tähtitieteellistä merenkulkuoppia käytännössä. Mukana retkellä oli kymmenen venesearalaista. Rakelin lokikirjan perusteella purjehdusseurue oli pääosan matkasta kartalla, välillä hieman hukassa, kun avomeripurjehdittiin ajoittain sakeassa hernerokkasumussa. "Ilmassa on niin paljon vettä, että ilmaa voi melkein juoda", kirjattiin lokikirjaan elokuun puolivälissä.⁵⁴⁸ Piiros: Harri Leskinen.

mäinen saaristomerenkulun tutkintokoe pidettiin Jyväskylässä 10.5.1963, tutkinto-opettajana oli Arvo Mattila. Tuolloin saatiin seuraan yhdeksän ensimmäistä saaristolaiuritutkintoa.⁴⁸⁷

Navigointi oli keskeisessä roolissa myös vuonna 1970 perustetussa Jyväskylän Veneurheilijoissa, jonka keskeiseksi tehtäväksi asetettiin:

edistää ja tukea veneilyharrastusta ja vesillä liikkumisen turvallisuutta järjestämällä purje- ja moottorivenekilpailuja ja -tapahtumia sekä toimeenpanemalla merimiestäittoa, veneiden, moottoreiden ja niiden varusteiden tuntemista edistäviä kursseja.

Moottorivenekilpailutoiminnasta tulikin Jyväskylän Veneurheilijoiden ensimmäisen toimintavuoden keskeisin toimintakohde⁴⁸⁸. Jäsenet osallistuivat innokkaasti navigaatiokilpailuihin, joihin harjoiteltiin jo talvella pöytäkilpailujen muodossa. Jyväskylän Veneurheilijoiden muuttuessa Jyväskylän Veneseuraksi, navigaatiokilpailujen toimintaa tehostettiin. Seura järjesti oman pelastuslaivueen paikallisen meripelastusyhdistyksen alaisuuteen ja veneturvallisuutta parannettiin katsastus- ja valistustoiminnalla.

Jyväskylän Veneseuran ensimmäiset omat saaristo- ja rannikkomerenkulun kurssit pidettiin keväällä 1976 ja niiden tutkintotilaisuudet 10.5.1976. Opettajina kursseilla toimivat muun muassa Ari Hokkanen, Rauli Harju, Mauno Hyvönen, Lippo Jokinen, Jorma Leinonen ja Yrjö Oksanen. He toimivat aktiivisesti Jyväskylän Veneseuran Navigaatiokerhossa, joka oli perustettu seuran alkuvuosina. Toiminta jatkui tässä muodossa kevääseen 1994 asti, jolloin Navigaatiokerhon toiminta sulautettiin seuran moottorivenejaoston toimintaan. Tämän jälkeen saaristo- ja rannikkokurssien opetus siirtyi Ala-Keiteleen pursiseuralle ja

Moottoriveneiden yösuunnistuskilpailut houkuttelivat radalle parhaimmillaan 15–20 venekuntaa

myöhemmin kansalaisopistoon, kurssipaikkana oli Vaajakosken Noukanniemi. Tähtitieteellisen merenkulun eli avomeritutkintoon tähtävää koulutusta jatkettiin Jyväskylän Veneseuran puitteissa vuoteen 2010 asti.

Jyväskylän Veneseuran laivurikurssien käyneitä ja tutkintoja suorittaneita on useita satoja. Navigointikoulutus on edistänyt merkittäväällä tavalla veneilykulttuurin kehittymistä seuran jäsenistön piirissä. Käytännössä näitä taitoja hiottiin ja harjoitettiin moottori- ja purjevereiden tarkkuusajo- ja suunnistuskilpailuissa. Moottoriveneiden yösuunnistuskilpailut houkuttelivat radalle parhaimmillaan jopa 15–20 venekuntaa. Yösuunnistuskilpailut lisäsivät omalta osaltaan veneturvallisuutta. Jyväskylän Veneseura järjesti 1980–1990-luvulla talvisin merikarttanavigointikilpailuja. Seura järjesti myös niin sanottuja ”kivi-iltoja”, jossa seuralaiset merkitsivät karttoihin kesän aikana löytyneitä, kartoista puuttuneita kiviä. Navigointikilpailujen merkitys kuitenkin romahti 1990-luvun kuluessa, kun toiminnalle ei saatu aktiivisia vetäjiä.⁴⁸⁹

Aktiivisin kilpailukausi ajoittui 1970–1980-luvulle, jonka jälkeen toiminta taantui. Syynä tähän oli elektronisten GPS perusteisten navigointilaitteiden yleistyminen myös pienveneissä. Korpilahden järvipelastajat ovat jatkaneet päivä- ja yösuunnistuskilpailujen järjestämistä 2010-luvulle saakka. Vuosituhannen vaihteessa veneseuran navigaatiokilpailuja haluttiin elvyttää, mutta aika oli ajanut niiden ohii.⁴⁹⁰



Satelliittipaikannuksen myötä myös Päijänteen kartat vanhenivat. Järvi luodattiin uudestaan 1998 alkaen nykyaikaisin menetelmin. Kuva: Mika Särkijärvi.



JVS:n hallitus 1996–1999: takarivissä vasemmalta Jussi Hänninen, Pekka Käkönen, Pentti Mantsinen, Pentti Paatola, Timo Lipas, Risto Pynnönen ja Heikki Kuisma. Eturivissä Simo Wäänänen, Pirkko Tervakangas, Juha Äystö ja Tiina Majala-Pykäläinen.

Päijänteen veneilyinfrastruktuuri ja siltojen alituskorkeudet

Päijänteen alueen veneilijöitä palveleva infrastruktuuri parani huomattavasti 1980–1990-luvulla. Alueen kunnat kehittivät veneilypalveluita, kärjessä Jyväskylä ja Korpilahti. Jyväskylän kaupunki rakensi Lutakon satamaa vuosikymmenen lopulla ja Korpilahden kunta puolestaan aloitti 1986 suunnittelun huvivene-sataman rakentamiseksi Sahanrantaan.⁴⁹¹ Lutakon investointeja oli odotettu vuosia, jopa vuosikymmeniä. Palvelut parantaminen tarkoitti venepaikkamaksujen nousua – mikä puolestaan nosti painetta venepaikkojen määrän kasvattamiseen Juurikka-saaren satamassa.

Päijänteen väyliä merkittiin ja parannettiin merkittävästi 150 vuoden aikana. Eteläisen Päijänteen kanavat rakennettiin jo 1800-luvulla ja Keiteleen kanava avattiin 1990-luvun alussa. Ammattiliikenteen tarpeisiin rakennetut kanavat muuttuivat 1990-luvulla käytännössä huviveneitä palveleviksi reiteiksi. Veneilyn kasvua kuvaa Vääksyssä sulutettujen veneiden määrä: kun vuonna 1975 sulutettuja veneitä oli 5 000, kymmenen vuotta myöhemmin määrä oli kaksinkertaistunut ja 1990 sulutettuja veneitä oli jo 15 000⁴⁹².

Kanavien lisäksi väylien merkitseminen ja uudet kartat helpottivat veneilijöiden matkantekoa – yhdessä uusien navigointivälineiden kanssa. Meri-VHF-laitteita suositeltiin veneseuralaisille 1980-luvulla ja 1990-luvun lopulla järvelle ilmestyivät

ensimmäiset GPS-laitteet. Karttaplotterit yleistyivät 2000-luvulla. Pääosa veneiden syväyksistä jäi vielä 1980-luvun lopulla alle 1,5 metriin; tuolloin kymmenesosa Päijänteellä purjehtineista veneistä vaati 1,5–2 metriä syväästä⁴⁹³. Myöhemmin yli kahdenkin metrin syväykset eivät olleet harvinaisia.

Siltojen rakentaminen aiheutti ongelmia veneilylle niin sisävesillä kuin rannikoillakin. Veneilijät eivät vastustaneet siltoja, mutta toivoivat kääntö- tai nostosiltoja, jotta veneilyreitit eivät tukkiutuisi⁴⁹⁴.

Päijänteellä Pulkkilanharjun sillat puhuttivat 1960-luvulta alkaen ja Kärkisten siltahanke 1980–1990-luvun vaihteessa. Molemmissa korvattiin lossit silloilla ja molempiin hankkeisiin veneilijät ja ennen kaikkea veneseurat onnistuivat vaikuttamaan aktiivisuudellaan. Sen sijaan 1990-luvun alussa avatun Keiteleen kanavan alituskorkeudet jäivät vaikutusyrityksistä huolimatta purjeveneille liian mataliksi. Veneiden mastokorkeudet kasvoivat niin, että Pulkkilanharjun Karisalmen sillan alituskorkeus jäi jo 1970-luvulla liian matalaksi.

Kun Pulkkilanharjun losseja korvattiin 1960-luvun ensivuotena Karisalmen ja Pulkkilan silloilla, kannettiin Päijänteen Purjehdusseurassa huolta siltojen alituskorkeudesta⁴⁹⁵. Päijänteen Purjehdusseura ja Lahden Purjehdusseura esittivät Itä-Suomen vesioikeudelle, että Karisalmen alituskorkeuden pitäisi olla vä-



H-323 valmistautumassa Karisalmen sillan alitukseen heinäkuussa 1983. Kuva: Esko Liukkosen kotiarkisto.

hintään 12 ja Pulkkilan neljä metriä. TVH:lle tehdyssä esityksessä kerrattiin Päijänteellä tyypillisten veneiden mastokorkeuksia: Hai-veneissä kymmenen metriä ja Lightning-veneissä yhdeksän. Seurat huomaattivat, että Päijänteellä oli jo veneitä, joissa mastokorkeus oli lähellä 12 metriä tai jopa yli. Louhi (Drage) luokan yleistymistä ennakoitiin; siinä mastonkorkeus on 11,5 metriä.

Muutamissa kirjelmässä ehdotettiin nosto- tai kääntösillan rakentamista. Purjeveneiden mastokorkeuksien lisäksi pulmalisena nähtiin se, että Pulkkiilaan ehdotettua kolmen metrin alituskorkeutta pidettiin liian matalana suurimmille moottori-veneille. Kommodori Jorma Paatolan allekirjoittamassa, TVH:lle tehdyssä esityksessä myös muistutettiin vanhoista virheistä:⁴⁹⁶

Säynätsalon riippusilta on jo Pohjois-Päijänteen Purjehtijoille riittävän surullinen suunnitteluerehdys.

Tilanne kuitenkin muuttui vuosikymmenien aikana. Päijännepurjehduksen ensivuosina veneet mahtuivat vielä hyvin Karisalmen sillan alta, mutta vuoden 1978 Säynätsalossa startanneessa kisassa yhden veneen masto oli liian korkea Karisalmen alitukseen ja kolmea venettä jouduttiin kallistamaan voimakkaasti. Vuonna 1981 Päijännepurjehdukseen startattiin ensimmäistä kertaa Karisalmen pohjoispuolelta veneiden mastokorkeuden vuoksi.⁴⁹⁷ Päijänteen veneilijät tekivät Reijo Puuperän johdolla esityksen vuonna 1985 Pulkkilansalmen matalan terässillan



Kärkistensalmen vanha lautta ja uusi vaijerilossi, joka otettiin käyttöön marraskuussa 1960. Kuva: Keskisuomalaisen arkisto.

Keiteleen katkaisevan Matilanvirran sillan alikulkukorkeus on kuusi metriä, joten Lightning-venekin on kallistettava ennen alitusta. Tyylinäyte Keitele-regatasta vuodelta 1990. Jyväskylän Veneseuran purjehtijat ovat osallistuneet aktiivisesti Ala-Keiteleen Pursiseuran vuodesta 1977 alkaen järjestämään kisaan. Kuva: Vesa T. Lilja.

korvaamista nostosillalla. Hämeen tiepiiri laati vuonna 1988 kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa, jotka eivät toteutuneet. Päijänteen veneseurat ja Suomen Purjehtijaliitto tekivät vuonna 1988 aloitteen liikenneministeriölle läppäsillan rakentamiseksi, mutta myönteisestä suhtautumisesta huolimatta käytännön toteutukseen ei päästy.⁴⁹⁸

Jyväskylän Veneseuran ja Lahden Purjehdusseuran jäsenet osallistuivat 2000-luvun ensivuosina aktiivisesti keskusteluun läppäsillan saamiseksi Pulkkilanharjulle. Veneiden koon kasvun myötä aiemmat alituskorkeudet eivät olleet riittäneet enää vuosiin. Vuonna 2005 asiaa pohdittiin Kymijoen vesistön seurojen talvipäivillä ja samana vuonna merenkululaitoksen pyynnöstä selvitettiin Jyväskylän Veneseuran veneiden mastonkorkeuksia Pulkkilanharjun sillan tulevaa suunnittelua varten. Selvityksen tulos oli, että yli 70 Jyväskylän Veneseuran venettä ei pääsyt silloisen Pulkkilanharjun sillan ali. Vajaassa viidessäkymmenessä vuodessa veneiden keskimääräinen mastonkorkeus oli siis kasvanut merkittävästi.⁴⁹⁹

Vuonna 2007 purjehdusseurat perustivat siltatoimikunnan, jonka jäseniä olivat Hannu Mäkinen Jyväskylän Veneseurasta ja Heikki Rajala Lahden Purjehdusseurasta.⁵⁰⁰ Päijänteen vesistöalueen veneilyseurojen kokoontumisessa maaliskuussa 2007 tehtiin esitys Merenkululaitokselle sekä Päijät-Hämeen ja Keski-Suomen liitoille ”yhtenäisen kaikille veneille avoimen purjehdusalueen muodostamiseksi Päijänteen keskeisille osille Jyväskylästä ja Vääkseen”, johon sisältyisi riittävä alituskorkeus



Kärkisten sillan alikulkukorkeuden saaminen 18 metriin oli Jyväskylän Veneseuran työvoitto.

(18 metriä tai avattava silta) ja syväys (2,4 metriä).⁵⁰¹ Toimikunta kävi neuvottelemassa Hämeen tiepiirin johdon kanssa avattavasta sillasta, mutta tiepiiri katsoi päinvastoin tavoitteeseen ”päästä eroon losseista ja avattavista silloista” ja ehdotti purjehtijoille siirtymistä teleskooppimastoihin. Liikenneministeriökään ei lämmennyt hankkeelle, ainoa positiivinen palaute tuli Päijät-Hämeen liitolta, joka arveli avattavan sillan nostavan ”venematkailun merkittäväksi kehittämiskohteeksi”. Merenkululaitoksen väyläosaston ja Tiehallinnon kanssa käydyissä neuvotteluissa avattavan läppäsillan parhaaksi vaihtoehdoksi nähtiin Vähäsalmi Pulkkilanharjun loiston ja ravintola Reimarin välisellä täyttökannaksella. Sillan kaukokäyttö voitaisiin suunnitelman mukaan toteuttaa etäyhteydellä Vääksyn kanavan valvomosta.⁵⁰² Tämäkin hanke hautautui, kun Päijät-Hämeen tiestön rakentaminen siirtyi Uudenmaan ELY-keskuksen alaisuuteen. Myöhemmin vaihtoehtona esitettiin remonttiin menevän Käkisalmen sillan muuttamista matalaksi läppäsillaksi. Korjaus olisi vaatinut myös väylän ruoppausta. Nykyisen sillan korjaus tuli kuitenkin huomattavasti halvemmaksi, eikä tämäkään suunnitelma toteutunut.⁵⁰³

Myös Asikkalan kunta suhtautui nihkeästi hankkeeseen. Kunnan strategiaan yritettiin saada lausetta ”Vapaa purjehdittavuus Päijänteeltä Vääksyyn” vuonna 2009, mutta se hävisi valtuustossa äänin 19–15⁵⁰⁴. Hannu Mäkinen teki yksityishenkilönä aloitteen Päijänteen veneseuroille boikotoida Asikkalan palveluita niin kauan, kunnes ratkaisu saadaan aikaan⁵⁰⁵:

Sen johdosta, että Asikkala haluaa jättää meidät siltojen taakse, esitämme kaikille vesistöalueen veneseuroille, että myös me jätämme Asikkalan siltojen taakse. Tämä tapahtuu luontevimmin välttämällä Asikkalan ja Vääksyn palvelujen käyttämistä nykyisen valtuuston kaudella eli kesinä 2007 ja 2008. Sen jälkeen tilannetta arvioidaan uudelleen.

Jyväskylän Veneseura ei ottanut virallisesti kantaa Mäkisen aloitteeseen. Vielä vuonna 2013 neuvotteluissa Päijät-Hämeen maakuntaliiton kanssa ehdotettiin, että avattava silta merkittäisiin maakuntakaavaan. Maakuntaliitto katsoi asian olevan liian vähäinen maakuntakaavaan merkittäväksi.⁵⁰⁶ Vuoteen 2014 mennessä oli käynyt selväksi, ettei Käkisalmen siltaa korvata läppäsillalla eikä Vähäsalmeen rakenneta uutta siltaa. Keskusteluissa oli siksi enää vain alkuperäinen suunnitelma, eli Pulkkilansalmen matalan terässillan korvaaminen läppäsillan kannella, mikä olisi todennäköisesti myös halvin vaihtoehto. Kyseessä olisi samankaltainen ratkaisu kuin on käytössä Kellosalmessa, jossa läppäsilta on palvellut veneilijöitä vuosikymmeniä.

Kärkisten siltahankkeen alituskorkeuden saamiseen 18 metriin oli Jyväskylän Veneseuran työvoitto. Matalampi silta olisi muuttanut ratkaisevasti purjeveneilyn tulevaisuutta pohjoisella Päijänteellä.⁵⁰⁷ Vielä 1990-luvun alussa näytti siltä, että Kärkiin rakennetaan korkeintaan 14 metrin silta, johon parhaimmillaan voidaan saada avattava läppä⁵⁰⁸. Kärkistensalmen sillan alituskorkeudesta käytiin kovaa väantöä. Korpilahden kunnan



1997 valmistuneen Kärkisten sillan alituskorkeus on 18 metriä, mikä on mahdollistanut myös suurempien purjeveneiden pääsyn edelleen Pohjois-Päijänteelle. Kuva: Simo Räsänen.

järjestämässä paneelissa Jyväskylän Veneseuran jäsen Hannu Mäkinen ehdotti 18 metrin alituskorkeutta, mitä irvailtiin paikallisessa lehdessä. Huhuttiin, että korpilahtelaispoliitikot vastustivat korkeaa alituskorkeutta, jotta saisivat purjeveneilijät siirtämään veneensä Korpilahdelle. Vastaavia väitteitä on aika ajoin kuultu Padasjoen suunnalta, jossa näin on käynytkin: Padasjoen aallonmurtajalaiturin veneistä useimmat on rekisteröity Asikkalan Pursiseuraan tai Lahden Purjehdusseuraan.⁵⁰⁹ Kärkisten silta avattiin elokuun lopulla 1997, alituskorkeudeksi saatiin 18 metriä, mikä on mahdollistanut myös suurempien purjeveneiden pääsyn Pohjois-Päijänteelle.⁵¹⁰

Päijänteen purjehdusesteiden (sillat ja sähköjohdot) sijainti. Lähde: Hannu Mäkinen (20.3.2020)



Omalla lipulla saariin

Päijänteen Purjehdusseuran alkuajoilta asti veneilijät hyödynsivät perinteisiä jokamiehenoikeuksia ja rantautuivat milloin mihinkin saareen tai poukamaan. Lomarakentamisen laajentamisen myötä vapaa rantojen ja saarien hyödyntäminen kuitenkin hankaloitui. Ratkaisuja pulmaan olivat seurojen yhteistyö, palvelusatamien rakentaminen kuntakeskuksiin sekä metsähallituksen aktiivisuus omien rantautumispaikkojen tarjoajana. Metsähallitus tiedustelikin 1990-luvun alussa Jyväskylän Veneseuralta saariinsa rakennettavien rantautumispaikkojen syväysvaatimuksia⁵¹¹.

Yksi tärkeimmistä 1990-luvun retkiveneilyyn Päijänteellä vaikuttaneista uudistuksista oli Päijänteen virkistysalueyhdistyksen perustaminen. Aloitteentekijä oli veneseuran kommodori Reijo Puuperä. Virkistysalueyhdistys laajensi merkittävällä tavalla rantautumispaikkojen määrää ja myös laatua, kun useisiin saariin rakennettiin vuosikymmenien kuluessa sauna, vessa ja nuotiopaikka sekä jätteiden keräyspisteet. Päijänteen virkistysalueyhdistyksen perustamisesta kerrottiin seuran jäsenille ensimmäistä kertaa vuosikokouksessa 1989⁵¹² ja varsinainen toiminta käynnistyi seuraavalla vuosikymmenellä. Jyväskylän Veneseura liittyi virkistysalueyhdistyksen jäseneksi vuosituhannen vaihteessa⁵¹³.

Jyväskylän veneilijöiden kannalta suuri uutinen oli se, että

Päijänteen virkistysalueyhdistys hankki Kalasaaren omistukseensa. Näin Päijänteen veneilijöiden käyttöön palautui vanha Päijänteen Purjehdusseuran tukikohta saunoineen, kaikille yhteiseksi retkisatamaksi⁵¹⁴. Virkistysalueyhdistyksen satamien määrä kasvoi nopeasti: yhdistyksen kuudes sauna valmistui Asikkalan Virtosaareen vuonna 2006. Tuossa vaiheessa yhdistyksen saunoja oli Kalasaaren lisäksi Pirttisaareessa, Lehtisten saareessa ja Ruolahdessa. Saunamaksun suorittamisessa oli siirrytty uudelle vuosituhannelle: sen saattoi hoitaa matkapuhelimella.⁵¹⁵

Pidä Saaristo Siistinä (PSS) -yhdistys vakiinnutti toimintansa Päijänteellä, kun Roope I:n siirtyi Päijänteen ja Keiteleen vesistöalueelle 1994. Jyväskylän Veneseura liittyi PSS:n yhdistysjäseneksi vuonna 1995 ja jäsenille suositeltiin jäsenyyttä.⁵¹⁶ Ensimmäisen kymmenen vuoden aikana PSS ei kuitenkaan saanut riittävästi jäseniä ja toiminta Päijänteellä oli tappiollista. Veneseura kehottikin jäseniään uudemman kerran liittymään yhdistyksen jäseneksi uuden vuosituhannen alussa, mutta vielä 2016 PSS valitteli, etteivät veneilijät ole halukkaita liittymään yhdistykseen.⁵¹⁷

Päijänteen alueen vene- ja purjehdusseuroilla on jo pitkään ollut perinne, että minkä tahansa seuran lippua kantava vene on tervetullut toisen seuran tukikohtaan. Kuitenkin vielä 1900-lu-

Päijänteiden alueen veneseurojen traditio käyttää myös naapuriseurojen tukikohtia on edesauttanut merkittävästi retkipurjehduksen edellytyksiä.

vun alkupuolella eri seurojen jäsenet tapasivat toisiaan Päijänteellä harvakseltaan: esimerkiksi Päijänteiden Purjehdusseuran vuosikertomuksen mukaan vuonna 1930 seuran tukikohdassa kalasaareissa oli käynyt kaksi lahtelaista ”kutteria” ja yksi moottorivene⁵¹⁸. Päijänteiden Purjehdusseuran vuosikertomuksessa vuodelta 1910 todettiin⁵¹⁹:

Mainittavat ovat myöskin ne juhlapäivälliset, joihin Lahden purjehtijat olivat kutsuneet kaikki eskaaderimme jäsenet. Hilpeän ja veljellisen mielialan vallitessa tehtiin silloin uusia suunnitelmia, miten vastaisuudessa yhteisiä purjehduksia tehtäisiin.

Päijänteiden alueen veneseurojen traditio käyttää myös naapuriseurojen tukikohtia vahvistettiin vuodesta toiseen seurojen yhteistyökokouksissa⁵²⁰. Vuosituhannen vaihteessa pohdittiin jopa yhteisen tukikohta-avainjärjestelmän kehittämistä, mutta asia ei edennyt suunnittelua pidemmälle⁵²¹. Tukikohtien yhteiskäyttötraditio edesauttoi merkittävästi retkipurjehduksen edellytyksiä. Päijänteiden yhteistoiminta poikkeaa huomattavasti rannikon seurojen tavasta sulkea tukikohtansa ulkopuolisilta⁵²².

Naapuriseuran tukikohdan käytön ehtona on, että veneessä on järjestäytynyttä veneilyä osoittava seuralippu. Veneilyliittojen uudet liputusohjeet saatiin 1980-luvun taitteessa. Eri seuroilla oli kuitenkin erilaisia variaatioita liputusohjeista: esimerkiksi Merikarhujen veneissä lippu sai olla ylhäällä omissa

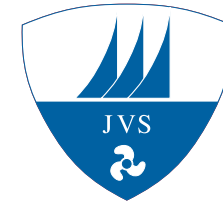
tukikohdissa läpi vuorokauden.⁵²³ Vielä 1990-luvullakin ilmeni epäselvyyksiä lippujen käytössä. Edes kaikki seuran omat veneilijät eivät käyttäneet seuralippua, vaan Suomen lippua, mistä käytiin turpakäräjiä niin Kuminan laiturilla kuin hallituksen kokouksissakin. Toki useat veneilijät eivät edes kuuluneet seuroihin ja käyttivät siksi Suomen lippua ilman seuratunnuksia. Ajoittain myös naapuriseuroista valiteltiin sitä, että Kuminassa tulkittiin kovin tiukasti lippusääntöä – myös tapauksissa, jossa ilmiselvästi seuraan kuuluvalla veneellä vaan ei jostain syystä ollut seuratunnusta. Jyväskylän Veneseuran hallitus toivoi asiallisen lippukulttuurin vakiintumisesta seuran toimintaan.⁵²⁴

Jyväskylän Veneseuran lippuna käytettiin Jyväskylän Veneurheilijoiden vuonna 1972 Kauppa- ja teollisuusministeriön hyväksymää lippua, jossa ”ylempään tangonpuoleiseen valkoiseen alaan on yhdistyksen erikoismerkiksi sovittu musta veneen hahmo, johon on sijoitettu musta potkuri”⁵²⁵. Moottorivene-tunnus lipussa ja logossa herätti keskustelua vuosien mittaan, koska lipun tunnuksessa ei huomioitu vuonna 1975 seuraan liittyneitä purjehtijoita. Osa seuralaisista näki tärkeänä, että lipussa olisi myös Jyväskylän kaupungin vaakuna: näin palautettaisiin lipussa näkyviin Päijänteiden Purjehdusseuran lipun tunnuksat. Seuran arkistosta löytyy viitteitä, että lipun muuttamista Jyväskylän kaupungin vaakunaksi pohdittiin jo 1970-luvun puolivälissä. Tuolloin veneseura oli pyytänyt kaupungin virallisia tuotteita tarjoavalta yritykseltä tarjousta uudesta seuratunnuksesta. Tarjouksen liitteenä oli hahmotelmia tunnuksesta, jossa



Purje -81 näyttely helmikuussa 1981 yliopiston U-rakennuksessa. Jyväskylän Veneseura ja sen edeltäjät markkinoivat aktiivisesti veneurheilua messuilla ja näyttelyissä 2000-luvun alkuvuosiin saakka. Kuva: Erkki Vesamaa.

Jyväskylän kaupungin vaakunan käyttämisestä seuran lipussa keskusteltiin pitkään



Jyväskylän vaakunan yläpuolella oli kirjaimet JVS⁵²⁶. Epäilemättä ajatuksena oli siirtää Päijänteiden Purjehdusseuran käyttämä vaakunatunnus Jyväskylän Veneseuran tunnuksiksi.

Lipputunnuksen muuttaminen ei edennyt 1970-luvun puolivälissä, mutta potkuritunnuksen muuttaminen kaupungin vaakunaksi nousi uudelleen esille kymmenen vuotta myöhemmin, kun joukko seuralaisia Pertti Lippaan ja Esko Liukkosen johdolla teki esityksen tunnuksen vaihtamiseksi. Esitys herätti runsaasti keskustelua – puolesta ja vastaan. Jyväskylän kaupunginhallitukselta tiedusteltiin 1984 mahdollisuutta käyttää kaupungin vaakunaa Veneseuran lipussa, mihin lupa saatiinkin. Kaupungin vaakunan käyttö ei kuitenkaan miellyttänyt niitä seuralaisia, jotka eivät asuneet Jyväskylän kaupungissa. Vastustajat huomauttivat, että seurassa oli jäseniä muistakin kunnista ja seuran päätukikohta oli Säynätsalossa ja saaritukikohta Korpilahdella.⁵²⁷ Epäilemättä kiistaan vaikutti sekin, että osa veneilijöistä ei pitänyt asiallisena Päijänteiden Purjehdusseuran tunnuksen käyttöä Jyväskylän Veneseuran lipussa, sillä kriitikkojen joukossa oli useita veneilijöitä, jotka olivat sekä Jyväskylän Veneseuran että uuden Päijänteiden Purjehdusseuran jäseniä. Jotkut veneilijät puolestaan väittivät nähneensä uuden Päijänteiden Purjehdusseuran veneilijöiden käyttäneen vanhaa pursiseuran lippua. Vanha pursiseuran lippu ei kuitenkaan noussut virallisissa dokumenteissa koskaan esille sen enempää syyksi lipun vaihtoon kuin myöskään sen vastustamiseen. Asiaa puitiin muotovirheeseen vedoten lopulta lääninoikeudessa asti, mikä

kuvaa hyvin aiheen nostattamia tunteita. Lääninoikeuden mukaan ei ollut estettä kaupungin vaakunan käyttöön lipussa.⁵²⁸

Jäsenistölle järjestetyssä kyselyssä tunnuksen muuttamista kaupungin vaakunaksi kuitenkin kannatettiin. Aiheesta käytiin vilkas ja mielipiteitä jakanut keskustelu seuran vuosikokouksessa 1985. Äänestyksen tuloksena yli puolet paikalla olleista kannatti tunnuksen muuttamista ja näin seura sai uuden lipputunnuksen, jonka merenkulkuhallitus vahvisti 7.5.1985.⁵²⁹ Kesäkuun lopulla merenkulkuhallitus vahvisti puolestaan uuden Päijänteiden Purjehdusseuran lipun, joka mukaili vanhan pursiseuran ennen 1930-lukua käytössä ollutta lippua, jossa tunnuksena on Jyväskylän kaupungin vanha vaakunakuvi⁵³⁰.

Vanha Jyväskylän Veneurheilijoiden lippu säilyi kuitenkin vielä pitkään uuden rinnalla Jyväskylän Veneseuran veneiden tunnuksena ja virallisissa papereissa logona oli vanhasta lipusta tuttu venehahmo ja potkuri pitkälle 1990-luvulle. Kesästä 1990 alkaen veneiden katsastuksessa edellytettiin uutta seuralippua⁵³¹. Jyväskylän Veneurheilijoiden tunnukset poistuivat käytöstä vuonna 2000, kun käyttöön otettiin Jyväskylän Veneseuran nykyinen, Jussi Jäppisen suunnittelema logo⁵³². Jäppinen oli suunnitellut myös Jyväskylän Veneurheilijoiden alkuperäisen logon⁵³³.

*Seppo Wuolio Tove III:n ruorissa Ristinselällä elokuussa 2019,
perässä liehuu Jyväskylän vaakkunalla varustettu JVS:n lippu.
Kuva: Mika Särkijärvi.*



Päijänteen Purjehdusseuran ja Jyväskylän Veneseuran liput

Venelipuilla on pitkä ja kunniakas perinne Suomessa: Suomen lipun malli lainattiin pursiseuroilla jo 1860-luvulla käytössä olleesta siniristilipusta.⁵⁴⁹ Sama siniristikuvio otettiin käyttöön myös Päijänteen Purjehdusseuran lipussa 1897. Näin pursiseuran lippu oli mitä todennäköisemmin ensimmäinen siniristilippu Päijänteellä⁵⁵⁰ – siis yli 20 vuotta vuotta ennen kuin nykyinen lippu otettiin virallisesti käyttöön itsenäisen Suomen tunnuksena 1918.

Jyväskylän Veneseuralla ja sen edeltäjällä Päijänteen Purjehdusseuralla on ollut historiansa aikana useita lippuja. Päijänteen Purjehdusseuran toimintakertomuksessa vuodelta 1897 todetaan, että pursiseura on saanut *”kaikki muodollisuudet täytetyksi ollakseen toimintaan täysin oikeutettu”*. Seura oli nimittäin saanut syksyllä Venäjän meriministeriöltä lippunsa vahvistuksen lipulleen⁵⁵¹. Seuran aktiivinaiset neuloivat pursiseuran ensimmäisen *”uhkean lipun”*⁵⁵² Vuosikertomuksessa hehkutettiin seuralippua⁵⁵³:

Seuramme on siis nyt - - oikeutettu esiintymään vapaasti väljemmilläkin vesillä samalla lailla kuin merenvartiset purjehdusseurat. - - Pitäkäämme tämä lippumme aina seurassa kunniaassa, kallimpanamme omaisuutenamme, oppikaamme sen suojassa hyviksi merimiehiksi, uskaltakaamme liehuttaa lippuamme väljemmilläkin vesillä kuin oma vesistömmme.

Lippujen ulkonäköön tuli ajoittain painetta myös ulkopuolelta. Näin esimerkiksi 1900-luvun alun sortokausien aikana, jolloin lippuun oli lisättävä näkyvästi Venäjän lippu. Määräyksen

seurauksena Päijänteen Pursiseura jätti tekemättä suunnittelemansa lipputilauksen⁵⁵⁴. Pursiseuran ensimmäinen lippu oli käytössä vuoteen 1909. Lipun tunnuksena oli Jyväskylän vaakuna: autonomian ajalta periytyneiden ohjeiden mukaisesti pursiseurojen lippujen tunnuksena tuli käyttää kotikaupungin tai läänin vaakunaa. Lippu uudistui 1909 ja uudelleen 1930-luvun alussa, kun Jyväskylän vaakuna muutettiin nykyisen kaltaiseksi.⁵⁵⁵ Itsenäistymisen jälkeen Päijänteen Purjehdusseuran lippu hyväksyttiin pitkäksi venyneen prosessin jälkeen vuonna 1927⁵⁵⁶. Lipun käytöstä käytiin ajoittain keskustelua. Esimerkiksi 1960-luvulla pursiseuralla oli vaikea saada jäseniä ymmärtämään lippuasetuksen ja seuran sääntöjen määräystä vuotuisesta rekisteröinnistä lipunkäytön ehdottomana edellytyksenä.⁵⁵⁷

Jyväskylän Veneurheilijoiden hallituksen yksi ensimmäisistä hankkeista oli oma lippu, joka hyväksyttiin venerekisteriin vuonna 1974⁵⁵⁸. Lipun potkurisymboli on Jussi Jäppisen suunnittelema. Seuran uusi Merenkulkuhallituksen hyväksymä lippu, jossa symbolina on Jyväskylän kaupungin vaakuna, otettiin käyttöön 1985. Samana vuonna hyväksyttiin myös uuden Päijänteen Purjehdusseuran nykyinen lippu, jonka tunnuksena on vanha Jyväskylän vaakuna. Lippumuutosten myötä Jyväskylän Veneseurasta tuli symboleitaan myöden Päijänteen Purjehdusseuran käytännön toiminnan jatkaja, kun taas uusi Päijänteen Purjehdusseura asemoitui leimallisemmin vanhan pursiseuran perinteitä vaalivaksi yhdistykseksi.



*Päijänteen Purjehdusseuran viiri ja hattu.
Kuva: Keski-Suomen museo.*

Kriisi ja uusi nousu 1990-luvulla

Lama vaikutti 1990-luvun alussa seuran toimintaan monin tavoin. Jäsenmäärän hiipuminen oli yksi osoitus talouden tiukkenemisestä, vaikka lopulta venekanta ei romahtanut mitenkään erityisen paljon. Sen sijaan seuran talous oli tiukalla monien yhtäaikaisten kriisien vuoksi. Seura oli ollut vuosia mukana Jyväskylän vapaa-ajan messuilla, mistä oli yleensä saatu voittoa. Vuonna 1991 vapaa-ajan messut tuottivat seuralle tappiota⁵³⁴. Messujen tappio oli vielä siedettävä, mutta samaan aikaan sattui kaksi muuta, paljon vakavampaa ongelmaa: vuosikirjan ja Jyväsjärven ajojen tuottojen hyätyminen.

Vuosikirja oli tuottanut hyvin nousukauden vuosina⁵³⁵. Vuosikirjasta kasvoi 1980–1990-luvun vaihteessa palveluhakemistoinen aiempaa suurempi julkaisu, joka tuotti hyvin rahaa seuralle, mutta julkaisun toimittaminen ja ilmoitushankinta olivat haasteellisia vapaaehtoistyönä hoidettavaksi. Kun useampi avainhenkilö ei eri syistä voinut osallistua vuosikirjan tekemiseen vuonna 1991, eikä vapaaehtoisia löydetty seuran piiristä, päätti seuran hallitus antaa ilmoitushankinnan ja toimituksen ulkopuolisen yhtiön tehtäväksi⁵³⁶. Aineiston keruussa apuna toimi aiempien vuosien tavoin Jyväskylän Veneseuran vuosikirjatoimikunta.

Seuran tilintarkastajat kritisoivat ulkoistamista, eikä vähiten siksi, että kustantamisesta vastaavan yhtiön omistaja oli kes-

keinen veneseuran vaikuttaja. Tämä herätti seuralaisissa epäilyjä roolien sekoittumisesta. Asiaa puitiin lopulta ylimääräisessä yhdistyskokouksessa. Keskeisenä pulmana nähtiin rajanveto talkoilla, kulukorvauksella ja palkkiota vastaan seuran hyväksi tehtävälle työlle.⁵³⁷ Jyväskylän Veneseuran hallituksen mukaan ongelmia ei ollut: vuosikirja julkaistiin aikataulussa, ilmoitusmyynti tuotti hyvin tuloja yhdistykselle ja entistä näyttävämpi palveluhakemisto toi näkyvyyttä seuralle. Tosin usea mainos jäi maksamatta laman myötä; luottotappioista huolimatta tulos oli kuitenkin positiivinen. Myös ylimääräinen yhdistyskokous päättyi hyväksymään hallituksen päätöksen.⁵³⁸

Vuosikirjan toimittamiseen ja ilmoitusmyyntiin liittyvät pulmat johtivat osaltaan siihen, että vuonna 1993 näki päivänvalon uusimuotoinen Heinolan järvipelastusseuran ja Päijätmarkin yhteistyönä tehty julkaisu, *Veneilykesä*, jota julkaistiin yksityisen yrityksen kustantamana yhä 2020-luvun alussa. Heinolan Järvipelastusseura oli julkaissut Veneilykesää vuodesta 1978; nyt siihen liitettiin aiemmin Jyväskylän Veneseuran vuosikirjoissa vuodesta 1989 julkaistu palveluhakemisto⁵³⁹. Juuri palveluhakemisto oli mainostajia kiinnostava sisältö, joka tavoitti seuran jäsenkuntaa huomattavasti laajemman yleisön. Palveluhakemiston menettäminen oli siksi merkittävä isku seuran taloudelle. Seurassa pohdittiin pitkään, pitäisikö vuosikirjan julkaise-

misesta luopua kokonaan. Vuosikirjan julkaisemista päätettiin kuitenkin jatkaa, mutta sekä sen toimittaminen että etenkin ilmoitusmyynti osoittautui vaikeaksi 1990-luvun alkupuolen lamavuosina ja ilman palveluhakemiston vetovoimaa. Vuosikirja kuitenkin tuotti voittoa, vaikka ensimmäisen ”oman” kirjan kanssa olikin vuonna 1992 koko joukko teknisiä ongelmia. Veneilykesän julkaisijan kanssa päätettiin tehdä yhteistyötä ja sen julkaisijalle ilmoitettiin Jyväskylän Veneseuran tiedot.⁵⁴⁰

Samaan aikaan vuosikirjan ongelmien kanssa veneseuran taloutta ravisteli Jyväsjärven ajojen 1991 aiheuttama isohko taloudellinen tappio. Tulevien tappioiden minimoimiseksi kisajärjestely yhtiöitettiin *One Lake Race* -osakeyhtiöön.⁵⁴¹ Järjestelyllä pyrittiin siihen, että taloudellinen riski jäisi seuran ulkopuolelle ja järjestelyissä olisi suurempia vapauksia. Jyväsjärven ajot toivat näkyvyyttä Jyväskylän Veneseuralle, mutta kisoja ei haluttu kustantaa jäsenmaksuilla. Veneseura solmi yhteistyösopimuksen yhtiön kanssa, koska seuraa tarvittiin arvokisastatuksen saamiseen. Yhtiö puolestaan lupasi yhteistyösopimuksen mukaisesti korvata Jyväskylän Veneseuralle vuosittain kaluston lainasta sekä veneseuran yhtiölle luovuttamista nimistä, tunnuksista ja logoista ja muusta yhteistyöstä⁵⁴². Periaatteessa hyvältä näyttänyt yhteistyö kuitenkin kangerteli. The One Lake Race Oy joutui anomaan vapautusta vuosittaisesta korvauksesta ja veneseura joutui maksamaan järjestettyjen kisojen laskuja ja peri näitä maksuja yhtiöltä pitkään.⁵⁴³

Vaikka 1990-luvun alun lama iski rajusti veneilyharrastuk-

seen Suomessa ja myös Jyväskylän Veneseuralla oli hankaluuksia *One Lake Racen* ja vuosikirjan vuoksi, selvisi seura lamavuosista kuitenkin suhteellisen vähin vaurion. Toisin kuin Päijänteen Purjehdusseuralla parikymmentä vuotta aiemmin, oli Jyväskylän Veneseuran talous 1990-luvun alussa vakaalla pohjalla ja kassassa oli rahaa, vaikka tuloja jäikin saamatta⁵⁴⁴. Seuralla ei ollut merkittäviä taloudellisia sitoumuksia ja vaikka jäsenistön määrä vähenikin, aktiivisia veneilijöitä oli riittävästi toiminnan organisointiin. Päijännepurjehdus järjestettiin entiseen tapaan, samoin useita kansallisen tason kilpailuja niin moottori- kuin purjeventeillekin.

Kommodori Erkki Suorlahti oli huolestunut laman vaikutuksista veneilyharrastukseen aloittaessaan seuran puheenjohtajana 1992. Suorlahti korosti talkootyön tärkeää roolia seuran toiminnassa. Jyväskylän Veneseura selvisi talkootyöllä laman kurimuksista ja seura oli taloudellisesti vakaa vuosituhannen vaihteessa, jolloin toiminta oli vakiintunut kotisatama Juurikkaan ja saaritukikohta Kuminaan.

Jyväskylän Veneseuran yhteismatkat Helsingin venemessuille olivat suosittuja 2000-luvun alkuvuosiin saakka. Esimerkiksi vuonna 2000 venemessuille osallistui 124 seuran jäsentä. Monena vuotena seura vuokrasi kokonaisen junavaunun, joka ei edes riittänyt kaikille matkalaisille. Ennen VR:n hyödyntämistä venemessuille matkattiin kahdella linja-autolla.⁵⁴⁵

Kai Sourander

Jyväskylän Veneseuran kunniajäsen Kai Sourander oli yksi keskeisistä henkilöistä, kun Jyväskylän Veneurheilijat ry perustettiin vuonna 1970. Hän toimi aluksi seuran sihteerinä ja vuodesta 1971 seuran puheenjohtajana vuoteen 1975, jolloin seuran nimi muutettiin Jyväskylän Veneseuraksi. Hänen puheenjohtajakautensa ajoittui tärkeään vaiheeseen, kun Päijänteen Purjehdusseuran purjehtijat ja moottoriveneilijät liittyivät seuraan ja tehtiin ensimmäinen Juurikkasaaren vuokrasopimus Säynätsalon työväenyhdistyksen kanssa. Kai Sourander valittiin Jyväskylän Veneseuran kommodoriksi vuosiksi 1988–1991.

Kai Sourander oli sekä kilpa- että retkiveneilyn uuranuurtaja Päijänteellä. Hänen kausillaan seura kehitti kansainvälistä moottoriveneiden kilpailu- ja junioritoimintaa monipuolisesti, josta näkyvänä esimerkkinä monivuotinen Jyväsjärvellä ajettu *One Lake Race*. Erityisen tunnetuksi hän tuli toisella kommodorikaudellaan ideomastaan Päijänteen palveluhakemistosta, mikä oli aluksi liitetty seuran vuosikirjaan ja vuodesta 1992 lähtien itsenäisenä veneilijöiden palveluhakemistona ilmestyen edelleen, nyt laajentuneena versiona kattaen Saimaan vesistön. Kai Sourander oli myös aktiivinen rivijäsen, toimien veneiden katsastajana koko jäsenyytensä ajan kuolemaansa saakka 2017.

Kai Sourander kutsuttiin seuran kunniajäseneksi vuonna 2000. Hänelle myönnettiin monipuolisista ansioistaan veneilyn parissa Suomen Veneilyliiton kultainen ansiomerkki vuonna 2010.



*Lippo Jokinen ja Kai Sourander katsastajien palaverissa seuran kokoustoiloissa Juurikkasaaren yläkerrassa toukokuussa 2010.
Kuva: Vesa T. Lilja.*

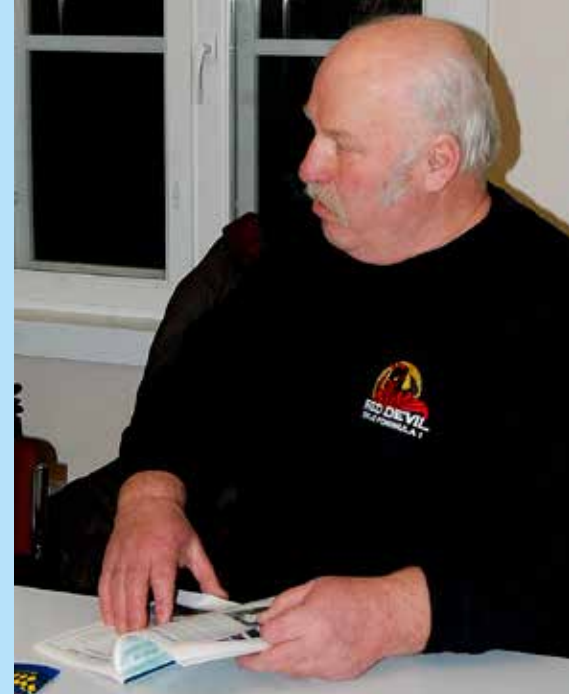
Juhani ”Jussi” Hänninen

Juhani Hänninen on yksi suomalaisen moottoriveneurheilun uranuurtajista. Kilpaveneilyyn hän tuli mukaan ensin kilpailijana, mekaanikkona ja avustajana, mutta siirtyi pian erilaisiin toimitsijatehtäviin ja hankki lisenssit muun muassa kilpailujohtajan, tarkkailijan ja katsastajan tehtäviin. Hänen toimintansa moottoriveneilyn parissa alkoi vuonna 1978 Tampereella, Potkuri-67 -yhdistyksessä, jonka puitteissa hän järjesti toimitsijana kisoja vielä muutettuaan Jyväskylään 1980. Hänninen toimi jo 1980-luvulla Suomen Moottoriveneiliitossa, kun Jyväskylän Veneseuran Lippo Jokinen otti häneen yhteyttä suunnitelmistaan kilpaveneilyn herättämisestä uudelleen henkiin Jyväskylässä. Hännisen ja Jokisen yhteistyöllä käynnistettiin 1980-luvun lopulla *One Lake Race* -ajot, joka oli yli vuosikymmenen ajan Suomen suurin moottorivenekilpailu.

Hänninen onnistui houkuttelemaan Jyväskylän Veneseuran edustajiksi koko joukon suomalaisen moottoriveneilyurheilun kärkikaartia. Näin Jyväskylän Veneseura oli pitkään yksi Suomen moottoriveneur-

heilun huippuseuroista Suomessa, jonka riveissä oli parhaimmillaan kahdeksan Suomen moottoriveneilyn kärkipään kuljettaa. Yksi menestyneistä oli Hännisen poika, Kari Hänninen, joka jatkoi isänsä jalanjäljissä pitkään myös kilpailutoimitsijana. Juhani Hännisen johdolla kehitettiin myös jyväskyläläistä moottoriveneurheilun junioritoimintaa. Kansallisessa juniorisarjassa Jyväskylän Veneseura palkittiin useina vuosina parhaana seurajoukkueena.

Hänninen oli yksi pisimpään Jyväskylän Veneseuran hallituksessa olleista henkilöistä. Tämän lisäksi hän toimi pitkään Suomen Moottoriveneiliiton hallituksessa ja sen jälkeen Suomen Purjehdus ja Veneilyn hallituksessa. Hän oli yli kymmenen vuotta jäsenenä nopeuskilpailutoimikunnassa, joka oli suoraan kansainvälisen, Monacosta käsin johdetun liiton alaisuudessa. Hänninen palkittiin 2008 Veneilyliiton kultaisella ansiomerkillä ansioistaan ja toiminnastaan moottoriveneiden kilpailutoiminnan edistäjänä. Jyväskylän Veneseuran kunniajäseneksi hänet kutsuttiin vuonna 2000. Juhani Hänninen oli vielä 2010-luvun lopullakin



Juhani Hänninen joulukuussa 2010.

Kuva: Vesa T. Lilja.

mukana tuomarina suomalaisissa kilpaveneikisoissa – toiminta moottorivenekilpailujen toimitsijana on kestänyt yli 40 vuotta.

*Kesäpäivä Kuminan tukikohtassa heinäkuussa 2020.
Kuva: Mika Särkijärvi.*



Jyväskylän Veneseura 2000-luvulla

Suomessa oli 2000-luvun ensivuosisikymmenillä enemmän huviveneitä ja veneilijöitä kuin koskaan aiemmin. Veneilijät eivät enää tehneet kaikkea itse tai talkoilla, vaan olivat valmiita maksamaan palveluista, jotka laajentuivat myös Päijänteen rannoilla. Jyväskylän Veneseuran toimintaa kehitettiin määrätietoisesti niin Juurikassa kuin Kuminassakin; molempien osalta historiallisen suuret investoinnit ajoittuivat 2010-luvun lopulle.



Keiteleen ja Päijänteen yhdistävän Keiteleen kanavan avaaminen 1994 laajensi Päijänteen veneilijöiden reitistön aina Viitasaarelle ja Pielavedelle saakka. Kanavareitin vilkkain sulkukanava on eteläisin sulku Vaajakoskella. Kuva: Mika Särkijärvi.

Veneilyn suurvalta

Suomi on veneilymaa. Vuonna 2016 Suomessa oli arviolta yli miljoona venettä, joista puolet oli moottoroituja⁵⁵⁹. Pääosa veneistä oli pieniä soutu- ja moottoriveneitä, joita ei merkitty venerekisteriin. Rekisterissäkin oli kuitenkin vuoden 2020 alussa yli 215 000 venettä, joista Keski-Suomessa viitisen prosenttia⁵⁶⁰. Vuosituhannen vaihteessa arvioitiin, että 14 prosentilla suomalaisperheistä oli moottori- tai purjevene - ja paljon suuremmalla joukolla oli käytössään vähintään soutuvene.⁵⁶¹ Kansainvälisestikin tämä on huikea määrä: asukasti kohti Suomessa on todennäköisesti enemmän veneitä kuin missään muussa maassa.

Veneily kasvoi etenkin 1970-luvun lopulta alkaen. Moottoriveneiden määrä yli kolminkertaistui neljännesvuosisadassa: vuonna 1980 Suomessa arvioitiin olevan noin 160 000 moottoriveneitä, vuonna 1990 noin 250 000, 2005 noin 450 000 ja 2016 jo noin 550 000.⁵⁶² Purjeveneitä ja moottoripurjeveneitä arvioitiin Suomessa olleen vuonna 1990 noin 18 000 ja vuonna 2019 venerekisterissä oli runsaat 14 000 purjevenettä.⁵⁶³

Lasikuidun ja sarjavalmisteisten veneiden läpimurron myötä veneilystä oli tullut vuosituhannen vaihteeseen mennessä maailmanlaajuinen miljardibisnes, omine nousu- ja laskusuhdanteineen.⁵⁶⁴ Veneiden globaalin ulkomaankaupan arvo oli vuonna 2017 kymmenen miljardia dollaria. Kasvu oli nopeaa: vuosina 1995–2008 maailman venekaupan arvo viisinkertaistui.⁵⁶⁵ Suomessa rakennettiin ja ostettiin veneitä, mutta yhä useammin myös suomalaisveneet päätyivät ulkomaille. Suomi olikin vuosi-

tuhannen vaihteessa veneiden viennin suurvalta: koko viennin arvoon suhteutettuna Suomi oli vuosina 1990–2017 Italian jälkeen maailman toiseksi suurin veneenviejämaa. Vuonna 2005 Suomessa oli kuutisensataa veneilyalan yritystä, jotka työllistivät yhteensä lähes kolmetuhatta henkeä.⁵⁶⁶

Vaikka seuratoiminnassa veneiden keskikoko kasvoi, kokonaisuutena suomalaista järvi- ja rannikkomaisemaa ovat hallinneet yli vuosikymmenien pienet veneet. Esimerkiksi vuosina 2005 ja 2016 kolmannes suomalaisveneistä oli pieniä soutuveneitä ja kolmannes pieniä moottoriveneitä, joissa oli alle 20 hevosvoiman moottori. Suurempien purje- ja moottoriveneiden osuus oli vain viidennes suomalaisveneistä. Sama näkyi myös veneiden valmistuksessa: vuosina 2006 ja 2015 Suomessa valmistetuista veneistä puolet oli alle kuusi metriä pitkiä⁵⁶⁷.

Vaikka veneily kasvoi Suomessa kaiken aikaa, ei matkamoottoriveneiden tai purjeveneiden lukumäärä kasvanut samaa tahtia. Uusien purjeveneiden vuosittaiset myyntimäärät olivat pieniä 2000-luvun kahtena ensimmäisenä vuosikymmenenä. Tähän tosin vaikutti se, että käytettyjä veneitä tuotiin ulkomailta - niin myös Jyväskylän Veneseuran laivastoon.

Retkiveneily- ja purjehdus kasvattivat suosiota 1970–1980-luvulla, mutta viimeistään vuosituhannen vaihteesta alkaen päiväpurjehdus ja -veneily oli yhä suosituimpaa. Tämä näkyi muun muassa siinä, että kanavien sulutukset kääntyivät laskuun. Vielä vuosituhannen vaihteessa laskettiin, että edellisvuosikymmenellä rakennetun Keiteleen kanavan läpi kulki-

Kansallisten veneiliittojen yhdistyessä emerituskommodori Risto Pynnönen valittiin liiton uuden lehden, Nauticin, ensimmäiseksi päätoimittajaksi.

si vuosittain 3 000–5 000 huvivenettä. Tästä jätiin kuitenkin kauaksi jälkeen: vuonna 2013 Vaajakoskella sulutettiin parituhatta ja Paatelassa 656 kertaa.⁵⁶⁸

Veneily siis kasvoi veneiden lukumäärällä laskettuna, mutta järjestäytynyt veneily oli uudella vuosituhanella uusien haasteiden edessä: kuinka perustella talkootöitä vaativaa yhteistyötä veneilijöille, joilla oli varaa ja halua maksaa palveluista, eikä tehdä niitä itse, saati yhdessä? Palvelusatamat olivat niin merellä kuin sisävesilläkin harvinaisia vielä 1970-luvulla⁵⁶⁹. Palvelut kuitenkin paranivat kaiken aikaa ja vuosituhanen vaihteessa Päijänteelläkin oli veneilijöille palveluita tarjoavia yrityksiä aivan eri tavalla kuin aiemmin.

Suuret ikäluokat olivat keskeinen syy veneilyharrastuksen kasvuun 1970–1990-luvulla. Vuosituhannen vaihteen jälkeen suuret ikäluokat eläköityivät, mikä yhtäältä vahvisti seuratoimintaa, kun aktiiviset eläkeläiset käyttivät yhä enemmän aikaansa yhteisön hyväksi. Samalla kasvoi huoli aktiiviseuralaisten keski-ikänsä kasvusta, varsinkin kun junioritoiminta ei kerännyt harrastajia 2010-luvun lopulla edellisvuosikymmenien tapaan.

Jyväskylän Veneseuran kommodorit korostivat yksi toisensa jälkeen vuosikirjojen pääkirjoituksissa talkoiden merkitystä ja haastetta saada niihin innostunutta väkeä. Veneseuraan haluttiin kuitenkin liittyä, mutta kaikkia eivät seuran kisat ja yhteisö kiinnostaneet, vaan ennemminkin se, että seurassa sai veneensä katsastettua ja seuran satamasta löytyi kohtuukustannuksin

paikka veneelle ja mastonosturi sitä tarvitseville. Joidenkin vene-seuralaisten mielestä monialaisesta veneily-yhdistyksestä oli tulossa telakointiyhtiö – vaikka seura tarjosi yhä myös muuta veneilyyn liittyvää toimintaa.

Purjeveneiden määrä kasvaa

Purjehtijaliiton ja moottoriveneliiton yhdistyminen Suomen Purjehdus ja Veneilyksi vuonna 2011 oli keskeinen veneilyalan järjestöllinen uudistus Suomessa. Yhdistymistä oli kaavailtu jo vuosikymmeniä. Jyväskylän Veneseuralle liittojen yhdistyminen sopi mainiosti, olivathan seuran jäsenenä alusta asti olleet niin moottori- kuin purjeveneilijätkin⁵⁷⁰. Purje- ja moottoriveneilijöiden aikaisempien vuosien ja vuosikymmenienkin jakautuminen seuran sisällä oli vähentynyt, kun Juurikkasaaresta tuli moottorivenneidenkin kotisatama. Samaan aikaan moottoriveneilijät käyttivät yhä useammin Kuminan palveluja, kun Vuorisalon ja Urtin tukikohdista oli jouduttu luopumaan. Kommodorivalinnoissa pyrittiin kiinnittämään erityistä huomiota siihen, että sekä moottori- että purjeveneilijöiden ääni tulisi kuuluviin.

Jyväskylän Veneseura kannatti kansallisten liittojen yhdistymistä ja päätti syksyllä 2010 hakea uuden liiton jäseneksi⁵⁷¹. Jyväskylän Veneseuran emerituskommodori Risto Pynnönen valittiin liiton uuden lehden, *Nauticin*, ensimmäiseksi päätoimittajaksi⁵⁷². Tähän vaikutti paitsi Pynnösen pitkä ja aktiivinen toiminta Jyväskylän Veneseurassa ja veneilyliiton hallituksessa, myös se, että hän oli sanomalehti *Keskisuomalaisen* pitkäaikai-

Talkoissa Jouni Liukkonen, Tapani Paatola ja Kuminan isäntä Kimmo Juutilainen. Kuva: Mika Särkijärvi.



nen varapäätöimittaja⁵⁷³. Pynnönen oli myös omalla kommodikaudellaan yhdistänyt purje- ja moottoriveneilijöiden intressejä veneseurassa. Jyväskylän Veneseuran Juhani Hänninen puolestaan jatkoi uuden yhdistyneen kattojärjestön hallituksessa; aiemmin hän oli ollut jo pitkään Suomen Moottoriveneiliiton hallituksessa.

Jyväskylän Veneseurasta tuli kuitenkin yhä selvemmin purjeveneseura 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Purjeveneilijöiden ja -veneiden määrä kasvoi yli kolmanneksella kymmenessä vuodessa, kun samaan aikaan moottoriveneilijöiden lukumäärä pysyi ennallaan, kuten oheisesta taulukosta voi havaita. Lajiliittojen yhdistymisen jälkeen veneilijöitä ei enää tilastoitu venetyypin mukaan, sen sijaan rekistereistä löytyy edelleen tieto purje- ja moottoriveneiden määrästä. Purjeveneitä ja -veneilijöitä oli vuonna 2010 noin 60 prosenttia Jyväskylän Veneseuran veneistä ja jäsenistä. Seuraavan vuosikymmenen aikana moottoriveneiden määrä ei muuttunut merkittävästi, kun taas purjeveneiden määrä kasvoi lievästi. Kun vielä vuonna 2000 seuran venekannasta moottori- ja purjeveneiden osuudet olivat miltei yhtä suuret, oli moottoriveneiden osuus laskenut vuonna 2019 alle 40 prosenttiin.

Vuoden 2019 venerekisterin mukaan Jyväskylään oli rekisteröity 216 purjevenettä, kun Jyväskylän Veneseuran rekisterissä oli 162 purjevenettä. Karkeasti arvioiden kaksi kolmasosaa jyväskyläläisistä purjeveneistä purjehti siis Jyväskylän Veneseuran lipun alla. Todellisuudessa osuus on hieman pienempi, sillä



Juha Lahti ja Risto Pynnönen seuran hallituksen kokouksessa Juurikkasaassa marraskuussa 2011. Kuva: Mika Särkijärvi.

veneseurassa oli runsaasti myös muiden paikkakuntien veneitä. Sen sijaan Jyvässeudun moottoriveneistä veneseurassa oli vain murto-osa. Vuoden 2019 venerekisterissä Jyväskylässä oli yli 3 000 moottoriveneitä, joista vain noin kolme prosenttia oli veneseuran rekisterissä. Moottoriveneistä suuri osa on pieniä perämoottoriveneitä, joiden omistajilla ei ole motivaatiota kuulua seuraan. Suurista matkamoottoriveneistä suurempi osa kuului Jyväskylän Veneseuraan. Valitettavasti venerekisteristätilastosta

Jyväskylän Veneseuran veneilijöiden ja veneiden lukumäärä 2000–2019

	2000	2010	2019	Kasvukerroin 2000–2010	Kasvukerroin 2010–2019
Purjeveneet lkm	103	139	162	1,35	1,17
Purjeveneet %	54	61	64	..	..
Moottoriveneet lkm	87	89	90	1,02	1,01
Moottoriveneet %	46	39	36	..	..
Veneet yhteensä lkm	190	228	252	1,20	1,11
Purjeveneilijät lkm	248	298	..	1,20	..
Purjeveneilijät %	57	61	..	..	..
Moottoriveneilijät lkm	190	190	..	1,00	..
Moottoriveneilijät %	43	39	..	..	..
Jäsenet yhteensä	438	485	438	1,11	0,90

Lähde: JVS Vuosikertomukset ja Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n Suuli-rekisteri.

ei voi erotella suurempien matkamoottoriveneiden lukumääriä.⁵⁷⁴

Veneseurassa ennakoitiin 1990-luvun lopulla jäsenmäärän kasvavan. Varakommodori Risto Pynnönen kirjoitti vuoden 1999 vuosikirjassa⁵⁷⁵:

Jäsenmäärän huima kasvu vaatii lähivuosina jäsenpalvelujen huomattavaa kehittämistä. Seuran kotisatama Juurikassa vaatii laajennuksen ja palvelujen tason nostamisen. Samoin Kuminan tukikohtaa on kohennettava vastaamaan nykyaikaa.

Seuran hallitus kuitenkin linjasi, ettei jäsenmäärää kasvateta aktiivisesti, vaan tavoitteena oli säilyttää 500 jäsenen taso⁵⁷⁶. Oheisen taulukon perusteella tavoitteesta kuitenkin jäätin jäl-

keen: 2010-luvun lopulla seurassa oli täsmälleen yhtä paljon jäseniä kuin vuosituhannen alussa. Tämä siitä huolimatta, että etenkin moottoriveneiden määrä Jyväseudulla kasvoi tuntuvasti 2000-luvun ensivuosisikymmeninä. Ajoittain hallitus hyväksyi 2000-luvun ensivuosisikymmeninä kuukausittain jäseniä lähes 1980-luvun huippuvuosien tapaan. Vuonna 2002 linjattiin, että aktiivisesti junioritoiminnassa mukana olevien tulee liittyä seuran jäseniksi. Vaatimus junioreiden jäsenyydestä johdettiin aiempaa suurempiin muutoksiin kuukausittaisissa jäsen-tilastoissa: keväisin liittyi useita junnuja, syksyisin erosi. Osin tämän seurauksena toukokuussa 2002 veneseuran hallitus hyväksyi peräti 37 uutta jäsentä, joista 13 oli junioreja.⁵⁷⁷ Tämä lie-nee yksi suurimmista uusien jäsenien kirjauksista hallituksen kokouksissa, jos ei oteta huomioon yhdistyksen perustamista ja Päijänteen Purjehdusseuran veneilijöiden liittymistä Jyväskylän



Heikki Rajalan moottoripurjehtija "Averin" ja Jari Tuomisen teräsvene "Kristine". Kuvat: Vesa T. Lilja ja Pepe Korteniemi.

Veneseuraan 1975. Yleensä hallituksen kokouksissa hyväksyttiin parhaimmillaan parikymmentä uutta jäsentä per kokous.⁵⁷⁸

Seurasta myös erottiin, milloin veneen myynnin, paikkakunnalta muuton tai jonkun muun syyn vuoksi. Esimerkiksi 2017 helmikuun hallituksen kokouksessa kirjattiin eronneeksi 21 veneseuran jäsentä – osa eronneista oli pitkäaikaisia veneseuralaisia, osa junioripurjehtijoita⁵⁷⁹. Ajoittain seura joutui edellisten vuosien ja vuosikymmenien tapaan erottamaan maksunsa laiminlyöneitä. Kesäkuussa 2010 oli maksunsa laiminlyöneitä nelisenkymmentä. Joulukuussa 2004 erottamiskirjeen sai 43 maksunsa suorittamatta jättänyttä, joista tosin useat hoitivat maksunsa ja palasivat saman tien seuran siipien alle.⁵⁸⁰

Jyväskylän Veneseuran jäsenmäärä kääntyi laskuun 2010-luvulla: vuosikymmenen aikana jäsenmäärä väheni kymmenesosalla. Käännekohta oli vuosi 2015, jolloin jäseniä oli vielä 526,

kun määrä oli 438 vuonna 2019. Myös Suomen Purjehdus ja Veneily -liiton jäsenmäärä kääntyi hienoiseen laskuun vuoden 2015 jälkeen⁵⁸¹.

Juurikkasaaren venepaikat olivat kuitenkin vuodesta toiseen kesäisin täynnä ja talvisäilytykseenkin oli tungosta. Myös seuran talous oli tasapainossa, huolimatta 2010-luvun lopun investoinneista Juurikkaan (mastonosturi) ja Kuminaan (lisämaan hankinta)⁵⁸². Suurimmat menot 2000-luvulla kohdistuivatkin Juurikkaan ja Kuminaan sekä kilpailuavustuksiin⁵⁸³. Pääosa tuloista saatiin jäsen- ja laituripaikkamaksuista sekä vuosikirjan tuotoista; Vuosikirjan mainostulot kuitenkin hiipuivat 2010-luvun kuluessa. Aika ajoin keskusteltiin vuosikirjan julkaisemisen mielekkyydestä⁵⁸⁴. Uuden vuosituhannen alussa seuran taloutta vakautettiin ja siirryttiin kohti toimialueiden kustannusvastavuutta.

Verottajan kanssa käytiin useaan otteeseen keskustelua seuran eri toimintojen arvonlisävelvollisuudesta.

Verottajan kanssa käytiin useaan otteeseen keskustelua arvonlisävelvollisuudesta⁵⁸⁵. Päijänteen Purjehdusseuran bingo-tuottojen verottamisen kaltaista kriisiä ei kuitenkaan päässyt syntymään, kun asiat onnistuttiin sopimaan hyvissä ajoin. Esimerkiksi vuosina 2001 ja 2003 verottaja linjasi, ettei seura ole arvonlisävelvollinen muuta kuin vuosikirjan myynnistä.

Arvonlisävero puhutti suomalaisia veneseuroja ja asiaa puitiin eduskunnan veneily- ja vesistöjensuojeluryhmässä. Verohallinnolta saatiin lopulta vuonna 2005 linjaus, että veneseurojen omien jäsenten talvitelakoinnin järjestäminen ja laituripaikkojen vuokraaminen ovat verotonta toimintaa. Kymmenen vuotta myöhemmin verottaja kuitenkin muutti tulkintaansa ja sisällytti talvisäilytysmaksuihin arvonlisäverovelvollisuuden. Mastonosturin käyttöä verottaja ei kuitenkaan nähnyt arvonlisäverollisena, mikäli nostettiin seuran omien veneiden mastoja. Verottajan tulkintojen jatkuvat muutokset ja ristiriitaisuudet aiheuttivat huolta ja lisätyötä seuran hallinnolle vuodesta toiseen.⁵⁸⁶

Toiminnallisesti Jyväskylän Veneseuran suurin ongelma oli aktiivisen jäsenistön määrän hiipuminen, mikä näkyi kaikkien toimikuntien toiminnassa. Esimerkiksi moottoriveneilijöiden toimintaa edistänyt veneilytoimikunta jouduttiin lopettamaan toiminnan hiipuesssa⁵⁸⁷. Junioripurjehdukseen oli haasteita saada uusia vetäjiä, samoin vuosikirjan toimittaminen oli vuodesta toiseen vaikeaa rajallisten resurssien puitteissa.

Veneseura toimikuntarakennetta uudistettiin 2004 ja muo-

dostettiin hallinto-, talous-, satama-, Kumina-, kilpailu-, vuosikirja-, juniori- ja juh latoimikunta.⁵⁸⁸ Kaikissa toimikunnissa aktiivisuus oli pitkälti kiinni jäsenten talkoohalusta.



Kuminassa syysmatkapurjehduksen 2007 jälkeen Ari Jokinen, Antti Kivenniemi, Juha Äystö, Sini Honkala, Risto Pynnönen ja Heikki Rajala. Kuva: Juha Äystön kotialbumi.



Uusia purjehtijoita kouluttamassa kesällä 2020: rantamanöövareitä Juurikkasaassa Juho Strömmer (vas.) ja Juha Lahti (takimmaisena oikealla) ja pläkäpurjehdusta Hauhonselällä Jorma Malin H-323-veneellä Memories. Kuvat: Mika Särkijärvi ja Vesa T. Lilja.

Aikuisten purjehduskoulu

Jyväskylän Veneseuran aikuisten purjehduskoulu alkoi vuonna 1987 H-venepurjehtija Jorma Vuovirran johdolla⁵⁸⁹. Koulu saavutti alusta alkaen suuren suosion ja se on toiminut vuosikymmeniä keskeisenä väylänä uusien seuralaisten rekrytointiin. Koulu on myös omalta osaltaan alentanut kynnystä veneilyharrastukseen ja se on keskeinen osa veneseuran laajaa koulutustarjontaa.

Suomen Purjehtijaliitto aloitti 1980-luvulla purjehduksenopettajien koulutuksen, johon otti osaa 1980-luvun puolivälissä myös Jyväskylän Veneseuran purjehtijat Jorma Vuovirta, Jaakko

Jaatinen ja Heikki Martikainen. He toimivat 1980–1990-luvun vaihteessa vuorovuosin Jyväskylän Veneseuran purjehduskoulun rehtoreina.⁵⁹⁰ Purjehduksenopettajien oma kansallinen järjestö (Pory) perustettiin 1980-luvun alussa. Pory rakensi koulutusjärjestelmän, jonka mukaan myös Jyväskylän Veneseuran koulutuksia järjestettiin. Ennen kouluttajan pätevyksiä Jyväskylän Veneseuran purjehduksenopettajat kävivät Poryn ohjaajakursseilla ja toimivat ensin apuopettajana.⁵⁹¹

Aikuisten purjehduskoulun perustaminen taustalla oli kasva-

Aikuisten purjehduskoulu saavutti alusta alkaen suuren suosion ja se on toiminut vuosikymmeniä keskeisenä väylänä uusien seuralaisten rekrytointiin.

nut kiinnostus purjehdukseen ja veneilyyn. Samaan aikaan veneiden koot kasvoivat ja tarvittiin oppia niiden käsittelyyn. Niin alkuvuosina kuin myöhemmin purjehduskouluun osallistui veneestä haaveilevia veneettömiä, joista moni hankkikin koulun jälkeen oman purjeveneen ja liittyi seuran jäseneksi. Mukana oli myös jo veneen hankkineita, jotka halusivat koulun kautta lisää varmuutta ja oppia veneen käsittelyyn. Pitkäaikainen rehtori Rauli Harju arvioi, että kolmannes koulutettavista oli sellaisia, joilla jo oli enemmän kokemusta, puolet oli aivan uusia purjehduksen parissa, mutta heillä oli jo oma vene ja loput olivat kiinnostuneita purjehtimisesta, mutta ilman omaa venettä⁵⁹²:

Aika hyvä prosentti oli niitä, jotka rupesi seilaamaan. Oli hyvin paljon sellaisia, jotka oli just ostaneet veneen ja halusi saada alkupotkun siihen hommaan. Ja sitten oli niitä, jotka tuli ihmeissää katsomaan, että mikä tämä homma oikein on...

Viime vuosina yhä useampi kurssille hakeutuja on ollut henkilö, jolla on hyvin vähän tai ei lainkaan veneilykokemusta. Osa kurssin suorittaneista on innostunut, hankkinut oman veneen sekä jatkokoulututtanut. Osa on osallistunut esimerkiksi Jyväskylän Veneseuran sisäisiin purjehduskilpailuihin gastina ja osa ”poistui näyttämöltä”, mutta palasi myöhemmin takaisin veneilyn pariin.

Alkuaikoina kalustona oli viisi koulutusvenettä, joissa kusakin oli kolme oppilasta. Näin kurssilla oli tavanomaisesti vii-

tisentoista koulutettavaa. Laajuus on säilynyt samankaltaisena vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen. Purjehduskoulu jatkui 1990-luvulla ja 2000-luvun ensivuosisikymmeninä vakiintuneiden käytänteiden mukaisesti. Useimpina vuosina halukkaita oli enemmän kuin koulutuspaikkoja; tämän vuoksi monena vuotena myytiin jo seuraavan vuoden purjehduskoulupaikkoja niille, jotka eivät mahtuneet mukaan. Syykin innostukseen on ollut ilmeinen: Jyväskylän Veneseura on ollut ainoa pursiseura Päijänteen alueella, joka on järjestänyt säännöllistä purjehduskoulutusta. Esimerkiksi kesän 2021 purjehduskoulupaikat täyttyivät samana aamupäivänä ilmoittautumislinkin avauduttua.

Esimerkiksi vuonna 1989 purjehduskoulun kalustona oli kolme H-venettä ja yksi H-323. Tuolloin maksimi oppilasmäärä oli 13. Koulutuksessa oli viisi teoriakertaa ja viisi käytännön harjoittelua vesillä. Koulutuksen suunnittelu aloitettiin jo alkuvuodesta ja toimintaa markkinointiin huhtikuussa Jyväskylän vapaa-ajan messuilla.⁵⁹³ Teoriajaksojen määrää vähennettiin ajan myötä ja vastaavasti lisättiin käytännön koulutusta. Oppimateriaali saatiin Purjehtijaliitosta. Teoriaopetusta ja käytännön jaksoja painotettiin liiton ohjeiden mukaisesti. Esimerkiksi vuonna 1993 teoriakoulutusta oli 12 tuntia, kun vuonna 1995 sinipurjehtijakurssiin sisältyi neljä tuntia teoriaa ja 29 tuntia käytännön purjehdusta; tuolloin rehtorina toimi Erkki Suorlah-ti⁵⁹⁴. Suorlahden jälkeen purjehduskoulun pitkäaikaisena rehtorina toimi Rauli Harju, hänen jälkeensä Jorma Malin ja Juha Lahti.

Jyväskylän Veneseuran purjehduskoulun on suorittanut runsaan 30 vuoden aikana yhteensä noin 400–500 henkeä.

Purjehduskoulun tavoitteena on luonnollisesti ollut purjehdustaitojen hiominen. Alkuvuosina H-veneillä muun muassa harjoiteltiin purjeella tuloa satamaan ja lähtöä satamasta. Tavoitteena oli, että purjehdustaitojen hiomista jatkettiin osallistumalla seuran keskiviikkokilpailuihin joko omalla veneellä tai gastina.

Veneilyn turvallisuuden painottaminen on kaiken aikaa ollut keskeinen sisältö koulutuksesta. Koulussa mukana olleet saivat karnealla tavalla oppia turvallisuudesta 1980-luvun lopulla, ollessaan tauolla Mämminiemen pohjoislaiturilla. Tuolloin paikalle purjehti perhe, jonka lapset leikkivät rannalla⁵⁹⁵:

Toinen poika leikki kivellä laiturin vieressä ja lumpsahti Päijänteeseen – meni kuin kivi pohjaan. Lasta ei enää näkynytkään, kun Martikaisen Hessu sukelsi perään ja sai kiinni, ehti mennä jo aika syvään, nosti pojan kuiville... Onneksi oltiin paikalla ja katottiin. Ei ollut lapsella liiviä päällä.

Yhdistynyt Suomen purjehdus ja veneily ry (SPV) aloitti kouluttamisen kehittämisyksikymmenen rakentamalla kattavaa koulutusjärjestelmää jäsenseurojensa tukemiseksi ja jäsenseurojen avulla. Keskeisin toiminnan tavoite on ollut kehittää veneilykulttuuria yhä turvallisempaan ja kestävämmän kehityksen suuntaan. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) edellytti veneilyn koulutusjärjestelmien luomista ja niiden auktorisointia. SPV tarttui toimeen ja loi koulutusjärjestelmät sekä

moottori- että purjeveneilijöille, jotka Traficom hyväksyi. SPV on synkronoinut 2010-luvulla keskeisimpien veneilyyn ja sen turvallisuuteen liittyvien koulutusorganisaatioiden koulutusjärjestelmiä. Mukana ovat olleet niin junioripurjehdusorganisaatiot, partiolaiset, kuin myös meri- ja järvipelastusorganisaatio. Meripelastuksen Meriturva-koulutuskeskus on tarjonnut palveluitaan kaikille SPV:n jäsenseuroille.

Jyväskylän Veneseuran purjehduskoulutus on toteuttanut koko olemassaolonsa ajan Pory:n järjestelmää. Syykin tähän on ollut selvä. Erkki Suorlahti, pitkäaikainen Jyväskylän Veneseuran purjehduskoulun rehtori ja kommodori, oli myös yksi Pory:n järjestelmän luoja ja kehittäjästä.

Runsaan kolmenkymmenen vuoden aikana Jyväskylän Veneseuran purjehduskoulun on suorittanut yhteensä noin 400–500 henkeä. Verotussyistä koulutusta voitiin antaa vain seuran omille jäsenille; tämän vuoksi kurssille osallistumisen ehto oli liittyminen veneseuraan. Näin purjehduskoulusta tuli keskeinen uusien purjehtijoiden rekrytointiväylä seuran jäseneksi. Jokunen koulun käynyt tosin luopui seuran jäsenyydestä jo ensimmäisen vuoden jälkeen, mutta varsin suuri osa jäi seuraan. Vuonna 2019 ensimmäistä kertaa kurssille pääsyn edellytyksenä ei ollut seuran jäsenyys, mikä näkyi hakijoiden määrän kasvuna⁵⁹⁶. Samalla seuraan liittyneiden uusien jäsenien määrä laski.



Leena ja Keijo Tulomäki kouluttamassa Zoom8-jollilla purjehtivia junnuja Säynätsalon edustalla kesäkuussa 2006. Kuva: Mika Särkijärvi.



Tiina Korkolainen näyttää miten Zoom8 pyöräytetään ympäri jalkoja kastelematta. Kuvat: Mika Särkijärvi.

Juniorikoulutus

Juniorikoulutus on keskeinen osa suomalaisten veneseurojen toimintaa. Junioritoiminnassa painopisteenä on kautta aikojen ollut purjehduksen alkeiden oppiminen ja kilpailut. Jyväskylässä junioripurjehdusta on organisoitu jo yli 70 vuotta: Päijänteen Purjehdusseuran Junioritoimikunta perustettiin 8.2.1949⁵⁹⁷. Pursiseura oli hyvin ajan hermoilla, sillä samoihin aikoihin

alkoi myös Suomen Purjehtijaliiton junioritoiminta. Jyväskylän Veneurheilijoiden junioritoiminta alkoi syksyllä 1971 ja se painottui moottoriveneurheiluun⁵⁹⁸. Päijänteen Purjehdusseuran junioritoimikunta siirtyi 1975 Jyväskylän Veneseuran alaisuuteen; näin nykyinen junioritoiminta on suoraa jatkumoa jo 1940-luvun lopulla aloitetulle toiminnalle.

Sopivasta junioriveneestä keskusteltiin yli vuosikymmenten: milloin keskustellussa oli Vikla, N-vene tai Lightning, milloin 380, 470 tai Zoom8.

Junioreiden veneilykoulutuksen tukena oli 1940–1950-luvun vaihteessa Suomen Laivastoliitto, 1950–1960-luvun vaihteessa Järvipartio ja 1970-luvun alussa seurakunnan partio toiminta. Päijänteen Purjehdusseuran Lightning-jaosto perustettiin 1960-luvun alussa ja sillä oli tärkeä rooli myös junioreiden kouluttajana.

Junioritoiminnan aktiivisuus on vaihdellut vuosikymmentäin paljolti sen mukaan, kuinka aktiivisia vetäjiä toiminnalla on ollut. Huippuvuotia elettiin 1980-luvulla, jolloin junioripurjehtijoita oli parhaimmillaan yli viisikymmentä. Tuolloin elettiin muutenkin purjehdusurheilun kulta-aikaa Suomessa. Junioritoiminta hiipui jossain määrin 1990-luvulla, mutta virisi uudelleen 2000-luvun alkuvuosina, jolloin kanadalaistaustaisen Leona Gilbertin johdolla toiminut *Finlsh Sailing School* oli erittäin suosittu. Kurseilla opittiin paitsi purjehdusta myös englantia. Ryhmässä oli esimerkiksi vuonna 2003 mukana 29 junioria. Toimintaan saatiin avustusta muun muassa *Nuori Suomi* -järjestöltä.⁵⁹⁹

Finlsh Sailing Schoolin jälkeen palattiin perinteisempään juniorikoulutukseen. Ajoittain 2010-luvullakin oli vuosia, jolloin alkeiskurssilla oli jopa parikymmentä uutta junnaa⁶⁰⁰. Useimmiten alkeiskurssilla jäätin kuitenkin alle kymmeneen junioriin, eikä kaikkina vuosina peruskurssia voitu järjestää ollenkaan vetäjien puutteen vuoksi. Alkeiskurseille osallistui 2010-luvun lopulla vuosittain vain muutamia uusia junnuja, vaikka kurseja markkinoitiin aktiivisesti muun muassa kouluissa.

Alkeiskurseja järjestettiin 2011–2013 kaupungin satamassa Lutakossa näkyvyyden ja kiinnostuksen herättämiseksi. Juniorikurssille kaupungin satamaan saatiinkin 2011 yhteensä 19 ja seuraavana vuonna 17 alkeiskurssilaista. Kaupungin satamassa järjestetty koulutus oli kuitenkin logistisesti hankalaa, junioripurjehtijoiden tarvikevarastona käyttämät merikontit eivät joidenkin kaupunkilaisten mielestä erityisesti somistaneet kaupunkikuvaa, eivätkä tuuletkaan olleet Jyväsjärvellä suosiollisia purjehdukseen, joten toiminta palasi muutaman vuoden jälkeen takaisin Juurikkaan.

Suurimpana haasteena 2010-luvun junioripurjehdukselle on ollut nuorten monet muut harrastukset; aikaa sitoutumiseen purjehdusharrastukseen alkeiskurssin jälkeen ei perheillä oikein ole ollut, vaikka seuralla oli läpi vuosikymmenen innostavia vetäjiä. Juniorikoulutus on vaatinut myös vanhempien aktiivista mukanaoloa, eikä seuralla ole missään vaiheessa ollut palkattuja junioriohjaajia.

Sopivasta junioriveneestä keskusteltiin yli vuosikymmenten: milloin keskustellussa oli Vikla, N-vene tai Lightning, milloin 380, 470 tai 29er. Optimistijollat olivat tärkein koulutusvene 1970-luvulta 1990-luvulle. Vuosituhannen alussa seuraan hankittiin ensimmäiset Zoom8 -jollat, jotka säilyivät seuraavat parikymmentä vuotta junioripurjehduksen peruskalustona, rinnallaan 380 ja 470 sekä vuonna 2010 hankitut 29er:t⁶⁰¹. Zoomeilla myös kilpailtiin aktiivisesti niin kotikisoissa, muualla Suomessa kuin ulkomaillakin (Gardajärvi, Italia). Zoom-SM kisat järjestet-

*JVS:n junnut harjoittelemassa Zoom8
-veneillä Päijänteellä. Kuva: Vesa T. Lilja*



Venetodistus 2000-luvun alussa: kuittauksia pitkään katsastajana toimineilta Vesa Rahkoselta ja Jorma Hartikaiselta.

tiin Juurikassa 2010⁶⁰² Optarit palasivat kalustoon 2010-luvun lopulla - myös Kuminaan saatiin kaksi Optimistijollaa junioreiden harjoitusveneiksi.

Polttoaine
Bränsle 58
Fuel

Inspected and
godkänd - Inspected and

Luokka Klass Class	Katsastaja/Katsastajan lupanumero Besiktingsman/besiktingsmannens licensnummer Inspector/licence number
4	3 Vesa Rakkonen 943
05	3 Vesa Rakkonen 943
6.06	3 J. Hartikainen 2823
6.07	3 J. Hartikainen 2823
9.6.08	3 Vesa Rakkonen 943

Association SVEL SPL FSF

Seura
Klubb
Club JYVÄSKYLÄN VENESEURA R.Y.

Venetodistus No
Båtcertifikat Nr
Certificate Nr

of the club

Veneiden katsastus

Kilpailutoimintaa varten oli veneitä mitattu ja tarkistettu Jyväskylässäkin jo 1800-luvun lopulta alkaen. Varsinainen veneiden katsastaminen alkoi Päijänteen Purjehdusseurassa vuonna 1955⁶⁰³. Samoihin aikoihin myös Suomen Moottoriveneliitto antoi ohjeita veneiden katsastuksesta. 1960-luvun puolivälissä Päijänteen Purjehdusseuran venekatsastajana toimi satamakapteeni Roine Ristola. Tuolloin valiteltiin, että seuran jäseniä oli vaikea saada ymmärtämään lippuasetuksia ja seuran sääntöjen määräystä vuotuisesta katsastuksesta ja rekisteröinnistä seuralipun käytön ehdottomana edellytyksenä. Myös Vesiurheiluklubille veneiden katsastus oli 1960-luvulla keskeinen toimintamuoto⁶⁰⁴.

Päijänteen Purjehdusseuralla oli 1970-luvun alussa edelleen vaikeuksia motivoida seuralaisia katsastamaan veneensä: vuonna 1974 yhtään moottorivenettä ei ollut ilmoittautunut katsastukseen, ”eikä purjevereissäkään ole kehumista”⁶⁰⁵. Jyväskylän Veneseuran ensivuosina katsastuksen motivoinnissa oli yhä ongelmia: vuonna 1979 noin puolet seuran veneistä oli katsastettu.⁶⁰⁶ Parikymmentä vuotta myöhemmin tilanne oli kääntynyt päinvastaiseksi: seuran jäsenyydessä veneilijöitä kiinnosti palvelut, joista yhtenä tärkeimpänä katsastus⁶⁰⁷.

Katsastuksen kasvaneeseen kiinnostukseen vaikutti se, että vakuutusyhtiöt myönsivät alennuksia vakuutusmaksuista katsastetuille veneille. Esimerkiksi vuonna 1991 vakuutusyhtiö

Sampo antoi katsastetulle veneelle 20 prosentin alennuksen vakuutusmaksusta⁶⁰⁸. Juurikkasaaren venepaikan ehtona oli veneen katsastaminen, samoin Kuminan käyttö rajattiin katsas-



Veneiden yhteisnostot ja -laskut on jokavuotinen talkooponnistus. Toukokuussa 2013 vuorossa Kihu. Kuva: Mika Särkijärvi.

”Parasta antia katsastustoiminnassa on se, kun saa aloittelevia veneilijöitä opastaa veneen varustamisessa ja turvallisessa veneilyssä.”

tetuille veneille, jotka saivat myös käyttää seuran lippua. Päijännepurjehdukseen ja yleensäkin kilpailuihin saattoi osallistua vain katsastetulla veneellä.

Jyväskylän Veneurheilijoiden katsastustoiminta käynnistyi seuran alkuvuosina; myös veneurheilijoille katsastus oli ehtona venepaikan ja seuran lipun käyttöön. Ensimmäisiksi katsastajiksi valittiin 1972 Kai Sourander ja Kyösti Aavisto. Sourander toimikin veneseuran katsastajana aina kuolemaansa saakka 2017.⁶⁰⁹ Veneseuralla on ollut alusta alkaen katsastuspäällikkö ja -toimikunta. Katsastajat hankkivat pätevyudet osallistumalla liittojen järjestämään koulutukseen. Pätevyys on määräaikainen, millä varmistettiin tietojen päivitys ja se, että toiminta pysyi aktiivisten käsissä.

Jyväskylän Veneseuran katsastustoiminnassa keskeinen henkilö 1980-luvun alusta alkaen on ollut Lippo Jokinen, joka oli ensimmäisellä katsastajia kouluttaneella kurssilla 1981. Jokinen oli 2020-luvun alussa yksi pisimpään yhtäjaksoisesti veneitä katsastaneita henkilöitä Suomessa.⁶¹⁰ Esko Liukkonen toimi katsastuspäällikkönä 1980-luvun lopulta vuoteen 1990, jolloin toimeen tuli Kai Sourander. Kommodorikiireidensä vuoksi Sourander pyysi toimeen Urpo ”Upi” Linjaman, joka on sittemmin toiminut 30 vuotta miltei yhtäjaksoisesti ensin purjevereiden ja myöhemmin myös moottorivereiden katsastuspäällikkönä. Vielä 1990-luvun alussa moottorivereillä oli oma katsastuspäällikkö (Jari Pekkarinen) ja purjevereillä omansa⁶¹¹; myöhemmin toimet yhdistettiin kun kansalliset liitot yhdistyivät.

Katsastuksen yhteydessä ylimääräisiä kustannuksia aiheutaneesta purjehtijakalenterin jakamisesta luovuttiin, Urpo Linjama muistelee⁶¹²:

Aikoinaan Purjehtijan kalenteri jaettiin kaikille purjevereille katsastusten yhteydessä, joka vaikutti sen, että katsastuksen hinta oli purjevereille suurempi, kun piti maksaa se kalenteri. Kalentereiden paino myöhästyi usein ja piti jakaa niitä sitten pitkin kesää veneilijöille. Hankala juttu. Totesin että liian iso homma. Kalentereita sai ostaa kirjakaupoista. Ajattelin että kiinnostuneet voi hankkia ne sieltä. Lopetin kalenterin tilaukset ja yhdistin katsastusmaksut samaksi purje- ja moottorivereille. Napinaa ei kuulunut, joten sillä on menty.

Henkilökohtaisesti parasta antia katsastustoiminnassa on se, kun saa aloittelevia veneilijöitä opastaa veneen varustamisessa ja turvallisessa veneilyssä. Joskus katsastus venyy pitkäksi, ja puhutaan paljon ja opastus menee tosi pikku detaljeihin! Mutta mielestäni se on hyvä asia.

Juurikkasaari: karikkoja ja kehittämistä

Jyväskylän Veneseuralla on 2020-luvulle tultaessa kaksi vakiintunutta tukikohtaa: kotisatama Juurikkasaari ja saaritukikohta Kumina. Juurikkasaari ja Kumina aiheuttivat seuralle eniten kustannuksia, mutta Juurikan venepaikat tuottivat myös tulosta kassaan. Jäsenistölle Juurikkasaaren ja Kuminan palvelut olivat keskeisiä syitä olla mukana seuratoiminnassa.

Juurikkasaaren tulevaisuutta pohdittiin vuodesta toiseen niin veneseuran hallituksessa kuin pienemmissä työryhmissä ja toimikunnissa⁶¹³. Kaupungilla oli aika-ajoin suuriakin suunnitelmia Juurikkasaaren kehittämiseksi, Säynätsalon Työväenyhdistyksellä omat toiveensa, samoin kuin alueella toimivalla Juhlatalo Juurikkasaarella⁶¹⁴. Osa Juurikkasaaresta siirtyi 2010-luvulla Jyväskylän Työväenyhdistykselle, jolta veneseura ei kuitenkaan missään vaiheessa vuokrannut maa-alueita.

Kuten edellisilläkin vuosikymmenillä, Juurikkasaaren kehittämissuunnitelmissa piti huomioida vuokranantajat ja vuokrasopimusten kesto. Pulmana oli se, että osa alueista oli vuokralla Säynätsalon Työväenyhdistykseltä, osa kaupungilta, osa yhdessä vaiheessa Juhlatalolta – kaikki eri pituisilla ja eriaikaisilla sopimuksilla. Kaupungin suuret suunnitelmat alueen kehittämiseksi muuttuivat ja hautautuivat vuosien saatossa.

Juurikkasaaren vuokrasopimuksen jatkuminen oli katkolla vuosituhannen vaihteessa. Tuolloin väläyteltiin jo mahdollisuutta siirtää toiminnon rakenteilla olevaan Säynätsalon palo-

aseman satama-altaaseen, mutta suunnitelmasta luovuttiin, kun kaupunki esitteli suurisuuntaisia suunnitelmia Juurikkasaaren kehittämiseksi⁶¹⁵. Veneseura ei kuitenkaan halunnut sitoa taloudellisesti käsiään suuriin investointeihin Juurikkasaareen, vaan pikemminkin seurattiin kaupungin suunnitelmia. Seuran periaate vuosituhannen vaihteessa oli, ettei sataman kehittämiseen oteta lainaa.⁶¹⁶

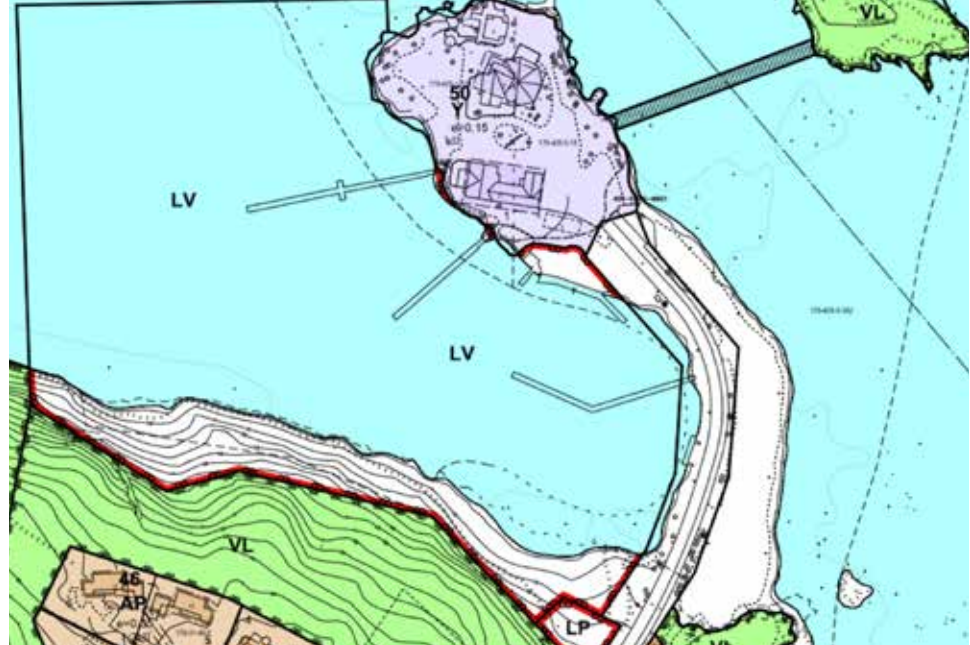
Kaupunki suunnitteli tuolloin Juurikkasaareen muun muassa maantäyttöjä ja ruoppauksia. Tavoitteena oli jopa 30–50 vuoden vuokrasopimus kaupungin kanssa. Säynätsalon Työväenyhdistyksen ja kaupungin kanssa solmittiin vuokrasopimukset 1999 ja uudelleen 2001, mutta kaupungin suunnitelmat ja alueelle suunniteltu maantäyttö kuitenkin viivästyivät vuodesta toiseen.⁶¹⁷ Kaupungin rakennusvalvonnan kanssa käytyjen keskustelujen tuloksena mastonosturin maa-alueen sekä kannaksen telakointialueen vuokrasopimukset yhdistettiin yhdeksi vuokrasopimukseksi, joka kestää 31.8.2026 asti.

Juurikkasaarta rakennettiin määrätietoisesti 2000-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Vuosituhannen alussa Jyväskylän Veneseura teki päätöksen uuden laiturin hankkimisesta.⁶¹⁸ Juurikan sähköistystä parannettiin (2003, 2012), jollille rakennettiin uusi laskuluiska ja laiturikapasiteettia kasvatettiin Kuminasta tuodulla vanhalla betoniponttoonilaiturilla 2003 (ns. kakkoslaiturin jatko) ja kolmannella laitu-

rilla (2005); vartiointia tehostettiin kameravalvonnalla (2005 ja 2012) ja 2010-luvun lopussa investoitiin uuteen mastonosturiin.⁶¹⁹ Laiturikapasiteetin kasvattaminen purki painetta Juurikassa: keväällä 2005 laiturijonossa oli yhdeksän venettä, joille kaikille saatiin paikka kolmannen laiturin valmistumisen myötä⁶²⁰. Jo muutaman vuoden oltiin kuitenkin jälleen tilanteessa, jossa kaikille halukkaille ei voitu tarjota laituripaikkaa⁶²¹.

Vuosituhanneen alkuvuosina suunniteltiin omien tilojen rakentamista kaupungilta vuokratulle kannakselle. Suunnitelmissa oli sadan neliön kaksikerroksinen huoltorakennus, jossa olisi vessat, suihkut, sauna, varastotilaa ja toimistotilat. Rakennuksen toista kerrosta suunniteltiin käytettäväksi vartiointiin ja purjehduskilpailujen valvontaan.⁶²² Keskusteluja käytiin muun muassa Honkarakenteen Keljonkankaalla olleiden näyttelymökkien siirtämisestä Juurikkasaaren kerhotiloiksi⁶²³. Suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin, kun Työväenyhdistykseltä saatiin vuonna 2004 vuokrattua 20 vuodeksi kohtuullisella kuukausivuokralla tilat työväentalon yläkerrasta. Tilat remontoitiin ja ne saatiin seuran käyttöön 2004.⁶²⁴ Toimikuntien ja hallituksen kokoukset voitiin nyt keskittää omiin tiloihin, jonne siirrettiin myös seuran arkisto.

Juurikkaan suunniteltiin vuosikymmeniä myös mastovarastoa sekä huoltokoppi-venetalasta junioriveneille. Mastovarastona toimi pitkään tanssilava, jolla ei ollut muuta käyttöä talvisin, mutta vuodesta 2010 alkaen mastoja ei voitu säilyttää siellä. Mastovaraston rakentamisen edelle meni vuodesta toiseen



akuutimmat kehitystarpeet. Vuonna 2011 rakentamissuunnitelmista luovuttiin toistaiseksi, mutta siihen palattiin vielä tulevina vuosina aika ajoin. Suurin osa mastoista voitiin säilyttää veneiden päällä, muille tarjottiin mahdollisuutta siirtää mastot Säynätsatamaan⁶²⁵. Mastovarastolle saatiin rakennuslupa 2013, mutta hanke siirrettiin tulevaisuuteen, koska tuolloin oli epäselvyyksiä alueen vuokrasopimuksen jatkumisesta. Junioriveneiden säilytys ratkesi pysyväksi osoittautuneella väliaikaisratkaisulla vuonna 2013, kun seura hankki kaksi merikonttia veneitä varten.⁶²⁶

Jyväskylän kaupungilla oli jälleen kerran suurempiakin suunnitelmia Juurikkasaaren kehittämiseksi. Kaupungin nostettua omien satamapaikkojensa kausivuokraa, alkoi paine näkyä myös Juurikassa. Seurassa suhtauduttiin varauksellisesti pelkän laituripaikan perässä Juurikkaan hakeutuviin; Jyväskylän

Juurikkasaaren kaavoitustilanne 2000-luvun alussa: LV=venesatama, LP=yleinen pysäköintialue, VL=lähivirkistysalue, Y= yleisten rakennusten korttelialue.
Kuva: Jyväskylän kaupungin karttapalvelu.

Veneseura halusi seuran toimintaan ja yhdistyksen kehittämiseen sitoutuneita uusia jäseniä.⁶²⁷ Vuosituhannen vaihteessa linjattiin, että venepaikka pitäisi tarjota ensisijaisesti aktiivisille jäsenille ja sellaisille seuralaisille, jotka eivät voi hyödyntää kaupungin satamapaikkoja⁶²⁸.

Kaupunki teki uuden kaavaluonnoksen Juurikkasaaresta alkuvuodesta 2006. Suunnitelmissa oli laiturien kiinnittäminen nykyisen sataman vastarannalle, Säynätsalon saaren pohjoisrannan suuntaiseen rantapenkereeseen. Ilman suuria vesirakennustöitä tilaa löytyisi jopa 200 veneelle.⁶²⁹ Osin näiden suunnitelmien seurauksena tie asfaltoitiin (2009), kannasta täytettiin täyttömaalla ja sähköverkkoa kohennettiin.⁶³⁰ Osa paikallisista asukkaista kuitenkin vastusti suunnitelmia sataman siirrosta, eikä kaavoitussuunnitelma toteutunut vuosituhannen alussa. Suunnitelma nousi kuitenkin uudelleen ajankohtaiseksi 2020-luvun alussa, kun vuokrakiista työväenyhdistyksen kanssa eskaloitui.

Jyväskylän Veneseura hankki yhdessä Juhlatalo Juurikkasaaren kanssa alueelle tallentavan kameravalvonnan. Kesäöiset väijyvuorot jatkuivat entiseen tapaan, vaikka osa seuralaisista aika ajoin kritisoi öisiä valvomisia. Vuosituhannen alussa esitettiin jopa Juurikan tien sulkemista öiksi, mutta kaavtien sulkeminen ei ollut mahdollista⁶³¹. Yksityisiltä vartiointiliikkeiltä pyydettiin tarjouksia Juurikkasaaren vartioinnista 2019: viidestä liikkeestä vain kaksi otti yhteyttä ja kävi paikalla, mutta nekin eivät jättäneet tarjousta alueen vartioinnista ja veneiden

valvonnasta. Oma vartiointi on nähty tärkeänä siksikin, ettei sen enempää kameravalvonta kuin yksityinen vartiointiyrityskään voi hoitaa kaikkia väijyvuoroon liittyviä tehtäviä, kuten sataman siisteydestä huolehtimista tai veneiden kiinnitysten tarkastamista myrskyisinä öinä.⁶³²

Kaupunki suunnitteli 2010-luvun alussa huoltolaiturin edustan alueen vuokraamista Juhlatalolle, mikä olisi vaikeuttanut huomattavasti veneseuran toimintaedellytyksiä. Veneseurassa pohdittiin jälleen kerran vakavasti, mikä olisi seuran tilanne Juurikkasaaresta jatkossa. Etenkin kannaksen täyttö ja talvisäilytyksen jatkuminen herättävät huolta.⁶³³ Talvisäilytyksen laajentamiseen oli painetta, kun pitkään etenkin seuran moottoriveneitä palvellut Pekonniemen alue Keljonlahdella poistui käytöstä Keljonlahden voimalan rakentamisen myötä⁶³⁴. Juhlatalolla oli puolestaan tarvetta paikoitusalueelle kannakselta, minkä vuoksi osa veneistä siirrettiin talvisäilytykseen vuosituhannen vaihteessa perustettuun yksityiseen Säynätsatamaan, jonne siirrettiin ensin lähinnä traileriveneitä, myöhemmin myös muita⁶³⁵.

Vuonna 2009 tehtiin Säynätsalon Työväenyhdistyksen kanssa uusi vuokrasopimus vuoden 2028 loppuun saakka⁶³⁶. Vuokrasuhteisiin tuli muutos, kun Juhlatalo Juurikkasaari osti osan Työväenyhdistyksen kiinteistöistä ja tontista, minkä vuoksi Jyväskylän Veneseura teki vuokrasopimuksen myös Juhlatalon yrittäjän kanssa 2012. Tämä sopimus päättyi 2015 ja vuokranantajaksi palasi Säynätsalon Työväenyhdistys.⁶³⁷ Työväenyh-

Mastonosturi

Jyväskylän Veneseuran historian suurin yksittäinen investointi oli uuden mastonosturin rakentaminen 2010-luvun lopulla. Edellinen, 1980–1990-luvun vaihteessa rakennettu nosturi oli huonokuntoinen ja liian pieni suurimpien mastojen nostoon. Uuden mastonosturin hankkimista oli suunniteltu kymmenkunta vuotta ja vanhaa nosturia kunnostettiin aika ajoin⁶⁸².

Päätös uuden mastonosturin hankkimisesta tehtiin 2015; tuolloin tosin ei vielä ollut tiedossa millainen uudesta nosturista tulisi. Hanketta ei helpottanut maaperätutkimus, jonka mukaan mastonosturin alueella on noin kahdeksan metriä mutaa ennen kovaa maata.⁶⁸³ Hankkeen kustannukset nousivat suunnittelun edetessä. Hanke ei ollut veneseuran omilla resursseilla mahdollinen ilman kehittämisyhdistys Jyväsiirih ry:n kautta saatua Euroopan maaseuturahaston Leader-rahoitusta. Omarahoitusosuus katettiin pitkälti massiivisella talkootyöllä. Hankkeen kokonaisbudjetti oli 78 683 euroa. Yleishyödyllisen hankkeen tukirahoitus tuli Euroopan Unionilta, Suomen valtiolta ja Leader Jyväsiirih ry:n alueen kunnilta. Tuen osuus oli 50 prosenttia hankkeen tukikelpoisista kustannuksista.⁶⁸⁴

Nosturin suunnittelu aloitettiin 2016, maanrakennustyöt ja perustukset valmistuivat 2017–2018, masto pystytettiin ja hitsattiin runkoon syksyllä 2018. Ensimmäiset mastot uudella nosturilla nostettiin keväällä 2019. Mastonosturin työskentelytaso valmistui keväällä 2020. Vanha mastonosturi poistettiin käytöstä toukokuussa 2020. Veneiden koon kasvu vaatii myös mastonosturin kasvattamista: uusi nosturi on noin kolme metriä vanhaa nosturia korkeampi. Nosturin huippu on 18 metrissä.⁶⁸⁵

Rakennustöissä ilmeni koko joukko haasteita: milloin sateinen kesä nosti Päijänteen vedenpintaa niin, ettei kriittisiä hit-

sauksia päästy tekemään ja milloin rakenteissa ilmeni ongelmia. Täytemaalle rakennetun nosturin perustusten rakentaminen aiheutti päänvaivaa: lopulta nosturi päätettiin rakentaa teräspaalu-
jen varaan hitsatun teräsputkiston päälle. Rakenteesta tuli niin vahva, että nosturilla voi nostaa myös veneitä.

Suunnitelmana oli myös rakentaa mastonosturin yhteyteen sisävesien ensimmäinen veneidenpesupaikka Pidä Saaristo Siistinä ry:n ohjeistuksen mukaisesti. Nosturialueella ei kuitenkaan ole viemäriliittymiä, jotka veneiden pesupaikan rakentamisen takia olisi tarvittu. Uusien vesi- ja viemäri liittymäsopimuksien lisäksi olisi pitänyt rakentaa jätevesipumppaamo sekä paineviemäri-
linja, jotta olisi pystytty liittymään kunnalliseen viemäriverkkoon. Näiden rakentaminen olisi tullut erittäin kalliiksi, minkä vuoksi veneiden pesupaikan rakentamisesta luovuttiin.

Mastonosturi on syystä veneseuran ylpeys ja talkooponnistuksen tulos. Talkootunteja kertyikin valtavasti: yksin hankkeen johdossa toimineiden Samppa J. Salmisen ja Timo Siltalan yhteenlasketut tuntimäärät hipoivat neljää tuhatta. Mastonosturihankkeessa oli aktiivisesti mukana 37 talkoolaista, joiden yhteenlaskettu talkootuntimäärä oli noin 6 500 tuntia. Esimerkiksi Vesa Karhusaari nähtiin paikalla miltei joka päivä ja Ari Kautto hitsasi ja koneisti ammattitaitoa vaativia osia myös talven aikana. Kautto muun muassa hitsasi kasaan Optimark Oy:n tiloissa työtason rungon ja jarrulaitteiston osat. Salmisen (pj.) ja Siltalan lisäksi mastonosturin rakentamistoimikuntaan kuuluivat Jan Viilos, Aki Vanhala, Olli-Pekka Furuholm ja Jari Vekkel. Tukirahoitusta haettiin neljänä vuotena ja tämä työllisti eritoten talous-
toimikuntaa sekä hakemuksen käsittelijää, talouspäällikkö Sisko Tiaista ja kommodori Olli Porkholmia.⁶⁸⁶



Juurikkasaaren uutta mastonosturia testaamassa ahkerat talkoolaiset Ari Kautto, Samppa J. Salminen ja Aki Vanhala elokuussa 2019. Alakuvassa liikuteltava työtaso käytössä. Kuvat: Mika Särkijärvi.



Samppa J. Salmisen ja Timo Siltalan insinööritaidot pääsivät esille mastonosturin suunnittelussa, projektinhallinnassa ja käytännön ratkaisussa. Tonniain painoinen pylväkääntyi rakennustyön aikana yhden miehen voimin.





Lehtisensalmen loistoa kunnostamassa 2017 Ulla Kiviniemi, Pekka Matinaro ja Juha Lahti. Loiston katolla Majakkaseuran aktiivit Pekka Väisänen ja Jussi Koskela. Loistoin vihkivät sen uudella paikalla käyttöön Suomen Majakkaseuran puheenjohtaja Anneli Björk ja Juurikka-saaren satamakapteeni Aki Vanhala. Kuvat: Mika Särkijärvi.

Lehtisensalmen loisto

Jyväskylän Veneseura ja Suomen Majakkaseura siirsivät vuonna 2018 jäiden Päijänteeseen kaataman ja käytöstä poistetun Lehtisensalmen loiston Kalasaaren kupeesta Juurikkaasaaren, jossa se kunnostettiin ja asetettiin juhlallisin menoin nykyiselle paikalleen syksyllä 2019. Päijänteelle suunniteltua puista loistotyyppiä on jäljellä enää kaksi kappaletta, joista Oinaan loisto Vesijärvellä Hollolassa on yhä käytössä oleva virallinen turvalaite. Muodon ja rakennusmateriaalin lisäksi loistotyypistä teki

erikoisen se, että loistot seisoivat alun perin puupaaluilla järvesä. Loisto sai uuden valotunnuksen, yksinkertaisen vilkun, joka näkyy lähinnä tukikohdan pihaan ja laiturille, eikä näin häiritse Päijänteen vesiliikennettä. Suomen Majakkaseuran tietojen mukaan kyseessä on ensimmäinen kerta Manner-Suomessa, kun vastaava merenkulun turvalaite on vapaaehtoisvoimin kunnostettu, siirretty ja otettu uudelleen käyttöön.⁶⁸⁷

Jyväskylän Veneseuran ja Säynätsalon työväenyhdistyksen lähes 50 vuotta jatkunut yhteistyö päättyi keväällä 2021.

distyksen kanssa käytyjen vuokraneuvottelujen yhtenä vaihtoehtona oli Juurikkasaaren maa-alueen, tanssilavan ja saunan ostaminen seuralle; hanke ei kuitenkaan toteutunut korkean hinnan vuoksi.⁶³⁸

Jyväskylän kaupungin kanssa käytiin 2010-luvulla pitkään neuvotteluja vuokrasopimuksen uusimiseksi. Nyt kaupunki odotti 2010-luvun alussa veneseuralta lyhyen ja pidemmän aikavälin suunnitelmia Juurikkasaaren osalta. Osat siis vaihtuivat: vielä kymmenen vuotta aiemmin kaupunki suunnitteli ja seura seurasi tilannetta.⁶³⁹ Suunnitelmissa oli Juurikan veneilykeskuksen rakentaminen, jonka vaihtoehtona kaupunki väläytti Säynätsalon ja Lehtisaaren välistä Louhunsalmea veneseuran uudeksi tukikohta-alueeksi. Siirtymistä uuteen paikkaan ei kuitenkaan pidetty realistisena, sillä se olisi vaatinut seuralta suuria investointeja. Myöskään Juurikkasaaren kannaksen laajentamista vesialuetta täyttämällä ei enää pidetty veneseurassa taloudellisesti järkevänä vaihtoehtona, koska veneiden talvisäilytykseen oli saatavissa tilaa muualta. Veneseura totesikin vastauksessaan kaupungille.⁶⁴⁰

Seura aikoo edelleen kehittää toimintaa Juurikkasaassa, jonne tarvittavaa infrastruktuuria on rakennettu vähän kerrallaan, talkoovoimin ja jäsenmaksuin sekä laituripaikkuvuokriin perustuvalla rahoituksella 1970-luvun puolivälistä alkaen

Juurikan lahti on kaupungin vahvistetussa asemakaavassa merkinnällä LV eli venesatama/venealkama, joka sisältää myös Säynätsalon saaren pohjoisen rantakaistaleen⁶⁴¹. Jyväskylän Veneseuran kannalta olennaista vuonna 2015 käydyissä keskusteluissa oli säilyttää asemakaavassa venesatama-alue merkintä sekä laajentaa venesatama-aluetta koskemaan myös vailla kaavamerkintää olevaan Juurikkasaaren kannakseen. Kaavamuuotos mahdollistaisi pienveneluiskan ja junioripurjehtijoiden vesille pääsyä auttava apulaiturin rakentamisen kannaksen itärannalle. Seuran kannalta oli tärkeää myös turvata veneiden talvisäilytys kannaksella.⁶⁴²

Kaavamuuotos ei kuitenkaan 2020-luvun alkuun mennessä edennyt, sillä kaupunkisuunnittelu edellytti että samalla olisi tarkasteltu koko Juurikkasaaren alueen kaavoitustilannetta. Sen hetkinen työväentalon ja tanssilavan alueen yleisen rakennuksen kaavamerkintä ei vastannut alueen kaupallista käyttöä, josta vastasi pääasiassa yrittäjäpariskunta Pasi Keinosen ja Sirpa Pii-Keinosen toimeliaasti vetämä Juhlatalo Juurikkasaari.

Vuonna 2009 tehtiin Säynätsalon työväenyhdistyksen kanssa uusi vuokrasopimus vuoden 2028 loppuun saakka.⁶⁴³ Pitkällä vuokrasopimuksilla pyrittiin vakauttamaan seuran toiminta Juurikkasaassa, kun aiemmat sopimukset olivat olleet lyhyitä. Pitkä sopimus työväenyhdistyksen kanssa osoittautui kuitenkin ongelmaksi 2020-luvun vaihteessa työväenyhdistyksen ajauttua taloudellisiin vaikeuksiin.

Juurikkasaaren tilojen vuokran jatkosta käytiin jatkuvia neuvotteluja veneseuran ja työväenyhdistyksen välillä. Veneseura maksoi 2010–2020-luvun vaihteessa sovitusti Juurikkasaaren tiloista vain puolta vuokraa tilojen huonon kunnon vuoksi ja työväenyhdistys puolestaan halusi uutta, veneseuralle kallista ja epäedullista vuokrasopimusta. Tilojen puutteellisen ilmanvaihdon vuoksi 2010-luvun lopulla heräsi epäilyksiä sisäilmasta, mutta tutkimuksissa ei löytynyt merkkejä ongelmista. Veneseura maksoi työväenyhdistykselle puuttuneet vuokrat, kun tilojen ilmanvaihto oli remontoitu.⁶⁴⁴

Veneseuran ja työväenyhdistyksen sopimuskiista kärjistyi 2020, kun työväenyhdistys purki vuonna 2009 allekirjoitetun maa-alueita ja tiloja koskeneen vuokrasopimuksen. Samalla työväenyhdistys nosti kanteen veneseuraa vastaa Keski-Suomen käräjäoikeuteen, vaatimuksena veneseuran häätö. Veneseura puolestaan kiisti työväenyhdistyksen vaatimuksen. Veneseuran näkemyksen mukaan sillä oli oikeus jättää osa vuokrasta maksamatta, koska seuratiloihin ei tehty toivottuja korjauksia. Käräjille asti ei kuitenkaan edetty, vaan osapuolet päätyivät kevättalvella 2021 sovintoratkaisuun. Sovintosopimuksen mukaisesti vuokrasopimuksen kesto lyhennettiin kuudella vuodella, vuoden 2022 loppuun saakka. Tuonkin jälkeen jatko on mahdollista, jollei toinen osapuolista irtisano sopimusta.⁶⁴⁵

Jyväskylän Veneseuran ja Säynätsalon työväenyhdistyksen lähes 50 vuotta jatkunut yhteistyö tuli näin päätökseen. Samalla päättyi työväenyhdistyksen yli sata vuotta jatkunut historia



Yrittäjä Pasi Keinonen esittelee Juurikkasaaren pohjoisrannalle rakenteilla olevaa vierasvenelaituria Juha Lahdelle huhtikuussa 2021. Kuva: Mika Särkijärvi.

Juurikkasaarella, kun Tomi ja Timo Autereen HF Premises Oy osti Säynätsalon työväenyhdistyksen hallussa olevat Juurikkasaaren maa-alueet ja kiinteistöt. Jyväskylän työväenyhdistys puolestaan myi oman, 49 prosentin osuutensa Juurikkasaaresta Säynätsalon työväenyhdistykselle jo ennen tätä kauppaa, joten kiinteistöyhtiölle päättyi koko työväenyhdistyksen osuus Juurikkasaarta. Veneseuran ja työväenyhdistyksen sovintoratkaisussa

oli ehto, jonka mukaisesti seuran seuratiloista maksama vuokra nousi uuden omistajan myötä. Seuran käytössä olevia maa- ja laiturialueita omistelijärjestely ei kuitenkaan koskenut, koska ne oli vuokrattu kaupungilta.

Syitä ja syyllisiä tilanteelle oli vähintään yhtä monta kuin oli ollut viisikymmentä vuotta aikaisemmin, kun Päijänteen Purjehdusseura ajautui talousvaikeuksiin Keljonlahden ja bingotoimintansa vuoksi. Tällä kertaa suurimmat ongelmat olivat Säynätsalon työväenyhdistyksellä, joka oli talousvaikeuksissa muiden kiinteistösijoitustensa ja väärinkäytösepäilysten vuoksi. Vuosikymmenien toimintatavat suullisine herrasmieksopimuksineen olivat myös tulleet tiensä päähän.

Veneseura oli siis jälleen tienhaarassa kotisataman kehittämisen suhteen. Juurikkasaareen seura kuitenkin tulee jäämään, sillä laiturit ja vastavalmistunut mastonosturi ovat kaupungilta vuokratulla maalla. Satamatoiminnot oli mietittävä ja toteutettava uudelleen vain vajaan puolentoista vuoden aikana.



Kumina

Kuminan saaritukikohta säilytti suosionsa myös uuden vuosituhanneksen ensivuosisikymmeninä seuralaisten aktiivisen kokoontumisen ja seurustelun keskuksena. Esimerkiksi kesällä 2011 noin 70 venekuntaa oli maksanut tukikohtamaksun, minkä lisäksi paikalla kävi kymmeniä yksittäisiä vierailumaksuja suorittaneita. Kuminassa nähtiin niin iloa kuin suruakin: kesällä 2012 tukikohdassa järjestettiin juhannushäät ja loppukesällä 2008 pitkäaikainen seuraveteraani menehtyi pudottuaan huonossa kelissä järveen.⁶⁴⁶

Kuminaa kehitettiin, rakennettiin ja laajennettiin 2000-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Kuminan kehittämisen painopisteinä oli etenkin lasten viihtyvyyden parantaminen ja laituripaikkojen lisääminen⁶⁴⁷. Yöpymismökki hankittiin vuosituhanneksen alussa, laituriparlamentin kokoon-tumialue valmistui 2002, saunalaituria ja saunan ympäristön kohennettiin useina vuosina. Laiturikapasiteetti kasvoi merkittävästi 2003 ja edelleen 2008, kun *Saari*-laiva hinasi Jyväskylän kaupungilta talkookorvauksena saadun 28 metriä pitkän laiturin Lutakosta Kuminaan.⁶⁴⁸ Yhteisvene Buster hankittiin 2008 sponsorirahalla, jonka hankinnassa keskeiset toimijat olivat Erkki Pääkkönen ja Rauno Himanko. Saunaa kohennettiin useaan otteeseen, pystytettiin talkoilla naisten vessa – päärakentajinaan Kai Järviö ja Olli Siik, ”rollaattoripolkuja” rakennettiin,

opaskyltit yhtenäistettiin ja 2013 hankittiin intiaanikanootit ”Peku” ja ”Rape”⁶⁴⁹. Kuminaan ostettiin polttopuita kolmen vuoden välein yli tuhannella eurolla, kunnes alettiin kaatamaan puita omasta metsästä, päämetsureina Heikki Rajala ja Pekka Käkönen.⁶⁵⁰

Kuminan taloudellisesti merkittävin satsaus tehtiin 2018, kun naapuritontilta hankittiin lähes 11 hehtaaria lisämaata tulevaisuuden tarpeisiin. Lisätontin myötä rantaviiva kasvoi sadalla metrillä.⁶⁵¹ Aloite metsäpalstan hankinnalle tuli maanomistajalta. Keskusteluja metsäpalstan hankinnasta oli käyty aikaisemminkin. Hankittu uusi alue mahdollistaa veneseuran vuosikertomuksen mukaan ”saaritukikohdan kehittämisen ja tarjoaa virkistysmahdollisuuksien lisäämisen alueella.”⁶⁵²

Kuminaan saapunutta veneilijää odotti lauantaisin joskus spontaanistikin käynnistyneet talkoot, joilla paikat pidettiin hyvässä kunnossa. Pekka ”Peku” Käkönen toimi pisimpään Kuminan isäntänä: vuodesta 1997 alkanut, miltei yhtäjaksoinen pesti päättyi 2014. Vuonna 2004 hän siirtyi kakkosisännän paikalle, kun Rauno ”Rape” Himangosta tuli Kuminan isäntä vuosiksi 2004–2012. Hallituksen kokouspöytäkirjan mukaan⁶⁵³:

vuosikirjaan lisätään tieto uudesta Kuminan isännästä herra Himangosta sekä hänen Pekka-rengistään.

Kesäpäivästä Kuminan laiturilla nauttimassa Hannu "Ipu" Vartiainen, Markku Silvonon, Kimmo Rihto ja Ari Kiiski. Kuva: Mika Särkijärvi.



Pääjanteen ystäviä on yhdistänyt veneilyn lisäksi kuorolaulu: Mieskuoro Sirkat vieraili PPS:n tukikohdassa Kalasaarella 1900-luvun alussa ja 105-vuotisristeily vuonna 2004 suuntautui Jyväskylän Veneseuran Kuminaan. Kuva: Keski-Suomen museo.

Kuminan isännät Peku ja Rape tulivat tutuksi kaikille Kuminassa 2000-luvulla käyneille. Ville Hakkarainen isännöi Kuminaa 2013–2014, Pekka Käkönen palasi isännäksi vuosiksi 2015–2016 ja vuodesta 2017 isäntänä on toiminut Kimmo Juutilainen⁶⁵⁴. Kommelluksiakin sattui: esimerkiksi kevättalvella 2002 Kuminasta varastettiin halkoja. Varas jäi verekseltään kiinni ja seura lähetti halkorosvolle 50 euron laskun⁶⁵⁵. Pääosin Kuminan kesät sujuivat rennon yhdessäolon ja talkoiden merkeissä. Tosin hallituksenkin korviin kantautui yksittäisiä kommentteja ”örveltämisestä” Kuminassa⁶⁵⁶.

Kuminan käyttömaksuista käytiin keskustelua vuosikausia. Kuminan käytöstä ei peritty maksua niiltä venekunnilta, jotka olivat hankkineet Kuminan avaimen. Toiminnan laajentumisen myötä jouduttiin kuitenkin miettimään vaihtoehtoisia tapoja kustannusten kattamiseen. Vaihtoehtoina oli joko kaikkien seuran jäsenten vapauttaminen erillisestä käyttömaksusta tai että kaikki jäsenet maksaisivat käyttömaksun kultakin käyntikerralta.⁶⁵⁷ Pitkäaikainen seura-aktiivi ja yksi Kuminan rakentajista Ari Harju totesi kirjeessään Jyväskylän Veneseuran hallitukselle:

Avaimen lunastaneiden joukossa on paljon veneilijöitä, jotka ovat käsillään tehneet Kuminan.

Harju esitti mahdollisina vaihtoehtoina tukikohtatarraa ja Kuminaan esille luetteloa vuosimaksun maksaneista veneistä.⁶⁵⁸ Harjun ehdotukset saivat kannatusta vuoden 2005 syyskoko-



Kuminan kalastuskeskus 2014; saalista fileoimassa Erkki Pääkönen ja Heikki Rajala. Kuminan verkoilla käynneistä muodostui 2000-luvulla ylisukupolvinen traditio, kun lapset pääsivät halutesaan kokeneiden kalastajien mukaan. Kuva: Mika Särkijärvi.

uksessa: Kuminaan määriteltiin kesäkauden kattava 20 euron tukikohtamaksu, jonka suorittamisen merkinä oli veneeseen kiinnitettävä tarra. Vaihtoehtoisesti venekunta maksoi kustakin käynnistää Kuminassa viiden euron tukikohtamaksun.⁶⁵⁹ Myöhemmin Kuminan tarrasta luovuttiin tarpeettomana, vaikka kesäkauden tukikohtamaksu pidettiin voimassa. Tukikohtamaksu otettiin Kuminassa käyttöön myöhään: esimerkiksi Lahden Pursiseura asetti Ykskoivuun tukikohtamaksun jo 1984, kun omistajavaihdoksen myötä maanvuokra kymmenkertaisui⁶⁶⁰.

Moni veneuran kehitysprojekti sai alkunsa Kuminan laituriparlamentissa. Kuminan juhlista ja niiden yhteydessä järjestetyistä kilpailuista muodostui traditio: juhannus, Venetsialaiset ja Kuminan Gala, jonka kirjoitusasusta käytiin keskustelua. Asiakirjoissa juhla kirjoitettiin 1980-luvulla muotoon Kuminan Gaala, mutta ajan mittaan toinen a putosi pois, kun haluttiin korostaa juhlan kalasoppatarjoilua: näin esimerkiksi vuoden 1989 kutsussa oli muoto Kuminan Gala⁶⁶¹. Seuran kevätkokous 2010 sinetöi viralliseksi nimeksi Kuminan Galan.⁶⁶²

Veneilijäperheiden mukana oli 2000-luvulla yhä useammin koiria, mikä aiheutti ajoittain keskustelua siitä, kuinka vapaasti ne voivat luonnossa liikkua⁶⁶³. Kuminan luonnollinen eläimistö, ennen muuta käärmeet ja ampiaiset taas aiheuttivat huolta etenkin lapsiperheille. Koiria ei kielletty, eikä käärmeitä Kuminaasta hätistetty – kaikille löytyi paikkansa.



Kuva alla: Jyväskylän veneseura kunnioitti vuonna 2013 pitkäaikaisia Kuminan isäntiä nimikkokanooteilla. Rauno "Rape" Himanko paljastaa Pekka Käkösen mukaan nimetyn "Peku" kanootin nimen. Ro-Buster-soutuvene on Risto Pynnösen mukaan nimetty "Pyntsi". Kuva: Bo Danielsbacka.



Erkki Pääkkönen

Erkki Pääkkönen kutsuttiin Jyväskylän Veneseuran kunniajäseneksi 2017. Pääkkönen oli moottoriveneilijä ja intohimoinen seuran toiminnan kehittäjä. Hän oli veneineen vuodesta toiseen mukana Päijännepurjehduksen järjestelyissä sekä aktiivinen monissa seuran talkoissa. Pysyvästi Pääkkösen kädenjälki on jäänyt Kuminan ja Juurikkasaareen. Pääkkösellä oli keskeinen rooli Kuminan ns. juppilaiturin (nyttemmin ”kelalaituri”) uudistamisessa 2005 sekä kalastuskeskuksen ja kesäkeittiön rakentamisessa, samoin kuin Juurikkasaaren C-laiturin rakentamisessa ja tien asfaltoinnin yhteydessä toteutetussa sähköistyksen uusimisessa.

Erkki Pääkkösellä oli erinomainen kyky ja vainu hankkia hankkeisiin tarvittavat tarvikkeet sekä myös rahoitus niihin – esimerkiksi vaikkapa Kuminan Busterin hankinta sekä edellä mainittu Juurikkasaaren ja Kuminan laiturit, joiden rungoksi Pääkkönen hankki lähes sata metriä teräsputkea Kajaanin sellutehtaalta.

Pääkkösen yhdessä Rauno Himangon kanssa hankkimilla sponsorituloilla hankittu Buster on ollut olennainen lisä Kuminan varustukseen niin yhteysveneinä kuin myös turvallisuuden kannalta. Busterin myötä Kuminan kalastustoiminta on virkistynyt ja Pääkkönen yhtenä kalastuksen puuhamiehistä piti huolta siitä, että seuran juniorit pääsivät kalastajien mukaan ja oppivat näin verkkokalastuksen niksit.⁶⁸⁸



Hannu ”Ipu” Vartiainen ja Erkki Pääkkönen Kuminan laiturin päähän rakennetussa ”kalastuskeskuksessa.” Kuva: Mika Särkijärvi.

*Kuminan juhannus 2007.
Kuva: Bo Danielsbacka.*



Kilpailut

Jyväskylän Veneseuran jäsenten toiminta painottui 2000-luvulla retkiveneilyyn: sekä moottoriveneiden kilpailut että Päijännepurjehdus kiinnostivat yhä harvempaa joukkoa. Kun vielä 1980-luvulla lähes kaikki veneseuran purjeveneet osallistuivat Päijännepurjehdukseen, oli seuran purjeveneistä mukana kisassa 2010-luvulla keskimäärin viidesosa, joskus tätäkin vähemmän, kuten oheisesta taulukosta nähdään. Jyväskylän Veneseuran purjehtijoita kuitenkin osallistui kisaan entiseen tapaan: veneet olivat nyt suurempia ja vaativat isommat miehistöt. Samaan aikaan kuitenkin Jyväskylän Veneseuran veneiden suhteellinen osuus Päijännepurjehdukseen osallistuneista veneistä kasvoi 25–30 prosentin tuntumaan. Seuran omiin kilpailuihin osallistuneiden määrä on pysynyt vuosien saatossa koko lailla vakiona. Seuran omat moottorivene- ja navigaatiokilpailut lopuivat täysin 2000-luvun ensivuosiin.

Päijännepurjehduksen organisoinnissa olivat mukana useat Päijänteen alueen purjehdusseurat 1980–1990-luvulla, mutta 2000-luvulla järjestelyt jäivät käytännössä Jyväskylän Veneseuran ja Lahden Purjehdusseuran harteille. Tilanne vakiinnutettiin Kymijoen vesistön seurojen tapaamisessa 2004 Vääksyssä, jossa päätettiin, että Jyväskylän Veneseura ja Lahden Purjehdusseura järjestävät Päijännepurjehduksen toistaiseksi keskinäisellä sopimuksella.⁶⁶⁴

Päijännepurjehduksen organisoiminen lahtelaisten ja jy-

väskyläläisten yhteisponnistuksena oli luontevaa, sillä seurojen veneet muodostivat yhteensä vuodesta toiseen noin puolet Päijännepurjehdukseen osallistuneista venekunnista (ks. kuvio seuraavalla aukeamalla). Kun vielä 1970–1980-luvulla Lahden Purjehdusseuran venekunnat olivat selvästi jyväskyläläisiä suurempi osallistujajoukko Päijännepurjehduksessa, oli molempien seurojen venekuntien osuus suunnilleen yhtä suuri 1990-luvulta 2000-luvun ensivuosiin, kun taas 2010-luvulla Jyväskylän Veneseuran veneitä on ollut hieman lahtelaisia enemmän mukana kisassa.

Päijännepurjehduksesta oli muodostunut 2000-luvulle tultaessa yksi tärkeimmistä vuosittaisista matkapurjehduskilpailuista Suomessa ja sen kansainvälistämistä harkittiin jo vakavasti. Päijännepurjehduksen vuosittainen järjestäminen oli valtava talkooponnistus, mutta samalla seuroille taloudellisesti kannattavaa. Kilpailun johdossa toimineet Olli Ahonen, Jari Vekkel, Jani Airaksinen ja monet muut Jyväskylän Veneseuran aktiivit tekivät vuodesta toiseen paljon töitä kilpailun onnistumiseksi.

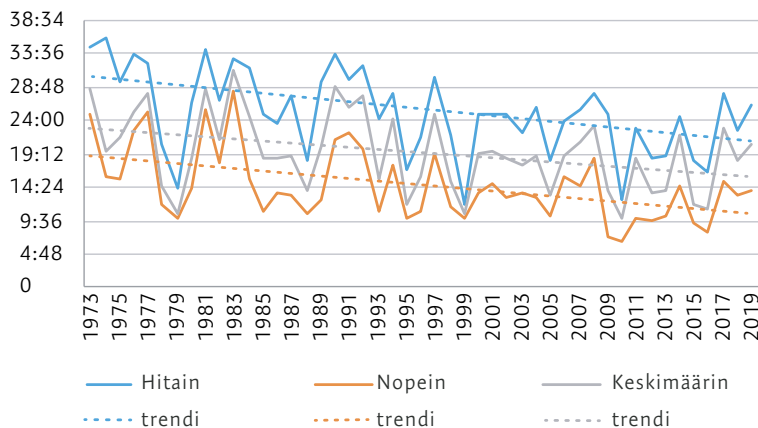
Päijännepurjehdukseen osallistui sekä äärimmilleen viritettyjä kisaveneitä, että leppoiseen perhepurjehdukseen suunniteltuja pursia. Purjeveneiden nopeudet kasvoivat vuosikymmenien aikana, mikä näkyy oheisessa kuviossa, johon on koottu purjehdusnopeuden mukaan nopeimmat, hitaimmat ja keskimääräiset ajat. Kuviota tulkittaessa on huomattava, että alku-

Hyvinkin erilaiset veneet mahtuivat samaan kisaan. Vasemmalta Lightning "Lola", Platu 25 "Oona", Inferno 29 "Hattiwatti" ja Benteau First 31.7 "Squaw II" alkusyksyllä 2007. Kuva: Vesa T. Lilja

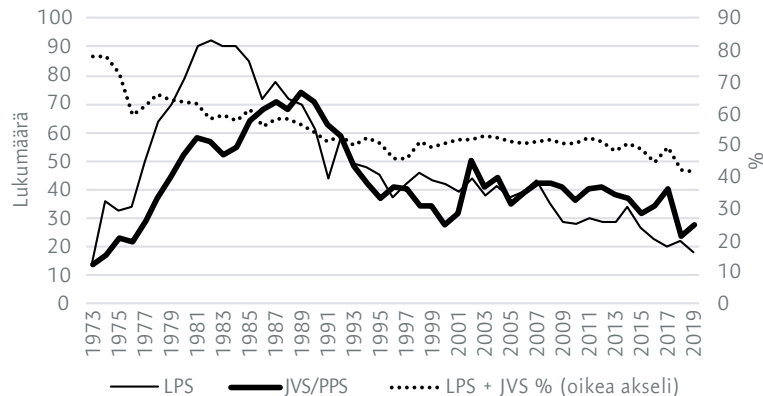


Vuodet	JVS veneitä keskim. per vuosi	Osuus JVS:n purjevereistä (%)
1975–1979	26	43,1
1980–1989	62	68,1
1990–1999	44	37,7
2000–2009	39	30,5
2010–2019	35	21,7

Jyväskylän Veneseuran veneiden osallistuminen Päijännepurjehdukseen
Lähteet: Pesari & al. 2002, tuloluettelo (s. 205–272); Päijännepurjehdus kotisivut; JVS Digiarkisto.



Päijännepurjehduksen nopeimpien, hitaimpien ja kaikkien veneiden keskimääräinen purjehdusaika (tuntia, minuuttia) 1973–2019.
Lähteet: Pesari & al. 2002, tuloluettelo (s. 205–272); Päijännepurjehdus kotisivut; JVS Digiarkisto.



Jyväskylän Veneseuran (JVS) ja Lahden Purjehdusseuran (LPS) venekuntien osuus Päijännepurjehdukseen osallistuneista veneistä (%) 1973–2019. Lähteet: Pesari & al. 2002, tuloluettelo (s. 205–272); Päijännepurjehdus kotisivut; JVS Digiarkisto. Huom: Päijänteiden Purjehdusseuran veneet on laskettu JVS:n lukuihin.

vuosina lähtö/maali oli Vääksyssä, joten matkan pituuksissa on pieniä vaihteluita. Lisäksi alkuvuosina ei ollut enimmäisaikaa purjehdukselle. Pelkästään näiden vuoksi purjehdusaika oli väistämättä pidempi Päijännepurjehduksen alkuvuosina. Tästä huolimatta myös veneiden nopeudet kasvoivat keskimäärin ja etenkin nopeimpien veneiden osalta. Kaikkien aikojen nopeusennätys saavutettiin 2010, kun avoimen luokan E Scow -vene purjehti reitin kuudessa tunnissa 40 minuutissa. Hyvätuulinen kisavuosi 2010 oli muutenkin poikkeuksellisen nopea: Kuvion perusteella hitaimmatkin veneet taittoivat matkan noin kymmenessä tunnissa. Poikkeuksellisen nopean kisan Tallukka-jahdin voitti Esko Lehtisen kipparoima Lightning Old Lady. Vuosittaisiin nopeuksiin vaikuttivat luonnollisesti tuuliolosuhteet,

Vuosittaiset One Lake Race -moottorivenekilpailut olivat 1990-luvulla näyttäviä ja paljon katsojia keränneitä tapahtumia.

joissa oli vuosittain suuriakin vaihteluita⁶⁶⁵.

Jyväskylän Veneseura jatkoi perinteitä myös luokkakilpailujen järjestämisessä. H-veneiden SM-kisat järjestettiin 2004; kisaan osallistui parikymmentä venekuntaa⁶⁶⁶. Tätä suurempi ponnistus oli Lightning luokan Euroopan Mestaruuskisojen järjestäminen heinäkuussa 2006. Samassa yhteydessä järjestettiin junioreiden Lightning MM-kisat. Lightning-luokan kilpailut olivat osa Suomen Purjehtijaliiton satavuotisjuhla kalenteria. Järjestelytoimikunnassa olivat mukana Olli Ahonen, Pertti Lipas, Timo Lipas, Samppa J. Salminen, Simo Wäänänen, Sini Honkala ja Keijo Tulomäki.⁶⁶⁷ Lightning-luokan kisajärjestelyperinnettä jatkettiin 2017, kun Juurikan lähivesillä järjestettiin jälleen keran Lightning SM-kilpailut.

Vuonna 2010 järjestettiin Zoom-8 luokan SM-kisat Juurikasassa, mukana oli 50 venettä. Kilpailujen organisointia helpotti se, että vuosituhanen alussa Hauhonselälle rakennettiin kiinteä kisarata. Tähän saatiin lupa 2002 Merenkulkuhallitukselta ja alueen kalastuskunnilta.⁶⁶⁸

Moottoriveneilijöistä menestynein oli vuosituhanen vaihteessa seuran jäseneksi liittynyt Marko Paasonen, jonka kisamenestyksiin pelkästään kaudella 2004 sisältyi Suomen ennätys, Pohjoismaiden mestaruus ja Euroopan mestaruus. Paasonen pääsi 2004 sekunnin kymmenyksen päähän maailmanennätysnopeudesta T400-luokassa. Vuonna 2006 Teppo Killamo voitti T400-luokan Suomen mestaruuden ja Marko Paasonen EM-hopeaa. Vuonna 2008 Paasonen sijoittui luokassaan kol-

manneksi moottoriveneiden MM-kilpailuissa ja vuonna 2010 hän voitti T400-luokassa MM- ja EM-hopeaa.⁶⁶⁹ Saija Hurri voitti Suomen mestaruuden T-400S-luokassa 2008.

Vuosittaiset *One Lake Race* -moottorivenekilpailut olivat 1990-luvulla näyttäviä ja paljon katsojia keränneitä tapahtumia. Vuodesta toiseen kilpailujen järjestämisessä oli taloudellisia ongelmia ja uuden vuosituhanen alussa kisojen järjestäminen kävi mahdottomaksi, vaikka tahtoa olisi ollutkin⁶⁷⁰. Aika myös ajoi kaupungin keskustassa järjestettävien veneformulakisojen ohi: kaupunginvaltuustossa tehtiin 2003 aloite moottorivenekilpailujen kieltämiseksi Jyväsjärvellä⁶⁷¹.

Kun kisojen järjestäminen Jyväsjärvellä oli käymässä mahdottomaksi, yritettiin kisat siirtää Säynätsaloon, mutta suunnitelma ei toteutunut. Samaan aikaan talkoointo hiipui ja seura luopui toistaiseksi moottorivenekilpailujen järjestämisestä.⁶⁷² Moottorivenekilpailut hiipuivat käytännössä kokonaan 2010-luvun alussa. Veneseuran hallitus päättikin syksyllä 2012 lakkauttaa moottoriveneiden kilpailutoimikunnan puheenjohtajan tehtävän⁶⁷³. Samalla umpeutui pitkä, yli sadan vuoden kaari ensimmäisistä Jyväsjärven moottorivenekilpailuista vuosituhanen vaihteen kansainväliseen menestykseen.

Jyväskylän Veneseura järjesti toimintaa Jyväsjärvelläkin läpi 2000-luvun. Vuosituhanen alussa purjehtijaliiton lanseeraamat *Sail Day* -tapahtumat keräsivät kiinnostusta. Esimerkiksi kesällä 2000 *Sail Day* -tapahtumassa oli 10 venettä ja 200 kävijää; tapahtumia järjestettiin useina vuosina sekä Juurikkasaassa



VENEET

M. Paasonen

JVS

NIKKELIN PULSSI
Mannerheimintie 30 ☎ 015-383113

Marko Paasosen saavutuksiin pelkäästään kaudella 2004 sisältyi Suomen ennätys, Pohjoismaiden mestaruus ja Euroopan mestaruus.



Marko Paasonen vauhdissa. Kuva: Marko Paasosen kotialbumi.

Marko Paasonen on menestynein JVS:n moottorivenekilpailija 2000-luvun alussa; hän voitti sekä Pohjoismaiden että Euroopan mestaruuden 2004 ja oli lähellä maailmanennätystä T400-luokassa. Kuva: Marko Paasosen kotialbumi.

että Jyväskylällä.⁶⁷⁴ Ajoittain junioripurjehtijoiden koulutuksia järjestettiin Jyväskylällä, samoin kuin useiden purjeveneluokkien kilpailuja.⁶⁷⁵ Vuosituhannen alussa kokeiltiin Jyväskylällä Le Mans -ajosta ideaa saanutta pitkää kisaa Lightning- ja Melges-luokissa⁶⁷⁶.

Purjeveneiden kilpailuissa jyvaskyläläiset venekunnat saavuttivat 2000-luvulla kansallista ja kansainvälistäkin menestystä. Samppa J. Salminen miehistöineen voitti vuosituhannen alussa ensimmäistä kertaa Lightning-luokan Suomen mestaruuden ja SM-hopean 2017. Samppa J. Salminen miehistöineen kiersi 2010-luvulla ahkerasti kansallisia ja kansainvälisiäkin Lightning-regattoja menestyen erinomaisesti: EM-hopea irtosi Sveitsissä 2012⁶⁷⁷. Salmisen *Nikea* osallistui myös MM-kisoihin Italiassa (2013) ja Kanadassa (2015).

Olli Ovaskainen osallistui Suomen joukkueen jäsenenä Meksikossa purjehdittaviin laser-luokan MM-kisoihin. Vuonna 2007 Simo Wäänänen menestyi avomerikilpailuissa ja voitti Emäsalon lenkin ja sijoittui viidenneksitoista luokassaan Gotland Runt kisassa. Seuraavana vuonna Juha Äystön *Squaw II* nappasi First 31.7-luokan mestaruuden Hangon Regatassa. Mikko Koho miehistöineen voitti *Stemma*-veneellään H-veneiden SM-kilpailujen hopeaa 2017. Kyseessä oli seuran ensimmäinen suomenmestaruustason mitali H-veneluokassa. Veneseuralaiset osallistuivat myös Atlantin ylittäviin ARC-purjehduskilpailuihin⁶⁷⁸. Junioreissa menestyi 2010-luvulla Tiina Korkolainen, joka sijoittui Zoom8-veneiden kansallisessa ranking sarjassa viidenneksi 2015 - sarjassa oli 104 kilpailijaa.

Navigointikisat hiipuivat täysin 2000-luvulla, mutta navigointikoulutukselle sen sijaan oli tarvetta.

Päijänne Eestaas -yöpurjehduskilpailu herätettiin henkiin vuosina 2010 ja 2011 yli vuosikymmenen tauon jälkeen. Reitti kulki Hauhonselältä Tehinselän eteläpuolitse Koreakoivun ympäri takaisin Hauhonselälle. Viiden veneen ja lähes 20 tunnin purjehduksen vei lopulta nimiinsä Juha Äystön *Squaw II*, hiuksen hienosti ennen toiseksi tullutta Ville Hakkaraisen *Kummanhikkaa* venettä. Vuoden 2011 kilpailun vei nimiinsä Kimmo Rihdon kipparoima *Aniara IV*. Kisaa yritettiin järjestää myös vuosina 2012 ja 2013, mutta siihen ei saatu riittävästi osallistujia⁶⁷⁹.

Seuran jäsenten kilpailuaktiivisuus jatkui 2010-luvulla hyvällä tasolla, joskin joidenkin mielestä turhan moni seuran veneistä makasi laiturissa omienkin kilpailujen aikana. Aktiivisimmat venekunnat menestyvät parhaiten omissa kilpailuissa ja kansallisestikin. Olli Siikin ja myöhemmin Hannu ”Ipu” Vartiaisen kipparoima *Tigru*, Kalle Aholan ja Heikki Hämäläisen *Inferno 29 Hattiwatti*, Vesa Karhusaaren ja Mikko Kohon H-veneet, Markku Pöyhösen nopea Still 900 luokan *Accelerando*, Heikki Nurmen X-99 vene *Shango*, Markku Silvosen *Blueship* sekä Jari Vanhalan monirunkovene *Flying By* sijoittuivat usein kilpailuissa kärkipäähän.

Moottorivenekisojen ohella veneiden navigointikisat hiipuivat täysin 2000-luvulla, vaikka aika ajoin esitettiin navigointikilpailujen aloittamista uudelleen⁶⁸⁰. Navigointikoulutukselle sen sijaan oli tarvetta; kansalaisopiston rannikko- ja saaristolai-
vurikurssit olivat vuodesta toiseen aivan täynnä, ja kiinnostusta riitti avomerilai-
vurikursseillekin.⁶⁸¹



Kari Hänninen menestyi 1990-luvulla SJ-15-luokassa: hän sijoittui Jyväsjärven ajoissa 1996 kolmanneksi ja sai pronssia SM-kisoissa. Kuva: Vesa T. Lilja.

Kalle Aholan ja Heikki Hämäläisen Inferno 29 Hattiwatti Päijännepurjehduksessa. Kuva: Pepe Korteniemi.





Harri Välimäen Dufour 34 "Slipfree" Päijännepurjehduksessa 2019. Miehistössä purjehtivat Janne Pälvimäki, Jarkko Hinkkanen, Kalle Kasurinen, Mixu Ruosteinen ja Jari Aavisto. Kuva: Mika Särkijärvi.



*Hannu Vartiaisen Tikru ja Jari Vanhalan Flying By aamu-
varhaisella vuoden 2017 Päijännepurjehduksessa. Kuva:
Pepe Korteniemi.*



Markku Silvosen Finngulf 33 "Blueship" Päijännepurjehduksessa
2014. Kuva: Päijännepurjehdus / Pepe Korteniemi.

Vuosikymmenet Päijänteiden veneilyä

Jyväskylän veneilyharrastus yleisesti ja järjestäytynyt veneily erityisesti muuttui runsaan sadan vuoden aikana koulu- ja kauppakaupungin kapean eliitin harrastuksesta ensin laajenevan virkamieskunnan ja lopulta kasvaneen keskiluokan huviksi. Teknologiavallankumoukset mahdollistavat veneilyn demokratisoitumisen: polttomoottori, kevytveneet ja lopulta lasikuidun yleistyminen laskivat veneenhankinnan kynnystä.

Veneilyn demokratisoituminen

Suomessa veneily on aina ollut koko kansan harrastus, jossa yhdistyy huvi ja hyöty. Ilman veneitä Suomea olisi tuskin koskaan laajamittaisesti asutettu; vesiväylät yhdistivät, eivät suinkaan erottaneet maan eri osia toisistaan ennen rautateitä ja autoilun yleistymistä. Kilpa- ja retkipurjehdus ja -veneily sen sijaan on ollut pienemmän piirin harrastus, joka sekin demokratisoitui laajempien joukkojen huviksi toisen maailmansodan jälkeen myös Suomessa. Vielä 1900-luvun alkupuolella veneily oli elitistinen harrastus: kilpailuun ja retkeilyyn soveltuvat moottori- ja purjeventeet olivat kalliita ja etenkin Etelä-Suomen seuroissa ruotsi oli tavanomaisempi kieli kuin suomi⁶⁸⁹.

Päijänteellä seuratoiminta oli kuitenkin pikemminkin keskiluokkaista; näin etenkin Jyväskylässä, jossa ei sen enempää 1800-luvun lopulla kuin 2020-luvun alussakaan edes ollut yläluokkaa sanan varsinaisessa merkityksessä. Keskiluokan ja vapaa-ajan kasvu sekä yleinen vaurastuminen ovat keskeisiä tekijöitä sille, että veneily tuli yhä useammalle mahdolliseksi. Sarjatuotanto, lasikuitu ja polttomoottorit sekä edulliset kevytpurjeventeet ja perämoottoriveneet laskivat veneiden hintaa suhteessa ansioihin, mikä teki osaltaan veneilyharrastuksen mahdolliseksi yhä suuremmille kansanryhmille.

Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien historia on osa yhteiskunnan, teknologian ja järjestötoiminnan historiaa. Pursiseuratoiminta alkoi 1800-luvun jälkipuoliskon yhteiskunnal-

lisen ja taloudellisen kehityksen osana, suuren innostuksen siivittämänä, vaikka toiminta ei sinänsä ollut laajaa, eikä varsinkaan kosiskellut laajempia kansanjoukkoja.

Veneilyharrastus demokratisoitui 1900-luvun aikana. Vaikka vielä 2010-luvun ”juppikuunari” -puhunnassa oli kaikuja sata vuotta aikaisemmista väittämistä ”keikaroivista purjehtijoista” ja ”kerskailevista moottoriveneilijöistä”,⁶⁹⁰ leveni veneilijöiden sosiaalinen rakenne etenkin 1970-luvulta alkaen. Vielä 1940–1960-luvulla Päijänteen Purjehdusseuran jäsenluettelossa yksi yleisimmistä ammattinimikkeistä oli ”johtaja”⁶⁹¹, kun myöhemmin ei nähty edes tarpeellisena luokitella seuran jäsenistöä ammatin tai aseman mukaan. Kovin elitistisinä Jyväskylän Veneseuran tai sen edeltäjien jäseniä ei kuitenkaan voi pitää, pikemminkin keskiluokkaisena. Päijänteen purjehdusharrastuksen alkuvuosina keskeisiä toimijoita olivat Jyväskylän Lyseon ja seminaarin lehtorit (Ekelund, Stoores, Wänttinen, joista jälkimmäinen toimi pitkään myös Lyseon rehtorina) ja paikalliset liikemiehet (kuten pankinjohtaja A. Fredrikson sekä kauppiaat A. Mitro ja A. Hellman). Sittemmin toimihenkilöiden joukossa on ollut usein insinöörejä, lääkäreitä, upseereita, yliopiston lehtoreita ja professoreita sekä muita koulutetun keskiluokan edustajia. Viimeistään 1970-luvulta alkaen jäsenistön ammattitausta laajeni entisestään, kun taloudellinen kynnyks veneen hankintaan laski.



Virkamiesvaltaisuus nähtiin toisen maailmansodan jälkeen ongelmana, kun Pääjanteen Purjehdusseura haki vuodesta toiseen anniskeluoikeuksia Kalasaaren majalle. Ajan poliittisessa ilmapiirissä nähtiin tärkeänä korostaa, että seura on avoin kaikille kansanryhmille. Hallituksen kokouksessa esitettiin⁶⁹²:

Anomuksessa saatava myös esille se, ettei seura ole ainoastaan ”virkamiespiirien” seura, vaan jäsenistöön kuuluu myös ruumiillisen työn tekijöitä

Pontta väitteelle antoi se, että edellisessä kokouksessa seuraan oli hyväksytty jäseneksi yksi sorvaaja⁶⁹³.

Veneilyharrastuksen ja seuran jäsenmäärän kasvu selittyy Jyväskylän keskiluokan vahvistumisella: yhä useammalla oli vapaa-aikaa ja varaa hankkia oma vene, eikä veneen hankkimi-

Optimistijollan isän Clark Millsin piirtämä Windmill suunniteltiin 1950-luvulla vanerista itse rakennettavaksi. Kuva: Vesa T. Lilja.

nen lainarahalla ollut 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä niin mahdoton ajatus kuin se oli ollut aiemmin. Veneily yleisty kansalaisten vaurastumisen ja vapaa-ajan lisääntymisen myötä. Heti sodan jälkeen suomalaisilla työntekijöillä oli lomaa 12 arkipäivää, tämä nousi 1960-luvun alussa 18 päivään ja vuonna 1973 lomapäiviä oli jo 24. Arkilauantait tulivat asteittain vapaiksi 1970-luvun vaihteessa⁶⁹⁴. Jyväskylän Veneseuralle oli siis perustamisvaiheessaan sosiaalinen tilaus, varsinkin kun samoihin aikoihin suuret ikäluokat vakiinnuttivat paikkansa työelämässä ja olivat valmiita panostamaan myös vapaa-ajan kulutukseen.

Suomessa jäsenyys pursiseuroissa on aina ollut laajempien kansanluokkien harrastus, mikä näkyi esimerkiksi siinä, että seurojen vuosimaksut olivat varsin kohtuullisia verrattuna vaikkapa Välimeren alueen veneseuroihin. Ensimmäiset työväen pursiseurat perustettiin jo 1800–1900-luvun vaihteessa.

Vaikka vesillä liikkuminen ja soutuvene olivat useimmille suomalaisille tuttuja, silti valtaosalle huvivene oli kaukainen haave ja herrain hupi vielä 1960-luvulla. Veneilyalan lehdet ounastelivat veneilyn demokratisoitumista sotien jälkeen. Perämoottorit ja lasikuitu alensivat kynnystä moottoriveneilyyn. Windmillit, Viklat ja Lightning-veneet mahdollistavat purjehduksen aloittamisen pienillä kustannuksilla; näitä venetyyppejä ensin tuotiin Suomeen, mutta niiden merkitys kasvoi, kun veneilystä kiinnostuneet alkoivat valmistaa niitä itse.

Myös kotimainen veistämöillä valmistettu vene oli alhaisen työkuustannusten vuoksi vielä ennen 1980-lukua edullinen.



Pekka Käkönen, Pentti Oksanen, Vesa Vuoristo rakensivat yhdessä 1990-luvun puolivälissä ”Merilii-luokan Päijänneristeilijät”, noin 12 metriset, 9–10 tonnin teräsveneet, jotka saivat nimet Merilii, Pauliina ja Vanja. Veneiden malleihin yhdistettiin parhaita ratkaisuja eri veneistä. Vanjan ensimmäinen omistaja Jaakko Hanhinen piirsi veneiden kuvat tietokoneohjelmalla, jonka mukaan leikattiin teräslevyt levyntyöstökoneella. Meriliin kippari Käkönen hitsasi kaikkien veneiden rungot – hitsisaumaa on 200 metriä per vene. Jokainen omistaja rakensi itse sisustuksen; saunalla varustettu Oksasen Pauliina on muita hieman pidempi. Meriliin moottorin Käkönen marinoi vanhasta kuorma-auton dieselkoneesta, jonka hän vaihtoi myöhemmin Valmetin merimoottoriin. Kuvat: Vesa T. Lilja.

Kevytpurjevereen valmistuskustannukset olivat 1950-luvulla nykyrahaksi muutettuna noin tuhannen euron luokkaa; tosin sekin oli useimmille suomalaisille armottoman suuri summa.

Hieman suurempia veneitä käytettiin kilpailun lisäksi retkeilyyn; ensimmäiset Hait ja Folkkarit ilmestyivät Päijänteelle 1950-luvulla.⁶⁹⁵ Pienimpien kevytveneiden hinnaksi arvioitiin 1960-luvun lopulla 1 500 markkaa ja Hai-veneen 15 000 markkaa. Hinnat olivat huomattavasti pienempiä kuin suurten retki-veneiden, mutta silti monen suomalaisen ulottumattomissa, kun kuukausiansiot jäivät keskimäärin alle tuhanteen markkaan.

Kolme vallankumousta

Suomalaiseen ja myös Päijänteen veneilyyn on vaikuttanut viimeisen 150 vuoden aikana kolme teknologista vallankumousta: polttomoottori, sarjatuotanto ja lasikuitu. Moottoriveneet syrjäyttivät purje- ja höyryveneet Päijänteen Purjehdusseurassa jo 1900-luvun alussa ja 1970-luvulta alkaen veneseurojen laivastoissa on pääosin nähty vain lasikuiturunkoisia, sarjatuotannolla valmistettuja veneitä. Toki joukossa on ollut aina niin puusta, teräksestä kuin lasikuidustakin itse valmistettuja veneitä.

Uusi teknologia etenkin lasikuidun, sarjatuotannon ja perämoottorien muodossa tarjosi yhä useammille mahdollisuuden



Jarmo Heikkilän rakentama puuveene Tuiga on menestynyt myös Päijännepurjehduksessa. Rozinante-ketsin on suunnitellut L. Francis Herreshoff alunperin 1950-luvulla. Kuva: Vesa T. Lilja.

huviveneilyyn alentuneiden kustannusten myötä 1970-luvulta alkaen. Veneilyn demokratisoituminen alkoi kuitenkin jo ennen lasikuituvallankumousta, joskin lasikuitu teki veneilystä todellisen kansanharrastuksen, ilman että tarvitsi nähdä vaivaa rakentaa vene itse. Tosin aika moni Päijänteen lasikuituvenekin on omavalmiste.

Päijänteen Purjehdusseuran keväällä 1962 järjestetyssä veneurheilunäyttelyssä ennakoitiin tulevaa. *Keskisuomalainen* kirjoitti näyttelykatsauksessaan, kuinka lasikuitu on vakiintumassa puun ja metallin rinnalle veneiden rakennusmateriaalina. Vielä tuolloin lasikuitu oli kalliimpi vaihtoehto, mutta sen

etuna pidettiin kestävyyttä. Lehti myös huomioi, että ”ulko-laitamoottorit” ovat lyöneet itsensä läpi. Moottorit puolestaan mahdollistivat veneiden sähköistämisen, ennen muuta sähkövalot. *Keskisuomalainen* ennakoii purjehduksen renessanssia Lightning-veneiden myötä, mutta samaan aikaan myös uudet vesiturheilumuodot yleistyivät, Jyväskylässä keskeisimpänä vesihiihto.⁶⁹⁶

Moottoriveneitä saattoi valmistaa nopeasti itsekkin lasikuidusta, suhteellisen edullisista rakennussarjoista ”mies ja ämpäri” -menetelmällä. Muun muassa *Tekniikan Maailma* julkaisi 1950-luvun lopulla artikkeleita lasikuidun mahdollisuuksista ja Yhdysvalloista saattoi tilata rakennussarjoja, joista oli mainosten mukaan mahdollista rakentaa kahdeksanmetrinen moottorivene jopa neljässä päivässä. Jyväskylästäänkin on säilynyt kertomuksia 1960-luvun alun lasikuituprojekteista, joita tehtiin jopa talon ullakolla, jonka huono ilmanvaihto johti veneenrakentajan yskimiseen ja päänsärkyyn – ja työn jatkamiseen paremmin tuuletetuissa tiloissa.⁶⁹⁷

Veneiden lukumäärä kasvoi nopeasti kuitenkin jo ennen lasikuituvallankumousta. Suomen Purjehtijaliiton rekisterissä oli 1966 yhteensä 1 857 purjevenettä, mutta liitto arvioi, että kaikkiaan Suomessa oli tuolloin jo reilusti yli 3 000 purjevenettä ja kasvuvauhti oli noin sata venettä vuodessa. Moottori- ja soutuveneitä oli huomattavasti enemmän. Purjeveneiden suosiota kasvattivat etenkin edulliset kansanveneet ja nopeat kevytveneet. Tuolloin laskettiin niin Vikloja kuin kansanveneitäkin



Markku ja Sirpa Särkkä saapumassa satamaan Sipi-veneellään, jonka Markku Särkkä suunnitteli ja rakensi vuonna 1989. Veneen pituus on 10,4 metriä, leveys 3,17, maston korkeus 15 metriä ja paino 5,5 tonnia. Vene laminoitiin kertakäyttömuottiin. Kuva: Vesa T. Lilja.



Lujitemuovinen Lightning ”Musta-Maija.” Kuva: Vesa T. Lilja.

Suomessa olevan noin 200 kumpaakin. Suurimpien purjevene-luokkien joukossa olivat Hai (n. 150), Finnjolla (n. 100) ja Lightning. Näistä venetyypeistä Päijänteellä erityisen suosittuja olivat Hai ja Lightning. Lahdessa oli 1960-luvun puolivälissä jo kolme ”folkkaria”, joille järjestettiin omia luokkakilpailuja. Junioripurjehduksessa yleistyivät Päijänteellä 1950-luvulla N-veneet, kun taas seuraavalla vuosikymmenellä Windmill ja Optimistijolla nousivat suosituiksi junioripurjehduksiksi.⁶⁹⁸ Lightning on säilyttänyt suosionsa kevytveneinä aina näin päiviin saakka, jokunen Hai on osallistunut Päijännepurjehdukseen vielä 2010-luvulla ja kansanveneetkin ovat lipuneet Päijänteen aalloilla jo reilusti yli puoli vuosisataa.

Uusien veneiden lukumäärän kasvu oli seurausta veneiden sarjatuotannon yleistymisestä. Hai-veneiden nopea yleistymisen Etelä-Päijänteellä ja Lightning-veneiden vastaava voittokulku Pohjois-Päijänteellä 1950-1960-luvulla pohjautuivat siihen, että molemmat olivat luokkaveneitä, joita oli suhteellisen huokea rakentaa – ja miltei sarjatuotantomaisesti. Lasikuitu-veneiden muottisarjatuotantoon ei toki sen enempään Lightning kuin Hai-venekään vielä tuossa vaiheessa taipunut, mutta molemmissa edullisuus oli suosion ytimessä – ja tietenkin myös hyvä purjehdittavuus ja luokkaveneiden mahdollistama kilpailutoiminta. Molempia malleja valmistettiin myöhemmin myös lasikuidusta: Ilkka Liljan 1970-luvun voitokas *Musta-Maija* Lightning oli yksi ensimmäisistä lasikuidusta valmistetuista liteistä⁶⁹⁹.



Albin Vega on lasikuituveneiden klassikko. Jouni Sojakan ”Horisontti” odottaa vesillelaskua 2008 Säynätsalossa. Kuva: Vesa T. Lilja.

Lasikuituvallankumous muutti veneilyn niin maailmalla, Suomessa kuin Päijänteelläkin. Lasikuitu laski veneiden tuotantokustannuksia, mahdollisti sarjatuotannon ja yhdessä yleisen vaurastumisen ja lisääntyneen vapaa ajan myötä se loi laajentuvat markkinat veneilylle.⁷⁰⁰ Vaikka lasikuitua käytettiin teollisesti monien tuotteiden valmistamiseen – sitä hyödynnettiin muun muassa autoteollisuudessa – tuli veneteollisuudesta lasikuidun tärkein hyödyntäjä viimeistään 1960-luvulla.⁷⁰¹ Ensimmäiset lasikuituveneet olivat soutu- ja perämoottoriveneitä, mutta pian lasikuitu yleistyi myös purjeveneiden valmistuksessa. Lasikuidulla voitiin ratkaista purjeveneiden puusta vaikeasti rakennettavien runkomuotojen ongelmia, kun taas suurimmissa moottoriveneissä puu säilyi pidempään keskeisenä raaka-aineena.⁷⁰²

Vaikka yleensä puhutaan lasikuidusta venemateriaalina, lasikuitu materiaalina ei toimi yksinään. Varsinainen rakenneaine on lujitemuovi eli (lasi)kuiduilla vahvistettu muovi, jossa kuitujen sideaineena käytetään hartseja, kuten epoksia tai po-

lyesteria. Materiaali on vahvaa ja kestävä ja helppo korjata. Lujitemuoviveneitä eli lasikuituveneitä rakennetaan pienistä jollista isoihin, useiden kymmenien metrien mittaisiin jahteihin. Lasikuidun sijaan käytetään nykyisin myös hiilikuitua, joka on huomattavasti keveämpää materiaalia. Hiilikuitupohjaisia komposiittimateriaaleja käytetään myös purjeveneiden mastoissa, kuten Jyväskylän Veneseuran *Tigru* -veneessä.

Ensimmäinen suurempaa suosiota saavuttaneen lasikuituisen sarjatuotantoveneen, 25 jalkaisen New Horizonin, tuotanto alkoi 1957 Sparkman & Stephensin suunnitelmien pohjalta.⁷⁰³ Suomalaisesta näkökulmasta tärkeämpää oli kuitenkin kehitys naapurimaassa Ruotsissa, jossa vuonna 1964 esiteltä Vegaa valmistettiin pelkästään ensimmäisen kymmenen vuoden aikana yli 300 kappaletta. Vega ja toinen ruotsalaispursi, Ohlson 29 saavuttivat suuren Suosion myös Suomessa ja niitä nähtiin myös Päijänteellä.⁷⁰⁴ Suomen purjeveneilyn lasikuituvallankumouksen airut oli vuoden 1968 venemessuilla esitelty, Hans Groopin suunnittelema H-vene, joka oli monessa mielessä veneilyn vallankumouksen vertauskuva.⁷⁰⁵ Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäisen H-veneiden *Nanan* omistivat Jorma Hattula ja Esko Liukkonen⁷⁰⁶.

Päijännepurjehduksessa mukana olleiden veneiden perusteella saa hyvän kuvan Päijänteen yleisimmistä venetyypeistä noin viidenkymmenen vuoden ajalta. Seuraavan sivun taulukoon on lueteltu 20 suosituinta venetyyppiä; näiden lisäksi kiisaan on osallistunut yli 400 muutakin venetyyppiä tai niiden

Suosituimmat purjevenetyypit Päijännepurjehduksessa 1973–2019

Venetyppi	Osallistumis- kertoja	Osuus %	Mukana vuosia	Ensimmäinen vuosi	Viimeinen vuosi
H-vene	1800	23,0	47	1973	2019
Lightning	337	4,3	47	1973	2019
Avance 24/245	223	2,9	43	1977	2019
FE 83	220	2,8	39	1981	2019
Finn 26	193	2,5	43	1977	2019
Finn Flyer 27	191	2,4	41	1979	2019
Hai	181	2,3	47	1973	2019
Guy 22	175	2,2	39	1976	2014
Päijännefolkkari (PF)	173	2,2	40	1974	2013
H 323	165	2,1	39	1981	2019
Balans 65	164	2,1	41	1974	2014
Inferno 29	148	1,9	38	1982	2019
Albin Express	137	1,8	41	1979	2019
Joe 17	87	1,1	37	1973	2009
One Off	85	1,1	41	1974	2014
FE 74/741	82	1,0	38	1982	2019
Sunwind 31/311	77	1,0	33	1987	2019
Sunwind 27	66	0,8	29	1984	2012
Melges 24	63	0,8	25	1995	2019
Muut	3244	41,5	..	..	..
Yhteensä	7811	100,0	47	1973	2019

Lähteet: Pesari & al. 2002; Päijännepurjehdus kotisivut. Lukumäärä on osallistumismäärä kisoihin, minkä vuoksi sama vene voi olla useita (kymmeniä) kertoja mukana listauksissa.



Omaleimaisen venesuunnittelija Guy Christer Lönngrenin piirtämä Guy 22 on Päijänteellä suosittu purjevenemalli. Mary loppusyksystä 2009. Kuva: Vesa T. Lilja.

Reima Laineen Jeanneau Rush oli yksi ensimmäisistä ranskalaisveistämön veneistä Suomessa. Laine hankki veneen vuonna 1987, kuva saman vuoden syksyltä. Kuva: Reima Laineen kotialbumi.

Janne ja Virpi Pälvimäen Jeanneau Sun Odyssey 33i Josefina II edustaa seuran 2000-luvun venekantaa. Kuva Mika Särki-järvi.



muunnoksia, mikä kuvaa hyvin venetyyppien kirjoa. Ylivoimaisesti suosituimmat venetyypit ovat H-veneet ja Lightningit. Pääosa suosituimmista venetyypeistä on sarjatuotantovalmisteisia lasikuituveneitä, mutta mukana on myös perinteisempiä puuveneitä kuten Hai ja pohjoismaisen kansanveneiden paikallinen muunnos Päijännefolkkari. H-vene on säilyttänyt suosionsa Päijännepurjehduksen yleisimpänä venetyyppinä läpi vuosikymmenien. Lightning oli vielä 1970–1990-luvulla toiseksi yleisin kisavene Päijännepurjehduksessa, mutta sen paikan otti 2000-luvulla Finn Express 83, jolla on ollut kisassa myös oma luokka. Samalla aiemmin suosittu puuvenetyypit kuten Hait ja Kansanveneet katosivat kisaveneiden joukosta. Suosituimman venetyypit olivat vielä 2000-luvullakin alle 30-jalkaisia, kuten Finn 26, Finn Flyer 27, Albin Express ja Inferno 29. Suosituimpien joukkoon nousi uudella vuosituhannella yhä suurempia veneitä, kuten H323 ja Sunwind 311. Jyväskylän Veneseuran laivastossa ja Päijännepurjehduksessa nähtiin 2000-luvun ensi-

vuosikymmeninä yhä useammin yli 30 jalan Finngulfeja, Maestroja, Dehlereitä, Bavarioita, Hanseja, Dufoureja sekä Jeanneau- ja Beneteu-veneitä.

Purjeveneiden osalta taulukon listaus vastaa hyvin myös Jyväskylän Veneseuran venekantaa ja Trafin venerekisterin tietoja. Esimerkiksi vuonna 2002 seuran rekisterissä suosituimmat purjevenetyypit olivat H-vene (21 kpl), Avance 245 (7 kpl), Albin Express (6 kpl), Guy 22 (4 kpl) ja FE 83 (3 kpl). H-veneet olivat vielä 2020 yleisimpiä purjevenetyyppejä myös Trafin veneneuvokannan mukaan niin Keski-Suomen (6,5 prosenttia kaikista purjeveneistä) kuin Jyväskylän (kahdeksan prosenttia) purjevenerekistereissä. Trafin tilastoissa H-veneiden jälkeen yleisimpiä purjeveneitä Jyväskylässä olivat Albinit (6 %), Guyt ja Avancet (5,2 % kumpaakin) sekä Finn Expressit ja Jeanneau-veneet (3,3 % kumpaakin).⁷⁰⁷

Moottoriveneissä oli enemmän variaatiota. Vuonna 2002 suosituimmat moottoriveneet Jyväskylän Veneseurassa olivat

Vaneri purjeveneiden rakennusmateriaalina



Vaneria kokeiltiin veneenrakennusmateriaalina jo 1900-luvun alussa. Vanerin etu oli sen keveys, mikä sopi sekä kilpamoottori-veneisiin että purjeveneisiin. Vanerista valmistettiin myös ensimmäiset Lightning-veneet 1950–1960-luvun taitteessa. Koivuvaneri ei kuitenkaan soveltunut litien valmistukseen; niissä vaadittiin kahdeksan millimetrin vahvuutta, eikä noin paksu vaneri taivu kaksoiskoveraan litipohjaan ilman erityistä ja kallista lisäkalustoa. Jyväskylässä asia ratkaistiin tekemällä veneet 3,5 millin kuusivanerista, liimaamalla kaksi kerrosta vanerilevyjä hartsilla toisiinsa. Vanerista valmistettiin myös Windmillejä, Optimistijollia ja OK-jollia.

Jyväskylässä rakennettiin myös alun perin lasikuidusta valmistetuksi suunniteltuja veneitä vanerista. Jyväskylässä rakennettiin 1970–1980-luvun taitteessa muun muassa neljä Albin Expressiä koivuvanerista. Tiettävästi viimeinen Jyväskylän Veneseuran katsastettu vanerivalmisteinen vene oli Urpo Linjaman vuonna 1989 vesille laskettu, Tekniikan Maailman ja Vene-lehden toimittamista itserakennettavien vaneriveneiden piirustuksista tehty Teemin *Tirpukka*, 6,5 metriä pitkä minitonnnari.

Kuva vasemmalla: Jyväskylän Veneseuran vanerista rakennettujen Teemin-veneiden lavueeseen kuului kolme venettä: Urpo Linjamon "Tirpukka", Jari Syyliin "Freeway" ja Matti Pälvimäen "Milla." Kuvasa Milla pojussa Judinsalossa 2009. Kuva: Vesa T. Lilja.

Kuva oikealla: Ennen LYS-tasoitusta käytössä oli veneet mitattiin Scandicap-säännön mukaan. Kuvassa mitataan 1970 – 1980-luvun vaihteessa Jouni Kollanuksen venettä, joka oli laminoitu koivuvanerista Albin Expressin mittojen mukaan. Vastaavia, itserakennettuja "puu-expressejä" Jyväskylässä oli kaikkiaan neljä. Mittauspuuhissa vasemmalta Erkki Vesamaa, Jouni Kollanus, Matti Nurminen ja Harri Hyvönen. Kuva: Erkki Vesamaa.





1. *Jaana ja Bo Danielsbackan tyylinäyte Finn 26 Serahalla 2010.*
2. *Eivind Stillin suunnittelema Finn-Flyer 27 on yksi Päijänteen suosituimmista kölivenleistä. Veli-Pekka Partasen ja Helena Saastamoisen Uhuru elokuussa 2013. Spinnua skuuttaamassa Niko-Mikko Nieminen, kansimiehenä Mika Tirronen ja pinnassa Veli-Pekka Partanen.*
3. *Anu ja Pertti Snellmanin Avance 245 Iris.*
4. *Ari Hiltusen Sunwind 27 Afrodite syyspurjehduksella 2009.*

Kuvat: Vesa T. Lilja

Bella 700 (4 kpl) ja Flipper 787 (3 kpl) sekä tarkemmin määrittämättömät ”katetut matkaveneet” ja ”teräsveneet”, kolme kumpaakin. Vuoden 2020 Trafin venerekisterissä moottoriveneiden kolmen kärki niin Keski-Suomessa kuin Jyväskylässäkin vastaa koko maan yleisimpien venemerkkien jakaumaa: suosituimmat moottoriveneet Jyväskylässä heinäkuussa 2020 olivat Buster (17,5 %), Yamarin (10,8 %), Bella (7,2 %), Silver ja Terhi (neljä

prosenttia kumpaakin) sekä Flipper (2,3 %).⁷⁰⁸

Ensimmäiset suomalaiset sarjatuotantoiset lasikuituveneet olivat Sarviksen 1950-1960-luvun vaihteessa valmistamia sou-tuveneitä. Nämä pienet veneet eivät kuitenkaan saaneet kovinkaan suurta suosiota, sillä tuohon aikaan veneilijät veistivät vielä itse sou-tuveneensä puusta.⁷⁰⁹ Moottoriveneissä Marino Oy aloitti nopeiden, sarjavalmistesteisten lasikuituperämoottoriveneiden valmistuksen samoihin aikoihin.⁷¹⁰

Moottoriveneiden läpimurto tapahtui lasikuituvallankoumousta aikaisemmin ja ennen kaikkea sisävesillä. Ensimmäinen perämoottori esiteltiin Yhdysvalloissa 1887 ja vuonna 1915 pelkästään Yhdysvalloissa oli jo 300 000 perämoottoria, joita valmisti 18 eri valmistajaa. Keskimoottoriveneiden petroli-moottoreita valmistettiin 1900-luvulla useilla suomalaisilla konepajoilla; tunnetuimpia merkkejä olivat vaasalaiset Wickström ja Olympia⁷¹¹. Suurempiin veneisiin modifioitiin auto- tai traktorimoottoreita – näin myös Päijänteellä. Perämoottorien ja la-



Artturi Nyyssösen moottoriveneet vuonna 1936. Isomman ”Ellenin” Nyyssösen hankki 1935 ja se oli hänellä vuosikymmeniä; veneen osti myöhemmin Kai Sourander. Ellenissä oli nelisylinterinen Olympia-moottori, pienemmän moottori oli marinoitu A-mallin Fordin kone. Kuva: Ulla Nyyssösen kotialbumi.

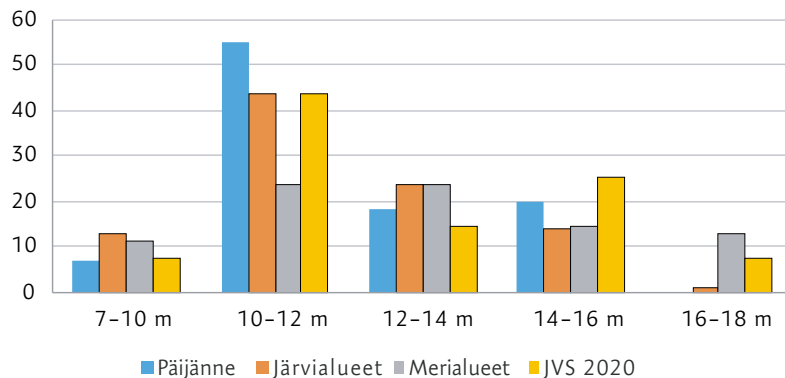
sikuidun läpimurto kulkivat käsi kädessä 1950-luvulta alkaen, kun useimmat moottori- ja purjeveneet varustettiin perämoottorilla.⁷¹²

Lasikuitu mahdollisti myös sen, että veneiden koko kasvoi: niistä tuli leveämpiä, korkeampia ja samalla asuttavampia. Purjeveneissä eväköli yleistyi lasikuituveneiden myötä ja purjeveneissä oli yhä useammin sisämoottori.⁷¹³

Lujitemuovi on osoittautunut nimensä mukaisesti kestäväksi: suurin osa koskaan valmistuneista lasikuituveneistä on säilynyt tähän päivään saakka. Kestävydestä on tullut ja on tulossa myös ongelma, kun vanhojen lasikuituveneiden hävittäminen on osoittautunut haasteelliseksi. Kestävyys on synnyttänyt myös laajat käytettyjen veneiden markkinat: suuri osa Päijänteenkin suurimmista veneistä on hankittu käytettyinä.



Erikokoiset Bella-veneet ovat olleet suosittuja myös Jyväskylän Veneseuran moottorivenelaivueessa. Harri Niinivuoren Bella 7500 Amalia kesällä 2007. Kuva: Vesa T. Lilja.



Purjeveneiden maston korkeudet Päijänteellä sekä Suomen järvi- ja merialueilla 2005 sekä Jyväskylän Veneseuran rekisterissä 2020 (prosenttiosuudet). SPL 4.2.2005 (koonnut Tommi Kokkonen) ja JVS:n venerekisteri 2020



Suomen matalat rannikot ja järvet soveltuvat etenkin pienille soutu- ja moottoriveneille. Päijänteelle sopiva venekonstruktio on ollut pitkään pulmallinen myös pursiseuroille: Jyväsjärveltä on vaikea purjehtia purjeveneellä Äijälänsalmesta ja suurisyväyksiset veneet eivät sovellu järvelle. Nimimerkki Sailor Boy kirjoitti Keski-Suomi -lehdessä 1905 tarpeesta saada Päijänteelle erityisesti soveltuva purjevene, sillä ”höyrylaivat eivät voi poiketa joka talon rantaan ja moottoriveneet ovat kovin kalliita” ja maalaiskansa alkaa ”kyllästyä iänkaiken soutu kulkemaan järvenselkien poikki”. Nimimerkki arveli, että pursiseurojen komeat ja kalliit purjealukset ovat tavallisen kansan saavuttamattomissa: siksi pitäisi suunnitella halpahintaisia ja käytännöllisiä, Päijänteelle soveltuvia purjeveneitä. Sailor Boy haastoi Päijänteen Purjehdusseuran miettimään tällaista konstruktiota.⁷³⁷ Pursiseura tarttuikin haasteeseen, kun se järjesti seuraavana vuonna kilpailun Päijänteen vesille soveltuvan, soutu ja purjeilla kulkevan kalaveneen suunnittelemiseksi⁷³⁸. Kuva: Keski-Suomi 26.4.1906.

Weneen rafennus
filpailu.

Päijänteen Purjehdusseura julistaa täten filpailun Päijänteen wesille fopiwan kalaweneen rafentamifesja. Weneesjä pitäisi myös woida käyttää purjeita, mutta purjeita ei wälttämättömästi tarwitse olla filpailusja. Weneet tarlastetaan 9 p. tulewata heinäkuuta Suopellosja Ensmässä. Parhaisja ja tarkotukse fopiwimmifsi latjotuidta jaetaan latji pallintoa, joista ensimmäinen on 25 marffaa ja toinen 15 marffaa. Pallinnot lankeewat weneen rafentajalle. — Jywäsnylässä maaliskuun 26 pnä 1906.

P. P. S:n johtofunto.

Jyväskylän veneseuran ja sen edeltäjien venekantaa on aina ollut monipuolinen. kommodori Pertti Lipas kirjoitti 1977 veneseuran tiedotteeseen, että seurassa on veneitä pienestä optimistijollasta aina suureen rautalaivaan⁷³⁶. Yksi rautalaivoista on Harjun pariskunnan silmäteriä Saari, joka on rakennettu Heinolassa vuonna 1904. Alus on toiminut niin hinaajana kuin matkustaja-aluksenakin. Työt Saari lopetti 1995. Harjuilla laiva oli vuosina 2000–2021. Kuvassa Saari vetää Äijälänsalmessa Ari Harjun kipparoimana kaupungin vanhaa laituria käytettäväksi Juurikkasaassa ja Kuminassa. Kuva: Vesa T. Lilja.

Naiset ja veneily

Veneily on ollut leimallisesti miehinen laji, vaikka esimerkiksi kilpapurjehduksessa suomalaisnaiset ja -naisistot ovat niitäneet mainetta. Näin on ollut myös Jyväskylän Veneseurassa ja sen edeltäjissä, vaikka jo alkuvuosina kiinnitettiin huomiota siihen, kuinka purjehdus sopii molemmille sukupuolille. Keski-Suomen toimittaja maalaili purjehduksen etuja vuonna 1888⁷¹⁴:

Enemmän soweliaasta urheilua nuorille, terweille miehille ja naisillekin tuskin löytyy, kuin purjehtiminen

Päijänteen Purjehdusseuran ensimmäisenä toimintavuotena 90:stä jäsenestä kolmannes oli naisia – määrä kuitenkin romahti dramaattisesti kymmenessä vuodessa: 1907 seurassa oli 60 jäsentä, joista vain kaksi oli naisia⁷¹⁵. Seuran aktiivisia naisia palkittiin ensimmäisen kerran 1926 ”Naisten kiertopalkinnolla”; tuolloin sen sai rouva Elli Ahtola. Näin luotiin perinne, joka jatkuu yhä tänä päivänä Kunnan naisen silmukka-palkintona. Perinne on tosin vuosien saatossa katkennut useampaankin kertaan.

Sotien jälkeen nähtiin jälleen tärkeänä saada naiset aktiivisemmin mukaan seuran toimintaan, koska ”kuten yleensäkin tiukan tullen turvaudutaan naisen taitoon ja suluteen”. Tämän

vuoksi suunniteltiin erillisen naisjaoston perustamista.⁷¹⁶ Hallituksen kokoukseen haluttiin kutsua ”seuran naiset ja jäsenten rouvat sekä morsiamet” perustamaan ”emäntätoimikuntaa” ja suunnittelemaan seuran toimintaa⁷¹⁷. Joko toimikuntaa ei perustettu tai se hiipui pian perustamisensa jälkeen, sillä vasta 1961 seuraan perustettiin naistoimikunta⁷¹⁸. Käytännössä naisten tehtäväksi jäi niin tuolloin kuin vielä vuosikymmeniksi eteenpäin toimia taustatukena, kahvien ja ruokien laittajana kilpailuihin osallistuneille miehille sekä junnupurjehtijoiden huoltajina.

Purjehdus ja veneily määrittyivät miehisinä lajeina myös uutisoinnissa. Esimerkiksi lehtikirjoituksessa vuodelta 1955 kerrottiin, kuinka Lahden Pursiseuran vieraina Ykskoivussa oli neljä Päijänteen Purjehdusseuran ”venekuntaa naisineen”⁷¹⁹. Myös muissa seuroissa naisten osuus jäsenistöstä oli pieni: esimerkiksi Merikarhuissa se jopa laski 1950-luvulla⁷²⁰. Tietävästi Päijänteen ensimmäinen naisten purjehduskilpailu järjestettiin Lahdessa 1956; mukana oli kuusi naisten ohjaamaa venettä, muttei osallistujia Jyväskylästä⁷²¹.

Vesiuurheiluklubissa naiset saivat enemmän näkyvyyttä lähinnä siksi, että seuran vesihiihtotähti oli Vappu Barck. Jyväskylän Veneurheilijoiden naistoimikunta perustettiin vuonna 1972⁷²². Myöskään veneurheilijoiden alkuvuosina naisia ei näh-

Päijännepurjehduksen puffetti 1970-luvun lopulla. Kuva: Erkki Vesamaa.



Vasta 2010-luvulla on seuran rekisteriin merkitty useampi venekunta joissa nainen on varsinainen jäsen ja mies perhejäsen.

ty niinkään veneiden ohjaajina kuin tukena muussa toiminnassa. Veneurheilijoiden perustajiin kuulunut Terttu Suntioinen toimi seuran sihteerinä muutamia vuosia 1970-luvun alussa; hän toimi myös yhdistyksen rahastonhoitajana. Muutoinkin naisia on ollut useimmin juuri rahastonhoitajina ja talouspäällikköinä sekä jäsensihteereinä (ks. Liite).

Perhemiehistöt ovat kuitenkin menestyneet myös kilpailuisa. Esimerkiksi 1980–1990-luvun taitteessa Vuovirran perhemiehistö (vanhemmat ja tytär) osallistui H-veneellään useisiin SM-kisoihin, voitti Keitele Regatan seitsemän kertaa ja kerran myös Päijännepurjehduksen⁷²³.

Junioritoiminnassa on ollut ajoittain paljonkin tyttöjä purjehtimassa, mutta isommat veneet on miltei poikkeuksetta rekisteröity miesten nimiin ja jäsenrekisterissä miehet ovat muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta varsinaisia jäseniä, naiset perhejäseniä. Vasta 2010-luvulla on seuran rekisteriin merkitty useampi venekunta, jossa mies oli perhejäsen, nainen varsinainen jäsen. Retkipurjehdus myös toi muuten varsin miehiseltä näyttävään lajiin mukaan naiset ja lapset. Naismiehistöt olivat harvinaisia kuitenkin vielä 2010-luvullakin.⁷²⁴

Seuran hallituksessa on ollut useita naisia, joista Sini Honkala toimi varakommodorina, purjeveneiden kilpailupäällikkönä ja satamakapteenina. Lisäksi hän oli miehistön jäsenenä monissa veneissä, kuten vuonna 2009 *Squaw II*:ssa, joka voitti Hangon Regatan First 31.7 luokassa.

Ehdotus Päijänteen Purjehdusseuran naisten puvuksi 1950-luvulta. Naisten hattu on "n.s. amerikkalainen merimieshattu, pestävää valkeaa kangasta." Hatussa on merkki ja euran nauha. Kaulaliinassa on valkeat ja mustat raidat. Takki on tummansininen, hame valkea tai tummansininen. "Kengät valkeat, pusero mielivaltainen." Kansallisarkisto Jyväskylä, PPS:n arkisto (ei päiväystä, 1950-luku).

Marjo Mäkelä on kokenut ja menestyksessä kilpapurjehtija. Artina 29 "Medeia" sijoittu LYS3-luokassa kolmanneksi vuoden 2005 Päijännepurjehduksessa. Miehistösä myös Ari Hirvensalo ja Ilkka Mäkelä.



Seuratoiminta

Yhdistykset henkilöityvät usein vetäjiinsä⁷²⁵. Kommodorit ja puheenjohtajat antoivat eri aikoina myös Jyväskylän Veneseuralle ja sen edeltäjille kasvot. Päijänteen Purjehdusseuran varhaisvuosien keskeisiä jyvaskyläläisiä toimijoita olivat etenkin Anton Fredrikson, Eero Erkko, Gustaf A. Stoore ja Herman Erik Wilhelm Ekelund perheineen. Toisen maailmansodan jälkeen vuosikymmeniä seuran toimintaa veti kommodorina ja muissa rooleissa Jorma Paatola.

Vesiuhrheiluklubin keskeinen hahmo oli puolestaan Pentti Barck ja Jyväskylän Veneurheilijoiden varhaisvaiheissa ja myöhemmin myös Jyväskylän Veneseurassa Kai Sourander. Päijänteen Purjehdusseuran viimeisinä vuosina ja Jyväskylän Veneseuran alkuvuosina Pertti Lippaan rooli oli aivan keskeinen, myöhemmin vuosina häntä seuranneiden kommodorien.

Kommodorien ja puheenjohtajien luettelo antaa kuitenkin yksinkertaistetun kuvan Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien toiminnasta. Kaiken seura- ja järjestötoiminnan keskeisin tarkoitus on se, että jäsenet saavat yhdessä aikaan enemmän kuin yksin toimimalla.

Näin on ollut myös Jyväskylän Veneseurassa ja sen edeltäjissä. Jokaisen seuralaisen toiminta on ollut tärkeää, jotta toiminta on ylipäänsä ollut mahdollista. Veneseuran historia on hyvä esimerkki siitä, mitä kaikkea talkoilla on saatu aikaan, joskus

hyvinkin nopeasti ja edullisesti. Näin vaikkapa kun rakennettiin Kalasaari alle puolessa vuodessa 1896, kun Kuminan sauna ja grillikatos viimeisteltiin yhden hikisen lauantaipäivän aikana 1984 tai kun kymmeniä seuran talkoolaisia käytti tuhansia tunteja mastonosturin rakentamiseen 2010-luvun lopulla.

Yhteisöllisyys ja yhdessä rakennetut ja käytössä olevat palvelut ovat tänä päivänä tärkein syy olla mukana veneseuratoiminnassa. Tämä näkyy hyvin Jyväskylän Veneseuran vuoden 2019 jäsenkyselyssä, jonka mukaan tärkeimpänä syynä seuratoiminnassa mukana olemiseen nähtiin pääsy veneseurojen tukikohtiin ja toiseksi tärkeimpänä saman henkiset ihmiset. Myös edullinen laituripaikka ja seuran muut palvelut kuten yhteisnostot ja -laskut koettiin tärkeinä, kuten myös veneilytiedon saaminen seuralta.

Kymmenen vuotta aiemmin (2001) tehdyssä jäsenkyselyssä seuralaiset näkivät tärkeänä Juurikan venesataman kehittämisen (WC, suihkut, sauna) sekä koulutuksen lisäämisen – tuolloin huomattavan moni toivoi koulutusta lomaveneilyn ja veneen huoltoon⁷²⁶.

Kuinka sitten toimintaa organisoidaan nyt ja jatkossa saa jäsenkyselyissäkin ristiriitaisen arvion: yhtäältä talkoita ei haluta lisää, mutta toisaalta ei olla halukkaita myöskään ulkoistamaan palveluita. Innottomuus talkoisiin on ollut läpi vuosikymmen-

Seuratoiminta ei ole ollut kenellekään päätyö, vaikka ajoittain yksittäisten seuralaisten talkootuntimäärät ovat olleet massiivisia.

ten vene- ja pursiseurojen haaste, vaikka aina on löytynyt riittävästi talkooväkeä eri tehtäviin. Vuonna 1974 Jyväskylän Veneseuran jäsentiedotteessa todettiin lakonisesti⁷²⁷:

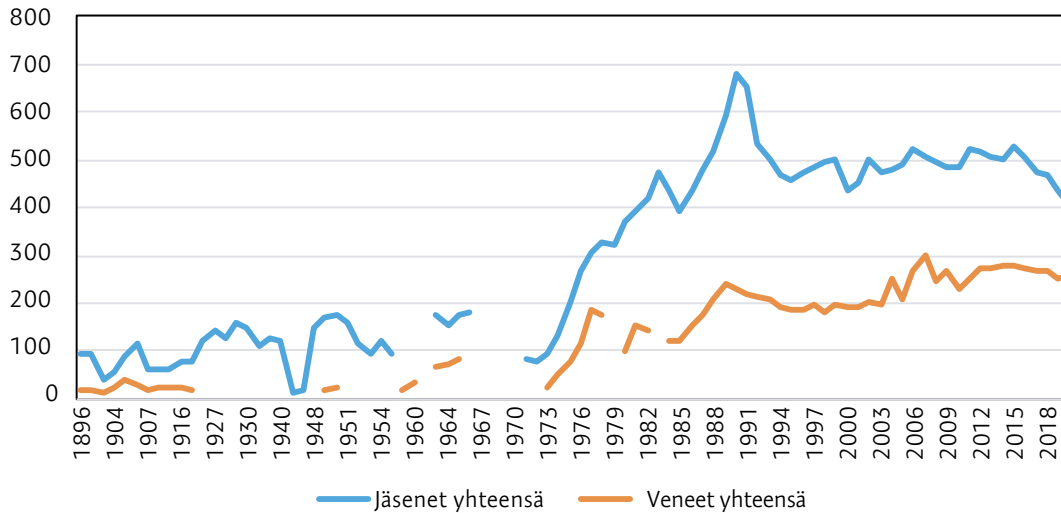
Kuten olemme huomanneet, jäsenistö yleensä loistaa poissaolollaan kun on kysymys talkooasioista

Seuratoiminta ei toimi kuitenkaan pelkillä talkoilla, vaan taloudellisia panostuksiakin tarvitaan. Tulonlähteistä ylivoimaisesti tärkein läpi vuosikymmenten on ollut jäsenmaksut, joiden keräämisessä on myös ollut pulmia, vaikka suurin osa jäsenistöstä on hoitanut suoritteensa moitteetta. Riittävä ja kohtuullinen jäsenmaksun taso on yhdistystoiminnan ikuinen ongelma: liian pieni maksu ei riitä kattamaan kuluja, ja liian suuren pelätään karkottavan jäseniä.

Asiaa on pohdittu niin Jyväskylän Veneseurassa kuin sen edeltäjaseuroissakin aika ajoin. Esimerkiksi 1930 Päijänteen Purjehdusseura päätti nostaa vuosimaksua neljänneksellä, mutta korotus ei aiheuttanut pelättyä jäsenkatkoa: vain yksi henkilö erosi seurasta⁷²⁸. Päijänteen Purjehdusseuran purjehtijoiden yhtenä ehtona Jyväskylän Veneseuraan liittymiselle oli se, että pääosa niiden jäsenmaksutuotosta jäi purjehdusjaoksen oman toiminnan tukemiseen. 1990-luvun lopulla puolestaan keskusteltiin siitä, onko seuran jäsenien pakko kuulua alan kansallisiin kattojärjestöihin, joiden jäsenmaksut kerättiin osana seuramaksua.

Päijänteen Purjehdusseuran säännöissä oli pitkään pulmana se, että sääntöjen mukaan 15 vuotta seurassa ollut siirtyi automaattisesti ainaisjäseneksi, eikä hänen tämän jälkeen enää tarvinnut maksaa jäsenmaksua. Esimerkiksi vuoden 1951 hallituksen kokouksessa annettiin aineisjäsenen status neljälletoista seuran jäsenelle. Samassa kokouksessa uusia jäseniä hyväksyttiin vain kolme, eli seura menetti kerralla 11 maksavaa jäsentä.⁷²⁹ Jäsenistön ikääntymisen myötä tästä muodostui yksi keskeisistä ongelmista seuran varainhankinnassa. Ainaisjäsenmahdollisuudesta luovuttiinkin 1962 – entiset ainaisjäsenet kuitenkin säilyttivät oikeutensa pysyä seuran jäsenenä ilman jäsenmaksua⁷³⁰. Esimerkiksi vuonna 1965 viidesosan jäsenistöstä ei tarvinnut maksaa jäsenmaksua, sillä Päijänteen Purjehdusseuran 175 jäsenestä neljä oli kunniajäsentä, seiseman kutsujäsentä ja 29 aineisjäsentä⁷³¹. Osa vanhan pursiseuran maksuista vapautetuista siirtyi vanhoihin ehdoin Jyväskylän Veneseuraan vuonna 1975.

Pääosin jäsenkunta on maksanut jäsenmaksunsa, joskin silloin tällöin yksittäisiä unohduksia on päässyt tapahtumaan. Seurassa on näihin suhtauduttu suurella ymmärryksellä. Ajoittain on kuitenkin jouduttu siivoamaan rekistereitä kovallakin kädellä. Esimerkiksi Päijänteen Purjehdusseurasta erotettiin 1950-luvun alussa yli 30 jäsentä maksamattomien maksujen vuoksi.⁷³² Vastaava rekistereiden siivous tehtiin Jyväskylän Veneseurassa 1990-luvun alussa – tämän vuoksi jäsenmäärän dramaattiselta näyttävä väheneminen oheisessa kuviossa ei ole



Päijänteen Purjehdusseuran, Jyväskylän Veneurheilijoiden ja Jyväskylän Veneseuran jäsenten ja veneiden lukumäärä 1896–2020. Lähteet: Vuosikertomukset ja vuosikirjat. Huom: Päijänteen Purjehdusseuran jäsenmäärä vuoteen 1967, vuodesta 1970 Jyväskylän Veneurheilijoiden ja Jyväskylän Veneseuran jäsenistö.

aivan todellista, vaan johtuu pidemmän ajan rekistereiden ajan-tasaistamisesta.

Jäsenistöltä on kerätty rahaa myös laitur-, tukikohta- ja talvisäilytysmaksuilla. Näiden vastikkeellisten maksujen peruste on ollut jäsenkunnalle aina selvä. Sama koskee katsastusmaksuja, veneiden nosto- ja laskukustannuksia, kilpailujen osallistumismaksuja sekä koulutuksista kerättyjä maksuja. Jyväskylän Veneseurassa nämä kaikki on pystytty pitämään kohtuullisina läpi vuosikymmenten.

Jyväskylän Veneseuran taloutta on vakauttanut se, ettei sillä ole merkittävää kiinteää omaisuutta, eikä seura ole edeltäjänsä tapaan harjoittanut liiketoimintaa. Kalasaaren ja Keljonlahden tukikohdat rakennuksineen olivat Päijänteen Purjehdusseuran ongelma vuosikymmeniä. Molemmat olisi kenties saatu kannattavaksi ravintolatoiminnalla, johon taas ei saatu viranomais-lupaa. Päijänteen Purjehdusseuran bingo tuotti joinain vuosina

hyvin tuloja, mutta osoittautui sekin tappiolliseksi ja vaikeaksi organisoida vapaaehtoisvoimin.

Seurassa on ollut aina paljon ammattijohtajia ja erinomaisia organisoijia sekä eri alojen osaajia, joiden ammattitaitoa on voitu hyödyntää seuran eri toiminnoissa. Seuratoiminta ei kuitenkaan ole ollut kenellekään päätyö, vaikka ajoittain yksittäisten seuralaisten talkootuntimäärät ovat olleet massiivisia. Ei liene yllätys, että hallituksen pöytäkirjoissa vuodesta ja jopa vuosikymmenestä toiseen toistuvat samat nimet eri hankkeiden puuhamiehinä ja -naisina.

Jyväskylän Veneseuran suurimmat kiinteät omistukset ovat Kuminassa ja Juurikkasaaressa. Omia seurarakennuksia Kuminan saunaa ja muita rakennelmia lukuun ottamatta ei ole: kokemus Päijänteen Purjehdusseuran ajoilta on kantanut näihin päiviin, ja kiinteää omaa seurarakennusta ei ole koskaan rakennettu Juurikkasaareen, vaikka se useaan kertaan on ollutkin

Kauaskantoiset päätökset siirtyä Juurikkasaareen 1970-luvun puolivälissä ja Kuminan hankinta 1980-luvun alussa viitoittavat Veneseuran toimintaa pitkälle tulevaisuuteen.

suunnitelmissa. Kallein kiinteä hankinta on 2019 valmistunut mastonosturi, joka osaltaan sitoo veneseuran vuosikymmeniksi Juurikkasaareen. Se ettei seura ole omistanut omaa kotitukikohtaansa on pitänyt seuran yhtäältä velattomana, mutta toisaalta aiheuttanut vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen pulmia vuokrasopimusten kanssa. Kuminan tukikohta on hankittu ja laajennettu suhteellisen edullisin kustannuksin – vaikka alkuperäinen hankintahinta vastasi aikanaan suunnilleen hyvänkoikaisen uuden talon arvoa.

Päijänteen Purjehdusseura ja Jyväskylän Veneseura ovat hankkineet varoja eri tavoin vuosien saatossa. Vuosikirja ja vapaa-ajan messut tuottivat vielä 1990-luvulla hyvinkin tuloja kassaan, mutta niiden merkitys on hiipunut. Oman liiketoiminnan harjoittaminen sen sijaan oli Päijänteen Purjehdusseuran vararikon keskeisin syy.

Edellisen aukeaman kuvioon on koottu Päijänteen Purjehdusseuran, Jyväskylän Veneurheilijoiden ja Jyväskylän Veneseuran jäsen- ja venemäärät 1800-luvun lopulta vuoteen 2019. Päijänteen Purjehdusseuran osalta tietoa ei ole saatavissa kaikilta vuosilta, varsinkaan veneiden osalta. Veneiden lukumäärä on muutenkin pursiseuran osalta kuviossa todellista pienempi, sillä läheskään kaikkia seuralaisten veneitä ei merkitty seuran rekisteriin. Päijänteen Purjehdusseurassa oli 1890-luvulta 1930-luvun loppuun vuosittain keskimäärin noin sata jäsentä ja parikymmentä venettä. Sotien jälkeen, 1940-luvulta 1960-luvun loppuun jäsenmäärä oli vuosittain keskimäärin 150 ja ve-



Vesa Lilja on ollut korvaamaton apu kommodoreille ja muille Päijänteen veneiden ja veneilijöiden tuntijana. Hän on ollut vuosikymmeniä veneseuran vuosikirjan toimituskunnassa ja hänen ottamansa valokuvat ovat olleet vuosikirjan runkona. Liljan valtava kuva-arkisto on tämänkin teoksen kuvituksen pohjana.

neiden määrä hieman alle 50. Päijänteen Purjehdusseuran jäsenmäärä oli vaatimaton verrattuna rannikon suurseuroihin⁷³³. Jyväskylän Veneseuran jäsenmäärä nousi 1970–1980-luvulla jo keskimäärin 330:een ja venemäärä yli 140:een, kun 1990-luvun alusta 2020-luvun alkuun jäsenmäärä oli vuosittain noin 500 ja

veneiden määrä yli 230.

Päijänteen Purjehdusseuran alkuvuosien toiminta oli vaatimatonta verrattuna tilanteeseen sata vuotta myöhemmin. Toki samaan aikaan myös Jyväskylän ja sen lähialueiden väestön määrä ja vauraus ovat kasvaneet. Tämä heijastuu myös Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien toiminnassa. Väestön määrään suhteutettuna järjestäytynyt veneily oli kuitenkin suurimmillaan Jyväskylässä 1800–1900-luvun vaihteessa; tuolloin tosin Päijänteen Purjehdusseuran jäsenistössä olivat mukana myös lahtelaiset purjehtijat. Silti edelleen 1920–1930-luvullakin pурсiseuran riveissä oli huomattavan suuri osa pikkukaupungin asukkaista. Kun Jyväskylän väkiluku kasvoi voimakkaasti toisen maailmansodan aikana ja sen jälkeen, laski pурсiseuran jäsenistön määrä suhteessa väkilukuun. Uuteen kasvuun päästiin 1980–1990-luvun vaihteessa, jolloin karkeasti laskien yksi prosentti jyvaskyläläisistä kuului veneseuraan – 1920-luvulla osuus oli kaksinkertainen. Suhteellisten osuuksien laskeminen on kuitenkin harhaanjohtavaa, koska siinä ei huomioida sen enempää Jyväskylän alueellista laajenemista eikä sitä, että moni seuran jäsen ei ole Jyväskylän kaupungin asukas. Olennaisempaa kuin suhteellisen osuuden laskeminen on se, ettei Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien jäsenmäärä ole kasvanut yhtä nopeasti kuin kaupunki: Jyväskylän kaupungin asukasmäärä on yli 50-kertaistunut 1800-luvun lopulta 2020-luvun alkuun, kun samaan aikaan Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien jäsenmäärä on viisinkertaistunut.⁷³⁴



Vesa Karhusaari on profiloitunut veneseuran kilpailutoiminnan tulieluisena edistäjänä sekä monitaitoisena ja ahkerana Juurikka-saaren rakentajana. Hän on pyytettä auttanut useimpien seuran veneilijöitä teknisten pulmien ratkaisussa, on sitten kyseessä mastoon juuttunut köysi, repeämän laminointi tai vanttien trimmaus. Vesa Päijännepurjehduksen venemessuosastolla 2003. Kuva: Mika Särkijärvi.

Järjestäytyneiden veneilijöiden määrän kasvu ei myöskään korreloi veneilyharrastuksen yleisen kasvun kanssa: purjeveneilijät ja suurten matkamoottoriveneiden omistajat ovat suhteellisen hyvin järjestäytyneitä Päijänteelläkin, mutta varsinkin pienemmät moottoriveneet ovat useimmiten veneseurojen ulkopuolella.

Moottoriveneiden määrä kasvoi sadan vuoden aikana ja etenkin 1970-luvulta alkaen. Keski-suomalaisista moottoriveneistä kuitenkin vain murto-osa oli rekisteröity Jyväskylän Veneseuraan: 1970-luvulla osuus oli neljä prosenttia, 1990-luvun alussa kaksi prosenttia ja 2020 heinäkuussa Keski-Suomessa rekisteröidyistä, lähes kymmenestä tuhannesta moottoriveneestä alle yksi prosentti oli Jyväskylän Veneseuran rekisterissä.

Jyväskylässä rekisteröidyistä 3 127 moottoriveneestä noin kolme prosenttia ja 210 purjeveneestä lähes 80 prosenttia oli Jyväskylän Veneseuran rekisterissä heinäkuussa 2020. Koko Keski-Suomen purjevenekannasta oli kesällä 2020 noin puolet Jyväskylän Veneseurassa. Tosin Trafín tilastoissa ei huomioida sitä, että osa Veneseuran veneistä on muiden kuin Jyväskylässä asuvien omistuksessa, eikä tilastoissa erotella selkeästi pienempiä perämoottoriveneitä matkakäyttöön tarkoitetuista isommista moottoriveneistä, jotka ovat tyyppillisempiä veneseuran rekisterissä. Moottoriveneet ovat Keski-Suomessa suhteellisesti yleisempi kuin purjeveneet, vaikka veneseurassa tilanne on toisin päin. Vuoden 2020 alussa Keski-Suomessa oli viisi prosenttia koko maan moottoriveneistä ja 2,4 prosenttia purjeveneistä⁷³⁵

Menneestä tulevaan

Aikaisempien vuosien, vuosikymmenien ja vuosisadan aikana tehdyt valinnat ovat muovanneet Jyväskylän Veneseurasta sen mitä se on 2020-luvun alussa. Kauaskantoiset päätökset siirtyä Juurikkasaareen 1970-luvun puolivälissä ja Kuminan hankinta 1980-luvun alussa viitoittavat Veneseuran toimintaa pitkälle tulevaisuuteen.

Edeltäjiensä tavoin Jyväskylän Veneseura ei ole lähtenyt mukaan liiketoimintaan eikä ole investoinut kiinteisiin seuratiloihin, mikä on osoittautunut pitkällä aikavälillä hyväksi valinnaksi. Seura on myös pysynyt kaiken aikaa avoimena uusille jäsenille ja myös muiden seurojen veneilijät ovat tervetulleita Jyväskylän Veneseuran tukikohtaan. Yhteiskunnallinen asema, ammatti, sukupuoli, sukutausta tai varallisuus eivät ole olleet kriteereitä veneseuran jäseneksi hyväksymiseen, eivätkä toivotavasti ole sitä jatkossakaan. Mukaan ovat päässeet niin juniorit kuin varttuneemmatkin seuran koulutusten kautta tai rekisteröimällä veneensä seuraan.

Yksi keskeisimmistä vuosikymmenten aikana tapahtuneista muutoksista on se, että kilpaveneilyn ja -purjehduksen suhteellinen merkitys on vähentynyt seuran toiminnassa 1980-luvun huippuvuosista. Kilpamoottoriveneily on kuihtunut kokonaan, samoin kuin vesihiihto; niissä molemmissa Jyväskylän Veneseura ja sen edeltäjät niittivät aikanaan myös kansainvälistä menestystä. Purjehduksessa junioritoiminta ei enää kerää sellaista osallistujamäärää kuin aikaisempina vuosikymmeninä. Kilpa-

purjehduksessa seuran omat kisat ja kruununjalokivi Päijännepurjehdus keräävät yhä hyvin osallistujia, vaikka suurin osa seuran veneistä ei 1980-luvun tapaan enää kisoihin osallistukaan. Vuonna 2020 Päijännepurjehdus jäi järjestämättä ensimmäistä kertaa aloitusvuotensa 1973 jälkeen. Syynä ei ollut osallistujapula, vaan koronapandemia.

Jyväskylän Veneseura on ollut koko historiansa ajan laaja-alainen pursiseura, jossa on juniori- ja kilpailutoimintaa, koulutustarjontaa sekä satama- ja tukikohtapalveluita. Veneseura ei siis ole pelkkä telakointiyhdistys, vaikka painopiste viimeisten vuosien aikana on ollut koti- ja etätukikohdan kehittämisessä. Moottori- ja purjeveneilijät ovat olleet tasavahvasti mukana toiminnassa.

Tosin etenkin veneseuran ensimmäisinä vuosikymmeninä seura oli jakautunut venetyyppien mukaan: moottoriveneitä säilytettiin pääosin kaupungin satamassa ja moottoriveneilijöillä oli omat tukikohdat, kun purjeveneilijät keskittyivät Juurikasaareen ja Kuminaan.

Historiasta voi ja historiasta pitää oppia. Seuratoiminnassa opin ydin on yhdessä oleminen ja yhdessä tekeminen: yhdessä talkoilla tehden Jyväskylän Veneseura ja sen edeltäjät ovat saaneet aikaan paljon sellaista, mikä olisi muuten ollut, jos ei nyt aivan mahdotonta, niin ainakin erittäin kallista. Yhdessä tehden jäsenmaksut, laituripaikat, talvisäilytys, veneiden laskut ja nostot, tukikohtamaksut, koulutus, junioritoiminta sekä katsastukset on voitu hinnoitella kohtuullisiksi. Toivottavasti tämä kirja

auttaa veneseuralaisia myös tulevaisuudessa muistamaan, että jokainen seuran eteen tehty työ ja päätös kantaa pitkälle tulevaisuuteen.

LIITTEET

Jyväskylän Veneseuran ja sen edeltäjien toimihenkilöt

Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura kommodorit:

Edv. Carlstedt ja C.O. Collin,
vuorovuosin 1883–1888
Anton Fredrikson 1889
T. Olkkonen 1890
O. Collin 1891

Päijänteen Purjehdusseuran kommodorit:

A. Öhrnberg 1896–1898
H.E.V Ekelund 1899
G.A. Stoores 1900–1904
L. Fellman 1905
S. Haglund 1905–1906
A Laurén 1907
E. Wänttinen 1908
K. Rikala 1909
E. Wänttinen 1910–1916
Timgren 1917
Tiedot puuttuvat 1918–1925
Aug. Hellman, useita vuosia
1920–1930-luvulla, ainakin 1925–1930
Huugo Seppänen 1931–1934
O. Salmenkivi 1935
E. Leino 1936
P. Mitro 1937
Eero Vänttinen, E. Immonen 1938
J. Kalmari 1939–1942

Arvi Murto 1943
A.J. Karttunen 1948–1951
Jorma Paatola 1951–1953
Simo Rusi 1954
Pekka Mitro 1955
Jorma Paatola 1955–1966
Eero Leinonen 1967–1970
Antti Lehtinen 1970–1974
Pertti Lipas 1974–1975

Jyväskylän Venerheilijät ja Jyväskylän Veneseura

Lista perustuu Jyväskylän Veneseuran
Vuosikirjassa 2011, s. 67 julkaistuun tau-
lukkoon, jota on täydennetty 2010-luvun
osalta. Pahoittelemme puuttuvia nimiä.

Puheenjohtajat

Reijo Kiuru 1971
Kai Sourander 1972–1975
Kyösti Aavisto 1976
Pertti Lipas 1977–1981
Lippo Jokinen 1982–1983
Reijo Puuperä 1984–1987
Kai Sourander 1988–1991

Kommodorit

Erkki Suorlahti 1992–1996

Juha Äystö 1997–1999
Risto Pynnönen 2000–2005
Heikki Rajala 2006–2011
Juha Lahti 2012–2015
Olli Porkholm 2016–2020
Antti Kivenniemi 2021
Samppa J. Salminen 2021–

Varapuheenjohtajat

Kyösti Aavisto 1971–1974
Lippo Jokinen 1977–1981
Reijo Puuperä 1982–1983
Lippo Jokinen 1984–1986
Kai Sourander 1987
Mauno Hyvönen 1988–1990
Ari Kiiski 1991

I Varakommodori

Juha Äystö 1992–1994
Heikki Koho 1995–1996
Simo Wäänänen 1997–1998
Hannu Mäkinen 1999–2006
Sini Honkala 2007–2011
II Varakommodori
Jorma Sinkkonen 1992
Risto Pynnönen 1993–1999
Jorma Taipale 2000–2001
Ilari Tervakangas 2002–2003

Heikki Rajala 2004–2005
Ilari Tervakangas 2006–2009
Vesa Kaasinen 2010–2012

Varakommodori

Vesa Kaasinen 2013–2020
Marjo Rönnkvist 2021
Anu Ojala 2021–

Sihteeri

Kai Sourander 1971
Terttu Suntioinen 1972–1973
Antero Lukkarinen 1974–1975
Eike D. Schüler 1976–1979
Mauno Hyvönen 1980–1983
Kari Miettinen 1984–1985
Jussi Kirjasniemi 1986–1989
Petri Virtanen 1990 – 1991
Jorma Ikonen 1992–1995
Pirkko Tervakangas 1996
Heikki Kuisma 1997
Petri Holappa 1998–1999
Hannu Korpela 2000–2002
Mika Särkijärvi 2003–2006
Ari Nieminen 2007–2016
Marjo Rönnkvist 2017–2018
Sanna Liuha 2019–2020
Pasi Liuha 2020–2022

Rahastonhoitaja

Terttu Suntioinen 1971
Antti Puttonen 1972–1973
Eeva Siikanen 1975
Maire Lilja 1976
Eeva Siikanen 1978–1983
Heli Linden 1984
Hilkka-Leena Saari 1985–1991
Taluspäällikkö
Tiina-Maija Pykälinen 1992–1999
Ari Hirvensalo 2000–2003
Seppo Sneck 2004–2008
Jari Vanhala 2009–2015
Sisko Tiainen 2016–2020
Taina Vaismaa 2021

Jäsenasiat/jäsensihteeri:

Birgitta Hartikainen 2002–2006
Jaana Danielsbacka 2007–2018
Anu Snellman 2019–

Tiedottaja

Pekka Waldén (lehdistösihteeri) 1970–
1973
Reijo Skottman 2001
Mika Särkijärvi 2002–2015
Markku Pöyhönen 2016–

Purjeveneiden kilpailupäällikkö

Matti Paatola 1992–1996

Simo Wäänänen 1997
Vesa Karhusaari 1999–2001
Hannu Kolehmainen 2001
Sini Honkala 2003–2005
Olli Ahonen 2006
Kalle Ahola 2007–2012
Ari Jokinen 2013–2014
Petteri Weckström 2015–2019
Jan Wikgren 2020–2021
Pekko Nurminen 2021–

Moottoriveneiden kilpailupäällikkö

Juhani Hänninen 1992
Ari Hokkanen 1993–1994
Juhani Hänninen 1995–2012

Juurikan satamakapteeni

Roine Ristola (PPS) 1974
Martti Saari 1975
Kyösti Aavisto 1976
"Satamatoimikunta" 1977–1980
Jukka Heinonen 1981–1982
Esko Vehtari 1983–1986
Jorma Lind 1987
Jarmo Bäck 1988
Rauno Himanko 1989–1991
Markku Särkkä 1992–1994
Pekka Sepänmaa 1995–1996
Pentti Paatola 1997
Erkki Kemiläinen 1998–2000

Jorma Hartikainen 2001–2006
Eero Riikonen 2007
Erkki Kemiläinen 2008
Jari Äijälä 2009–2010
Sini Honkala 2011
Jari Vekkelä 2012–2018
Aki Vanhala 2019–

Junioripäällikkö

Jari Aavisto 1992–1994
Timo Lipas 1995–1997
Olli Ovaskainen 1998–1999
Ville Lindroos 2000
Anssi Lilja 2001
Leona Gilbert 2002–2004
Leena Tulomäki 2005–2007
Juha Souru 2008–2013
Tuomo Korkolainen 2014–2021
Heikki Luumi 2021–

Veneilytoimikunta pj.

Ilari Tervakangas 1992–1994
Antti Suntioinen 1995–1996
Pekka Käkönen 1997–2005
Leo Peltonen 2006–2009
Pauli Harju 2010–2013
Jan Viillos 2014–2019

Kehitys- ja taloustoimikunta pj

Pentti Mantsinen 1992–1997
Erkki Pääkkönen 1998–1999

Järjestelytoimikunta pj

Heikki Pasanen 1992–1994
Heikki Kuisma 1995–1996
Pirkko Tervakangas 1997–1999

Katsastuspäälliköt/vastaavat

Kari Sikanen (mv) 1974–1975
Antero Lukkarinen (mv) 1976–1979
Aulis Liikanen (mv) 1980
Kai Sourander (mv) 1981–1983
Pekka Salomaa (mv) 1984–1990
Jari Pekkarinen (mv) 1991–1999
Harri Pulkkinen (mv) 2000–2006
Juhani Keskinen (pv) 1975–1978
Erkki Vesamaa (pv) 1979–1983
Esko Vehtari (pv) 1984–1986
Kai Sourander (pv) 1987, 1989–1990
Heikki Martikainen (pv) 1988
Urpo Linjama (pv) 1991–2005
Urpo Linjama (pv+mv) 2007–

Hallituksen jäseninä eri kausia 1971–1991:

Antti Alanko
Antti Puttonen
Antti Sepponen
Ari Hagfors
Ari Harju
Aulis Liikanen
Erkki Haimi
Erkki Paasikangas
Erkki Suorlahti

Erkki Vesamaa
Esko Liukkonen
Esko Vehtari
Hannu Lehtinen
Heikki Koho
Heikki Suoniemi
Hilkka Pohjola
Jorma Sinkkonen
Jaakko Hanhinen
Jari Aavisto
Jorma Hattula
Jorma Vuovirta
Juhani Keskinen
Juhani Markkanen
Kari Sikanen
Kyösti Aavisto
Lasse Pälvimäki
Martti Saari
Matti Pylvänäinen
Pekka Näkki
Pekka Salomaa
Pentti Paatola
Reima Tamminen
Risto Palmu
Tapio Penttinen
Tiina Nurminen
Timo Lipas
Timo Liponen
Veikko Miettinen
Veikko Rantala
Yrjö Oksanen
Antti Suntioinen

Vuoritsalon tukikohdan isännät:

Antti Paasikangas 1970–1971
(saunatoimikunnan pj.)
Kari Sikanen 1972–1975
Antti Sepponen 1976

Kuminan isännät, emännät ja toimikunnan jäsenet

Ari Harju ja Seppo Järvinen 1986–1987
Ari Harju, Pertti Pennanen 1988
Olli Siik, Toivo Hautala 1989
Olli Siik 1990
Seppo Järvinen, Harri Leskinen 1991
Seppo Järvinen, Harri Leskinen, Reino Mustalampi 1992
Seppo Järvinen, Pekka Sepänmaa 1993–1994
Seppo Järvinen, Erik ja Helena Peltokangas 1995
Erik ja Helena Peltokangas, Topi Airama 1996
Pekka Käkönen, Topi Airama 1997
Pekka Käkönen, Lauri Pirttimäki 1998–1999
Pekka Käkönen 2000
Pekka Käkönen, Erkki Pääkkönen, Jari Tuominen 2001
Pekka Käkönen 2002 - 2003
Rauno Himanko 2004 - 2005
Rauno Himanko + Pekka Käkönen, Pentti Nieminen, Olli Siik 2006–2011
Rauno Himanko + Pekka Käkönen, Pentti

Nieminen, Olli Siik, Hannu Vartiainen 2009–2010
Rauno Himanko + Pekka Käkönen, Pentti Nieminen, Olli Siik, Hannu Vartiainen, Leo Peltonen 2011
Rauno Himanko + Ville Hakkarainen, Kai Järviö, Pekka Käkönen, Pentti Nieminen, Leo Peltonen, Olli Siik 2012
Ville Hakkarainen ja Kai Järviö + Janne Pälvimäki, Sampo Tykkyläinen, Hannu Vartiainen, Ari Kiiski ja Anu Hakkarainen 2013
Ville Hakkarainen ja Kai Järviö + Janne Pälvimäki, Sampo Tykkyläinen, Hannu Vartiainen, Ari Kiiski 2014–2015
Pekka Käkönen ja Rauno Himanko + Ari Nieminen, Pentti Nieminen, Olli Siik, Sampo Tykkyläinen, Heikki Rajala 2016
Kimmo Juutilainen ja Jarkko Hinkkanen + Markku Särkkä, Ari Kautto, Pekka Käkönen, Rauno Himanko 2017–2018
Kimmo Juutilainen ja Jarkko Hinkkanen + Ari Kautto, Timo Paukku 2019–



Lokki on Pääjanteen Purjehdusseuran kiertopalkinto, jonka lahjoitti Eero Santala vuonna 1956. Palkinto on jooli-tyyppisen Lokki-purjeveeneen pienoismalli. Lokin rakennuttaja ja suunnittelija oli Jyväskylän lyseon ja seminaarin voimistelun lehtori, maisteri G.A. Stoore ja se rakennettiin Rupan veneveistämöllä. Vuonna 1905 jooli Lokin omisti tohtori E. Hagfors Helsingistä.

Raino Pekkarinen ja Hannu Kolehmainen esittelevät J. Vuorion vuonna 1960 Pääjanteen Purjehdusseuralle lahjoittamaa Aranda-kannua, jolle Kolehmainen on tehnyt suojavitriinin. Kuva: Vesa T. Lilja.

Aranda-kannu on alun perin Aranda-veeneen vuonna 1905 saama palkinto. Nykypäivänä kiertopalkinnon saa harjoituskilpailujen menestynein kölivene. Kuva: Juha Äystö.



Kiertopalkinnot

Päijännepurjehdus / JVS voittajat

Päijänneruori (nopein purjehdusaika)

1976 H-vene, Taru, Juhani Keskinen
1984 Avance 36, Dulcinea,
Juhani Markkanen
1988 Dynamic 4000, Doris,
Juhani Keskinen
2003 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2004 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2006 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2007 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2009 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2011 Fleuret-trimaran, Pohjantähti,
Pentti Paatola
2013 Farrier F-31 trimaran, Flying By,
Jari Vanhala
2016 Farrier F-31 trimaran, Flying By,
Jari Vanhala

Tallukka-jahti

Nopein LYS-tasoitettu aika)/ JVS voittajat
(jaettu 1988 lähtien)
2018 Inferno 29, Hattiwatti, Kalle Ahola
2016 Rozinante 28 F, Tuiga, Jarmo Heikkilä

2015 Inferno 29, Hattiwatti, Kalle Ahola
2012 Inferno 29, Hattiwatti, Kalle Ahola
2010 Lightning, Old Lady, Esko Lehtinen
1992 X-342, Unique, Esko Liukkonen

JVS Kiertopalkinnot

Ilmapuntari/syysmatkapurjehduksen voittaja

1985 Scorpion, Pentti Paatola
1986 Hamaka II, Reijo Puuperä
1987 Stargazer, Jari Aavisto
1988 Stargazer, Jari Aavisto
1989 ei jaettu
1990 Unique, Esko Liukkonen
1991 Sofia, Mikko Jaatinen
1992 Sari, Erkki Vesamaa
1993 Rose-team, Juhani Markkanen
1994 Squaw, Juha Äystö
1995 Tirpukka, Urpo Linjama
1996 Unique, Esko Liukkonen
1997 Squaw, Olli Siik
1998 Sari, Erkki Vesamaa
1999 Sari, Erkki Vesamaa
2000 Blueship, Markku Silvonen
2001 Blueship, Markku Silvonen
2002 Blueship, Markku Silvonen
2003 Pohjantähti, Pentti Paatola
2004 Pohjantähti, Pentti Paatola
2005 Iita, Vesa Karhusaari

2006 Toinen Sallittu Nautinto, Lasse Pälvimäki
2007 Pohjantähti, Pentti Paatola
2008 Solaia, Vesa Karhusaari
2009 Malla, Pentti Nieminen
2010 Blueship, Markku Silvonen
2011 Minna, Vesa Karhusaari
2012 Blueship, Markku Silvonen
2013 Zoe, Henry Vallius
2014 Tigru, Olli Siik
2015 For Sail, Vesa Karhusaari
2016 Nikea, Samppa J Salminen
2017 Tigru, Hannu Vartiainen
2018 Hattiwatti, Kalle Ahola
2019 Nevertheless, Jarkko Hinkkanen
2020 For Sail, Vesa Karhusaari

Lahden Lautanen

Keskiviikkokisan paras kevytvene, lahjoittaja Lahden Purjehdusseura ry:

1981 Twilight II, M. Santavirta
1982 Sari, Reima Laine
1983 Dulcinea II, Juhani Markkanen
1984 Manzanita, Esa Vilmusenaho
1985 Ulla, Heikki Martikainen
1986 Sanna, Jorma Vuovirta
1987 Sofia, Heikki Jaatinen
1988 El'Vital, Jorma Lind
1989 Stargazer, Jari Aavisto
1990 Stargazer, Jari Aavisto



Päijänne-ruorin saa Päijännepurjehduksen purjehditussa ajassa nopein vene. Fleuret-trimaraani Pohjantähden kippari Pentti Paatola (oik.) piti kiertopalkintoa hallussaan kuusi vuotta. Vuonna 2006 miehistössä purjehtivat Matti Paatola (vas.) ja Antti Kanninen.

1991	ei jaettu
1992	Nikea, Samppa J Salminen
1993	Unique, Esko Liukkonen
1994	Falco, Jukka Kinos
1995	Falco, Jukka Kinos
1996	Unique, Esko Liukkonen
1997	Squaw, Juha Äystö
1998	Squaw, Juha Äystö



Tallukka-jahti on Päijännepurjehduksen nopeimmalla tasoitettulla ajalla purjehtineen veneen kiertopalkinto. Vuonna 2016 palkinnon sai Tuiga-veneeseen kippari Jarmo Heikkilä (vas.), miehistössä purjehtivat Mikael Puurtinen ja Mikael Hase.

1999	Squaw, Juha Äystö
2000	Squaw, Juha Äystö
2001	Medeia, Marjo Mäkelä
2002	Medeia, Marjo Mäkelä
2003	Laser 140849, Timo Lipas
2004	Laser 167680, Pertti Lipas
2005	Laser 167680, Pertti Lipas
2006	Tuula, Hannu Kolehmainen

2007	Lola, Timo Järvinen
2008	Timo Lipas
2009	Atsula, Heikki Tulomäki
2010	Atsula, Heikki Tulomäki
2011	Tuula, Hannu Kolehmainen
2012	Atsula, Heikki Tulomäki
2013	Nikea, Samppa J Salminen
2014	Atsula, Heikki Tulomäki
2015	Lola, Ilari Lilja
2016	Lola, Ilari Lilja
2017	Lola, Ilari Lilja
2018	E-jolla, Tiina Korkolainen
2019	Lola, Ilari Lilja
2020	Lola, Ilari Lilja

Saaristolaisvene

Risto Pynnönen Trophy for young sailors/
aktiivisen purjehtijajuniorin palkinto

2003	Paavo Paukamainen
2004	Heikki Tulomäki
2005	Vili-Pekko Pukari
2006	Johannes Geis
2007	Suvi Souru
2008	Joonas Siltala
2009	Simo Korkolainen
2010	Tiina Korkolainen
2011	Verner Nevalainen
2012	Laura Bjork
2013	Tiina Korkolainen
2014	Henrik Miettunen
2015	Lauri Tiainen
2016	Juho Nieminen

2017	Samuel Salonen
2018	Jaakko Andersen
2019	Kaapro Hintsa
2020	Ei jaettu

Hai L-220 Spinnupuomi

Aktiivinen gasti

1998	Simo Wäänänen
1999	-
2000	Anssi Lilja
2001	Leona Kilpeläinen
2002	Antti Kanninen
2003	Mikko Puhalainen
2004	Keijo Tulomäki
2005	Sini Honkala
2006	Anna Hendersson
2007	Antti Kanninen
2008	Tero Kotimäki
2009	Hannu Lötjönen
2010	Ari Jokinen
2011	Tuomas ja Sakari Nurmi
2012	Timo Pyykönen
2013	Aki Vanhala
2014	Antti Kivenniemi
2015	Juho Strömmer
2016	Aki Vanhala
2017	Pekko Nurminen
2018	Katri Nieminen
2019	Tero Kotimäki
2020	Juho Nurminen

Kunnon miesten pollari ja Kunnon naisten silmukka -kiertopalkinnot jaetaan vuosittain aktiivisuudesta seuran toiminnassa. Palkinnot on tehty Lightning-purjehtijoiden tukimoottoriveneen *Tossun* messinkisistä pollareista ja silmukasta. Palkinnot rakensivat Erkki Vesamaa ja Matti Nurminen. Kiertopalkintojen hopealaatat on tehty Nurmisen vanhoista pikaluistelussa saamista palkintolusikoista. Pokaalien ranskanpähkinäpuu puolestaan on peräisin Tourulan kivääritehtaalta, josta sen hankki siellä töissä ollut Vesamaa. Alun perin kunnon miesten pollareita oli kaksi: yksi moottoriveneilijöille ja toinen purjeveneilijöille. Aikojen saatossa toinen pollari on kadonnut.

Kunnon miesten Pollari

1978	Pertti Lipas
1979	Harri Hyvönen
1980	Kalevi Korhonen
1981	Kyösti Aavisto
1982	Terttu ja Antti Suntioinen
1983	Veikko Miettinen
1984	Pertti Lipas
1985	Erkki Vesamaa
1986	Jussi Kirjasniemi
1987	Erkki Suorlahti
1988	Erkki Suorlahti
1989	ei jaettu
1990	Matti Pylvänäinen

1991 Vesa Lilja
 1992 Matti Paatola
 1993 Antti Suntioinen
 1994 Matti Paatola
 1995 Heikki Kuisma
 1996 Simo Wäänänen
 1997 Kari Hulkko
 1998 Pekka Sepänmaa
 1999 Jorma Taipale
 2000 Pentti Nieminen
 2001 Erkki Pääkkönen
 2002 Mika Särkijärvi
 2003 Pentti Nieminen
 2004 Pekka Käkönen
 2005 Markku Särkkä
 2006 Sampsa J Salminen
 2007 Timo Siltala
 2008 Timo Siltala
 2009 Markku Rainamo
 2010 Heikki Härmäläinen
 2011 Heikki Rajala
 2012 Jari Ojala
 2013 Jari Vekkele
 2014 Hannu "Ipu" Vartiainen
 2015 Olli Siik
 2016 Petteri Weckstrom
 2017 Vesa Karhusaari
 2018 Sampsa J Salminen
 2019 Markku Särkkä
 2020 Kimmo Juutilainen

Kunnon naisten silmukka F.A.C.

1981 Eva Sikanen
 1982 Marjatta Puuperä
 1983 Eva Sikanen
 1984 Lea Markkanen
 1985 Pirjo Haimi
 1986 Hilikka-Leena Saari
 1987 Tuula Liponen
 1988 Ritva Sepponen
 1989 Hilikka-Leena Saari
 1990 Hilikka-Leena Saari
 1991 Tiina Nurminen
 1992 Maire Lilja
 1993 Riitta Ikonen
 1994 Tiina Majala-Pykäläinen
 1995 Heidi Paatola
 1996 Pirkko Tervakangas
 1997 Raila Käkönen
 1998 Marjatta Järvinen
 1999 Pirkko Tervakangas
 2000 Maire Lilja
 2001 Birgitta Hartikainen
 2002 Leena Tulomäki
 2003 Leona Gilbert
 2004 Marja Nieminen
 2005 Päivi Ikkala
 2006 Johanna Peltonen
 2007 Lotta Honkala
 2008 Anu Ojala
 2009 Nina Matilainen
 2010 Hanne Souru
 2011 Jaana Danielsbacka

2012 Anu Ojala
 2013 Anu Hakkarainen
 2014 Anu Snellman
 2015 Tiina Korkkolainen ja Fanni Ojala
 2016 Eija Himanko
 2017 Sisko Tiainen
 2018 Jaana Danielsbacka
 2019 Tiina Korkkolainen
 2020 Sisko Tiainen

Ruoripalikka

Vuoden veneilijä/Matka-ajo 28.11.1980
 lahjoittaja Päijänne Tuote ky:

1980 M/S Karttu A&K Anttila
 1981 M. Varakas - P. Lehto
 1982 A. Suntioinen- P. Näkki
 1983 ei jaettu
 1984 K. Wallinheimo, A. Liikanen
 1985 M/S Marianne, Ari Hokkanen
 1986 M. Saari- E. Mikola
 1987 K. Walliheimo- A. Liikanen
 1988 ei jaettu
 1989 P&T Railo
 1990 P&T Railo
 1991-2000 ei jaettu
 2001 M/S Merilii P. Käkönen
 2002 M/S Kristine J. Tuominen
 2003 M/S Kristine J. Tuominen
 2004 M/S Kristine J. Tuominen
 2005 M/S Kristine J. Tuominen
 2006 M/S Merilii Pekka Käkönen
 2007 M/S Homma Erkki Pääkkönen

2008 M/S Pauliina P. Oksanen
 2009 S/Y Plattapus H. Vartiainen
 2010 Ville Hakkarainen
 2011 Urpo Nieminen
 2012 Raimo Rantala
 2013 Olli-Pekka Furuholm
 2014 ei jaettu
 2015 Harri Niinivuori
 2016 Heikki Rajala
 2017 Hannu Vartiainen
 2018 Juho Strömmer
 2019 Sampsa J Salminen
 2020 Sampsa J Salminen

Koivisto-taulu

Päijänne ees-taas -kilpailu, Keski-Suomen
 Säästöpankki:

1986 Hairi, Esko Liukkonen
 1987 Hamaka, Reijo Puuperä
 1988 Hamaka, Reijo Puuperä
 1989 ei jaettu
 1990 Melinda, Joho Melin
 1991 Unique, Esko Liukkonen
 1992 Naomi, Ilkka Niekka
 1993 Naomi, Ilkka Niekka
 1994 Falco, Jukka Kinos
 1995 Falco, Jukka Kinos
 1996 Venla, Hannu Korpela
 1997 ei jaettu
 1999-2009 Ei järjestetty
 2010 Squaw II, Juha Äystö
 2011 Aniara IV, Kimmo Rihto

Kuutammo/yöpurjehdus
 1998 Squaw, Juha Äystö
 2014 Shango, Heikki Nurmi
 2015 Squaw II, Juha Äystö
 2016 Elina, Ari Kiiski
 2017 Tigru, Hannu Vartiainen
 2018 Accelerando, Markku Pöyhönen
 2019 ei jaettu
 2020 ei jaettu

Aranda-kannu

Harjoituskilpailujen suurimman köliveneluokan voittaja

1960 Sami, A. Miettinen
 1961 Mary, M&M Nurminen
 1962 Mary-Ann, M&M Nurminen
 1963 Mary-Ann, M&M Nurminen
 1964 Nina, Ilkka Lilja
 1965 Nina, Ilkka Lilja
 1975 Taru, Juhani Keskinen
 1976 Taru, Juhani Keskinen
 1977 Taru, Juhani Keskinen
 1979 Pirjo, Samuli Ruppä
 1980 Hairi, Rauli Harju / Esko Liukkonen
 1981 Hamaka, Reijo Puuperä
 1982 Hamaka, Reijo Puuperä
 1983 Hamaka, Reijo Puuperä
 1984 Hamaka, Kari Puuperä
 1985 Stargazer, Jari Aavisto
 1986 Stargazer, Jari Aavisto
 1987 Stargazer, Jari Aavisto
 1988 Sanna, Jorma Vuovirta

1989 Sanna, Jorma Vuovirta
 1990 Pikku Heidi, Matti Paatola
 1991 Sanna, Jorma Vuovirta
 1992 Sanna Jorma Vuovirta
 1993 Pikku-Heidi, Matti Paatola
 1994 Sanna, Jorma Vuovirta
 1995 Iansa, Seppo Varma
 1996 Squaw, Juha Äystö
 1997 Squaw, Juha Äystö
 1998 Squaw, Juha Äystö
 1999 Squaw, Juha Äystö
 2000 Squaw, Juha Äystö
 2001 Minna, Raino Pekkarinen
 2002 Minna, Raino Pekkarinen
 2003 Squaw, Vesa Karhusaari
 2004 Maija, Olli Siik
 2005 Hattiwatti, Kalle Ahola
 2006 Dagmar, Simo Wäänänen
 2007 Hattiwatti, Heikki Hämäläinen
 2008 Oona, Olli Siik
 2009 Shango, Heikki Nurmi
 2010 Accelerando, M. Pöyhönen
 2011 Accelerando, M. Pöyhönen
 2012 Tigru, Olli Siik
 2013 Minna, Raino Pekkarinen
 2014 Accelerando, M. Pöyhönen
 2015 Accelerando, M. Pöyhönen
 2016 Shango, Tuomas Nurmi
 2017 Accelerando, M. Pöyhönen
 2018 Shango, Heikki Nurmi
 2019 Minna, Raino Pekkarinen
 2020 For Sail, Vesa Karhusaari

Purjehtijapatsas

Lahjoittanut Reijo Puuperä 1986:

1986	Juhani Markkanen
1987	Paavo Haimi
1988	Vesa Karhusaari
1989	Reijo Puuperä
1990	Ulla Vuovirta
1991	O. Ovaskainen ja T. Ala-Hynnilä
1992	Seppo Järvinen
1993	Pirjo ja Heikki Koho
1994	Paavo Haimi
1995	Jorma Ikonen
1996	Matti Paatola
1997	Pirkko Kiiski
1998	Marjo Mäkelä
1999	Purjehduskoulu
2000	Jorma ja Birgitta Hartikainen
2001	Tommi Hytönen ja Mirka Wirzenius
2002	Pentti Paatola
2003	Olli Ahonen
2004	Olli Siik
2005	Ari Hiltunen
2006	Simo Wäänänen
2007	Heikki Saastamoinen
2008	Olli Siik
2009	Jari Vanhala
2010	Niko-Mikko Nieminen
2011	Tigru, Olli Siik
2012	Tigru, Olli Siik
2013	Markku Pöyhönen
2014	Zoltan Papp
2015	Markku Pöyhönen

2016	Zoltan Papp
2017	Markku Pöyhönen
2018	Heikki Nurmi
2019	Markku Pöyhönen
2020	Pekko Nurminen

Monirunkoveistos

Keskiviikkokilpailujen paras monirunko-
vene

2009	Pohjantähti, Pentti Paatola
2010	Pohjantähti, Pentti Paatola
2011	Flying By, Jari Vanhala
2012	Flying By, Jari Vanhala
2013	Flying By, Jari Vanhala
2014	Flying By, Jari Vanhala
2015	Flying By, Jari Vanhala
2016	Flying By, Jari Vanhala
2017	Flying By, Jari Vanhala
2018	Flying By, Jari Vanhala
2019	Flying By, Jari Vanhala

Lokki-palkinto

Matkapurjehdus, lahjoittanut Eero Santala

1956:	
1956	Tutta, U. Brusi
1957	Tippa, P. Rusi
1958	Tutta, P. Rautio
1959	Viri II, L. Mustonen
1960	Sami, V. Miettinen
1961	Mary, M&M Nurminen
1962	Sami, V. Miettinen
1963	Mary-Ann, M&M Nurminen
1964	Maarit, P. Paatola

1965	ei jaettu
1966	Dinorah, R. Eloranta
1967–1970	ei jaettu
1971	Gunnel, H. Haara
1972	Gunnel, H. Haara
1973	Musta-Maija, Ilkka Lilja
1974	Gunnel, H. Haara
1975	Gunnel, H. Haara
1976	ei jaettu
1977	Pandora II, V. Heikkinen
1978	Kitty Hawk, E. Vesamaa ja H. Lehtinen
1979	ei jaettu
1980	Hairi, R. Harju ja E. Liukkonen
1981	Tuttenhof, L. Jokinen ja J. Hanhinen
1982	Pandora, L. Pälvimäki ja E. Vesamaa
1983	Rosmarine, E. Vehtari, L. Jokinen ja J. Hanhinen
1984	Pandora II, L. Pälvimäki ja 505-Team
1985	Sofia, J. Jaatinen ja E. Suorlahti
1986	Hairi, E. Liukkonen ja R. Harju
1987	L'Amour, Heikki Koho ja Jaakko Hanhinen
1988	ei jaettu
1989	ei jaettu
1990	Suvi 3, A&H Leskinen
1991	Tuija, R. Tamminen
1992	Hanna Liukkonen
1993	Saara Äystö

1994	Esko Liukkonen	Moottorivenepokaali
1995	Hannu Mäkinen	aktiivinen moottoriveneilijä
1996	Ilona Junttila	2020 Pekka Käkönen
1997	Ari Harju	
1998	Hannu Lötjönen	
1999	Simo Wäänänen	
2000	Marjo ja Ilkka Mäkelä	
2001	Hannu Lötjönen	
2002	Pentti Nieminen	
2003	Jorma ja Birgitta Hartikainen	
2004	Rauli Harju	
2005	Hannu Korpela	
2006	Seppo Järvinen	
2007	Hannu Vartiainen	
2008	Columbia Livia, Heikki Saastamoinen	
2009	Jorma Ikonen	
2010	Seppo Varma, soutuveneellä Päijänne päästä päähän	
2011	Janne Pälvimäki	
2012	Veli-Pekka Partanen	
2013	Hannu Mäkinen	
2014	S/Y SAFA, Juhani Ahonen, Hannu Korpela ja Markku Silvonen	
2015	Jani Airaksinen	
2016	Simo Oikarinen	
2017	Heikki Rajala	
2018	Jouni Liukkonen	
2019	Ari Kautto	
2020	Juho Strömmer	

Viitteet

- 1 "Kukapa ei innolla harrastaisi kesäkauden ja-lointa huvia, reipasta ja raikasta purjehdusta", kirjoitti Eino Railo kuvatessaan Lahden Purjehdusseuran alkuvaiheita 1900-luvun alussa. Ete-lä-Suomen Sanomat 27.7.1947. Timo Fredrikso-nin kotiarkisto, Onni Fredriksonin lokikirja, W. Lönn 15.10.1934.
- 2 Tässä kirjassa käytämme "veneilyä" yleiskäsit-teenä ja tarpeen vaatiessa käytämme käsitteitä "purjehdus" ja "moottoriveneily".
- 3 JVS:n arkistosta osa on tallennettu Kansallisar-kiston Jyväskylän toimipisteeseen (entinen Maakunta-arkisto), osa oli tätä kirjoittaessa Juu-rikkasaaren tukikohdassa (jonne aineistoa on koottu vuosituhannen vaihteesta saakka), osa saatavilla JVS:n digiarkistossa ja osa oli yksityis-henkilöiden hallussa. Päijänteen Purjehdusseu-ran arkisto on hyvin järjestetty ja sitä säilytetään Kansallisarkiston Jyväskylän toimipisteessä. JVS:n Juurikkasaaren tukikohdan arkistossa sekä Juha Äystön kotiarkistossa on jonkin verran PP-S:n loppuvaiheen ja JVS:n alkuvaiheen asiakir-ja-aineistoa, jotka järjestettiin kirjoitushankkeen aikana ja luovutettiin osaksi Kansallisarkiston Jyväskylän toimipisteen PPS:n ja JVS:n arkistoja. Arkistojen järjestämisestä ja siirtämisestä Maa-kunta-arkistoon esim. Kansallisarkisto Jyväskylä, JVS:n arkisto, Hallitus 27.9.1999; JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.10.2008.
- 4 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 8.2.1951.
- 5 Utsjoki 1957.
- 6 Hannu Mäkisen Juurikkasaaren historiaa valot-tava artikkeli veneseuran vuosikirjassa perustuu JVS:n 30-vuotishistoriaan varten tehtyihin haas-tatteluihin. 1940–1950-luvulla kerättiin myös arkistomateriaaleja Päijänteen Purjehdusseuran jäseniltä. PPS:n aineistoa luovutettiin Jyväskylän Maakunta-arkistoon (nykyinen Kansallisarkiston Jyväskylän toimipiste) 1976 ja JVS:n aineistoa 2000-luvun alussa. KA JKL, PPS:n arkisto, Halli-tus 21.4.1949; Kevätkokous 29.4.1949; KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 15.9.1999; 23.10.1999; JVS Digiarkisto, Hallitus 20.12.2004. Mäkinen 2000.
- 7 Tommila 1972, 239. – Ks. myös Lappalainen 1977; Nummela 1997; Kokko 2007; Wilmi 2011.
- 8 Varhaisesta hyötyliikenteestä Päijänteellä ks. etenkin Alanen 1948. – Sisävesien veneilyä ei usein huomioida myöskään valtakunnallisissa veneilyä koskevissa teoksissa. Ks. esim. Tuomisto 2006.
- 9 Erkko käytti ajoittain purjehdusuutisissa nimi-merkkiä "matroosi". Keski-Suomi 29.7.1886.–Eero Erkko toimi Vesijärvi-Päijänne purjeh-dusseuran varakommodorina vuodesta 1888. Keski-Suomi 29.8.1888. Ei liene sattumaa, että Päivälehti uutisoi näytävästi Päijänteen pur-siseuroista ja muun muassa Päijänteen Pur-jehdusseuran perustamisesta 1895. Päivälehti 3.10.1895.
- 10 Paatola, Jorma 1966, PPS 1896 – 1966. PPS vuo-sikirja 1966, 7–14; Niemi 1934; Keski-suomalai-nen 22.7.1957.
- 11 Kertomus 1906.
- 12 PPS 1884–2014 ja Fredrikson 2014.
- 13 Äystö 2011; Rajala 2010; Mäkinen 2000.
- 14 Suomalainen sananlasku, jonka eri toisinnoi-sa Päijänteen pituuden rinnalle nostetaan joku toinen vesialue; esim. "Ei ole päätä Päijänteellä eikä loppua Kulovedellä"; "Ei ole päätä Päijän-teellä eikä loppua Lapinvedellä"; "Ei ole puutos-ta Puulaveessä eikä päätä Päijänteessä"; "Piru ei tiijä Suontie(n) syvyyttä, Eikä piätä Päijänteen"; "Niin ennen vanhat sano, jotta "ei oo päässä Päi-jänteen käynnyttä"; "Mene tuonne suureen Rut-jaan mereen, Päättömään Päijänteeseen." Suomen Kansan Vanhat Runot 429 (Joroinen 1885); 477 (Sonkajärvi 1885); 545 (Korpilahti 1888). Ks. myös esim. Lampinen 1977, 369.
- 15 Lampinen 1977, 76; Alanen 1948, 26.
- 16 Ks. etenkin Kivinen 2016. – Uusi Suometar uutisoi kesällä 1875, että Päijänteellä operoi kesällä 18 höyryvenettä, joista kahdeksan tu-kinkuljetuksessa. Uusimpana oli jyväskyläkäis-kauppias Parviaisen "tawaralaiva". Uusi Suometar 19.7.1875.
- 17 Kivinen 2016; Niemi 1934, 20; Alanen 1948; Luoma & Ojala 2017; Lampinen 1977; Tommila 1972, 235.
- 18 Tommila 1970, 223; Tommila 1972, 236–237.
- 19 Matikainen 2020
- 20 Alapuro & Stenius 1989.
- 21 Keski-Suomi 8.8.1888.
- 22 Uusi Suometar 19.7.1875. – Hattulan selällä järjestettiin purjehduskilpailuja useina vuosi-na 1870-luvulla, mutta innostus hiipui ja vii-den-kuuden vuoden tauon jälkeen kilpailuja viriteltiin jälleen kesällä 1883. Hämäläinen 8.9.1883.
- 23 Niemi 1934, 17.
- 24 Esim. Hämeen Sanomat 22.8.1882.
- 25 Lahtis laivan runko on säilynyt ja se odotti ke-väällä 2020 entistämistä Järvilinnan pihassa Lau-kaassa.
- 26 Uusi Suometar 16.8.1882. – Sanatarkasti sama, paikallisen kirjeenvaihtajan kirjoittama uutinen julkaistiin myös useissa muissa lehdissä, esim. Keski-Suomi 19.8.1882 ja Päijänne 23.8.1882.
- 27 Kirjallisuudessa on eri vuosia perustamiselle. Eri aineistoja yhdistämällä 1883 on oikea; tuolloin yhdistyksestä muun muassa mainitaan aika-

- kauden lehdistössä. Suomen Wirallinen Lehti 7.7.1883. Ks. myös Lahden Sanomat 16.7.1910 "Lahden purjehdusseuran pawiljongin wihkiäiset" – Ks. myös Niemi 1934, 18.
- 28 Niemi 1934, 22.
- 29 Keski-Suomi 19.3.1916.
- 30 Keski-Suomi 29.7.1886 "Kilpapurjehdus Sysmästä"
- 31 Keski-Suomi 19.3.1916. – Kauppaneuvos Anton Fredrikson (1859–1933) oli muuttanut Jyväskylään Joh. Parviaisen konttoristiksi ja toimi sittemmin kauppiaana, perusti kravatti-, hansikas- ja lakkitehtaan (1887) ja toimi Yhdyspankin pankinjohtajana. Fredrikson 2016, 41; Timo Fredrikson 20.3.2020 (sähköposti).
- 32 Keski-Suomi 8.8.1888.
- 33 Suomalainen 18.7.1889.
- 34 Uusi Suometar 24.7.1884. – W. Lönnin mukaan Päijänteen ensimmäinen purjehduskilpailu järjestettiin 1885. Timo Fredriksonin kotiarhivo, Onni Fredriksonin lokikirja, W. Lönn 15.10.1934.
- 35 Keski-Suomi 29.7.1886 "kilpapurjehdus Sysmästä" – Ks. myös Niemi 1934, 24.
- 36 Keski-Suomi 29.7.1886 "Kilpapurjehdus Sysmästä" – Ks. myös Niemi 1934, s. 25.
- 37 Keski-Suomi 1.6.1887, 4.6.1887, 8.6.1887 ja 11.6.1887.
- 38 Timo Fredrikson 16.3.2020. Timo Fredriksonin kotiarhivo, Anton Fredriksonin lokikirja, W. Stoores 15.10.1934.
- 39 Niemi 1934, 26.
- 40 Keski-Suomi 15.6.1887. Niemi 1934, 26–27.
- 41 Keski-Suomi 8.8.1888.
- 42 Keski-Suomi 29.8.1888.
- 43 Niemi 1934, 29–30.
- 44 Suomalainen 8.7.1889; Keski-Suomi 19.7.1889.
- 45 Niemi 1934, 30–31.
- 46 Niemi 1934, 31.
- 47 Suomalainen 13.7.1891.
- 48 Keski-Suomi 25.7.1891; Suomalainen 6.8.1897.
- 49 Keski-Suomi 11.3.1916.
- 50 KA JKL, PPS:n arkisto. Vuosi- ja toimintakertomukset, vuosikertomus 1896; Keski-Suomi 28.9.1895; Suomalainen 30.9.1895; Päivälehti 2.10.1895. Lilja 1992, 362.
- 51 Niemi 1934, 35. – Stooresista ks. etenkin Leistikallan 1930; Mäkinen 2018. PPS:n alkuvaiheista ks. PPS 1884–2014.
- 52 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1896. Niemi 1934, 32–33. – Herman Erik Wilhelm Ekelundista ks. Keski-Suomen Sanomat 3.5.1913. – Perustamisesta esim. Keski-Suomalainen 14.7.1925 (Aleksi Mitron historiikki).
- 53 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1897. Suomalainen 8.6.1896; Ojaniemi 1966; Niemi 1934, 35.
- 54 KA JKL, PPS:n arkisto, Pöytäkirja 21.1.1896, jossa keskustelu Kalasaaren paviljongin rakentamisesta.
- 55 Keski-Suomi 21.3.1896.
- 56 KA JKL, PPS:n arkisto, Pöytäkirja 22.2.1896 Päijänteen Purjehdusseuran vuosikokous Wahlgrenin hotellissa; Vuosikertomus vuodelta 1896. Niemi 1934, 33–34. – Kokouskutsu julkaistiin paikallisissa lehdissä, esim. Suomalainen 10.1.1896.
- 57 Keski-Suomalainen 22.7.1957 (Lassi Utsjoki, PPS 60 v.).
- 58 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1896. Niemi 1934, 33–34.
- 59 Suomalainen 13.7.1896.
- 60 Niemi 1934, 34–35. – Yhteispuurjehduksesta julkaistiin kuvaus Keski-Suomi lehdessä 17.8.1897
- 61 Suomalainen 22.11.1897.
- 62 Niemi 1934, 35.
- 63 Suomalainen 18.7.1898.
- 64 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1898.
- 65 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1899.
- 66 Niemi 1934, 35–36.
- 67 Esimerkiksi Keski-Suomi 28.7.1900; Keski-Suomi 19.3.1901; Suomalainen 26.7.1901; Keski-Suomi 25.3.1902.
- 68 Keski-Suomi 17.9.1901.
- 69 Niemi 1934, 36. Lampén 1902, 16–21.
- 70 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1899.
- 71 Niemi 1934, 36–37.
- 72 Esim. Uusi Suometar 29.6.1905; Suomalainen 30.6.1905.
- 73 Niemi 1934, 38–40.
- 74 Niemi 1934, 48–49. – Kuvaus toisesta purjehdusviikosta esim. Keski-Suomi 24.7.1906.
- 75 Niemi 1934, 40; Kertomus 1906, 13.
- 76 Kertomus 1906, 3.
- 77 Niemi 1934, 44.
- 78 Niemi 1934, 40–42. Esim. Keski-Suomi 1.7.1905; Itä-Häme 1.7.1905.
- 79 Kertomus 1906, 5–12.
- 80 Niemi 1934, 42; Kertomus 1906, 6.
- 81 Niemi 1934, 43–45; Kertomus 1906, 7–8.
- 82 Kertomus 1906, 9–10.
- 83 Lahden Lehti 25.1.1906; Helsingin Sanomat 16.6.1906; Wiipuri 19.6.1906; Suomen Urheiluarhivo, SPL, Vuosikertomus 22.2.1906–1.10.1906. – Vrt. Backas 2006, sivu 169.
- 84 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1907.
- 85 Lahden Lehti 29.3.1907.
- 86 Niemi 1934, 46–50. Lahden Lehti 9.1.1908.
- 87 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1911.
- 88 Frisk Bris 1.11.1902; 31.3.1903; 1.1.1905; PPS Vuosikertomus 1905.
- 89 Annals of Lloyds register, 1934.
- 90 Rautapää & al. 2020, 19–23.

- 91 Keski-suomalainen 25.5.1922.
- 92 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1907. Niemi 1934, 47–48.
- 93 Esimerkiksi Lahti 6.7.1910.
- 94 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1948.
- 95 Sisä-Suomi 12.7.1925.
- 96 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1908.
- 97 Niemi 1934, 78–79.
- 98 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1948.
- 99 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1909.
- 100 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1910.
- 101 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1913.
- 102 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1912.
- 103 Tulipalo uutisoitiin laajasti suomalaisessa lehdistössä. Esimerkiksi Helsingin Sanomat 1.6.1912.
- 104 Suomalainen 16.6.1915.
- 105 Suomalainen 16.6.1915.
- 106 Keski-suomalainen 25.5.1922.
- 107 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1915.
- 108 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1916.
- 109 Niemi 1934, 80–84. KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1917 ja 1918.
- 110 Niemi 1934, 99, 103; Esim. Itä-Häme 27.7.1934.
- 111 Esim. Keski-suomalainen 27.6.1924; Sisä-Suomi 9.6.1925.
- 112 Ilta-Sanomat 14.8.1933.
- 113 Leistikö 1930.
- 114 Keski-suomalainen 25.05.1922.
- 115 Keski-suomalainen 14.2.1933.
- 116 Keski-suomalainen 05.7.1935
- 117 Keski-suomalainen 20.7.1938
- 118 Helsingin Sanomat 18.7.1934 ”Puoli vuosisataa Päijänteen vesistön purjehtimista”
- 119 Merikarhut 2003, 64.
- 120 Keski-suomalainen 20.5.1939
- 121 PPS Vuosikirja 1966, 12.
- 122 Timo Fredriksonin kotiarhivo, Anton Fredriksonin lokikirja 7.11.1934.
- 123 Virpi Mäkinen, Lehtorin muotokuva – G. A. Stooresin valokuvat omaelämäkerrallisuuden tulkina, Ennen ja Nyt 4/2018.
- 124 Ks. etenkin Mäkinen 2018.
- 125 Sirpa Laine, Pro gradu tutkielma, Jyväskylän yliopisto 1995.
- 126 Merikarhut 2003, 79.
- 127 Esimerkiksi Etelä-Suomen Sanomat 17.6.1945. – Näsijärven Purjehdusseurassa tunnetuksi tulleet N-veneitä hankittiin Lahteen juniorikäyttöön jo 1946. Etelä-Suomen Sanomat 20.7.1957.
- 128 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Jorma Paatolan muistio ”Toiminta Pohjois-Päijänteellä ennen ja nyt” (päiväämätön 1940-luvulta),
- 129 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS:n Kansanhuoltoministeriölle 1940-luvun lopulla (päiväämätön).
- 130 Etelä-Suomen Sanomat 17.6.1945
- 131 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS:n jäsenkirje 1946.
- 132 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikertomus 1947.
- 133 A JKL, PPS:n arkisto, Katsaus Päijänteen Purjehdusseuran aikaisempaan ja nykyiseen purjehdusurheilutoimintaan 28.6.1948.
- 134 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1949.
- 135 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1953.
- 136 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 21.4.1949; 7.9.1949; 14.9.1949.
- 137 KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja 27.1.1949.
- 138 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1952 ja 1953.
- 139 Etelä-Suomen Sanomat 12.7.1950.
- 140 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan kertomus 28.2.1950.
- 141 Merikarhut 2003, 74–75.
- 142 Frisk Bris 1.4.1944.
- 143 Etelä-Suomen Sanomat 11.7.1951; 5.7.1955; 30.7.1956; 20.7.1957. – LPS:ssä oli 1957 yhteensä 30 venettä.
- 144 Etelä-Suomen Sanomat 31.7.1957.
- 145 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan kertomus 28.2.1950; Vuosikertomus 1952.
- 146 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1953.
- 147 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1953.
- 148 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan muistio 1962.
- 149 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS SPL:lle 24.5.1948.
- 150 KA JKL, PPS:n arkisto, Saapuneet kirjeet, Purjehtijaliitto 29.5.1948; Vuosikertomus 1949.
- 151 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS SPL:lle 29.3.1949. Suomen Urheiluarhivo, Suomen Purjehtijaliitto, Vuosikertomus 22.2.1906 – 1.10.1906.
- 152 Suomen Venekalenteri 1930–1931; Wiipuri 19.6.1906
- 153 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS SPL:lle 29.3.1949.
- 154 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1960; 1961; 1962; 1964.
- 155 KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja 27.1.1949 ja 8.2.1949.
- 156 Etelä-Suomen Sanomat 24.6.1946.
- 157 Suomen Purjehtijaliiton juniorijaoston toiminta alkoi vuonna 1949. Ks. Suomen Urheiluarhivo, Suomen Purjehtijaliitto, Juniorijaoston pöytäkirjat 1949; Hirvonen 2006, s. 79.
- 158 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1949.

- 159 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1948; Vuosikokous 29.1.1952; Kevätkokous 29.4.1953.
- 160 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikertomus 1950, 1951.
- 161 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikertomus 1966.
- 162 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikokous 4.12.1963
- 163 Lilja 2002.
- 164 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan muistio 1962.
- 165 Etelä-Suomen Sanomat 4.9.1963.
- 166 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 27.1.1961; Muistio: ajatuksia PJP:n toiminnasta PPS:n jäsenjaostona (päiväämätön 1950-luvulta).
- 167 Salminen 2012; Lilja 2002.
- 168 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS SPL:lle 29.3.1949.
- 169 Aarre 1971, 72–75.
- 170 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan kertomus 28.2.1950; Hallitus 14.3.1949.
- 171 Matti Nurmisen haastattelu 20.7.2020. Ks. myös Salminen 2012, jossa vuodeksi mainitaan 1958 ja paikaksi Ristinselkä.
- 172 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 27.1.1961.
- 173 Matti Nurmisen haastattelu 20.7.2020.
- 174 Lilja 1992, 364.
- 175 Salminen 2012. Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 176 Matti Nurmisen haastattelu 20.7.2020.
- 177 PPS Vuosikertomus 1961.
- 178 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1964: Lilja 1992.
- 179 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikokous 4.12.1963.
- 180 Etelä-Suomen Sanomat 12.7.1963.
- 181 Lilja 1992, 364. –Ansio on myöhemmin entisöity ensin Urho Brusin ja sittemmin Timo Fredriksonin toimesta.
- 182 Etelä-Suomen Sanomat 25.5.1964
- 183 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1966.
- 184 Lilja 1992.
- 185 Salminen 2012; Ilkka Liljan haastattelu 27.1.2020.
- 186 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1962.
- 187 Matti Nurmisen haastattelu 20.7.2020.
- 188 Lilja 1992, 364. Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 189 Salminen 2012.
- 190 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019.
- 191 Ilkka Lilja 14.6.2019. Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Jyväskylän Lightning-lai-vueen tiedote 12.8.1973. Ilkka ja Maire Liljan kotiarkisto, Lightning-lai-vue 328, tiedote 1/74 20.5.1974. Ilkka ja Maire Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 192 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan selvitys Purje ja Moottori –lehdelle, 1960-luvun alku.
- 193 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikokous 4.12.1963.
- 194 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS LPS:lle 20.2.1950.
- 195 JVS Juurikkaaaren arkisto, PPS, Hallitus 29.4.1954; Toimintakertomus 1954; Jyväskylän Sanomat 1.5.1955.
- 196 Keskinen 2002.
- 197 Keskinen 2002.
- 198 Keskinen 2002b.
- 199 Kauhanen 2012.
- 200 Etelä-Suomen Sanomat 20.7.1973. – Ensimmäisistä Päijännepurjehduksista ks. etenkin Lilja 1992; Keskinen 2002b ja Boman 2002.
- 201 Etelä-Suomen Sanomat 25.7.1974; Keski-suomalainen 28.7.1974; Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS jäsentiedote 4/1974 13.8.1974; Keskinen 2002b; Miettinen 2002.
- 202 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan kertomus 28.2.1950.
- 203 Keski-suomalainen 22.7.1957.
- 204 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikerto-
mus 1962
- 205 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Vuosikokous 4.12.1963; PPS Vuosikirja 1966, 3 (SMVL:n puheenjohtaja Torsten Hjorthin tervehdys)
- 206 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1962.
- 207 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1966. Etelä-Suomen Sanomat 4.2.1966; 31.7.1966.
- 208 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatolan kertomus 28.2.1950.
- 209 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, Jäsentiedote 15.7.1952.
- 210 KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja nn. 1955; Vuosikertomus 1966.
- 211 KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja NN 1951
- 212 Esim. KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, J. Paatola Purje ja Moottori lehdelle 24.12.1962; sihteeri J. Paatola Ruorimies-lehdelle 22.5.1949.
- 213 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS Suomen navigointiliitolle 24.9.1962; Vuosikertomus 1963.
- 214 Navigaatiokerho perustettiin 31.3.1963. KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikokous 1963.
- 215 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1963.
- 216 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1952; Vuosikokous 29.1.1952.
- 217 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1948.
- 218 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosi- ja toimintakertomukset, Päijänteen Purjehdusseuran vuosikokous, Pöytäkirja 22.2.1896 (§6). – Pursiseurojen paviljongeista ks. etenkin Ehrström 2006.
- 219 Keski-suomalainen 28.7.1934 ”Päijänteen pursiurheilun merkkipäivä”
- 220 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikertomus 1912
- 221 Yrittäjät vaihtuivat tiuaan. Esim. KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja 1949.
- 222 Esimerkiksi 1949 Jyväskylän maalaiskunta ei puoltanut seuran hakemusta – Kalasaari kuului maalaiskuntaan. Alko puolestaan tyrmäsi esityk-

- sen 1951. KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirjat 27.1.1949; 1951.
- 223 Esim. KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS Jyväskylän piirin nimismiehelle 15.5.1936; Vaasan läänin maaherralle 24.5.1937.
- 224 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1951. Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 225 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosi- ja toimintakertomukset, vuosikertomus 1950 (29.1.1951).
- 226 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1929 ja 1930.
- 227 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS F. Paasolle 27.9.1930; 18.6.1931
- 228 Keskisuomalainen 20.5.1939
- 229 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1949; 1950.
- 230 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 9.9.1952.
- 231 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 14.9.1949.
- 232 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1953.
- 233 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1952.
- 234 KA JKL, PPS:n arkisto, Toimintakertomus 1953.
- 235 KA JKL, PPS:n arkisto, Toimintakertomus 1956; 1957; 1960.
- 236 Lilja 1992, 363.
- 237 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS F. Paasolle 18.6.1931
- 238 Esim. Etelä-Suomen Sanomat 4.9.1959.
- 239 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS:n ylimääräinen kokous 19.11.1959; Vuosikertomus 1960.
- 240 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosi- ja toimintakertomukset, Ohjelmaehdotus vuodelle 1960 ja eteenpäin.
- 241 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 30.11.1993.
- 242 KA JKL, PPS, Tiedote jäsenille 2/1960.
- 243 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikokous 1961; Lilja 1992, 364.
- 244 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikokous 30.1.1962; Toimintakertomus 1964.
- 245 KA JKL, PPS:n arkisto, ylimääräinen kokous 11.8.1961
- 246 Pentti ja Matti Paatola, sähköposti 23.3.2020.
- 247 Esko Liukkonen, sähköposti 25.3.2020.
- 248 Maire ja Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020; Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 249 KA JKL, PPS, Tiedote jäsenille 2/1960; J. Paatolan muistio "Yhteistyö vie eteenpäin" 1960.
- 250 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosi- ja toimintakertomukset, Tiedote jäsenille 20.8.1960; Hallituksen selostus majatoiminnasta 1960.
- 251 KA JKL, PPS:n arkisto, Toimintakertomus 1961.
- 252 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 253 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1962. Maire Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 254 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1964.
- 255 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1966.
- 256 Maire ja Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 257 Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020; Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 258 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Jyväskylän kaupungin terveyslautakunta 5.7.1975.
- 259 Esko Liukkonen, sähköposti 25.3.3030; Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 260 Mauno Hyvösen haastattelu 13.4.2020.
- 261 Merikarhut 2003, 106.
- 262 Timo Fredriksonin kotiarkisto, Päijänteen Risteilijäin Reglementti 15.5.1970; Muistelot Päijänteen Risteilijäin ja PPS:n veneilykesistä.
- 263 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 20.5.1970.
- 264 Erkki Vesamaan haastattelu 20.7.2020.
- 265 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020; Fredrikson 2014.
- 266 JVS Juurikkasaaren arkisto, PPS yleinen kokous 5.3.1974.
- 267 Erkki Vesamaan haastattelu 20.7.2020.
- 268 Keskisuomalainen 17.4.1974.
- 269 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS toimintakertomus 1974; PPS:n tiedote 1, 2 ja 3/1974, 2.7.1974. Esko Liukkonen, sähköposti 25.3.2020.
- 270 JVS Juurikkasaaren arkisto, PPS:n toimintasuunnitelma vuodeksi 1975 (20.11.1974); Pursi-Bingon tilintarkastuskertomus 21.11.1974; Hallitus 30.10.1974.
- 271 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020; Esko Liukkonen, sähköposti 25.3.2020.
- 272 Keskisuomalainen 28.3.1975.
- 273 Esko Liukkonen, sähköposti 25.3.2020.
- 274 Bingotoimintaan kaatui samaan aikaan myös Päijänteen Järvipelastus ry, jonka toiminnan jatkajaksi perustettiin Jyväskylän Järviosasto. - Esim. Suur-Jyväskylän lehti 10.4.1975; 17.4.1975. Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS-tiedote 1/75 17.3.1975.
- 275 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Pursi-Bingon tilivelat 13.3.1975.
- 276 Esko Liukkonen haastattelu 9.8.2019. Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Pursi-Bingon tilivelat 13.3.1975 ja Luettelo seuran varoista 2.4.1975.
- 277 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS:n yleinen kokous, pöytäkirja 26.3.1975; Hallituksen kokous 1.4.1975. Käsitelty Jyväskylän raastuvanoikeudessa 14.4.1975.
- 278 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Tiedote PPS:n jäsenille 22.4.1975; pöytäkirja PPS:n yleinen kokous 29.4.1975.
- 279 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto kirjeet Suomen Moottoriveneliitolle, SVUL:n Keski-Suomen piirille 6.6.1975 ja Suomen Purjehtijaliitolle 5.6.1975.
- 280 Timo Fredriksonin kotiarkisto, Muistelot Päijänteen Risteilijäin ja Päijänteen Purjehdusseura veneilykesistä 1967 - 2013.
- 281 Timo Fredriksonin kotiarkisto, Päijänteen Ristei-

- lijään Reglementti 15.5.1970.
- 282 Timo Fredriksonin kotiaristo, PPS, Merenkulkuhallituksen päätös 28.6.1985.
- 283 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020. Timo Fredriksonin kotiaristo, Muistelot Päijänteen Ristelijäin ja Päijänteen Purjehdusseuran veneilykesistä 1967–2013. - Lilja 1992, 366; Esko Liukosen haastattelu 9.8.2019; Fredrikson 2014, 14–15.
- 284 JVS Juurikkasaaren arkisto, Purjehtijaliiton alaisen seurojen jäsen- ja venemäärät 1991–1992.
- 285 Fredrikson 2014.
- 286 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1909.
- 287 KA JKL, PPS:n arkisto, vuosikertomus vuodelta 1911.
- 288 Klippe & al. 2015. KA JKL, PPS Arkisto, Vuosikertomus 1949 ja 1950 (19.1.1950; 29.1.1951); Hallitus 13.7., 7.9, 14.9.1949.
- 289 Lisätietoa liitosta: <https://www.lightningclass.org/>
- 290 Keskisuomalainen 31.3.1961.
- 291 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1899; Toimintakertomus vuodelta 1964 (25.11.1964).
- 292 KA, JKL, PPS:n arkisto, PPS kirje LPS:lle 30.6.1949.
- 293 KA, JKL, PPS:n arkisto, PPS vuosikertomukset 1952 ja 1953. Pentti Paatola, sähköposti 23.3.2020.
- 294 Yhdistyksen nimimuutos ilmoitettiin maistraatin yhdistysrekisteriin 17.4.1975, mutta nimi muutettiin muodollisesti rekisteriin vasta 24.1.1978. JVS Juurikkasaaren arkisto, ote paikallisesta yhdistysluettelosta, Jyväskylän maistraatti 19.4.1984.
- 295 Ks. esim. Etelä-Suomen Sanomat 2.4.1968. – Ks. myös Ilta-Sanomat 22.06.2017 (Minne katosi vesihiihto?)
- 296 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 297 JVS:n arkisto Juurikkasaari, VUK, Vesiuheiluklubin säännöt (25.9.1961).
- 298 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1961; Hallitus 8.6.1961; Sopimusluonnos Moottorivene- ja vesihiihtokerhon (klubin) liittymisestä PPS:aan (päiväämätön, 1960-luvun alku).
- 299 JVS:n arkisto Juurikkasaari, VUK, Vesiuheiluklubin säännöt (25.9.1961).
- 300 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, kommodori Paatolan selvitys Purje ja Moottori lehdelle, 1960-luvun alku.
- 301 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 302 Etelä-Suomen Sanomat 29.8.1962; 26.09.1966; 28.9.1971; 27.8.1972; Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 303 Uusi Suomi 11.7.1967.
- 304 Länsi-Savo 3.10.1968.
- 305 Kari Sikanen, haastattelu 23.6.2020.
- 306 JVS:n arkisto Juurikkasaari, VUK moottorivenejaos, kirje Suomen Moottoriveneilijöille 24.11.1969. Kari Sikanen, haastattelu 23.6.2020.
- 307 Ilkka Lilja, sähköposti 27.1.2020; Matti Nurminen haastattelu 20.7.2020.
- 308 JVS:n arkisto Juurikkasaari, VUK, Vesiuheiluklubin Tuki ry:n säännöt 26.8.1968.
- 309 JVS:n arkisto Juurikkasaari, VUK, Muuratjärven 6 tunnin ajo 20.9.1969; VUK moottorivenejaos, Hallitus 18.11.1969.
- 310 Kari Sikanen, haastattelu 23.6.2020.
- 311 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 7.12.1970. Kari Sikanen, haastattelu 23.6.2020.
- 312 Matti Nurminen haastattelu 20.7.2020.
- 313 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, hallitus 2.3.1971.
- 314 Kari Sikanen, haastattelu 23.6.2020.
- 315 JVS Vuosikertomus 1978; Vuosikirja 1980, 27.
- 316 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Vaalikokous 14.11.1972.
- 317 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 12.11.1986; Vaalikokous 16.11.1977.
- 318 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, yleinen kokous 8.1.1971; 2.3.1971.
- 319 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Tutustumistilaisuus 29.1.1971.
- 320 Juha Äystön kotiaristo, JVU Toimintakertomus 1970–1971.
- 321 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVU, Vuosikokous 28.1.1972.
- 322 Juha Äystön kotiaristo, JVU Toimintakertomus 1970–1971.
- 323 Kai Sourander, JVS Vuosikirja 1980; Juha Äystön kotiaristo, JVU Toimintakertomus 1974.
- 324 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, toimintakertomus 1973.
- 325 Juha Äystön kotiaristo, JVU jäsentiedote 4/1974; JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Vuosikokous 31.1.1973.
- 326 Juha Äystön kotiaristo, Pertti Lippaan aineisto, PPS toimintakertomus 1974.
- 327 Juha Äystön kotiaristo, Pertti Lippaan aineisto, PPS:n akt. jäsen + veneluettelo (n. 1974)
- 328 JVS Vuosikertomus 1978.
- 329 Merikarhut 2003, 123, 157, 161.
- 330 Merikarhut 2003, 178.
- 331 Merikarhut 2003, 161, 176, 193.
- 332 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, toimintakertomukset 1972 – 1974; Juha Äystön kotiaristo, JVU Toimintakertomus 1970 – 1971.
- 333 JVS Vuosikertomus 1978.
- 334 JVS arkisto, Juurikka, Pertti Lipas 11.4.1977, luonnos tiedotteeksi.
- 335 Merikarhut 2003, 162
- 336 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, toimintakertomus 1973.
- 337 Merikarhut 2003, 189
- 338 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Jäsentiedotteita 1974.
- 339 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, toimintakertomus 1973; Juha Äystön kotiaristo, JVU Toimin-

- takertomus 1972.
- 340 Juha Äystön kotiarkisto, JVU Toimintakertomus 1970–1971.
- 341 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 2.11.1972. – Esim. Uusi Suomi 18.05.1968.
- 342 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Toimintakertomus 1974.
- 343 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 2.10.1974; 21.10.1974.
- 344 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Avustusanomus 5.11.1973 (SVUL:n KS piiri).
- 345 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, JVU:n Suomen Moottoriveneliitolle 15.5.1973.
- 346 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Toimintakertomus 1974.
- 347 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Jäsenkirje toukokuu 1974.
- 348 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 11.10.1973; 21.10.1974; Jäsenkirje elokuu 1973.
- 349 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 2.10.1974; 21.10.1974; 11.11.1974; Vaalikokous 15.11.1974.
- 350 Sourander 1980.
- 351 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Toimintakertomus 1.1.1974–31.12.1974; Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS toimintakertomus 1974.
- 352 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 11.11.1974.
- 353 Juha Äystön kotiarkisto, Tiedote PPS:n jäsenille 22.4.1975; Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019.
- 354 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Valto Salmela Pertti Lippaalle 14.2.1975; Jorma Paatola Pertti Lippaalle tammikuussa 1975.
- 355 JVS Vuosikertomus 1978.
- 356 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS:n purjehtijoiden neuvottelu 6.4.1975. – Sopimusteknisesti Juurikkasaaren vuokrasopimus allekirjoitettiin JVS:n eikä purjehdusjaoksen nimiin.
- 357 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Tiedote PPS:n jäsenille 22.4.1975.
- 358 Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 359 Suur-Jyväskylän lehti 27.11.1975.
- 360 Etelä-Suomen Sanomat 23.7.1975; Keski-suomalainen 21.7.1975. Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Päijännepurjehdus 1975; Keskinen 2002b.
- 361 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS (Sourander & Lipas) Suomen Purjehtijaliitole 17.10.1975.
- 362 Keskinen 2002b.
- 363 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019.
- 364 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Vuorasopimus (luonnos), huhtikuu 1975.
- 365 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, PPS Toimintakertomus 1974; PPS Jyväskylän kaupunginhallitukselle 8.10.1974. Mäkinen 2000, 185–186.
- 366 Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 367 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019
- 368 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS keskustelu Juurikassa 11.5.1975.
- 369 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS, Jäsentiedote 4/75.
- 370 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Vuokrasopimus (luonnos), huhtikuu 1975.
- 371 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS tiedote Liikunnan purjehduskurssista 19. – 30.5.1975; JVS Hallitus 11.5.1975. Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019. Lehdistä esim. Keski-Uusimaa 24.5.1975; Uusi-Suomi 16.5.1975; Keski-suomalainen 15.5.1975.
- 372 Juha Äystön kotiarkisto, JVS hallituksen kokous 11.5.1975.
- 373 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 3.2.1986. Mäkinen 2000, 186.
- 374 JVS Juurikkasaaren arkisto, Juurikkasaaren vuokrasopimus 1.3.1978.
- 375 Mäkinen 2000, 186.
- 376 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 8.3.1995.
- 377 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019; Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, Vuorasopimus (luonnos), huhtikuu 1975
- 378 JVS Juurikkasaaren arkisto, Merenkulkuhallitus Päijänteen luotsipiiriin päälliköille 5.5.1977; 27.12.1977; JVS kirje Merenkulkuhallitukselle 4.4.1977
- 379 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS:n purjehdustiedote 1/75 16.6.1975; JVS Hallitus 11.5.1975; Vuorasopimus (luonnos), huhtikuu 1975.
- 380 JVS Juurikkasaaren arkisto, Toimintakertomus 1976.
- 381 Rauli Harju, sähköposti 12.4.2020.
- 382 Juha Äystön kotiarkisto, Pertti Lippaan aineisto, JVS:n vuosipurjehduksen optimistikipailun kilpailukutsu 12.–13.7.1975.
- 383 JVS Juurikkasaaren arkisto, Venerekisterit 1978 – 1979.
- 384 JVS Juurikkasaaren arkisto, Juurikka, Pertti Lipas 11.4.1977, luonnos tiedotteeksi.
- 385 Vuosikirja 1980.
- 386 Kauhanen 2012.
- 387 Suomen H-veneliitto, <http://www.h-vene.fi/> (viitattu 22.3.2020)
- 388 JVS Juurikkasaaren arkisto, Toimintakertomus 1976.
- 389 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vaalikokous 15.11.1995.
- 390 Merikarhut 2003, 201; Airaksinen & al. 1991, 15.
- 391 Airaksinen & al. 1991, 5–7.
- 392 Askola & al. 2017, Liite F.
- 393 JVS Juurikkasaaren arkisto, Keski-Suomen seutukaavaliitto, veneilyasiain neuvottelukunnan

- pitkän tähtäimen väyläohjelma 26.9.1977.
- 394 Liikennemäärät perustuvat tiettyinä ajankohtana (heinäkuun viikonloppu) noin parissa kymmenessä tarkkailupisteessä tehtyyn havaintoon. Päijänteen vene liikennelaskenta 1972 ja 1990.
- 395 Päijänteen vene liikennelaskenta 1990, 20.
- 396 Airaksinen & al. 1991, 12; Liikenne- ja viestintävirasto, Rekisterissä olevat vesikulkuneuvot 1.1.2020 (traficom.fi, viitattu 2.3.2020).
- 397 JVS Juurikkasaaren arkisto, Keski-Suomen seutukaavaliitto, veneilyasiain neuvottelukunnan pitkän tähtäimen väyläohjelma 26.9.1977 sekä JVS:n lausunto (Lipas) 7.11.1977.
- 398 Merikarhut 2003, 201.
- 399 Esimerkiksi vuoden 1989 kesäkuun hallituksen kokouksessa hyväksyttiin 20 ja syyskuun kokouksessa 19 uutta jäsentä. JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 5.6.1989; 11.9.1989.
- 400 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 5.6.1986.
- 401 Etelä-Suomen Sanomat 21.3.1982; 18.11.1984.
- 402 JVS Juurikkasaaren arkisto, Päijänteen veneilijöiden jätehuoltosuunnitelma (1992).
- 403 JVS Juurikkasaaren arkisto, SPL:n jäsenet seuroitain 1991 ja 1992.
- 404 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 12.10.1994.
- 405 Esimerkiksi vuoden 1991 jäsenmaksu oli seuraavan vuoden alussa maksamatta 72:lta seuran jäseneltä, syksyllä 1993 maksuja perittiin 120:ltä ja 1994 karhuttiin maksuja niin ikään noin seitsemältä kymmeneltä seuralaiselta. JVS Juurikkasaaren arkisto, Maksamattomat jäsenmaksut 1991 (31.3.1992); Jäsentiedote 29.9.1994; Hallitus 6.10.1993.
- 406 Esim. JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 7.4.1998 ja 11.5.1998.
- 407 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsenkirje 14.4.1992; Toimintakertomus 1991; Hallitus 7.12.1992.
- 408 Vuonna 1990 Suomen Purjehtijaliittoon kuului 174 ja Suomen Moottoriveneliittoon 200 jäsen-seuraa. TUL:n purjehdusjaostoon kuului 35 veneseuraa. Airaksinen & al. 1991, 6–7.
- 409 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 20.11.1989.
- 410 JVS Juurikkasaaren arkisto, Tilintarkastusmuistio 16.2.1987.
- 411 JVS Juurikkasaaren arkisto, Tilintarkastusmuistio 16.2.1987; Hallitus 19.2.1986.
- 412 JVS Digiarkisto, Hallitus 11.2.2002.
- 413 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 26.1.1998.
- 414 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 5.6.1985.
- 415 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 10.4.1989.
- 416 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 11.12.1989; Toimintakertomus 1990 Rauno Himanko, sähköposti 12.8.2020..
- 417 JVS Juurikkasaaren arkisto, Toimintakertomus vuodelta 1984; Hallitus 3.9.1984.
- 418 JVS Vuosikirja 1985, 119.
- 419 JVS Vuosikirja 1985, 120.
- 420 Vuosikirja 1985, 9.
- 421 JVS Juurikkasaaren arkisto, Juurikan purjehdusosaston poijupaikkatilanne 1.9.1985.
- 422 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 20.4.1989.
- 423 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 15.11.1999.
- 424 Esimerkiksi JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 2.4.1990; 7.5.1991.
- 425 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 11/1992 (15.12.1992).
- 426 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 13.4.1994; 9.2.1994.
- 427 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 10.5.1994; Jäsentiedote 24.2.1994.
- 428 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 9.11.1994.
- 429 Rauli Harju, sähköposti 13.4.2020.
- 430 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVS VR:lle 2.3.1994; Sopimus 28.4.1994; Hallitus 12.1.1994; Kirje (1994) JVS:n jäsenten veneiden talvisäilytys Pe-
konniemessä; Jäsentiedote 8.6.1994.
- 431 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 18.5.1993; Hallitus 8.6.1993; 13.4.1993.
- 432 JVS Digiarkisto, Hallitus 7.3.2005; 09.06.2008; KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 2.2.1999.
- 433 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 17.5.1999; 7.6.1999; 15.11.1999; 27.8.2001; 25.9.2001; 5.11.2001.
- 434 JVS Juurikkasaaren arkisto, Muisto 28.4.1999.
- 435 Vuosikirja 1982, 7.
- 436 Hannu Mäkinen 20.3.2020 – tieto perustuu Mäkisen tekemään Reijo Puuperän haastatteluun.
- 437 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019 ja sähköposti 30.3.2020.
- 438 Pöyhönen 2017, 49.
- 439 KA, JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1911.
- 440 Vuosikirja 2005, 57.
- 441 Mauno Hyvönen, haastattelu 13.4.2020.
- 442 Ks. esim. Merikarhut 2003, 109.
- 443 Esko Liukkosen haastattelu 9.8.2019.
- 444 Reima Laineen haastattelu 20.7.2020.
- 445 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 11.4.1983; 6.6.1983; 6.2.1984; 3.9.1984; 4.12.1984. Vuosikirja 1985, 117
- 446 Toimitettu lyhennelmä JVS Vuosikirjassa 1985, 117–121 julkaistusta kirjoituksesta. Kirjoituksen ovat todennäköisesti laatineet Marjatta ja Reijo Puuperä.
- 447 Esko Liukkonen, sähköposti 30.3.2020.
- 448 Esko Liukkonen, sähköposti 30.3.2020.
- 449 Jorma Vuovirta, sähköposti 7.4.2020.
- 450 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vuosikokous 18.3.1991; Hallitus 15.4.1991.
- 451 JVS Vuosikirja 1998. KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 13.5.2002.
- 452 JVS Vuosikirja 1988.
- 453 Esko Liukkonen, sähköposti 30.3.2020; JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 7.5.1991.

- 454 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 15.9.1999.
- 455 Ari Harju, haastattelu 27.6.2020.
- 456 JVS Juurikkasaaren arkisto, Kuminan vieraskirja 17.7.1992–15.10.1999.
- 457 Vuosikirja 1981, 5.
- 458 Esko Liukkonen, haastattelu 1.8.2020.
- 459 Vuosikirja 1981, 5.
- 460 Toimintakertomus 1982.
- 461 JVS Juurikkasaaren arkisto, Tiedote 9.7.1990 (liite); Hallitus 11.5.1993; VPK:n kirje.
- 462 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 28.10.1991.
- 463 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 9.4.1952; Kevätkokous 24.4.1952.
- 464 Vuosikirja 1999, 2.
- 465 JVS Juurikkasaaren arkisto, tiedote 1987.
- 466 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 7.6.1994.
- 467 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 4.9.1995.
- 468 Pesari & al. 2002, 205–272
- 469 Puuperä 2002; Mäkelä 2018.
- 470 Kauhaneen 2012; Vuosikirja 1984, 9; Hannu Mäkinen, sähköposti 20.3.2020.
- 471 Pesari & al. 2012; Korteniemi & Tuomisto 2012.
- 472 Ks. esim. JVS Vuosikirja 2000.
- 473 JVS Vuosikirja 1991.
- 474 JVS Juurikkasaaren arkisto, Strateginen suunnittelu 1989–1992 ja 1991–1994.
- 475 Juhanin Hännisen haastattelu 10.4.2020.
- 476 Etelä-Suomen Sanomat 19.8.1991.
- 477 Juhanin Hännisen haastattelu 10.4.2020; Helsingin Sanomat 19.8.1991; Länsi-Savo 19.8.1991.
- 478 Esim. Apu 25.8.1989.
- 479 Juhanin Hännisen haastattelu 10.4.2020.
- 480 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 15.11.1999.
- 481 Jan Strangin merikarttatieto, 2006
- 482 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS Suomen navigointiliitolle 24.9.1962; Vuosikertomus 1963; vuosikokous 1963.
- 483 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1963.
- 484 PPS vuosikirja 1966.
- 485 PPS vuosikirja 1968.
- 486 Juha Äystön kotiarhivo, Mauno Hyvönen: Navigointiharrastuksen historia JVS:n toiminnassa, 2010.
- 487 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1963.
- 488 Kai Sourander, 10-vuotishistoriikki, JVS vuosikirja 1980.
- 489 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 7.4.1998; Jäsentiedote 29.10.1991.
- 490 KA JKL, JVS:n arkisto, Syyskokous 30.11.2001.
- 491 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 19.2.1986.
- 492 Etelä-Suomen Sanomat 1.4.1990.
- 493 Päijänteen veneliikennelaskenta 1990, 20.
- 494 Merikarhut 2003, 205.
- 495 Hannu Mäkisen kotiarhivo, Pulkkilanharjun siltojen historiallinen katsaus (Mäkinen 9.1.2009, päivitetty vuoteen 2013).
- 496 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS Itä-Suomen vesioikeudelle 11.9.1963; Tie ja vesihallinnon Hämeen piirille 6.8.1962.
- 497 Keskinen 2002b, 46 ja 50.
- 498 Mäkinen 2013 (<https://purjehduspaijanne.wordpress.com/rantautumisesteet/ajankohtaista/>)
- 499 JVS Digiarkisto, Hallitus 20.12.2004; 2.5.2005; 11.12.2006.
- 500 Esimerkiksi Etelä-Suomen Sanomat 29.3.2005; 6.4.2007; 7.4.2007; 24.1.2009; 31.1.2009; 2.10.2009.
- 501 JVS Digiarkisto, Päijänteen vesistöalueen veneilyseurojen esitys 14.3.2007; JVS syyskokous 28.11.2009.
- 502 Hannu Mäkisen kotiarhivo, Muistio neuvotte-lusta Merenkululaitoksessa 13.1.2009.
- 503 Mäkinen 2013.
- 504 Mäkinen 2013.
- 505 JVS Digiarkisto, Hallitus 11.6.2007.
- 506 Hannu Mäkisen kotiarhivo, Pulkkilanharjun siltojen historiallinen katsaus (Mäkinen 9.1.2009, päivitetty vuoteen 2013).
- 507 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vesioikeuden kuulu-tus Kärkisten ja Sutsenlahden siltojen ja penke-reiden rakentamisesta
- 508 Etelä-Suomen Sanomat 1.4.1990.
- 509 Hannu Mäkinen 20.3.2020.
- 510 Ks myös Aita 2009.
- 511 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 7.9.1992.
- 512 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vuosikokous 20.11.1989.
- 513 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 5.11.2001.
- 514 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 13.12.1993.
- 515 JVS Digiarkisto, Hallitus 8.5.2006.
- 516 Myös Pidä Saaristo Siistinä otti ensimmäistä ker-taa yhteyttä JVS:ään vuonna 1989. JVS Juurik-kasaaren arkisto, Hallitus 2.5.1989; 13.4.1994; 12.4.1995; Jäsentiedote 19.4.1993; 17.5.1995.
- 517 JVS Digiarkisto, Hallitus 27.5. 2003; Muistio 19.3.2016.
- 518 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosi- ja toimintaker-tomukset, PPS vuosikertomus vuodelta 1930 (16.1.1931)
- 519 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1910.
- 520 Esimerkiksi JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 3.2.1986.
- 521 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 7.12.2000.
- 522 Esim. Merikarhut 2003, 119.
- 523 Merikarhut 2003, 176.
- 524 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 9.3.1993; 6.9.1994; Jorma Vuovirta, sähköposti 7.4.2020.
- 525 JVS Juurikkasaaren arkisto, Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös 14.2.1972.
- 526 JVS Juurikkasaaren arkisto, Sportting Oy JVS:lle 3.6.1975.
- 527 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vaalikokous 14.11.1984; Hallitus 1.10.1984; 5.11.1985.
- 528 JVS Juurikkasaaren arkisto, Keski-Suomen lääni-noikeuden päätös 20.3.1985; tiedustelu Jyväskylä-

- län kaupunginhallitukselta 4.10.1984; Ote kaupunginhallituksen kokouksesta 49/22.10.1984; valitus 23.11.1984. Erkki Suorlahti, sähköposti 10.3.2020; Timo Fredriksonin haastattelu 16.3.2020.
- 529 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vaalikokous 14.11.1984; Vuosikokous 27.2.1985; Hallitus 7.1.1985; 4.2.1985; Merenkulkuhallituksen päätös 7.5.1985.
- 530 Timo Fredriksonin kotiarkisto, PPS, Merenkulkuhallituksen päätös 28.6.1985.
- 531 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 14.5.1990.
- 532 KA JKL, JVS:n arkisto, Kevätkokous 16.4.2000; Hallitus 14.2.2000; 13.3.2000; 17.4.2001.
- 533 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVU, Kokous 5.3.1971.
- 534 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 8.1.1992.
- 535 Esimerkiksi vuoden 1989 Vuosikirjan voitoksi kirjattiin 100 000 markkaa. JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 6.11.1989.
- 536 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 8.1.1991.
- 537 JVS Juurikkasaaren arkisto, ylimääräinen yhdistyskokous 23.5.1991 (tiedote, pöytäkirja, tilintarkastajien lausunto 15.4.1991 sekä 54:n jäsenen vaatimus ylimääräisen yhdistyskokouksen kokoon kutsumisesta).
- 538 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallitus 15.4.1991; 7.5.1991 (sis. tiedote/vastine tilintarkastajille); 28.10.1991; Toimintakertomus 1991.
- 539 JVS Juurikkasaaren arkisto, Päijätmarkin kirje 10.1.1992.
- 540 JVS Juurikkasaaren arkisto, Hallituksen kokous 9.2.1993; 23.3.1992; 24.2.1992; 20.1.1992; Vuosikokous 23.3.1992; Jäsentiedote 16.6.1993; 31.3.1993.
- 541 JVS Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 28.4.1992.
- 542 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVS ja One Lake Race Oy:n sopimus 23.6.1992.
- 543 JVS Juurikkasaaren arkisto, Vuosikokous 23.3.1993; 23.3.1992; Hallituksen kokous 9.3.1994; 9.3.1993; 7.9.1992; The One Lake Race Oy JVS:n hallitukselle 8.3.1994. Juhani Hännisen haastattelu 10.4.2020.
- 544 JVS Juurikkasaaren arkisto, hallitus 9.11.1994 (taloudellinen katsaus).
- 545 Hannu Mäkinen 20.3.2020.
- 546 Aamulehti 19.9.1948; Suomen Sosiaalidemokraatti 17.9.1948; Sisämaa-Laatokka 09.12.1948; Länsi-Savo 10.12.1948.
- 547 Erkki Vesamaan ja Matti Nurmisen haastattelu 20.7.2020.
- 548 Harri Leskisen kotiarkisto, Itämeren törmäilijöiden kertomuksia kapteeni Morganille - Kuunari Rakelin lokikirjat 6.8. - 15.8.1979.
- 549 Klinge 1981; Leino & al. 2007, 10; Salanterä 2017, 12-14. - Ks. myös Asetus purjehdusyhdistysten lipuista 18.2.1919.
- 550 Ojaniemi 1966.
- 551 Myös Niemi 1934, 35.
- 552 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1896.
- 553 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1897.
- 554 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1909.
- 555 Ojaniemi 1966; Strandström 2006, s. 150.
- 556 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1927.
- 557 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1966.
- 558 JVS:n arkisto Juurikkasaari, JVU, Hallitus 7.12.1970.
- 559 Taloustutkimus 2016; Askola & al. 2017, 15.
- 560 Liikenne- ja viestintävirasto, Rekisterissä olevat vesikulkuneuvot 1.1.2020 (traficom.fi, viitattu 2.3.2020)
- 561 Räsänen & al. 2005, 15. - Vaikka veneiden lukumäärä kasvoi, ei niitä omistavien kotitalouksien määrässä tapahtunut suuria muutoksia 1970-luvun puolivälistä. Tämä viittaisi siihen, että yksittäisillä kotitalouksilla oli käytössään yhä useampia veneitä, eikä harrastus sinänsä laajentunut uusiin harrastajiin Airaksinen & al. 1991, 10.
- 562 Räsänen & al. 2005; Askola & al. 2017; Airaksinen & al. 1991, 8.
- 563 Airaksinen & al. 1991, 8.
- 564 Spurr 2004, 328, 343.
- 565 Glass & Hayward 2001. Veneiennin arvo saatu YK:n tavarantietokannasta ja Maailman pankin tilastoista. <http://databank.worldbank.org/data> (viitattu 1.7.2018).
- 566 Räsänen & al. 2005. - Työllistävä vaikutus oli suunnilleen sama vuonna 1990. Airaksinen & al. 1991, 26.
- 567 Räsänen & al. 2005; Askola & al. 2017.
- 568 Luoma & Ojala 2017.
- 569 Merikarhut 2003, 173.
- 570 Esim. JVS Digiarkisto, Hallitus 27.5.2003; 13.09.2010.
- 571 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 14.9.2009; 11.10.2010.
- 572 Rajala & Ylönen 2014.
- 573 Matikainen 2017.
- 574 Liikenne- ja viestintävirasto, Vesikulkuneuvokanta 2019–2020 (traficom.fi, viitattu 2.3.2020)
- 575 Vuosikirja 2009.
- 576 JVS Digiarkisto, Hallitus 13.11.2006.
- 577 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 19.3.2002; 13.5.2002.
- 578 Esimerkiksi kesäkuussa 2004 hyväksyttiin seuraan 20 uutta jäsentä. JVS Digiarkisto, Hallitus 7.6.2004.
- 579 JVS Digiarkisto, Hallitus 06.02.2017.
- 580 JVS Digiarkisto, Hallitus 20.12.2004; 14.06.2010.
- 581 Suomen Purjehdus ja Veneily, Vuosikertomukset 2013–2018.
- 582 Vuosikertomus vuodelta 2018.
- 583 JVS Digiarkisto, Hallitus 11.2.2002.
- 584 JVS Digiarkisto, Hallitus 09.05.2011.
- 585 Esimerkiksi KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus

- 10.11.2000; 7.12.2000; 5.3.2001.
- 586 JVS Digiarkisto, Hallitus 16.2.2004; 28.9.2005; 01.12.2016; Eduskunnan veneily- ja vesistöjen-suojeluryhmän viesti talvitelakoinnin verollisuudesta 16.9.2005; Verottajan päätös 15.8.2016.
- 587 JVS Digiarkisto, Hallitus 5.11.2018.
- 588 JVS Digiarkisto, Hallitus 20.9.2004.
- 589 JVS Toimintakertomus vuodelta 1987, vuosikokous 24.2.1988. Vuosikirja 1988; Erkki Suorlahti, sähköposti 10.3.2020.
- 590 Jorma Vuovirran haastattelu 7.4.2020.
- 591 Erkki Suorlahti, sähköposti 10.3.2020; Rauli Harjun haastattelu 7.4.2020.
- 592 Rauli Harjun haastattelu 7.4.2020.
- 593 Juurikkasaaren arkisto, JVS, Jyväskylän Veneseuran Purjehduskoulun opettajien kokousmuistio 10.1.1989.
- 594 Juurikkasaaren arkisto, JVS, Jyväskylän Veneseuran Purjehduskoulun mainos (1993 ja 1995)
- 595 Jorma Vuovirran haastattelu 7.4.2020
- 596 Juha Lahti, Sähköposti 9.4.2020.
- 597 KA JKL, PPS, Hallitus 27.1.1949; 8.2.1949.
- 598 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVU, Kokous 5.3.1971.
- 599 JVS Digiarkisto, Esittely kalvot: JVS Finglish Youth Sail Program: Strategy 2004 -2007 & Action plan 2004; Hallitus 11.2.2002; 16.12.2002; 13.1.2004; Syyskokous 29.11.2003
- 600 JVS Digiarkisto, Hallitus 09.05.2011.
- 601 JVS Digiarkisto, Hallitus 12.04.2010; 14.06.2010.
- 602 JVS Digiarkisto, Hallitus 12.10.2009.
- 603 KA JKL, PPS:n arkisto, johtokunnan pöytäkirja nn. 1955; Vuosikertomus 1966.
- 604 Esim. Juurikkasaaren arkisto, VUK, Venetodistukset 25.9.1969.
- 605 Juurikkasaaren arkisto, PPS, Tiedote 2.7.1974.
- 606 Vuosikertomus 1979.
- 607 Juha Äystö Vuosikirjassa 1999.
- 608 Juurikkasaaren arkisto, Jäsentiedote 14.1.1991, liite
- 609 Juha Äystön kotiaristo, JVU, Toimintakertomus 1.1.1973 – 31.12.1973; Juurikkasaaren arkisto, JVU, Yleinen kokous 15.5.1972.
- 610 Lippo Jokinen, sähköposti 20.7.2020.
- 611 Juurikkasaaren arkisto, JVS, Jäsentiedote 14.1.199; Muistio JVS:n katsastusmiehillä 27.4.1993.
- 612 Urpo Linjama, sähköposti 27.3.2020.
- 613 Esim. JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.02.2012.
- 614 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 22.12.2014.
- 615 KA, JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 18.6.2001; 25.9.2001; 5.11.2001.
- 616 KA, JKL, JVS:n arkisto, Syyskokous 30.11.2001; Hallitus 15.11.1999.
- 617 KA, JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 6.4.1999; 7.6.1999; 15.11.1999; 16.4.2000.
- 618 KA, JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 13.3.2000.
- 619 Esim. JVS Digiarkisto, Hallitus 27.5. 2003; 17.6.2003
- 620 JVS Digiarkisto, Hallitus 2.5.2005.
- 621 JVS Digiarkisto, Hallitus 09.05.2011.
- 622 JVS Digiarkisto, Hallitus 27.5. 2003.
- 623 KA, JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 12.6.2000.
- 624 JVS Digiarkisto, Hallitus 13.1.2004; 29.4.2004; kevätkokous 29.3.2004.
- 625 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 12.09.2011.
- 626 JVS Digiarkisto, Hallitus 27.5. 2003; 28.9.2005; 09.09.2013; Vuosikertomus 2013.
- 627 JVS Digiarkisto, Hallitus 13.2.2006.
- 628 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 15.11.1999.
- 629 JVS Digiarkisto, Hallitus 10.4.2006; Särkijärvi 2014.
- 630 JVS Digiarkisto, Hallitus 15.10.2007; Toimintakertomus 2009.
- 631 JVS Digiarkisto, Hallitus 3.6.2002.
- 632 Aki Vanhala, sähköposti 8. ja 9.6.2020.
- 633 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.02.2012.
- 634 JVS Digiarkisto, Hallitus 7.3.2005
- 635 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 12.09.2011; 14.5.2012.
- 636 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 8.6.2009.
- 637 JVS Digiarkisto, Hallitus 30.11.2012; JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 11.06.2012; 6.03.2015.
- 638 JVS Digiarkisto, Hallitus (AN), 8.6.2015.
- 639 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 11.3.2013.
- 640 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.4.2015 (JVS:n vastaus kaupungille seuran suunnitelmista Juurikan kehittämiseksi).
- 641 Jyväskylän kaupunki, karttapalvelu (<https://kartta.jkl.fi>)m, viitattu 13.4.2020.
- 642 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.4.2015 (JVS:n vastaus kaupungille seuran suunnitelmista Juurikan kehittämiseksi).
- 643 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 8.6.2009.
- 644 Keskiuomalainen 27.4.2020; JVS Jäsenkirje, Kommodorin kirje 17.4.2020.
- 645 Sovintosopimus, Säynäsalon Työväenyhdistys ja Jyväskylän Veneseura 30.3.2021; Sopimus Juurikkasaaren vuokrasopimuksen muuttamisesta 30.3.2021. Antti Kivenniemi, sähköpostit maaliskuuhun 2021.
- 646 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.06.2011; 12.09.2011; Keskiuomalainen 1.9.2008.
- 647 KA JKL, JVS:n arkisto, Syyskokous 10.11.2000.
- 648 JVS Digiarkisto, Hallitus 10.9.2002; 17.6.2003; 18.9.2003; 16.2.2004; Toimintakertomus 2008; KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 12.1.1999; 27.8.2001; 25.9.2001.
- 649 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 14.1.2013, 11.3.2013.
- 650 Rauno Himanko, sähköposti 26.8.2020.
- 651 JVS Digiarkisto, Kuminan kauppakirja 31.5.2018; Hallitus 15.5.2018.
- 652 JVS Digiarkisto, Vuosikertomus 2018. JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 10.3.2014.
- 653 JVS Digiarkisto, Hallitus 16.2.2004. Ks. myös KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 22.5.2000.

- 654 JVS Digiarkisto, Hallitus 05.09.2016.
- 655 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 19.3.2002.
- 656 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 10.9.2012.
- 657 JVS Digiarkisto, Hallitus 11.2.2002; 30.8.2004.
- 658 JVS Digiarkisto, Hallitus 28.9.2005
- 659 JVS Digiarkisto, Hallitus 19.10.2005; Syyskokous 29.10.2005.
- 660 Etelä-Suomen Sanomat 25.5.1984.
- 661 Juurikkasaaren arkisto, JVS, Kutsu Kuminan Galaan 12.8.1989.
- 662 JVS Digiarkisto, Kevätkokous 14.4.2010.
- 663 JVS Digiarkisto, Hallitus 13.09.2010.
- 664 JVS Digiarkisto, Hallitus 18.9.2003; 29.3.2004; 7.6.2004.
- 665 Ks. etenkin Lilja 2002b, s. 102 – 103.
- 666 JVS Digiarkisto, Hallitus 30.8.2004.
- 667 JVS Digiarkisto, Hallitus 29.8.2005.
- 668 KA JKL, JVS:n arkisto, Syyskokous 30.11.2001; Hallitus 12.6.2000; 25.9.2001. JVS Juurikkasaaren arkisto, Merenkulkupiiriin vahvistamispäätös 16.4.2002
- 669 JVS Digiarkisto, Kevätkokous 31.3.2005; KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 9.3.2000.
- 670 JVS Digiarkisto, Hallitus 10.9.2002; 18.9.2003.
- 671 JVS Digiarkisto, Hallitus 27.10.2003.
- 672 Juhani Hännisen haastattelu 10.4.2020.
- 673 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 13.11.2012.
- 674 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 11.9.2000.
- 675 KA JKL, JVS:n arkisto, Hallitus 18.1.2000.
- 676 KA JKL, JVS:n arkisto, ”JJ-LeMans” keskustelutilaisuus, Ainolassa 2.9.2002.
- 677 Kanninen 2013.
- 678 Mäkinen 2013; 2014.
- 679 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 14.1.2013.
- 680 KA JKL, JVS:n arkisto, Syyskokous 30.11.2001.
- 681 JVS Digiarkisto, Syyskokous 29.10.2005.
- 682 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 14.04.2008; 08.09.2008.
- 683 JVS Digiarkisto (AN), Hallitus 9.2.2015;
- 13.4.2015.
- 684 JVS Digiarkisto, Satamanosturi hanke, Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskuksen tukipäätös 6.3.2017; Sisko Tiainen 25.8.2020..
- 685 Mastonosturihankkeesta ks. Salminen 2018 ja 2019.
- 686 Sisko Tiainen, sähköpostit 26. ja 27.8.2020; Samppa J. Salminen, sähköpostit 1.3.2020 ja 26.8.2020.
- 687 JVS Kotisivut, ajankohtaista 01.09.2019 (jvs.fi, viitattu 18.4.2020)
- 688 JVS Digiarkisto, Hallitus 09.01.2017. Erkki Rajala 2019 (JVS-vuosikirja, muistokirjoitus); Vesa Kaasinen, Sähköposti 8.4.2020.
- 689 Esim. Merikarhut 2003, 93.
- 690 Suomalainen 16.6.1915.
- 691 KA JKL, PPS:n arkisto, Jäsen- ja toimihenkilöluettelot, päivämätön luettelo 1940-luvulta; jäsenluettelo 1965. – Etenkin seuran kunnia- ja ainaisjäsenet (jäseninä yli 15 vuotta) olivat useimmiten johtaja-tittelillä.
- 692 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 8.2.1951.
- 693 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 31.1.1951.
- 694 Merikarhut 2003, 122.
- 695 Leino & al. 2007, 26–27, 122–143.
- 696 Keski-suomalainen 22.4.1962.
- 697 Keski-Suomen museo, Arkkitehti Matti Hämäläisen muistelmat Blue White –veneiden rakentamisesta 1963.
- 698 Etelä-Suomen Sanomat 22.7.1966; 19.8.1967; 9.11.1969.
- 699 Ilkka Liljan haastattelu 8.3.2020.
- 700 Battilani & Ojala 2018, 1; Spurr 2004; Bender 2017; Ala-Pöllänen 2006; Blackman 1974, Blundell & Thatcher 2005, Chetty 2004; Chetty & Agndal 2008; Dess 1987; Glass & Hayward 2001; Larsson & Lindström 2014; Meikle 1995.
- 701 Spurr 2004, 54–57; 95–98; Marsh 2006.
- 702 Spurr 2004, 112.
- 703 Marsh 2006; Spurr 2004, 108–110; 121–123.
- 704 Merikarhut 2003, 124.
- 705 Kauhanen 2012, 55, 65.
- 706 JVS Juurikkasaaren arkisto, PPS:n venerekisteri 1974
- 707 Traficom.fi, vesikulkuneuvokanta 1.7.2020 (viitattu 20.7.2020).
- 708 Traficom.fi, vesikulkuneuvokanta 1.7.2020 (viitattu 20.7.2020).
- 709 Ala-Pöllänen 2006, 75.
- 710 Ala-Pöllänen 2006, 78–79.
- 711 Fredrikson 2014, 14; Tekniikka & Talous 5.7.2020.
- 712 Spurr 2004, 43–45
- 713 Merikarhut 2003, 127, 133, 161.
- 714 Keski-Suomi 8.8.1888. – Naisista ja veneilyharrastuksesta ks. myös Hirvonen 2006.
- 715 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus vuodelta 1896 ja 1907.
- 716 KA JKL, PPS:n arkisto, Kirjekonseptit, PPS:n jäsenkirje 16.3.1949.
- 717 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 8.2.1949.
- 718 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1961.
- 719 Etelä-Suomen Sanomat 12.7.1955 ”Lahden Purjehdusseuran Päijänteen retkeily päättynyt”
- 720 Merikarhut 2003, s. 94.
- 721 Etelä-Suomen Sanomat 2.8.1956.
- 722 JVS Juurikkasaaren arkisto, JVU, Hallitus 25.11.1972.
- 723 Jorma Vuovirran haastattelu 7.4.2020.
- 724 Välimäki 2010.
- 725 Merikarhut 2003, 79.
- 726 KA JKL, JVS:n arkisto, Jäsenkysely 2001.
- 727 JVS Juurikka, JVU, Jäsentiedote 2/74.
- 728 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1930.
- 729 KA JKL, PPS:n arkisto, Hallitus 10.4.1951.
- 730 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1962.
- 731 KA JKL, PPS:n arkisto, Jäsenluettelo 1965.
- 732 KA JKL, PPS:n arkisto, Vuosikertomus 1951.

- 733 Esimerkiksi rannikon pурсiseurojen yhteenliittymässä, Merenkävijöissä, oli vuonna 1939 jo 322 jäsentä ja 107 venettä. Merenkävijät 2003, 58 ja 62.
- 734 Väestömäärät: Tommila 1970, 247, 248, 249; Kokko 2007, 289; Nummela 1997, 438 sekä stat.fi (viitattu 16.7.2020).
- 735 Traficom.fi, Tilastotietokanta (viitattu 20.7.2020).
- 736 JVS arkisto, Juurikka, Pertti Lipas 11.4.1977, luonnos tiedotteeksi.
- 737 Keski-Suomi 8.4.1905.
- 738 Keski-Suomi 26.4.1906.

LÄHTEET

Arkistolähteet

- Jyväskylän Veneseuran arkistot (JVS Juurikkasaari, Kansallisarkiston Jyväskylän toimipiste, JVS Digiarkisto, Harri Leskisen kotiarhivo, Hannu Mäkisen kotiarhivo, Ari Niemisen (AN) kokoelma, Juha Äystön kotiarhivo)
- Hallituksen pöytäkirjat 1975–2020 (sisältää vuosikokoukset)
 - Jäsentiedotteet
 - Toiminta- ja vuosikertomukset ja –suunnitelmat 1975–2020
 - Vuosikirjat
 - Kilpailuihin liittyvät asiakirjat (kilpailukutsut, tulokset)
 - Lähetetyt ja saapuneet kirjeet
 - Toimikuntien asiakirjat
 - Jäsen- ja veneluettelot
 - Tilit
- Keski-Suomen Museo, Matti Hämäläisen kokoelma, Arkkitehti Matti Hämäläisen muistelmät.
- Lightning-laivue 328 asiakirjoja (Ilkka ja Maire Liljan kotiarhivo)
- Päijänteen purjehdusseuran arkistot (JVS Juurikkasaari, Kansallisarkiston Jyväskylän toimipiste, Juha Äystön kotiarhivo, Timo Fredriksonin kotiarhivo)
- Vuosikertomukset 1895–1974
 - Toimintasuunnitelmat 1895–1975
 - Hallituksen pöytäkirjat (sisältää vuosikokoukset)
 - Saapuneet ja lähteneet kirjeet
 - Jäsen- ja veneluettelot
 - Valokuvat
- Jyväskylän Veneurheilijoiden arkistot (JVS Juurikkasaari 1973–1974; Juha Äystön kotiarhivo 1970–1972)
- Vuosikertomukset 1970–1974
 - Saapuneet ja lähteneet kirjeet
 - Jäsenluettelot
- Suomen Purjehdusliitto (Suomen Urheiluarkisto, Helsinki)
- Vuosikertomus 1906

Suomen Purjehdus ja Veneily ry.

- Vuosikertomukset
- Vesiuurheiluklubi ry:n arkistot 1960–1970 (JVS Juurikkasaari)
- Hallituksen kokoukset (Moottorivenejaosto)
 - Pöytäkirjoja
 - Vesiuurheiluklubin säännöt
 - Vesiuurheiluklubin Tuki ry:n säännöt

Haastattelut, kuvat ja tiedonannot

- Bo Danielsbacka
Timo Fredrikson
Ari Harju
Rauli Harju
Rauno Himanko
Mauno Hyvönen
Juhani (Jussi) Hänninen
Lippo Jokinen
Vesa Kaasinen
Vesa Karhusaari
Antti Kivenniemi
Jouni Kosonen
Pekka Käkönen
Raila Käkönen
Reima Laine
Harri Leskinen
Ilkka Lilja
Maire Lilja
Vesa Lilja
Esko Liukkonen
Hannu Mäkinen
Matti Nurminen
Matti Paatola
Pentti Paatola
Markku Pöyhönen
Heikki Rajala
Samppa J. Salminen

- Kari Sikanen
Erkki Suorlahti
Mika Särkijärvi
Markku Särkkä
Sisko Tiainen
Aki Vanhala
Erkki Vesamaa
Jorma Vuovirta
Juha Äystö

Lehdet ja kausijulkaisut:

- Etelä-Suomen Sanomat
Frisk Bris
Helsingin Sanomat
Ilta-Sanomat
Jyvä-Jussi
Jyväskylän Veneseuran Vuosikirjat
Keskisuomalainen
Keski-Suomi
Länsi-Savo
Suomalainen
Suur-Jyväskylän lehti
Tekniikka & Talous
Uusi Suomi

Kirjallisuus:

- Aarre, Bengt (1971). Kevytveneet. Helsinki: Tammi.
- Airaksinen, Sinikka, Jarmo Granfelt ja Asta Salmi (1991). Veneilyn taloudelliset vaikutukset. Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos. Helsinki 1991.
- Aitta, Seppo (toim., 2009). Siltojemme historia. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto.
- Alanen, Aulis J. (1948) Höyrylaiva Päijänteellä. Päijänteen laivaliikenteen vaiheita. Jyväskylä.
- Alapuro, Risto & Henrik Stenius (1989). Kansanliikkeet loivat kansakunnan. Teoksessa Risto Alapuro (toim.). Kansa

liikkeessä. Vaasa: Kirjayhtymä.

Ala-Pöllänen, Anne (2006). Saippuakuppeja ja kylpyammeita. Lasikuituveneiden alkuvaiheet Suomessa. *Nautica Fennica* 2005–2006. Helsinki: Museovirasto.

Asetus purjehdusyhdistysten lipuista 18.2.1919.

Askola, Hanna, Oona Takala & Joni Tefke (2017). Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa. *Trafin tutkimuksia* 4/2017. Helsinki: Trafi.

Backas, Jonas (2006). Purjehduksen asialla vuodesta 1906. Teoksessa: Matti Tuomisto (toim.) *Purjehtija - Seglaren. Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund*. Helsinki: SPL.

Battilani, Patrizia & Jari Ojala (2018). Regional responses to fiberglass revolution: The case of Italian and Finnish boatbuilding industry. *European Business History Association Congress*, Ancona.

Bender, M. (2017). *A New History of Yachting*. Woolbridge: The Boydell Press.

Blackman Jr, A. W. (1974). The market dynamics of technological substitutions. *Technological Forecasting and Social Change*, 6, 41-63.

Blundel, Richard & Michael Thatcher (2005) *Contrasting local responses to globalization: the case of volume yacht manufacturing in Europe*, *Entrepreneurship & Regional Development*, 17(6), 405-429.

Boman, Juhani (2002). Ensimmäinen Päijännepurjehdus. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) *Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS*.

Chetty, S. (2004). On the crest of a wave: the New Zealand boat-building cluster. *International Journal of Entrepreneurship and Small Business*, 1(3-4), 313-329.

Chetty, S., & Agndal, H. (2008). Role of inter-orga-

nizational networks and interpersonal networks in an industrial district. *Regional Studies*, 42(2), 175-187.

Dess, G. G. (1987). Consensus on strategy formulation and organizational performance: Competitors in a fragmented industry. *Strategic management journal*, 8(3), 259-277.

Ehrström, Margaretha (2006). Paviljonki on pursiseuran maamerkki. Teoksessa: Matti Tuomisto (toim.) *Purjehtija - Seglaren. Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund*. Helsinki: SPL.

Fredrikson, Erkki (2016). Rivakka lakkitehtailija. *Eero Fredriksonin kaikenkarvaisia sattumuksia. Jyväskylä: Docendo*.

Fredrikson, Timo (2014). Purjehdusseuratoiminnan alku Päijänteellä. Teoksessa *PPS 1884-2014. Jyväskylä*.

Glass, M. R., & Hayward, D. J. (2001). Innovation and Interdependencies in the New Zealand Custom Boat building Industry. *International Journal of Urban and Regional Research*, 25(3), 571-592.

Gröbacka, Rauno, Esko Pursiainen ja Jenni Roth (2014). Marakatteja ja kissanpäitä. Vaasalaisten moottoritehtaiden tarina. Vaasa: Vaasan Veteraani-*autoseura*.

Hirvonen, Soili (2006). Kun purjehdus tunnusti tasaa-arvon. Teoksessa: Matti Tuomisto (toim.) *Purjehtija - Seglaren. Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund*. Helsinki: SPL.

Job, S. (2013). Recycling glass fibre reinforced composites—history and progress. *Reinforced Plastics*, 57(5), 19-23.

Kanninen, Antti (2013). *Team Nikealle EM-hopeaa. JVS Vuosikirja 2013*.

Kauhanen, Ilpo (2012). Hans Groop. *Suomalainen veneensuunnittelija. Moreeni*.

Kertomus Päijänteen Purjehdusseuran toiminnasta v.

1905. Jyväskylä: Gummerus 1906.

Keskinen, Urpo (2002). Päijännepurjehduksen syntyyvaiheet. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) *Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS*.

Keskinen, Urpo (2002b). Ensimmäinen vuosikymmen 1973–1982. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) *Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS*.

Keskinen, Urpo (2002c). Toinen vuosikymmen 1983–1992. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) *Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS*.

Keskinen, Urpo (2002d). Kolmas vuosikymmen 1992 - 2002. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) *Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS*.

Kivinen, Jussi (2016). Höyryä Päijänteellä 1850-luvulta 1870-luvulle. *JVS Vuosikirja 2016*.

Klinge, Matti (1981). Suomen sinivalkoiset värit: Kansallisten ja muidenkin symbolien vaiheista ja merkityksestä. Helsinki: Otava.

Klippi, Yrjö, Juha Aromaa ja Pyry Klippi (2015). *Puuvene Suomessa*. Helsinki: Readme.

Kokko, Marja (2007). Jyväskylän kaupungin historia. *Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki*.

Korteniemi, Petri ja Matti Tuomisto (2006). Pläköä, myrskyä ja öistä jännitystä. Teoksessa: Matti Tuomisto (toim.) *Purjehtija - Seglaren. Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund*. Helsinki: SPL.

Lampén, Ernst (1902). *Päijätsalo. Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirja 1902*, 16–21.

- Lampinen, Olli (1977). Vesiliikenne. Teoksessa Jussi T. Lappalainen (toim.), Jyväskylän maalaiskunnan kirja. Jyväskylän maalaiskunta: Jyväskylän maalaiskunta ja maaseurakunta.
- Lappalainen, Jussi T. (toim.) (1977). Jyväskylän maalaiskunnan kirja. Jyväskylän maalaiskunta: Jyväskylän maalaiskunta ja maaseurakunta.
- Larsson, A., & Lindström, K. N. (2014). Bridging the knowledge-gap between the old and the new: Regional marine experience production in Orust, Västra Götaland, Sweden. *European Planning Studies*, 22(8), 1551-1568.
- Leistilä, Topo (1930). Päijänteen satulaiva Refanut. Helsinki: Otava.
- Lilja, Ilkka (1992). Päijänteen Purjehdusseura (PPS) Keljon historiassa. Teoksessa: Vanha Keljo - osa nykyistä Jyväskylää. Jyväskylä: Keljon perinnetoimikunta, 362-366.
- Lilja, Ilkka (2002a). Neljäkymmentä vuotta purjehdusta Päijänteellä. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS.
- Lilja, Ilkka (2002b). Päijänteen sääolot. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS.
- Luoma, Oskari & Jari Ojala (2017). Suuresti suunniteltu. Keiteleen kanavan vaiheita. JVS Vuosikirja 2017.
- Marsh, G. (2006). 50 years of reinforced plastic boats. *Reinforced plastics*, 50(9), 16-19.
- Matikainen, Olli (2017). Kivikkopellon poika. Erkki Laatikainen 1946 - 2013. Helsinki: Teos.
- Matikainen, Olli (2020). Tiikeri 94. Lääkäripersoonaa Artturi Nyssönen ja kansakunnan kohtalonhetket. Helsinki: Docendo.
- Meikle, J. L. (1995). *American plastic: a cultural history*. Rutgers University Press
- Merikarhut 2003. Merikarhut - Sjöbjörnarna. 70 vuotta suomalaista matkapurjehdusta. Tampere: Merikarhut.
- Mietinen, Veikko (2002). Pohjoispään alkupanostukset. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS.
- Mäkinen, Virpi (2018). Lehtorin muotokuva. G. A. Stoores valokuvat omaelämäkerrallisuuden tulkintana. Ennen ja Nyt 2018/4.
- Milewski, J. V., & Rosato, D. V. (1981). History of reinforced plastics. *Journal of Macromolecular Science—Chemistry*, 15(7), 1303-1343.
- Mäkelä, Ilkka (2018). Kunnan purjehduskisa, jossa ei lilluta. Päijänne EesTaas oli suurjärven kovin ja vauhdikkain matkapurjehdus. JVS Vuosikirja 2018.
- Mäkinen, Hannu (2000). Juurikkaasaaren sataman kehitys ja synty. JVS Vuosikirja 2000.
- Mäkinen, Hannu (2013a). Pulkkilaharjun läppäsiltahankeen historiaa. (25.06.2013). <https://purjehduspaijanne.wordpress.com/rantautumisesteet/ajan-kohtaista/> (Viitattu 16.3.2020)
- Mäkinen, Hannu (2013b). Remonttireissu Atlantin yli. JVS Vuosikirja 2014.
- Mäkinen, Hannu (2014). Joutsenella Las Palmasista Saint Lucialle... vai Las Palmasiin? JVS Vuosikirja 2014.
- Nummela, Ilkka (toim., 1997). Jyväskylän kirja. Katsouksia kaupunkielämän vaiheisiin 1940-luvulta 1990-luvulle. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki.
- Ojala, Jari, Susanna Fellman, Matti Hannikainen & Jaana Laine (2019). Vaurastuva Suomi. Teoksessa: J. Laine, S. Fellman, M. Hannikainen, & J. Ojala (toim.), Vaurastumisen vuodet: Suomen taloushistoria teollistumisen jälkeen. Helsinki: Gaudeamus
- Ojaniemi, Taavi (1966). Siniristilippumme. PPS Vuosikirja 1966.
- Paatola, Jorma (1966). PPS 1896-1966. PPS Vuosikirja 1966.
- Pesari, Pentti, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) (2002). Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS.
- Pesari, Pentti, J. Eulenberger, I. Katila (2012). Tehin Pursiseura 30 vuotta. Helsinki: Otava.
- PPS 1884-2014. 130 vuotta Päijänteen pursiseuratointia. Jyväskylä.
- Puuperä, Reijo (2002). Päijännepurjehduksen huolto Pohjois-Päijänteellä. Teoksessa: Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja (toim.) Päijännepurjehduksen vuosikymmenet - Riemua ja tuskaa. Jyväskylä ja Lahti: JVS ja LPS.
- Päijänteen veneliikennelaskenta (1990). Vesi- ja ympäristöhallituksen monistesarja nro. 242. Helsinki 1990
- Pöyhönen, Markku (2017). Retkipurjehdusta Päijänteellä sata vuotta sitten. Säveltäjä Toivo Kuulan loki-kirjat kertovat. JVS Vuosikirja 2017, 40-49.
- Rajala, Heikki (2010). 40-vuotisjuhlavuosi. JVS Vuosikirja 2010.
- Rajala, Heikki & Hannu Ylönen (2014). Risto Pynnönen - veneilyn ja JVS:n Grand Old Man. JVS Vuosikirja 2014.
- Rajala, Heikki (2019). In Memoriam: Erkki Pääkkönen - JVS:n hovirakentaja. JVS Vuosikirja 2019.
- Rautapää, Jorma & al. (2020). Moottorivene. 100 vuotta huvi- ja kilpaveneilyä. Helsinki: Readme.fi.
- Räsänen, Jukka & al. (2005). Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa. Helsinki: Merenkululaitos.

Salminen, Pasi, Veikko Leinonen, Jukka Leinonen, Yrjö Korhonen, Erkki Villberg, Matti Jaro ja Satu Uskali (2012). Lahden Navigaatioseura 50 vuotta. Lahti: Lahden Navigaatioseura ry.

Salminen, Samppa J. (2012). Lightning-purjehdusta 50 vuotta Jyväskylässä. JVS Vuosikirja 2012.

Salminen, Samppa J. (2018). Uusi uljas mastonosturi nousee Juurikkaan. JVS Vuosikirja 2018.

Salminen, Samppa J. (2019). Näin nousi uusi uljas satamanosturi. JVS Vuosikirja 2019.

Sourander, Kai (1980). Jyväskylän Veneseura ry 10 vuotta. JVS Vuosikirja 1980.

Strandström Leif (2006). Pursilippu nauttii lain suojaa. Teoksessa: Matti Tuomisto (toim.) Purjehtija - Seglaren. Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund. Helsinki: SPL.

Suomen Venekalenteri (1930-1931). Suomen Venekalenteri. Purjehtijoiden ja moottorimiesten käsikirja. Helsinki: Suomen Purjehtijaliitto.

Spurr, Daniel (2004). Heart of Glass. Fiberglass Boats and the Men Who Built Them. McGraw Hill Professional.

Strang, Jan (2006). Merikarttatieto (<https://www.strang.fi/merikarttatieto/>)

Särkijärvi, Mika (2014). Tarvitaanko Juurikkasaareen lisää laituripaikkoja? JVS Vuosikirja 2014.

Tilastotiedotus (1969). Palkkatilasto 1969. Helsinki: Tilastollinen päätoimisto.

Tommila, Päiviö (1970). Jyväskylän kaupungin historia 1837-1965. II osa. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki/Gummerus.

Tommila, Päiviö (1972). Jyväskylän kaupungin historia 1837-1965. I osa. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki/Gummerus.

Tuomisto, Matti (toim., 2006). Purjehtija - Seglaren.

Suomen Purjehtijaliitto 1906 - 2006 - Finlands Seglarförbund. Helsinki: SPL.

Utsjoki, Lassi (1957). Päijänteen Purjehdusseuran 60 vuotta kestäneeltä taipaleelta. Keski-suomalainen 22.7.1957

Viinanen, Voitto Valio (2012). Päijänne-nimet Muinais-Hämeen erämaiden rajoina. Historiallinen Aikakauskirja, 110(3), 292-304.

Välimäki, Sari (2010). Ihanat naiset vesillä. JVS Vuosikirja 2010.

Wilmi, Jorma (2011). Jyväskylän maalaiskunnan historia 1945-2008: viimeinen maalaiskunta. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki.

Äystö, Juha (2011). Jyväskylän Veneseura ry 40 vuotta. JVS Vuosikirja 2011.

Nimihakemisto

Henkilöt ja veneet aakkosjärjestyksessä. *Veneet kursivoitu.*

Aavisto, Jari	84, 99, 156, 161, 224, 254, 257, 261	Berghem, Inga	34, 35	Erkko, Eero	6, 13, 15, 245
Aavisto, Kyösti	84, 89, 90, 94, 109, 154, 200, 252, 253, 254, 259	Bjork, Laura	259	Estlander, Erik	4, 45
<i>Accelerando</i>	222, 261	Björk, Anneli	206	Estlander, G.	33
<i>Afrodite</i>	238	<i>Blueship</i>	222, 226, 257	<i>Falco</i>	258, 261
<i>Aho, Yrjö</i>	101	<i>Blåa Ängeln</i>	44, 45	Fellman, Lennart	26, 30, 252
Ahola, Kalle	222, 253, 257, 261	Boman, Juhani	62	<i>Flying By</i>	222, 225, 257, 262
Ahonen, Juhani	263	Brusi, Urho	46, 53, 80, 262, 267	<i>For Sail</i>	104, 257, 262
Ahonen, Markku	62	<i>Buster</i>	210, 214	Franssila, Lassi	12, 130
Ahonen, Olli	216, 219, 253, 262,	Bäck, Jarmo	253	Fredrikson, Anton	12, 13, 15, 228, 245, 252
Ahtola, Elli	242	<i>Capella</i>	13, 46, 50	Fredrikson, Maija	88
Airaksinen, Jani	216, 263	Carlstedt, Edv.	13, 252	Fredrikson, Onni	38
Airaksinen, K.	55	Carlstedt, J.	12	Fredrikson, Timo	7, 58, 80, 88, 99, 117.
Airama, Topi	255	Collin, C. O.	13, 252	<i>Freeway</i>	236
Ala-Hynnillä, T.	262	Collin, O.	252	Frilander, Niilo	94
Alanko, Antti	254	<i>Columbia Livia</i>	263	Furuholm, Olli-Pekka	204, 261
<i>Aloha</i>	50	<i>Dagmar</i>	147, 159, 261	Geis, Johannes	259
<i>Alve</i>	27	Daimler, Gottlieb	33	Gilbert, Leona	196, 254, 260
<i>Amalia</i>	239	Danielsbacka, Bo	145, 213, 215, 238	Groop, Hans	62, 102, 112, 233
Andersen, Jaakko	259	Danielsbacka, Jaana	253, 260	<i>Gunilla</i>	50
<i>Aniara IV</i>	222, 261	<i>Dinorah</i>	262	<i>Gunnel</i>	262
<i>Ansio</i>	55, 58, 117	<i>Doris</i>	154, 257	Haara, H.	262
Anttila, A.	260	<i>Dulcinea</i>	257	Hagfors, Ari	90, 94, 254,
Anttila, K.	260	<i>Dulcinea II</i>	257	Hagfors, E.	256
<i>Aranda</i>	27, 256	Duncker, Pertti	151	Haglund, S.	30, 252
Aromaa, Rauno	54	<i>Edith</i>	27	Haimi, Erkki	254
<i>Atsula</i>	259	Ekelund, Herman. E. W.	20, 21, 228, 245, 252	Haimi, Paavo	130, 139, 262
Autere Timo	208	Ekelund, Hilma	22	Haimi, Pirjo	260
Autere Tomi	208	Eklund, Wilhelm	42	<i>Hairi</i>	138, 139, 143, 261, 263
<i>Banzai</i>	26, 27	Ekström, Erkki	87	Hakkarainen, Anu	255, 260
Barck, Pentti	86, 245	<i>Elin</i>	27	Hakkarainen, Ville	212, 222, 255, 261
Barck, Vappu	86, 87, 242	<i>Elinä</i>	261	Halinen, Maire	55
Benz, Karl	33	<i>Ellen</i>	239	<i>Hamaka</i>	138, 139, 142, 143, 261
		Eloranta, R.	262	<i>Hamaka II</i>	257
		<i>El'Vital</i>	257	Hanhinen, Jaakko	230, 254, 263

Hannikainen, P. J.	22	<i>Homma</i>	260	Järvinen, Marjatta	260
Harju, Ari	130, 139, 140, 142, 143, 212, 241, 254, 263	Honkala, Lotta	260	Järvinen, Seppo	129, 130, 139, 140, 142, 255, 262, 263
Harju, Pauli	254	Honkala, Sini	191, 219, 244, 252, 253, 254, 259,	Järvinen, Timo	259
Harju, Rauli	109, 118, 163, 193, 261, 263	<i>Horisontti</i>	233	Järviö, Kai	210, 255
Harkimo, Harry	151	<i>Hulivili</i>	21, 22	Kaasinen, Vesa	253, 275, 277
Hartikainen, Birgitta	253, 262, 263	Hulkko, Kari	260	Kaila, Rakel	34, 35
Hartikainen, Jorma	198, 254, 262, 263	Hytönen, Tommi	262	<i>Kaisa</i>	21
Hartikainen, Piritta	260	Hyvönen, Harri	236, 259	Kalmari, J.	252
Hartikainen, Sam	154	Hyvönen, Mauno	115, 136, 151, 157, 161, 163, 252, 253, 271, 272	Kanniainen, Jenny	34, 35
Harvia, Risto	94	Hämäläinen, Heikki	222, 260, 261	Kanninen, Antti	258, 259
Hase, Mikael	258	Hämäläinen, Risto	54	Karhusaari, Vesa	104, 134, 204, 249, 253, 257, 260, 261, 262
<i>Hattiwatti</i>	217, 222, 223, 257, 261	Hänninen, Juhani "Jussi"	159, 161, 165, 181, 188, 253	<i>Karttu</i>	260
Hattula, Jorma	97, 99, 104, 108, 130, 233, 254	Hänninen, Kari	161, 181	Karttunen, A. J.	252
Hautala, Toivo	255	<i>Hö-höö</i>	21	Kasurinen, Kalle	224
Heikkilä, Jarmo	231, 257	<i>Iansa</i>	261	Kautto, Ari	204, 205, 255, 263
Heikkinen, V.	262	<i>Iita</i>	257	<i>Kave</i>	26
<i>Heila</i>	27	Ikkala, Päivi	260	Keinonen, Pasi	207, 208
Heimonen, Asko	161	Ikonen, Jorma	104, 253, 262, 263	Kemiläinen, Erkki	125, 254
Heinonen, Jukka	130, 139, 253	Ikonen, Riitta	260	Kerppola, Kaj	161
Hellman, Aug.	12, 228, 252	Immonen, E.	252	Keskinen, Juhani	152, 254, 257, 261
Helppi, Heikki	94	<i>Iris</i>	238	Keskinen, Jussi	254
Hendersson, Anna	259	<i>Irja</i>	27, 28	Keskinen, Urpo	62
<i>Henttu</i>	27	Jaatinen, Heikki	257	<i>Kihu</i>	199
Heponen, Esa	94	Jaatinen, Jaakko	192, 263	Kiiski, Ari	211, 252, 255, 261
Herreshoff, L. Francis	231	Jaatinen, Mikko	257	Kiiski, Pirkko	262
Hiltunen, Ari	262	Jokinen, Ari	191, 253, 259	Kiiveri, Tapio	161
Himanko, Anni	260	Jokinen, Arttu	140	Kilpeläinen, Leona	259
Himanko, Anni	260	Jokinen, Lippo	136, 139, 140, 142, 151, 163, 180, 181, 200, 252, 263	Kinos, Jukka	258, 261
Himanko, Rauno	129, 210, 213, 253, 255	<i>Josefiina II</i>	235	Kirjasniemi, Jussi	253, 259
Himanko, Rauno	129, 210, 213, 253, 255	Junttila, Ilona	263	<i>Kitty Hawk</i>	263
Hinkkanen, Jarkko	146, 147, 224, 255, 257	<i>Jussi</i>	27	Kiuru, Reijo	90, 94, 252
Hintsa, Kaapro	259	Juutilainen, Kimmo	187, 212, 255, 260	Kivenniemi, Antti	191, 252, 259
Hirvensalo, Ari	244, 253	<i>Jyväskylä</i>	48	Kiviniemi, Ulla	206
Hjelt, Matti	51, 54	Jäppinen, Jussi	90, 174, 176	Kiviranta, Hannu	80
Hokkanen, Ari	163, 253, 260			Koho, Heikki	104, 124, 252, 254, 262, 263
Holappa, Petri	253			Koho, Mikko	104, 221, 222

Koho, Pirjo	262	<i>L'Espero</i>	27, 28	152, 153, 156, 161, 167,	
Kolehmainen, Hannu	253, 256, 258, 259	Lievonen, August	20, 66	174, 200, 233, 254, 257,	
Korhonen, Kalevi	259	Liikanen, Ari	84	258, 261, 263	
Korkkolainen, Simo	259	Liikanen, Aulis	162, 254, 260	Liukkonen, Hanna	263
Korkkolainen, Tiina	195, 221, 259, 260	Liikanen, Erkki	94	Liukkonen, Jouni	187, 263
Korkkolainen, Tuomo	134, 254	Lilja (perhe)	151	<i>Lokki</i>	43, 256
Korpela, Hannu	253, 261, 263	Lilja, Anssi	254, 259	<i>Lola</i>	217, 259
Koskela, Jussi	206	Lilja, Ilari	259	<i>Lomahuru</i>	62
Koskull, Peter von	161	Lilja, Ilkka	55, 58, 62, 99, 114, 154,	Lukkarinen, Antero	162, 253, 254
Kosonen, Jouni	137	232, 261, 262		Läärä, Markku	94
Kotimäki, Tero	56, 259	Lilja, Maire	55, 62, 114, 253, 260	Lönn Alma	34, 35
<i>Kristine</i>	190, 260	Lilja, Vesa T.	59, 61, 110, 112, 113, 131,	Lönn, Ville (Wille, Fredrik Wilhelm)	3, 12, 34, 35, 68
Kuisma, Heikki	165, 253, 254, 260		154, 156, 168, 180, 181,	Lötjönen, Hannu	259, 263
Kulve, Panu	154		190, 192, 197, 217, 229,	<i>Maarit</i>	262
<i>Kummankikaa</i>	222		230, 231, 232, 233, 234,	<i>Maija</i>	261
Kuula, Toivo	136		236, 238, 239, 241, 248,	Majala-Pykäläinen, Tiina	165, 260
Käkönen, Pekka	146, 147, 165, 210, 212,		256, 259	<i>Malla</i>	257
	213, 230, 254, 255, 260,	Liljeblad, Kaj	55, 132, 139, 140	Malin, Jorma	192, 193
	263, 277	<i>Lily</i>	53	Mantsinen, Pentti	165, 254
Käkönen, Raila	260, 277	Lind, Jorma	130, 253, 257	<i>Manzanita</i>	101, 162, 257
Lahti, Juha	188, 192, 193, 206, 208,	Linden, Heli	130, 253	<i>Marianne</i>	260
	252	Lindén, Matti	130, 138, 139, 140	<i>Marja</i>	104
<i>Lahtis</i>	11	Lindgren, Jouko	151	Markkanen, Juhani	139, 152, 159, 254, 257,
Laine, Reima	139, 140, 143, 235, 257	Lindroos, Tor Erik	50		262
<i>L'Amour</i>	263	Lindroos, Ville	254	Markkanen, Lea	260
Lampén, Ernst	22	Linjama, Urpo	200, 236, 254, 257	Martikainen, Heikki	118, 142, 192, 194, 254,
Laurén, A.	252	Lipas, Pertti	97, 108, 109, 112, 113, 115,		257
Lehtinen, Antti	252		151, 157, 161, 219, 241,	<i>Mary</i>	234, 261
Lehtinen, Esko	218, 257		252, 258, 259	<i>Mary-Ann</i>	55, 261
Lehtinen, Hannu	254, 263	Lipas, Timo	113, 161, 165, 219, 254,	Matilainen, Nina	260
Lehtinen, Mauri	143		258, 259	Matinaro, Pekka	206
Lehto, P.	260	Liponen, Timo	254	Mattila, Arvo	163
Leino, E.	252	Lipponen, Tuula	260	<i>Mattawunga</i>	55
Leino, Jorma	163	Liuha, Pasi	253	<i>Medeia</i>	244, 258
Leinonen, Eero	163, 252	Liuha, Sanna	253	Melin, Juho	261
Leinonen, Jorma	115	Liukkonen, Erkki	56	<i>Melinda</i>	261
Leinonen, Jukka	62	Liukkonen, Esko	97, 99, 101, 102, 108, 126,	<i>Merilii</i>	230, 260
Leskinen, A.	263		129, 130, 136, 139, 140,	Merkikanto, Oskar	21
Leskinen, Harri	139, 140, 163, 255, 263		141, 142, 143, 150, 151,	Miettinen, A.	261

Miettinen, Irma	62	<i>Nina</i>	55, 260, 261	Paatola, Matti	52, 82, 151, 161, 253, 258, 260, 261, 262
Miettinen, Kari	253	Nurmi Sakari	259	Paatola, Pentti	52, 65, 82, 151, 165, 253, 254, 257, 258, 262
Miettinen, Veikko	53, 54, 62, 254, 259, 262	Nurmi Tuomas	259	Paatola, Tapani	52, 82, 151, 187
Miettunen, Henrik	259	Nurmi, Heikki	261	Palmu, Risto	254
<i>Mignon</i>	27, 28	Nurmi, Tuomas	261	<i>Pandora</i>	263
<i>Mikasa</i>	26, 27, 28	Nurminen, Juho	259	<i>Pandora II</i>	262, 263
Mikola, E.	260	Nurminen, Martti	53, 54, 55, 56, 58, 87, 154	Papp, Zoltan	262
<i>Milla</i>	236	Nurminen, Matti	53, 54, 55, 56, 87, 101, 104, 162, 236, 259	Partanen, Veli-Pekka	238, 263
Mills, Clark	229	Nurminen, Pekko	259	Pasanen, Heikki	254
<i>Minna</i>	257, 261	Nurminen, Tiina	254, 260	Paukamainen, Paavo	259
Mitro, Aleksei	12, 228	Nyman, Seppo	90	Paukku, Timo	146, 147, 255
Mitro, Pekka	252	Nyysönen, Artturi	10, 61, 148, 139	<i>Pauliina</i>	260
<i>Munja Sun Ship II</i>	125	Nyysönen, Ulla	239	<i>Pauliina</i>	230, 260
<i>Muori</i>	14	Näkki, Pekka	254, 260	Pekkarinen, Jari	200, 254
Murto, Arvi	252	Oikarinen, Simo	263	Pekkarinen, Raino	256, 261
Mustalampi, Reino	255	Ojala, Anu	252, 260	<i>Peku</i>	210, 213
<i>Musta-Maija</i>	99, 232, 262	Ojala, Fanni	260	Peltokangas, Erik	255
Mustonen, L.	262	Ojala, Jari	1, 146, 147, 260	Peltokangas, Helena	255
Mäkelä, Ilkka	145, 244, 263	Oksanen, Pentti	230, 260	Peltonen, Johanna	260
Mäkelä, Marjo	244, 258, 262, 263	Oksanen, Yrjö	163, 254	Peltonen, Leo	254, 255
Mäkinen, Hannu	168, 169, 170, 252, 263	<i>Old Lady</i>	218, 257	Pennanen, Pertti	129, 139, 255
Mäkinen, Timo	87, 94	Olkkola, Mauno	74	Penttinen, Tapio	254
<i>Nana</i>	99, 102, 233	Olkkonen, T.	252	Pietinen, Aarne	9, 33
<i>Naomi</i>	261	<i>Oona</i>	217, 261	Pii-Keinonen, Sirpa	207
<i>Nereida</i>	142	<i>Orion</i>	14	<i>Pikku Heidi</i>	261
Nevalainen, Verner	259	Ovaskainen, Olli	221, 254, 262	<i>Pirjo</i>	260, 261, 262
<i>Nevertheless</i>	257	<i>Oyama</i>	26, 27, 28	Pirttimäki, Lauri	255
Niekka, Ilkka	261	Paasikangas, Antti	255	<i>Plattapus</i>	261
Niemi, Jalmari	6, 11, 21, 22	Paasikangas, Erkki	90, 94, 254	<i>Plutte</i>	27, 28
Nieminen, Ari	253, 255	Paaso, Fanny	66	<i>Pohjanneito</i>	53, 82
Nieminen, Juho	259	Paasonen, Marko	219, 220, 221	<i>Pohjantähti</i>	51, 65, 257, 258, 262
Nieminen, Katri	259	Paatola, Heidi	260	Pohjola, Hilikka	253
Nieminen, Marja	260	Paatola, Irma	82, 151	Porkholm, Olli	1, 204, 252
Nieminen, Niko-Mikko	238, 262	Paatola, Jorma	6, 43, 48, 51, 52, 53, 54, 61, 62, 64, 65, 71, 74, 77, 82, 83, 86, 115, 151, 162, 163, 167, 245, 252	Puhalainen, Mikko	259
Nieminen, Pentti	255, 257, 260, 263	Paatola, Maarit	82, 151	Pukari, Vili-Pekko	259
Nieminen, Urpo	261			Pulkkinen, Harri	254
Niinijärvi, Raimo	130, 140			Puttonen, Antti	253, 254
Niinivuori, Harri	261				
<i>Nikea</i>	58, 59, 221, 257, 258, 259				

Puumala, Leo	142	Rikala, K.	252	Sepponen, Ritva	260
Puumalainen, Pertti	62	Ristola, Roine	65, 199, 253	Seppänen, Huugo	252
Puuperä, Kari	261	Ristola, Tapani	65	Sepänmaa, Pekka	253, 255, 260
Puuperä, Marjatta	127, 142, 260	<i>Rosita</i>	154	<i>Shango</i>	222, 261,
Puuperä, Reijo	127, 142, 143, 151, 156, 159, 167, 171, 252, 257, 261, 262	<i>Rosmarine</i>	263	Siik, Olli	210, 222, 255, 257, 260
Puurtinen, Mikael	258	Ruosteininen, Mixu	224	Siikanen, Eeva	253
<i>Puuska</i>	27	Ruppa, Juhani	154	Sikanen, Eva	260
Pykälinen, Tiina-Maija	165, 253, 260	Ruppa, Sami	144, 154	Sikanen, Kari	88, 140, 255
Pylvänäinen, Matti	254, 259	Ruppa, Samuli	140, 261	Siltala, Joonas	259
Pynnönen, Risto	165, 186, 188, 189, 191, 213, 252, 259	<i>Rush</i>	235	Siltala, Timo	204, 205, 260
<i>Pyntsi</i>	213	Rusi, P.	262	Silvonen, Markku	211, 257, 263
Pyykönen, Timo	259	Rusi, Simo	65, 252	Sinkkonen, Jorma	252, 253
Pälvimäki, Janne	224, 235, 255, 263	Rytkönen, Enok	41	<i>Sipi</i>	232
Pälvimäki, Lasse	152, 254, 257, 263	Rönnqvist, Marjo	253	Skottman, Reijo	253
Pälvimäki, Virpi	235	<i>Saarenneito</i>	139, 143, 148	<i>Slipfree</i>	224
Pävimäki, Matti	236	<i>Saari</i>	210, 241	Sneck, Seppo	253
Pääkkönen, Erkki	210, 213, 214, 254, 255, 260	Saari, Hilikka-Leena	253, 260	Snellman, Anu	238, 253, 260
Pöyhönen, Markku	63, 81, 99, 222, 253, 261, 262	Saari, Martti	253, 254, 260	Snellman, Pertti	238
Rahkila, M.	46, 50	Saastamoinen, Heikki	262, 263	<i>Sofia</i>	257, 263
Rahkonen, Vesa	99, 118, 130, 198	Saastamoinen, Helena	238	<i>Solaia</i>	257
Railo, P.	260	<i>SAFA</i>	263	Sourander, Kai	89, 90, 101, 159, 180, 200, 239, 245, 252, 253, 254
Railo, T.	260	Salmenkivi, O.	252	Souru, Hanne	260
Rainamo, Markku	260	Salminen, Samppa J.	56, 69, 161, 204, 205, 219, 221, 257, 258, 259, 260, 261	Souru, Juha	253
Rajala, Heikki	7, 168, 190, 191, 210, 213, 253, 255, 260, 261, 263	Salomaa, Pekka	254	Souru, Suvi	259
<i>Rakel</i>	163	Salonen, Pekka	80	Sovijärvi, Otso	56
Rantala, Raimo	261	Salonen, Samuel	259	<i>Squaw</i>	257, 258, 261
Rantala, Veikko	124, 254	Salovaara, Jussi	130, 139	<i>Squaw II</i>	217, 221, 222, 244, 261
<i>Rape</i>	210	<i>Sami</i>	261, 262	<i>Stargazer</i>	156, 257, 261
<i>Rasvanki</i>	136, 139, 140	<i>Sanna</i>	253, 257, 261	Stoore, Gustav Albert	2, 18, 20, 22, 23, 29, 31, 32, 33, 37, 43, 228, 245, 252, 256
Rautio, P.	262	Santala, Eero	50, 53, 82, 256, 262	Strömmer, Juho	192, 259, 261, 263
Rechard, Esko	151	Santavirta, M.	257	<i>Sun Ship II</i>	125
Rihto, Kimmo	211, 261	<i>Sari</i>	156, 257	Suntioinen, Antti	90, 94, 157, 254, 259, 260
Riikonen, Eero	254	Schüler, Eike D.	111, 148, 253	Suntioinen, Anu	84
		Scildt, Onni	21, 22	Suntioinen, Pekka	84
		<i>Scorpion</i>	257	Suntioinen, Terttu	94, 244, 253, 259
		Selin, F. W.	162	Suominen, Pekka	62
		Sepponen, Antti	84, 254, 255		

Suoniemi, Heikki	254	<i>Tuulia</i>	110	Wikgren, Jan	253
Suonperä, Juha	87, 94	<i>Tuulikki</i>	53, 54	Vilmusenaho, Esa	101, 162, 257
Suorlahti, Erkki	127, 179, 193, 194, 252, 254, 259, 263	<i>Twilight II</i>	257	Vilmusenaho, Pentti	101
<i>Suvi 3</i>	263	Tykkyläinen, Sampo	255	<i>Viri II</i>	262
<i>Sylva</i>	52	<i>Uhuru</i>	238	Virtanen, Petri	253
Syyli, Jari	236	<i>Ulla</i>	257, 262	Wirzenius, Mirka	262
Särkijärvi, Mika	1, 69, 121, 125, 134, 146, 175, 182, 184, 187, 188, 192, 195, 199, 205, 206, 208, 211, 213, 214, 224, 235, 249, 253, 260	<i>Unique</i>	257, 258, 261	Wuolio, Seppo	175
Särkkä, Markku	232, 253, 255, 260	Ursin, Heli af	86	Vuorio, J.	256
Särkkä, Sirpa	232	Ursin, Kai af	86	Vuoristo, Vesa	230
Taipale, Jorma	252, 260	Ursin, Kimmo af	86	Vuovirta, Jorma	104, 118, 130, 152, 192, 254, 257, 261, 262
Tallgren, Georg	151	Ursin, Maija af	88	Väisänen, Pekka	206
Tamminen, Reima	254, 263	Utsjoki, Lassi	63	Vänttinen, Eero	252
<i>Taru</i>	104, 257, 261	Vaher, Hagar	34	Vänttinen, Ernst	12, 34, 228, 252
<i>Tehi</i>	27, 31, 32, 33	Vaher, Inkeri	34	Wäänänen, Simo	159, 162, 165, 219, 221, 252, 253, 259, 260, 261, 262, 263
Tervakangas, Ilari	252, 253, 254	Vaher, Kaarina	34	<i>Zoe</i>	112, 257
Tervakangas, Pirkko	165, 254, 260	Wahlgren, Pekka	94	Äijälä, Jari	254
Tiainen, Lauri	259	Vaismaa, Taina	253	Äystö, Juha	1, 7, 118, 127, 151, 165, 191, 221, 222, 252, 256, 257, 258, 261
Tiainen, Sisko	253, 260	Waldén, Pekka	94, 253	Äystö, Saara	263
<i>Tigru</i>	222, 233, 257, 261, 262	Wallinheimo, K.	260	Öhrnberg, A.	20, 252
<i>Tiira I</i>	31	Vallius, Henry	125, 257		
Timgren	152	Vanhala, Aki	146, 147, 204, 205, 206, 254, 259		
<i>Tippa</i>	65, 262	Vanhala, Jari	222, 225, 253, 257, 262		
<i>Tirpukka</i>	236, 257	<i>Vanja</i>	230		
<i>Toinen Sallittu Nautinto</i>	257	Varma, Seppo	261, 263		
<i>Tove III</i>	175	Vartiainen, Hannu	211, 214, 222, 255, 257, 260, 261, 263		
<i>Tuiga</i>	231, 257	Weckström, Magdalena	105		
<i>Tuija</i>	263	Weckström, Petteri	253		
Tulomäki, Heikki	59, 259	Vehtari, Esko	129, 130, 139, 253, 254, 263		
Tulomäki, Keijo	56, 59, 195, 219, 259	Vekkel, Jari	204, 216, 254, 260		
Tulomäki, Leena	195, 254, 260	<i>Venhoo</i>	104		
Tuominen, Jari	190, 255, 260	<i>Venla</i>	261		
<i>Tutta</i>	46, 50, 53, 262	Vesamaa, Erkki	77, 84, 101, 103, 104, 111, 115, 154, 156, 157, 158, 162, 173, 236, 243, 254, 257, 259, 263		
<i>Tuttenhof</i>	263	Viillos, Jan	254		
<i>Tuula</i>	258, 259, 260				

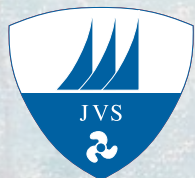
Jari Ojala ja Juha Äystö:

Päijänteellä – Jyväskylän Veneseura ja sen edeltäjät

Tämä kirja kertoo Päijänteen veneilyharrastuksen kehitymisestä aina 1800-luvun lopulta alkaen *Jyväskylän Veneseuran* ja sen edeltäjäseurojen tarinoiden kautta. Vuonna 1970 perustetun Jyväskylän Veneseuran historiaa ei nimittäin voi ymmärtää huomioimatta Suomen sisävesien ensimmäisen pурсiseuran, vuonna 1895 jyvaskyläläisten ja lahtelaisten veneilijöiden yhdessä perustaman *Päijänteen Purjehdusseuran* (PPS) toimintaa.

Päijänteen Purjehdusseuraa edelsi *Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseura*, joka perustettiin jo 1883. Ensimmäinen Päijänteen alueen purjehduskilpailu järjestettiin 1882. Vuonna 2020 tuli siis kuluneeksi 50 vuotta Jyväskylän Veneseuran perustamisesta, 125 vuotta Päijänteen Purjehdusseuran perustamisesta ja 2023 jo 140 vuotta Vesijärvi-Päijänteen Purjehdusseuran perustamisesta.

Jyväskylän yliopiston historian professori Jari Ojala on tutkinut erityisesti merenkulun taloushistoriaa. Juha Äystö on Jyväskylän yliopiston fysiikan emeritusprofessori ja pitkäaikainen purjehduksen harrastaja, joka on koonnut tietoja ja kirjoittanut vuosien varrella veneseuran historiasta.



Jyväskylän Veneseura ry, 2021
ISBN 978-952-94-5503-4 (sid.)
ISBN 978-952-94-5504-1 (PDF)



TEHTY SUOMESSA
MADE IN FINLAND
Otavan Kirjapaino Oy