

Sukellusseura Mursut on perustettu syksyllä 1974. Yhdistysrekisteriin se ilmoitettiin 12. maaliskuuta 1975. Kim Bruun-Riegelsin jättämä ilmoitus hyväksyttiin oikeusministeriössä vuoden kuluttua maaliskuussa 1976. Puheenjohtajaksi ilmoitettiin Jukka Elomaa, sihteeriksi Mikko Kankaanpää, varapj:ksi Kim Olav von Bruun-Riegels ja muiksi hallituksen jäseniksi Kauko Helevirta, Reima Kytöniemi sekä Jorma Haikara. Varalla olivat Veli Manninen ja Juha Kanninen. Osa kavereista oli ATK-oppilaitoksen oppilaita.

Kun käydään tutkimaan seuramme 20-vuotista historiaa, lokikirjojen kohta Muut tiedot on antoisinta luettavaa. Niistä aistii, millainen retki pojilla todella on ollut. Esimerkiksi kesäkuun kuudentena päivänä 1978 paluumatkalla Tauvosta sukelsi Toikan hyllyllä Torppa, Hepoaho ja Huiskonen. Pirkola yritti tyhjällä pullolla - turhaan. Näin kävi silloin. Viikon kuluttua Oravan Esa ja Pekka, Harri Ahola ja Repe kävivät Tamaralla. Huima tutkimusretkemme suuntautui nelimastaisen purjelaiva Tamaran hylkyyn ja tarkoituksena oli pelastaa mahdolliset antiikitavarat ja muut romut. Saalis: Kuten ennenkin.

MURSU I

Mursu I hankinta ja hiominen toimintakuntoon on kertomisen arvoinen asia. Paavo Riihijärvi rakensi norjalaistyyppisen tammirunkoisen lullukkapaatin Ruotsissa. Se kulkeutui Raaheen Veikko Karekivelle, joka myi tämän kuuladieselkäyttöisen veneen seurallamme. Ilman hyttiä vene sopi Keskus-Marketin kellariin, missä sitä rappailtiin vuoden pari käyttökuntoon. Kuivassa paikassa vene meinasi ravistua ihan kokonaan. Vesielävä siitä kuitenkin saatiin.

Alkuvuosien lokikirjoissa on surkuhupaisinta luettavaa jatkuvat murheet Mursu I:n tekniikan kanssa.

Otetaanpa pieni näyte:

- 23.8.77 ajettiin jalkaohjauksella kotiin, koska ohjausvaijeri katkesi
- 31.8.77 starttimoottori jäi päälle ja meni rikki, akkua ladattu Marketin alakerrassa
- 16.10.77 Jyryn itäpuolella pohjakosketus, polttoainekin loppui Rimalaiturin tienoilla
- 16. toukokuuta 1978 vene laskettiin vesille Rautaruukin satamanosturilla satamaväen ym. joutilaiden todistaessa tapahtumaa. Tämä olikin murheen päivä, sillä Mursu "töksähti" lähellä Lapaluodon laituria. Syynä olivat näköjään ilmavaivat. Vii-saimmat ja vahingosta oppineet miehistön jäsenet jäivät siinä vaiheessa rannalle valmiiksi nauramaan. Ei tässä kaikki. 400 metrin komean seilauksen jälkeen "ohjasti" Harri Mursun komeasti kivikkoon. Pitkän keikuttelun, työntämisen, ankkurin kilpaheiton, kiroilun ym. jälkeen Mikko, Harri ja Esa saivat Mursun syvemmillä vesille. Vaisusti hymyillen palailtiin rantaan, jossa naureskeli arvovaltainen joukko lapaluotolaisia ja rautaruukkilaisia.
- 29.7.1978 polttoaineputki poikki ja moottori teki topin.
- 7.9.1978 rupesi moottori terävästi kolkuttamaan Jyryn ja Toikan välillä.
- 11.9.1978 "Tää korutont on kertomaa" - kampiakseli poikki sylinterin limpun kohdalta.
- 14.6.1979 sukellusretkellä Kallaan moottorin lämpö alkoi nousta tulomatkalla. Poistettiin termostaatti ja lämpö laski 40 asteeseen!
 - 29.6.1979 tehty risteily Pirkolan mökille Yppäriin oli totaalinen katastrofi. Suunnitelmien mukaisesti edettiin Pyhäjoen edustalle, jossa moottori kuitenkin pysähtyi. Suihkupumpun käyttöhammaspyörä oli leikannut kiinni. Vastassa odotteleva Oravan Esa näki hätämerkit rannalta ja hälytti Raahen poliisit, Merivartioston ja kaikki mahdolliset. Troolimiehet hinasivat paatin kalasatamaan klo 01.00. Motti oli pysähtynyt 13.15 eli pelastusoperaatio kesti 11 tuntia ja 45 minuuttia. Ikään kuin tässä olisi ollut kärsimystä tarpeeksi. Vaan ei ollut, sillä automatkalla Raaheen sammui Volvo lennosta Piehinggissä. Seuravana päivänä kuitenkin saunottiin Pirkolan mökillä niin kuin ei mitään.
- 14.8.1979 ei päästy mihinkään, sillä vetoakselin pultit olivat löysällä ja akseli irtosi.
 - 14.8.1980 laturin laakeri hirtti kiinni
 - 1.lokakuuta potkurin akseli katkesi
 - 2.lokakuuta irrotettiin potkuri, josta oli yksi lapa katkennut juuresta poikki

Vuosi 1981 alkoi lupaavasti. Vasta neljännen reissun kohdalla huomautetaan, että polttoaine on lopussa. Seuravana päivänä merkittiin lokikirjaan paljonpuhuva virke: "Yleensä hyvä tapa katsoa ennen lähtöä, onko polttoainetta, öljyä ja vettä." Polttoaineesta huolehtiminen näyttikin olevan jatkuva murheen aihe Mursu I:n kohdalla. Täyttömäärät ja kerätyt naftarahat merkittiin huolellisesti joka reissulla. Tämä sukelluskausi näyttää olleen edellistä parempi, sillä varsinaisista suurista murheista ei lokikirja kerro. Akku ja painelaakerit lähinnä ilkeivät.

Vuonna 1982 päästiin aina heinäkuulle, ennen kuin syntyi ongelmia. Perälaakeri rutisi ja paukkui. Tamaralle mentiin vasta 27. heinäkuuta ja hylky löytyi vanhoja hyväksi todettuja menetelmiä hyväksi käyttäen?

Sukeltajille lokikirjan pitäjä antoi ohjeen, että kun menette länsipuoleiselta lipulta alas kohteeseen, suunnitelkaa mahdollinen kohteen hyväksikäyttäminen/hyödyntäminen (ei ryöstö). Lukija oikein pysähtyi miettimään, mitä Holopainen tai Hepoaho mahtoi tarkoittaa näillä arvoituksellisilla virkkeillään.

MURSU II

Mursujen seuraava alus laskettiin vesille 22. päivä kesäkuuta 1983. Jo vesillelaskun yhteydessä ilmeni ongelmia. Merivesipumppu oli väärinpäin. Meteliä ja tärinää piti saada pienemmäksi tai kuulosuojaimet joka ukolla. Loki, kierrosluku- ja ampeerimittari olivat vähemmän OK. Nopeusmittarikaan ei toiminut ja potkuri täristi.

Heinäkuussa etsittiin Rönkän 20-heppaista Volvo Penta -perämoottoria. Paluumatkalla tukialuksen mottia piti ilmata vähän väliä. Lopulta öljyputki irtosi ja öljyt pullahtivat ulos. Loppumatkalla kone kiehui, koska ei ollut vettä?

Muutaman päivän kuluttua todetaan kynnisesti, että koneesta on puhti pois; luultavasti seurausta öljy- ja ylikuumenemisvaurioista 3. päivä heinäkuuta. Päätös koneremontista seuraavana talvena oli yksimielinen.

Syyskuun alussa todetaan, että moottori savuaa entiseen tapaan, mutta ei kuljeta venettä kuin korkeintaan 8 solmua. Joku konkarimursuista totesikin, että Mursu II:ssa ei ollut muuta komeaa kuin mahtava peräaalto.

Mursu II nostettiin ylös 8. päivä lokakuuta ja todettiin, että kesän aikana oli ajettu 388 meripeninkulmaa.

Vuosi 1984

Paatti laskettiin veteen kesäkuun toinen päivä. Talven aikana moottorille oli tehty täysremontti. Männänrenkaat oli uusittu, samoin 6. sylinteri mäntineen. Kansi oli oikaistu ja kaikki laakerit uusittu. Erikoisuutena mursut hankkivat myöskin surffilaudan, jota luvattiin vuokrata jopa yksityiskäyttöön.

Vähin murhein päästiin aina elokuun 12. päivään asti. Silloin Maarit, Satu, Juha ja Matti Karsikon puolilta päivin alkanut huviretki päättyi kivikkoon 200-300 metriä Taskusta itään. Potkuri meni niin huonoon kuntoon, että Velmu-niminen moottorialus hinasi MURSU II:n rantaan.

Lokakuun 13. päivä alus nostettiin ylös ja todettiin, että merimaileja oli siunaantunut kesän aikana 261 kappaletta 45 ajotunnin aikana.

Vuosi 1985

Kankaanpää, Torppa, Lepistö, Sauvola, Karsikas ja Pirkola saivat aluksen vesille 7. päivä kesäkuuta. Viikon kuluttua aloitettiin auton etsinnät Yppärissä. Turhia sukellusreissuja tehtiin seitsemän kappaletta.

Tamara löydettiin vasta elokuun 7. päivä. Tällöin näkyy kirjassa huokaus, että olisi hankittava navigaattori!

Melko tapahtumaköyhä kesä päättyi lokakuun alussa, jolloin Mursu II nostettiin maihin Rautaruukin venevajan edustalle.

Vuosi 1986

Vesillelasku tapahtui vasta syyskuun 13. päivä, koska oli ongelmia ja innostuksen puutetta. Alukseen oli hankittu jo syksyllä -85 uusi, ilmeisesti käytetty Leylandin traktorimoottori. Koneita asennettiin huhti/toukokuun. Porukalta puuttui puhti ja vasta elokuun lopulla aktiivit saivat työn päästä kunnolla kiinni.

Veneellä tehtiin vain neljä koeajonluonteista reissua. Sukeltamisesta ei puhuta tänä vuonna mitään. Korpelan Pertti vetäisi "Upseerillaan" Mursun ylös syyskuun loppupäivinä.

Vuosi 1987

Kausi alkoi lupaavasti, sillä jo toukokuun 28. päivä saatiin Mursu II oikeaan elementtiinsä. Potkurin nousua muuteltiin pariinkin otteen ja lopulta hankittiin uusi, ennen kuin kierroslukuun ja nopeuteen oltiin tyytyväisiä.

Kesäkuun alussa löytyy varmaankin tähdellinen huomautus lokikirjoista: Veneeseen on tuotu lääkepullo, jota saa käyttää vain tosi tarkoitukseen sukelluksen jälkeen!

Juhannuksenalusviikolla sattui Lepistölle, Hämäläiselle ja Erikkilälle pohjakosketus Kakkoskivikon ja Kallan välissä. Pieni reikä laudassa ja potkuri vähäsen solmussa olivat seurauksena. Jo seuraavana päivänä laskettiin Mursu takaisin veteen. Asialla olikin kiire, sillä kolmantena päivänä Ison-Kraaselin "meripäivillä" antoivat samat herrat useita näytössukelluksia. Ja Mursu ei kun käyttökieltoon ja moottori pois.

Kuukausi meni korjaustöihin. Moottori käytiin läpi perusteellisesti ja asennettiin navigaattori Navstar 2000.

Heinäkuussa tehtiin useita hyviä reissuja Toikkaan, Tamaralle ja jopa Hailuotoon. Niilo Saarinen oli mukana nostamassa Tamaralta Juha Huhtalan löytämää ankkuria, joka tietääkseni myytiin hyvällä hinnalla Nesteen pääkonttoriin. Hailuodosta etsittiin tuloksetta hylkyä.

Syyskuussa käytiin useasti Tamaralla. Toikkaan suunniteltu avovesikoe pidettiinkin Helmimöljän laiturissa ja samalla nostettiin Saab 99 Hepoahon kuorma-auton Hiabilla kuiville. Kokeen suorittajille ja muillekin oli löytö täysi yllätys.

MURSU III

Vuosi 1988

Mursu III:n ostosta ja edellisen myynnistä lokikirjat eivät kerro mitään. Vesillelasku tapahtui kuitenkin 20. toukokuuta Jorma Vännin, Mikko Kankaanpään ja Terho Hautamäen toimiessa puuhamiehinä.

Juhannuksena oltiin Hailuodossa. Lokikirja merkintöjen lennokkuudesta voi päätellä, että Huhtalalla, Lepistöllä, Hämäläisellä, Koskelolla, Rautiolla ja Mattilalla morsiamineen oli hauskaa. Yhdeltätoista kaikkua yössä raivokas laulu: "Anna kulta anna!" Osa porukasta vain istuu ravintolan hämärissä, eivätkä yhdy ainakaan lauluun. Aluksen komentosuhteet lienevät menneet jossain vaiheessa sekaisin, sillä lokikirjan sivun alalaidassa lukee isoin puukstaavein, että aluksen kapteeni on Voitto Hämäläinen.

Heinä/elokuussa tehtiin ennätysmäärä sukellusretkiä milloin minnekin. Vene pelasi aika moitteettomasti. Sukeltajille siunaantui lempinimiä, kuten hypotermia-Hämäläinen, ankkuri-Erikkilä tai hylky-Huhtala. Sorsastuksen aloituksen aattopäivänä Huhtala ja Erikkilä harrastivat etappiopettelua säätilavuuspuvuilla. Tulos on arvoituksellinen: Sukellettaessa poistoventtiili täysin auki, etapissa puolesa välissä, kuivapukuun ei kannata kusta!

Veneilyn kannalta kesä oli onnistunut. Ainakin 66 merimatkaa tehtiin kesän aikana. Aina ei sukellettu vaan käytettiin perheitä tai sulalaisia merellä tai jossain saarella jos ei muuta niin makkaranpaistossa. Seuratoimintaa parhaimmillaan, tekisi allekirjoittaneen mieli sanoa.

Vuosi 1989

Huhtikuussa alkoivat kunnostustoimet ja toukokuun 6. päivä paatti saatiin vesille. Ensimmäinen sukellusretki 13. päivänä keräsi konnaista 15 mursua.

Lukuisia retkiä tehtiin lähivesille ja kauemmaskin. Pietarsaareissa käytiin heinäkuun lopulla sukeltamassa rahtilaiva Björnin hyllyllä. Kalajoelta suunnattiin nokka kohti Skellefteåta. Tällä matkalla oli pojilla seikkailua kerrakseen. Jos lokikirjaan on uskominen, kippari taisi laskea hätäpäissään jo housuihinsakin. Navigaattori näytti eräässä vaiheessa sijainniksi Rooman ja siellä Pietarin kirkon aukean.

Kotimatalla poikien navigointia saattelivat hyvien haltijoiden lisäksi Puskija Finn ja Helsinki radio. Nämä voivat päätellä radiosignaalin voimakkuudesta, mitä automaattista asemaa lähinnä Mursu III teki tuskaista taivaltaan.

Elokuun lopulla Mursu III joutui kiville Taskun ja Karhun Pillun välissä. Varsinaisella huviajelulla oli tarkoitus kiertää Taskun väylän kautta Raahen majakalle ja sieltä Rautaruukin väylää kotiin. Merenkäynnin takia jäätiin ankkuriin Karhun Pillun kohdalle, mutta ankuri ei pitänyt. Sitten moottorikaan ei meinannut käynnistyä. Lopulta oltiin jo niin matalassa, että peruutettaessa kävi potkuri kiveen. Ja matalikkoonhan siitä jouduttiin. Kovalla kolinalla troolari Jyry veti veneen myöhemmin kivikosta.

MURSU IV

Vuosien 1990 ja 1991 lokikirjat puuttuvat ja sitten siirryttiinkin nykyisen MURSU IV:n kauteen. Terärunkoinen 15-metrinen tukialuksemme on varusteltu hyvin ja se toimii kaikissa olosuhteissa moitteettomasti. Tietty pioneerihenki on historiaa. Uusina haasteita ovat pitkät sukellusretket, jotka ulottuvat Pohjanlahden perukoilta Hangon kautta Tallinnaan. Navigoiminen Turun sokkeloisessa saaristossa olikin uusi ulottuvuus Raahen edustan merilakeuteen tottuneille.

Vuosi 1992

Alkukauden merkinnät ovat pääosin talkootuntien kirjaamista elokuuhun asti. Mursu IV vaati lujasti muutostöitä, ennen kuin se saatiin sukeltajia tyydyttävään kuntoon. Talkoovihon mukaan Risto Kallio, Terho Hautamäki, Jouko Turunen, Juha Rautio, Voitto Hämäläinen, Janne Kastelli ja Kimmo Kärsämänoja ahkeroinvat innokkaimmin tukialuksen muutostöiden kimpussa.

Elokuun alusta alettiin retkeillä eri puolilla saaristoa. Eräälläkin reissulla Herculekselle oli 15 henkeä pakkautunut Mursu IV:een. Tukialus kärsi aluksi pikkuvioista, joista hankalin sattui sukellusretkellä Herculekselle 23. elokuuta. Silloin kävi niin, että akut olivat tyhjentyneet ja kone ei startannut. Merivartiosto oli kuullut avunhuudot ja saapui paikalle. Luotsiasemalta saatiin luotsikutteri hätiin ja moottori käyntiin.

Jouko Turunen oli kuullut ongelmista myös. Hän saapui veljensä kalastusveneellä akkuineen ja virtakaapeleineen paikalle, mutta apua oli jo saatu.

Laturista löytyi myöhemmin vika, mikä aiheutti sen, että paneeliin asennettiin volttimittari. Ohjeeksi tuli, että mittarilukeman pitää olla n. 27 voltia, kun kone käy.

Syys-lokakuussa käytiin hyllyillä vielä useita kertoja. Lokakuun 23. päivä paatti laitettiin talvikuntoon. Moottoria käytettiin joulukuussa pariin otteeseen ja todettiin, että pelit olivat iskussa seuraavaa kautta varten.

Vuosi 1993

Kausi aloitettiin toukokuun 16. päivä. Mursut olivat niin innokkaina, että jo viikon kuluttua lähdettiin yhden yön retkelle Hailuodon taakse Kattilankallaan Telma-nimiselle hyllylle. Ajo kesti vajaat kuusi tuntia. Pääsymaksuna kerättiin 50 markkaa per lurjus.

Mursujen taloutta ovat pönkittäneet työkeikat, joita on joka kesä MURSU IV:n aikana tehty jopa vaivaksi asti. Tukialuksen nosturia on tarvittu jos jonkinlaisissa nostoissa. Pattijoen edustan poijut liikkuvat painoineen päivineen lähes vuosittain. Toukokuun lopulla tehtiin ensimmäinen poijutyö Pattijoen merialueella.

Sukelluskurssilaiset kävivät Huhtalan Juhan johdolla avovesisukelluksella Ulkopauhan edustalla. Mukana näkyi olleen 16 mursua. Aikaisempien vuosien sukelluksista ei ainakaan lokikirjojen pidetty pahemmin pöytäkirjoja. Muuan entinen mursu sanoi jättäneensä harrastuksen tämän puutteen takia. Hänen mukaansa tukialus ajettiin hyllylle ankkuriin ja silloin se hosuminen alkoi. Kiireellä puettiin kampeet ylle ja pauskaututtiin veteen. Kukaan ei tiennyt toisen suunnitelmista, ilmamääristä tai aikomuksista mitään. Tämä mielipide oli vain yhden ex-mursun.

Joka tapauksessa vuodesta 1993 sukelluksista alettiin pitää tarkkaa pöytäkirjaa. Aluksi tiedot piirrettiin lokikirjaan, myöhemmin hankittiin erillinen sukelluspöytäkirjakansio.

Mursu IV oli vuonna 1993 ahkerasti liikkeellä. Useimmiten käytiin tutuilla hyllyillä, mutta heinäkuun lopulla Hämeenaho, Kallio ja Kastelli tekivät retken Kemiin.

Lokikirjamerkinnyt muuttuvat aika yksitoikkoisiksi. Todetaan sukelluskohde, mukanaolijat, sää, näkyvyys ja ajat. Vuoden viimeinen retki suuntautui Tamaralle lokakuun 3. päivä. Ajojunteja kertyi kauden mittaan n. 230 tuntia.

Vuosi 1994

Venevastaava Risto Kallio käytti helmikuussa konetta, mutta vasta huhtikuun viimeinen päivä tehtiin kevään neitsytajelu. Lokikirjan merkintä "Itäviitta ohitetaan maan puolelta. Muista tämä!" merkitsee jotain.

Toukokuun alkuvuorilla käytiin kevätajelulla jään reunassa useamman kerran. Kesän ensimmäinen työkeikka tehtiin Pikkulahdella, jossa siirreltiin poijupainoja ja korjailtiin katkenneita kettinkejä, kesän mittaan useampaankin kertaan.

Tamaran hylky teetti toukokuussa töitä. Poijuttaminen ei onnistunut, koska hylkyä ei löydetty varmoista maamerkeistä huolimatta. Yksi varma linjamerkki kuulemma oli se, kun Rautaruukin masuunin piippu oli satamaterminaalin keskimmäisen avonaisen oven kohdalla. Hukassa oltiin, jos ovea pidettiin kiusalla kiinni. Kolmannella turhalla hakureissulla alettiin jo epäillä ruotsalaisten vieneen koko hyllyn.

Lokikirjaa selaillessa lukijan silmään pistää huoli akselin rasvaamisesta. Aikaisemmin murehdittiin polttoaineesta, nyt nippojen rasvaamisesta tyyliin: rasvattu potkurinakselinnepat, rasvaus tunnin päästä, rasvattu, nipat rasvattava, rasvattava seuraavan reissun alussa, huom! rasvattava, seuraava lähtö rasvaus!, huom! rasvaa nipat rasvattu 15277 h jne.

Oulun ja Kokkolan välille upposi n. vuonna 1948 hinaaja, jota ei ole vuoteen 2002 mennessä löydetty. Turmassa hukkui koko miehis-

tö. Tätä hylkyä etsittiin ensimmäisen kerran 19.6. 1994 Tauvon edustalta. Kalastajilta tulleiden vihjeiden perusteella hylkyä haettiin kaikuluotaimen avulla. Lupaavissa kohteissa sukeltettiinkin, mutta mitään ei löytynyt.

Mursut ovat varanneet kesäohjelmaansa jo usean vuoden ajan yhden viikon tämän hyllyn etsintään. Jouko Turunen vastaa projektista ja ottaa vastaan vinkkejä epätavallisista troolilöydöistä ym:sta asiaan liittyvästä. Hinaajan uppoamiseen liittyy monenlaisia huhuja, jotka selviäisivät, jos hylky löydetäisiin.

Kesäkuussa retkeiltiin kahdesti pohjoisilla vesillä. Juhannuksena kuusi jeppeä pisteli parastaan Hailuodossa. Parin päivän kuluttua kateelliset tekivät lähes saman reissun sillä erotuksella, että he höyryivät vielä Ouluun Kauppatorin rantaan. Ranta oli kuulemma rauhatonta aluetta - hah, hah ja vielä hah! No, joka tapauksessa kotimatalla huomattiin, että hiiopin vinssin letkun liitos vuotaa melko paljon (jengat?).

Heinäkuussa Mursu IV liikkui ahkerasti lähialueilla. Lokikirjan mukaan tehtiin 19 lähtöä ja paluuta kuukauden aikana. Tämä taitaa olla ennätys seuran historiassa. Me olimme paattiin tyytyväisiä ja paatti myös meihin, koska mitään havereita ei sattunut.

Elokuussa lyötiin edellinen ennätys: 21 kertaa lähdettiin merelle töihin, hupisukellukselle tai irrottelemaan ikkunaventtiilejä. Venttiileistä tuli monille mursuille päänäpintymä. Se onkin entisoituna hyvännäköinen koriste kenen tahansa seinällä. Ja kaiken lisäksi seuralla on täysi lupa nostaa suosikkihylyistä kaikki kelpaava.

Homma ei kuitenkaan osoittautunut liian helpoksi ainakaan lokikirjan merkintöjen mukaan. Elokuun 13. päivä yritys epäonnistui, koska joku vaijeri sotkeentui hylkyyn. Suunnitelmaa vielä hiottava. Seuraavana päivänä laadittiin uusi hiottu, hienosäädetty ja pettämätön suunnitelma. Kaikesta hienosäädöstä huolimatta suunnitelma petti ja retki aiottiin uusia lähipäivinä uusin vinkein.

Elokuun puolivälissä Tamara-sukeltajat tekivät löytöjen löydön: punaviinipullon vuosikertaa 1922. Ammattikoulun kemistit latistivat aarteen arvon tutkimuksissaan. Sisältö oli täyttä sotkua ja täysin juomakelvotonta. Kauhean takaiskuinen tieto mursujen parhaimmiselle.

Saman kuun lopulla joutuivat merenkulkijoiden taidot koetteille matkalla Telmalle ja siitä Ouluun. Kovassa sumussa ajettiin pelkäämään tutkan avulla ja niin vain osuttiin torin rantaan.

Syyskuun monista reissuista omituisin oli ehkä työkeikka Pikkulahdelle. Uimarit saivat järvisyyhyä vesikasveista, jotka kolmen metrin syvyydestä ulottuivat lähes pintaan ja raapivat uimareita. Kaupunginpuutarhuri pyysi mursuja hätiin. Mursu IV:n ja Seppo Soralahden Busterin väliin viritettiin kettinki. Tällä kombinaatiolla kierreltiin Pikkulahti moneen suuntaan ja saatiin ahvenvita ja hapsivita irtoamaan pohjasta suurin määrin. Laskuvesi ja itätuuli aiheuttivat sen, että valtavat kasvillisuuslautat ajelhtivat avomerelle kuin käskystä. Vesilinnuilla näkyi olevan kissanpäivät, kun ei tarvinnut sukeltaa evästä pohjasta asti.

Loppusyksykin meni sukeltaessa. Viimeinen työkeikka tehtiin Lapaluodon satamaan marraskuun toisena päivänä, jolloin Kallio, Takkunen ja Forsén sukelsivat pohjaan pudonneen törmäyssuojan.

Marraskuun 15. päivä Helaakosken 70 tonnin nosturi poimi Mursu IV:n kuiville. Vaaka näytti 25 tonnia.

Avovesikausi oli aktiivisimpia seuran historiassa. Siitä on todisteena mm. se, että ajotunteja kertyi yhteensä 456 tuntia ja lähtöjä merelle 86 kertaa. Erinomainen ja hyvä vuosi.

Vuosi 1995

Mursu IV laskettiin veteen 5. päivä toukokuuta. Ensiristeilyllä todettiin kaiken pelaavan erinomaisesti. Tamara löytyi vasta neljännellä yrityksellä.

Kauden ensimmäinen työkeikka oli Pattijoen reimareitten laitto ja siirto. Homma onnistui hyvin, mutta työmatka takkuili. Lokikirjan mukaan sukelluspaikalle ajo oli helvetinmoista rymmytystä, koska ajettiin 1,5 metrin vedessä ja aluksen syväys sentään on 1,8 metriä. Pohja (varmaan meren) jäi kuitenkin vielä ehyeksi.

Kesäkuussa tehtiin lukuisia hupi- ja työsuorituksia. Heinäkuussa jatkui sama tahti. Mieliin jäi parhaiten Hailuodon reissu, jolloin tuuli navakasti. Vene oli laiturissa vasten tuulta, yksi ainoa lepuuttaja välissä. Tuuli puisteli alusta kuten piru kerjäläistä ja näin ollen koko vene notkahteli tuulella laituria vasten. Mursuilla ei kuitenkaan ollut varsinaista hätää.

Loppukesän lokikirjamerkinnot näyttävät edellisvuosien kaltaisilta. Merellä seikkailtiin ahkerasti, töitä tehtiin ja aarteita löydettiin. Pahemmilta havereilta vältyttiin mitä nyt Voitto Hämäläinen kuuden työkaverinsa kanssa jäi Etelän-Klupussa kiinni vedenalaisen kiveen. Alus pyöri kiven päällä kolmisen minuuttia, ennen kuin päästiin vapaille vesille. Mittavan kölin ansiosta säästyttiin aineellisilta vahingoilta, henkisiä traumoja saattoi tulla.

Toinen poikkeava juttu oli Tamaran poijun karkaaminen. Terho Hautamäki värkkäsi taitavana miehenä kaksi teräspoijua, toinen Herculekselle toinen Tamaralle. Väsymätön meri nitkutti poikki vaijerin Tamaran poijusta, joka orpona lähti seikkailemaan ja eksyi meistä. Katoamisilmoitus Raahelaisessa tuotti tuloksen. Poiju oli ajautunut Tauvon hietikolle Saloisten kirkkoherran huvilan rantaan. Traktorimies halusi 150 markkaa poijun hakemisesta maantien varteen Risto Vesakosken peräkärryyn.

Lapaluotoon rakennettiin kalastajille tukikohta ja pian alettiin pitää lokakuisin kalajuhlia. Mursut houkuteltiin antamaan erilaisia näytöksiä, jotka liittyivät harrastukseemme. Ensimmäinen kerta tapahtui 21.10. 1995, jolloin näytettiin, miten humalaiset saivat veneen kaadettua ja miten veden varaan joutuneet pelastettiin.

Yleisö ihasteli todentuntuista näytöstä, mutta ei arvannut, että tilanteessa oli totta toinen puoli. Juha Huhtala väkivahvana miehenä veteli Terhi 375 -venettä vastatuuleen tulevalle haveripaikalle. Aivot notkahtelivat, rusahtelivat ja lopulta paukahtivat poikki, mutta homma hoidettiin kunnialla loppuun. Sitten tuli vuorostaan meripelastusseura paikalla Pikku-Niilolla aikomuksenaan varmistaa tilanne ja hinata väärinpäin oleva vene turvaan. Pojat ajoivat veneensä potkurin Juhan katkomiin aironkappaleisiin ja joutuivat itse ongelmiin.

Marraskuun 5. päivä asennettiin tukialus talviasentoon. Ajotunteja kertyi kesän mittaan 226 tuntia. Talven aikana konetta käytettiin viisi kertaa ja tehtiin pikku huoltoja seuraavaa kautta varten. Vuosi 1996

Toukokuun 6. päivä alkoi mursuja poltella ja alus siirrettiin kesäasentoon jättien seassa. Kolmen päivän kuluttua ajettiin väylä sohjossa Lapaluodon kalasatamaan. Thompsonin rannassa tehtiin laitureiden siirtotöitä ja ankkureiden asettelua toukokuussa neljänä päivänä. Isompi urakka odotti Rautaruukilla, jossa tehtiin vedenalainen valutyö. Laituri oli painunut maamassojen hävittyä alta. Pumpputolla turskutettiin betonia kuutiokaupalla tyhjään tilaan. Pystyvalua piti tehdä 8-9 metriä. Homma oli uutta mursujen historiassa mutta onnistui hyvin Aaro Sauvolan johdolla. Töitä jatkettiin valamalla pohjaan eroosiolaattaa. Betonia kului tähän osioon 14 kuutiota.

Normaalit hylkysukellukset jatkuivat kaiken kesään ilman ongelmia. Pitempi retki tehtiin Ruotsin puolelle Maloreille 7. - 9. kesäkuuta.

Mukaan uskaltautuivat Rautio, Kallio, Huttunen, Putkonen, Hämäläinen, Kastelli ja Honkaranta. Sukeltamisesta lokikirja ei puhu mitään. Lähtö meinasi tökkiä kovan tuulen takia. Miehistö suunnitteli jopa aluksen jättämistä myöhempää hakua odottamaan. Puolilta päivin kuitenkin lähdettiin ja neljän ajotunnin jälkeen oltiin kotisatamassa.

Kesäkuun 16. päivä tehtiin kurssisukellus Ulkopauhan edustalle. Homma sai omaa väriä, kun Kari Lopakka ajoi vierelle hakemaan sukellus- ja nostoapua. Merkillisten yhteensattumien vuoksi häneltä oli uponnut kaksi venettä Maapauhassa olevan mökkinsä edustalle. Isompi kalavene oli täysin pohjassa ja 4-metrinen jolla sillä välillä. Jollan perä näkyi juuri ja juuri veden pinnalla. Se oli lyhyellä köydellä kiinni emoveneessä. Mursu IV ankkuroitiin vierelle ja sukeltajat veteen. Jolla pomppasi kuin korkki pintaan köyden katkaisun jälkeen. Ison veneen kaiteisiin kiinnitettiin liinat ja hiab aloitti varovaisen noston. Pelastustyö onnistui hyvin.

Lokikirjassa näkyy yhtenäisen merkintöjä työsukelluksista. Pattijoen Mikonkarissa Honkaranta osoittautui varsinaiseksi mutapainijaksi etsiessään metrisen muta-savi -lillingin alta reimarin painoja. Soralahti kiskoi juhannuksen jälkeen väylältä eksyneen purjeveneeseen oikealle reitille. Palkkioksi tuli kuulemma kaksi pakettia kahvia. Miilukankaan rannassa ruoppailtiin imuputken päätä Mursu IV:n potkurivirralla.

Vasta kesäkuun viimeisenä päivänä löydettiin Tamara Etelän-Klupusta seuraavin maamerkein:

1. Satamavaraston ovi ja pitkä piippu ovat linjassa.

2. Jyry ja masuunien puoliväli kohdalla.

3. Tornitalo näkyy mastojen puolivälissä.

Heinä- ja elokuu näyttivät työteliäiltä. Hyllyillä käytiin, työhommia tehtiin ja aloitettiin Mursulan rakentaminen. Vedettiin sähkökaapeli Lapaluodosta Isoon-Kraaseliin. Matinmatalasta haettiin Vipunen-nimisen hinaajan romuja. Hylky lepää matalassa täysin palasina. Potkuria yritettiin jopa nostaa, mutta matalan veden takia se ei onnistunut. Siellä se vieläkin odottaa poimijaansa.

Ankara puurtaminen näköjään vaati myös huvinsa. Elokuun lopulla tehtiin viikon välein kaksi harjakaisreissua Hailuotoon. Veteraanireissun jälkeen joku moitiskeli siivotonta venettä. Lokikirja kuittaa asian: vene siivoamatta, pitää siivota joskus toiste kun on tarvis.

Tukialus nostettiin marraskuun 11. päivä Mursulan pihaan odottamaan talvihuoltoa. Ajotunteja kertyi kauden mittaan 241 tuntia. Lähtöjä tehtiin ainakin 82 kertaa.

Vuosi 1997

Kevätkunnostus vei niin paljon aikaa, että vasta kesäkuun 11. päivä alus laskettiin vesille. Manööveerauksen helpottamiseksi veneeseen oli asennettu talven aikana keula- ja peräpotkurit. Monitaitoinen Voitto Hämäläinen toimi tässä projektissa aivoina ja toimeenpajana.

Alkukesän merkinnät ovat yksitoikkoisen samanlaisia: Tamaralle tai Herculekselle. Heinäkuussa käytettiin Ruukin vastaanotokeskukseen väkeä merellä. Pakolaiset olivat lähtöisin Somaliasta. Isossa-Kraaselissa oli ruokailu ja vapaata oleilua. Sää oli helteisen lämmin.

Muuan somalipojista meni uimaan aluksen uimatikkailta. Yhtäkkiä hän pomppasi hätääntyneenä takaisin veneeseen ja kysyi toisistaan: Onko täällä krokotiilejä? Tämä oli kuulemma aiheellinen kysymys paria kuukautta aikaisemmin hänen kotiseudullaan.

Työhommia oli tänä kautena huomattavasti aiempaa vähemmän. Veneilykausi oli pitkä, sillä vielä joulukuun 14. päivä oli mahdollista lähteä merelle, vaan ei lähdetty. Ajotunteja kertyi edellisvuotta vähemmän: 171 tuntia.

Vuosi 1998

Mursu IV oli liikenteessä jo toukokuun 2. päivänä. Ennen kesäkuun 22. päivää ehdittiin tehdä 18 lähtöä merelle, ennen kuin alus suuntasi keulansa kohti Turun saaristoa. Vientimiehistönä toimivat Terho Hautamäki, Voitto Hämäläinen, Risto Kallio ja Juha Huhtala. Jorma Martinmäki oli mukana vieraana.

Sinnikäs seurue ohitti neljän tunnin ajon jälkeen Ulko-Kallan ja 14 tunnin jälkeen Raippaluodon sillan. Kolmantena päivänä osuttiin Uuteenkaupunkiin ja neljäntenä parkkeerattiin Naantalin keskustaan.

Ensimmäinen hylkysukellus tehtiin Laupusten edustalla M/S Beatrikselle. Kesäkuun viimeisenä päivänä Risto ja Olli Vesakoski liittyivät seurueeseen. Naantalissa jäi allekirjoittaneen mieleen entisen raahelaisen Juhani Vainion sauna ja Trabant. Professorismies oli ostanut itäsaksalaisen legendaarisen laatuauton yhdellä D-markalla ja rahdannut sen kotiinsa Luonnonmaalle. Rekisteröinti- ja rahtikulut olivatkin jo sitten omaa luokkaansa. Risto Kallio innostui käynnistämään pari kolme vuotta levänneen Trabantin ja ei kun koeajolle. Mah-tavan sinisen savun saattamana tehtiin pari muutaman kilometrin keikkaa, ennen kuin ihmevehje työnnettiin pilttuuseensa odottamaan uutta auringonnousta idästä.

Matkaa jatkettiin Airistolle, jossa sukeltettiin Donna-nimiselle hyllylle aika savisessa näkyvyydessä. Mukavan ja tarkan ajon jälkeen saavuttiin Berghamniin, jossa yövyttiin.

Heinäkuun 1. päivänä ajeltiin viittateitä ja viitattomiakin Vänöseen, jossa sukeltettiin Alfred-hyllylle. Saaren kupeella Risto ja Olli harpunoivat kampeloita, jotka Juha Huhtala grillasi syötävään kuntoon.

Vänöstä jatkettiin seuraavana päivänä Kasnäsiin, jota pidettiin tällä reissulla tukikohtana ja miehistön vaihtopaikkana. Samana päivänä käytiin Hangon suunnalla keulakuvahyllyllä Elisabeth Osbornilla. Näkyvääsyyttä löytyi metrikaupalla.

Yön jälkeen otettiin suunta Örön kaakkoisnurkalle, jossa lepäilee Shiller-niminen hylky. Viisi mursua käy tutustumassa puiseen pie-nehköön ryttöläjään, kuten Risto Kallio asian ilmaisi.

Seuraavana päivänä liittyi seurueeseen lisää väkeä. Atte Vainio Naantalista toi mukanaan Vesakosken lopun väen: Kirstin, Outin ja Timon. Outi löysi sukeltaessaan merikotkan raadon.

Perusmiehistö jatkoi 5. päivä matkaa kohti Hankoa, josta passintarkastuksen jälkeen keula suunnattiin Tallinnaan Piritan satamaan. Siellä viivytettiin vain vuorokausi ja palattiin kotimaahan ja Kasnäsin tukikohtaan.

Kotiväet alkoivat jo kuulemma kysellä kotiintulosta. Terhon Anneli ikävöi ukkoaan ja kysyi: "Joko te ootta pian tulossa?" Terho vastasi topakkana: "Ei, me oomma vasta menossa!"

Miehistö täydentyi Jukka ja Tanja Moksilla, Tanja, Pekka ja Hanna Paanasalolla, kun lähdettiin Bengtskäriin. Omaa väkeä tuli mukaan myöhemmin Aaro Sauvola sekä Seppo ja Juha Soralahti. Janne Kastelli taisi olla myös jossain vaiheessa mukana. Lokikirja ei liene

aivan täydellinen henkilöluettelon suhteen.

Heinäkuun 11. päivä otettiin Vänöstä suunta kohtia Naantalia ja sieltä Raahea. Miehistönä näkyi olevan Risto Kallio, Voitto Hämäläinen, Janne Kastelli plus Heli, Kimmo Kärämänoja plus Johanna.

Parin päivän kuluttua oltiin jo Kokkolan korkeudella, kun moottori yllättäen pysähtyi. Polttoaine loppui odottamatta. Koti-ikävä pani ajamaan normaalia korkeammilla kierroksilla ja löpöä kului tavallista enemmän. Varatankiksi löydettiin gabolasta 100 litraa menovettä ja Ykspihlajasta 300 litraa lisää.

Mursulan rannassa oltiin 14. heinäkuuta aamuyhdeksältä lähes kolmen viikon retken jälkeen. Ajotunteja siunaantui 164, keskinopeus oli 9 solmua ja ajomatka noin 1476 mailia. Keskiikulutukseksi mitattiin 22,8 litraa/tunti.

Raahessa Mursu IV:sta odottivat monet reissut hyllyille ja työsuikelluksiin. Uutena hommana oli Lapaluodon satamalaiturin ja pohjan puhdistaminen vanhan laiturin jätöksistä.

Normaaleista hylkyretkistä ei ole ihmeempiä kerrottavia. Uutena piirteinä tulevat mukaan erilaiset hupiajelut. Jos jonkinlaista porukkaa käytetään kasuuninkierroksella: pankkiväkeä, polttariporukkaa, työkavereita, oppilaita, opettajia, skellefteolaisia jne.

Mieleen jäi erikoisesti Oikeustalon napamiesten Fiialla suunniteltu saaristokierros. Talon rakennusurakoitsijana Aaro Sauvola oli tilannut Fiian, mutta usean oikosulun takia tämä ei ollutkaan mahdollista. Pikahälytys tuotti tuloksen ja Aaro sai asiakkaansa merelle Mursu IV:n kyydissä.

Alus käännettiin talviunille marraskuun 11. päivä. Samalla todettiin, että ajoaikaa oli kertynyt 264 tuntia. Luku tuntuu pieneltä, sillä vuonna 1994 ajettiin peräti 456 tuntia ilman pitkää etelänmatkaa. Mursulasta lähdettiin merelle 54 kertaa etelänreissun lisäksi.

Allekirjoittanut pani merkille, että pitkäkestoinen retki jakoi mielipiteitä: alus pitää olla joka hetki jäsenten käytössä. Joku peräti luopui mielenosoituksellisesti jäsenyydestään, toinen uhkasi perustaa uuden seuran Raaheen. Molemmat ovat palanneet pikaisesti ja kiltisti emoseuran siipien suojiin. Yleiskokous aikoinaan asian päätti ja päätöksiin on vähemmistönkin demokratiassa tyytyminen.

Vuosi 1999

Kausi aloitettiin ennätysmäisen aikaisin. Huhtikuun 10. päivä tehtiin pieni kiertojelu satama-altaaseen. Tositoimiin jouduttiin 23. huhtikuuta, kun kalastusalus Mari irrotettiin karilta ja hinattiin satamaan puolen yön tietämissä.

Hupi- ja työsuikellukset aloitettiin ripeästi. Mieleenpainuvin reissu tapahtui ehkä 29. toukokuuta, jolloin vietettiin Anneli Hautamäen 50-vuotisjuhla. Sisä- ja ulkotunnelma oli kostea tai hyvä 24 mukanaolijan mukaan.

Kesä- ja heinäkuun merkinnät tuntuvat yksitoikkoisilta. Tamara vaikuttaa jälleen kerran piileksivän, koska vielä heinäkuun 7. päivän sukelluksilla sitä ei löydetty. Vielä 20. päivä sama toistui: "Urheista etsinnöistä huolimatta ei Tamaraa löytenyt. Hylky piiloutui meren syvyyskuviin."

Tässä historiikissa ei vielä ole mainittu mursujen heinäkuussa tapahtuvaa valtakunnallista sukellusleiriä. Vuonna 1999 voidaan puhua perinteisestä, koska leiriä oli pidetty vaihtelevalla menestyksellä jo muutaman vuoden aikana. Leiristä ei ole erikoista kerrottavaa, koska vieraat vietiin pääsääntöisesti Tamaralle tai Herculekselle. Heinäkuun 23. päivä alkavalle leirille tulivat etäisimmät vieraat Joensuuista. Kovan tuuli keikutti alusta inhottavasti ja sen takia reissulla keskityttiin lähinnä myötätuuleen oksentamiseen.

Leiriläiset yöpyivät Isossa-Kraaselissa ja tunnelmat vaikuttivat hyviltä. "Osa leiriläisistä malttoi mennä nukkumaan vasta kun ensimmäiset nousivat ylös. Aamulla (siinä toisessa satsissa) ilmeni hieman punasilmäisyyttä, joka on onneksi ohimenevä ilmiö, joka häviää viimeistään kuluvan päivän iltana."

Toinen tavanomaisuudesta poikkeava retki tehtiin elokuun puolivälissä Hailuotoon "hylvynetsintään". Jotain muuta oli mielessä, koska Aaron mökillä saunomisen jälkeen menttiin ravintola Sumppuun juomaan viinaa valomerkkiin asti. Seuraavana aamuna lähdettiin kohti Raahea: "Mut sattupa hieno aurinkoinen päivä niin ja jätkät pyöri ympyrää ja me naiset ei oikeen ymmärretty sitä, mut mikäs siinä olla meren rauhassa kauniilla säällä. Ja me tehtiin lähtyviä ja aijai ku oli hyviä."

Kauden viimeiset merkinnät ovat lokakuun 14. päivästä. Tuntimittariin kertyi 214 ajotuntia. Määrä osoittaa kiihkeimmän aktiivisuuden rauhoittumisesta, koska se on vaan puolet edellisvuotisesta. *Vuosi 2000*

Kausi aloitettiin toukokuun 20. päivä menestyksellisesti. Hercules löydettiin ensi hakemalla. Seuralle hankittu viistokaikuluotain toimi Harri Pisilän käsissä hienosti ja tuoditti porukan siihen harhaluuloon, että hylt löytyvät jatkossakin ilman ongelmia.

Tavanomaiset lähiretket loppuivat 18. päivä kesäkuuta, kun Mursu IV otti suunnan kohti Saaristomerta. Ajoporukkaan kuului Juha Huhtala Ritansa kanssa, Voitto ja Juho Hämäläinen sekä Risto Kallio. Neljän päivän kuluttua oltiin tutussa paikassa Naantalissa sata-massa.

Matka jatkui muutaman päivän kuluttua Kasnäsiin, josta saman tien porhallettiin Hankoon ja siitä Suomenlahden yli Tallinnaan. Väihäisten lokikirjamerkitöjen mukaan Tallinnassa viivytettiin kolme päivää ja palattiin takaisin Hankoon. Miehistöön liittyi mukaan Voiton vanavedessä virolainen neitonen. Hänestä Voitto kasvatti ajan mittaan oikean lapaluotolaisen, heidät vihittiin soveliaan ajan kuluttua ja vuonna 2002 perheeseen syntyi tyttövauva. Tässä tulee allekirjoittaneelle mieleen Kalevalan Lemminkäinen, joka ryösti Saaren neidon Kyllikin vaimokseen. Liekö Voitolla ollut Kalevala mielessään, kun hän ryhtyi ryöstämään Viron tyttöä emännäkseen.

Miehistö täydentyi Hangossa Arto ja Päivi Karihtalalla ja myöhemmin Kasnäsiin Kimmo Kärämänojalla Jossuineen, Janne Kastellilla, Terho Hautamäellä ja Risto Vesakoskella.

Tutut hylt käytiin läpi lähialueilla, kunnes 5.7. hyökättiin Bengtskärin majakkasaarelle erinomaisessa säässä. Harvoin kuulemma meri tyventyy niin täydellisesti kuin nyt. Majakka joutui sodan aikana kovan paikan eteen, kun venäläiset hyökkäsivät sumussa ja yllättäen saarelle. Eloon jääneet kiipesivät majakan yläkerroksiin tulittaen henkensä hädässä perässä kiipiviä vihollisia. Tulenjohtajalla oli yhteys Örön linnakkeeseen ja viimeisenä keinona hän antoi majakan koordinaatit tykistölle. Täysosuma tuhosi suuren osan majakan alakerrassa olevista vihollisista ja sen lisäksi toistakymmentä omaa miestä.

Historian siipien havinan saattamina Raahen mursut lähtivät kohti Kasnäsiä aikomuksenaan sukeltaa Shillerillä. Suunnitelmaan tuli mutka, kun Kimmo huomasi Juhan käsivarressa ruman ympyränmuotoisen jäljen. Punkki oli imaissut Juhalta annoksen verta ja tartuttanut borealis-bakteerin mursun vankkaan käsivarteeseen. Mursu IV:n suunnattiin kiireesti kohti Kasnäsiä, jotta Juha saataisiin lääkäri-palvelujen piiriin.

Monien mutkien jälkeen mies saatiin Taalintehtaalle lääkäriin ja vielä sotkuisimpien kuvioiden jälkeen apteekista lääkkeet pelottavaan tartuntavaivaan. Yksistään taksin tilaaminen alukselta oli varsinainen näytelmä:

- 118, päivää. Miten voin palvella?

- Pitäis saada taksi Kasnäsin satamaan, tilasi Juha.

- Miten niin taksi?

- Yhdistäkää jollekin taksimiehelle, joka tulee hakemaan minut Kasnäsin kalasatamasta.

- Soitatteko Tampereelta?

- Ei, soitan Kasneesta. Kirjoitetaan Kas nääs, kiihtyi Juha pikku hiljaa.

- No sanokaa jonkun taksimiehen nimi, että osaan yhdistää!

- Mistä v....a minä Kasnäsin taksimiehiä tunnen. Sinun pitää kaivaa minulle ainoastaan yhden taksisuharin numero, jotta minä pääsen lääkäriin.

Juhan ääni nousi korkeuksiin ja pulssi näemmä samoin. Mursu IV:n miehistö hiljentyi kuuntelemaan värikästä keskustelua numero-tiedustelun kesätyön ja sanavalmiin mursun kesken. Pitkähkö puhelu päättyi ratkaisemattomaan, kun Juha uskoi, että tyttö ei hätänyksissään löydä taksia Kasnäsin satamaan. Rantahotellista saatiin lopulta tieto paikkakunnan taksareista ja hommat lähtivät suttautumaan.

Kolmen viikon retki päättyi 9. heinäkuuta kolme aamuyöllä. Moottori oli käynyt tänä aikana 153 tuntia, 11 tuntia vähemmän kun parin vuotta aikaisemmalla reissulla. Porukka vaikutti kypsältä merimatkailuun. Samaa ei voi sanoa muista mursuista. Alus lähti Mursulan laiturista heinäkuun lopun aikana 19 kertaa erilaisille retkille., kunnes elokuun alussa aletaan valmistautua sukeltajien SM-kisoihin.

Erland Forsénin johdolla rakennettiin Ulkopauhan edustalle rata kilpailuja varten. Erinomainen hellesää suosi osanottajia ja järjestäjiä. Tehtyyn työhön nähden kilpailijoita uskaltautui mukaan luvattoman vähän.

Elokuussa ja syyskuussa tehtiin Lapaluodon satamassa satamakapteeni Heikkisen toimeksiannosta erilaisia sukellustöitä. Kerättiin mm. vanhasta laiturista karanneita tukkeja useana päivänä nollanäkyvydessä ja tutkittiin eroosiolaatan kuntoa

Marraskuun 11. päivän kohdalla näkyy viimeinen merkintä päättyvän vuoden veneilytoiminnasta. Matkamittari näytti 263 ajotuntia.

Vuosi 2001

Huhtikuun 29. päivä saatiin Mursu IV liikkeelle ja ajettiin jääsohjossa Ison-Kraaselin laiturin lähelle, mutta ei päästy perille. Lauma joutsenia makoili jäällä veneen lähellä, kun miehistö grillasi HK:n sinistä aluksen kannella jotakin tehdäkseen.

Hercules löydettiin ja poijutettiin kuukauden kuluttua toukokuun lopulla. Kesä- ja heinäkuu kuluivat entiseen malliin retkillä, työhommissa tai erilaisia seurueita kuljetellen. Tämän vuoden sukelluskurssilta valmistui harvinaisen innokkaita sukeltajia, joiden kanssa tehtiin monet hylkyretket. Kuuden hengen aktiiviporukka kiersi kuulemma myöskin kaikki lähialueiden sukellukseen kelpaavat montut. Esite hyvistä kohteista on luvassa!

Eräs mursujen vaivalloinen työmaa on ollut Sairaalanrannassa, josta lähtee puolitoista kilometriä pitkä purkuputki merelle. Jätevesipuhdistamolta juoksetetaan puhdistettu jätevesi metrin halkaisijalta olevassa puuputkessa merelle. Massiivinen laitos rakennettiin 60-luvulla jään päällä siten, että joka kolmen metrin päässä on painona betonikaulus ja näiden kaulusten välissä harjateräksisiä pantoja pitämässä putkea koossa. Nämä pannat ovat ruostuneet huonoon kuntoon ja mursujen tehtäväksi tuli niiden korvaaminen, jotta muuten hyväkuntoinen putki ei luhistu.

Kolmen kesän aikana putkea tuettiin 1085 pannalla, jotka olivat ruostumatonta teräsnauhaa ja tiukennettiin kiristystyökalulla. Sukellustyötä yksistään tehtiin yli 120 tuntia ja pintatyötä vielä enemmän. Soralahden, Vesakosken ja Forsénin veneitä käytettiin tukialuksina. Mursu IV ei soveltunut syväykseltään tähän työhön.

Talvitelakointi tehtiin marraskuun 24. päivä. Ajoaikaa kerättiin noin 170 tuntia eli noin sata tuntia vähemmän kuin edellisvuonna.

Vuosi 2002

Uusi tutka asennettiin Mursu IV:een ja ensimmäinen risteily tapahtui 13. huhtikuuta. Tavanomaisten retkien lisäksi kuskattiin merelle tai saaristoon monenlaista porukkaa: saariston siivoajia, koululaisia, seurakunnan kerholaisia, koksamon väkeä, norppamursuja, ystävyyskaupunki Skellefteon vieraita, Kirkkokadun lastentalon kisällien esikoululaisia ja jopa sotilasvenekurssilaisia.

Työhommia näkyy olleen huomattavasti vähemmän kuin aikaisempina vuosina. Kausi oli muuten aktiivista toimintaa, sillä Mursulasta lähdettiin n. 80 kertaa milloin mihinkin siten, että kone kävi 191 tuntia.

Tämän historiikin tiedot löytyvät pääosin Mursu IV:n lokikirjoista ja mukana olleiden kertomuksista. Lokikirjat eivät anna täydellistä kuvaa mursujen toiminnasta. Aikakirjoihin on jäänyt merkittämättä valtaosa erilaisista työkeikoista, jotka ovat antaneet taloudelliset mahdollisuudet kalustohankinnoille ja vahvalle toiminnalle. Tässä on luettelo erilaisista aiemmin kertomattomista talkootöistä vuosien varrelta:

1. keväiset peräpaalujen juntaustyöt ja niiden irroitus syksyllä
2. kelluvien ponttoonien ankkurointi Raahessa ja Siikajoella
3. Miilukankaan rannassa imuputken puhdistus
4. Raahen ja Vihannin uimarantojen puhdistus
5. Rautaruukin satamassa laivan pohjien tarkistaminen
6. Rautaruukin satama-altaassa traktorin nosto pohjasta

7. Rautaruukin vesijärjestelmien tarkistaminen ja puhdistus tehtaan alueella ja makeavesialtailla

8. touvien irrottaminen laivojen potkureista (usein öiseen aikaan)

9. Tuomiojantien vedenpumppaamon kaivon tarkistus

10. Rivin kalasataman väylältä kivien räjäyttäminen jään alta

11. tekohampaiden, kännykköjen, lompakkojen, moottorikelkkojen, autojen, perämoottoreiden, potkureiden yms. etsintä

12. introsukellutukset

13. sähköjohdot upottaminen mantereelta Hailuotoon (jättiurakka)

14. sähköjohdon upottaminen Isoon-Kraaseleihin

15. vesijohdon upottaminen Preiskariin

16. Paavolassa vesirunkoputkien tarkistussukelluksia Siikajoessa

Luettelo ei ole läheskään täydellinen, mutta kertoo monipuolisesta toiminnasta jotain. Lisäksi seura kuuluu Vapaaehtoisen pelastuspalvelun eli VAPEPAN-rinkiin. Tämän tai aluehälytyskeskuksen kautta mursut voidaan hälyttää ja on hälytettykin erilaiseen pelastustyöhön mihin vuorokauden aikaan hyvänsä. Useimmiten on kysymys ollut veteen kadonneen henkilön etsinnästä.