

Klaus Y. Salkola

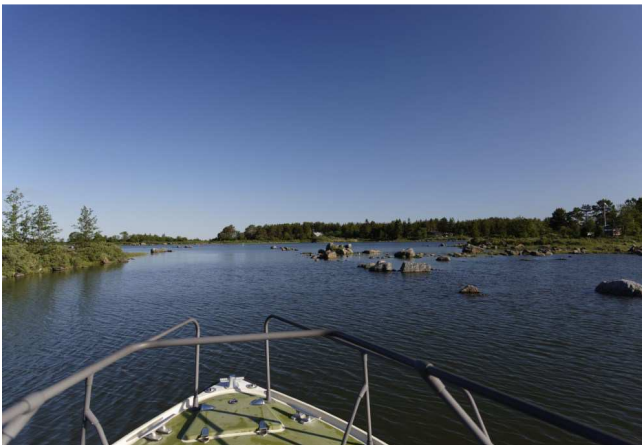
# Itämeren huipulla

***Itämeren altaaseen kuuluu varsinaisen Itämeren lisäksi Suomenlahti ja Pohjanlahti. Itämeren eteläisin kohta löytyy – katsantokannasta riippuen - joko Saksan Wismarista tai Puolan Szczecinistä. Ohta ei varsinaisesti ole käynyt kummassakaan, mutta Stettinin sisämeren poikki kuljettiin Elisabethin seurassa BALTESK 2011:lla matkalla Itämeren ympäri. Vuonna 2015 kohteena oli Itämeren altaan pohjoisin satama, joka löytyy Ruotsista Kalixin kunnassa olevasta Törestä. Tornio, jossa aikaisemmin on käyty, jää leveyspiiriltään tästä hieman eteläisemmäksi.***

Matka tehtiin suuremmitta kiireittä, sillä **Sirius** otti Perämeren matkalleen parin viikon varas-lähdön eikä kiireesti etenevää venekuntaa kannattanut yrittää tavoittaa. Juhannusta ennen lähdin HVK:n Hästön kautta yksin matkaan viettäen juhlan **Helgan** hyvässä seurassa Porkkalan selän reunalla olevassa saarella. Edullisempaa polttoainetta otin Inkoosta, josta sunnuntai-illaksi kuljin Saaristomerelle Kuggön lahdelta ankkuriin. Alkuviikon makasin sitten Aurajoessa lähellä Tuomiokirkkoa tehden erilaisia työjuttuja ja odotellen uutta kameraani.

Turusta etenin Taivassalon ankkuripaikan kautta Reposaareen. Irrotessani poijusta jäi yllättäen ”tyhjät käteen” sillä alumiininen vaihdevaijerin pidike väsyi poikki eikä vaihde enää mennyt eteenpäin. Onneksi olin vielä poijun kohdalla ja pääsin hivuttautumaan takaisin laituriin. Porilainen neuvokkuus ja avuliaisuus toivat paikalle veneilevän metallimiehen, joka tunnissa valmisti minulle uuden osan – toki haponkestävästä. Olisiko tuo onnistunut Pääkaupunkiseudulla? Mies oli tekemässä matkaa Itämerellä ja annoin hänelle kiitokseksi marinereiden valmennusaineiston matkaansa varten.

Matka eteni hiljalleen ja kävin matkan



Hamskerin kivipelto

varrella useissa paikoissa, joista ennen olin vain mennyt ohi. Näitä olivat mm. **Ouran** täyttä kivikasaa olevan saariston kaksi fantastista satamapaikkaa: **Ouraluoto** ja **Hamskeri**. En ikinä ole osannut kuvitella, että sellaiset paikat voisivat olla kiehtovia käyntikohteita. Luonto on jotain aivan muuta, mihin kotirannoillamme olemme tottuneet.



Hamskerin sisäsatama

Ouran saaristossa meni kaksi päivää ja yötä.

Bunkkerin otin Kaskisissa mutta en jäänyt paikalle vaan jatkoin Vaasan lounaispuolelle tosimatalaan Bergön kyläsatamaan. Pienten, maannousun nostamien aittojen ympäröimässä satamassa on vettä vain senttejä enemmän, mitä Ohta tarvitsee. Jopa paikallinen, kaljoilta palaava nuoriso ajaa siellä todella hiljaa.

Kävin Vaasan ulkosaaristossa olevaan **Rönnskärin** alueeseen kuuluvalla vanhalla luotsiasemalla, joka nyttemmin on vierailusatama saunoineen. Hieno paikka, jonne toiseksi yöksi tuli kourallinen veneitä – suviseuroista palaavia. Oli muuten lapsukaisia laiturilla.

Huoltotäydennys haettiin Vaasasta kiertäen polkupyörällä niin kaupat, venetarvikeliike, Multitronic kuin Biltemakin. Syötävän lisäksi mukaan saatiin puuttuva työkalu, plotterikartta, kovalevyasema ja Isakssonilta hankitut uudet vaelluskengät.

Mikkelinsaaristo jäi väliin kun suuntasin pohjoiseen. Ensi kerran kävin Uudessakaarlepyyssä – tosin pykälää ulommassa lahdessa olevassa satamassa, sillä Lapuanjoki ei vaikuttanut kiehtovalta. ”O,jotain metriä” syvä.

Kulttuuripläjäyksen otin Pietarsaaren moottorimuseosta. Pietarsaareissa lienee ollut eniten moottoritehtaita Suomessa niinä viime vuosisadan vuosikymmeninä, jolloin moottoreiden pienimuotoinen valmistus Suomessa oli mahdollista. Nykyäänhän meillä on monta moottoreiden maahantuontia harjoittavaa kauppaliikettä.



Vaasa



Ohtakarin salmi

kokemisen arvoinen. Lukuisat hienosti hoidetut huvilat reunustavat kivikkoisen



Ohtakarin satama



veden läpi viitoitettua väylää. On kuin puistossa ajaisi. Ohtan henkinen syntysija **Ohtakari** on minulle välttämätön käyntikohde. Kaksi yötä meni paikalla hyvän ystäväni seurassa ja saunoessa. Pääsin mm. mukaan rysille ja saaliin perkuuseen ennen niiden toimittamista myyntiin. Kalaveneen nimi on muuten **Lohta**. Mistähän lie ideoitu?



Raahe

käsitimme, että aikoi-naan Suomen suurimman kauppalaivaston omannut kaupunki on nykyään paitsi historiallinen, myös elinvoimaiselta vaikuttava hienoine asuinalueineen ja lukuisine yrityksineen. Matka jatkui sen jälkeen täydellä miehityksellä ja suuntasimme **Tauvon** edestä **Marjaniemen** sijasta **Ouluun**. Hiukan läikkyi ja paikkahan on tunnettu ikävästä aallokostaan.

Oulu on erityisen kaunis satamapaikka ja siellä on eräs



Oulu

**Kalajoelle** sisälle turhaan yritettyäni menin **Raaheen** odottamaan **Satua** miehistötäydennykseksi. Meille näytettiin koko kaupunki liitännäiskunti-neen ja



Olen Wanha Herra,  
maailman vanhin

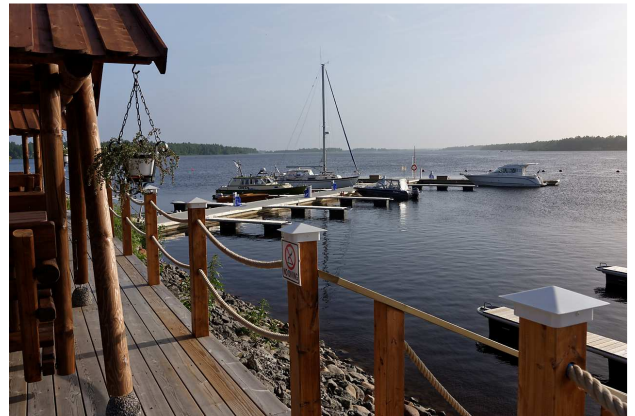
maamme upeimpia toreja. Vieras-satamakulttuuri ei vain vieläkkään ole sinne oikein rantautunut, mikä näkyy palveluntarjoajien avuttomuutena käsittää, mitä muualta tullut veneilijä tarvitsee (ja mitä ei). Kaikkea oli loppujen lopuksi kuitenkin tarjolla kunhan osasi etsiä ja kysyä ja malttaa odotella – paitsi vesiletku liitettäväksi keulan edessä olevaan vesihanaan. No, voihan

siinä kädet pestä.

Perämeren edullisinta polttoainetta otimme **Kellon Kiviniemestä** jäätelön kera. Sieltä siirryttiin **lin Röyttä** nimiselle saarelle, jossa toimii muistaakseni 7 eri venekerhoa saman satama-altaan ympärillä. Paikka on entinen laivojen kuormauspaikka ja siellä on kivinen aallonmurtaja ja paljon historiasta kertovaa. Meidät otettiin lämmöllä vastaan ja oli valittavana, minkä venekerhon saunaan menisimme. Kutsuja tuli enemmän kuin yksi.

Matkalla **Kemiin** tutustuimme **Kuivaniemen** alueella olevaan saareen, jota on keinoitekoisesti parannettu suojasatamaksi kovaa tuulta vastaan. Sieltä sitten menimme Kemiin, missä tutussa **Ulenin** satamassa vierasveneitä hoitaa vuoron perään jompikumpi kahdesta venekerhosta. Olimme sydämellisesti tervetulleita jo laituria lähestyessämme. Ohta oli nyt **Meri-Lapissa**. Kauppamatka, kiertoajelu ja vierailu serkun luona jättivät hyvän muiston käynnistä. Aamulla jatkoimme länteen serkkuni ollessa sen päivän seuranamme. Täällä yksitoikkoinen avorantamaisema alkaa jälleen muuttua hieman Lapin tuntureita muistuttavien kumpusaarien reunustamaksi saaristoksi.

**Tornion Röytän** satamasta löysimme pienen pätkän alkuperäistä, sodan aikaista laituria ja sen päällä muistomerkin poliittisessa pakkotilanteessa 1944 tehdystä uhkarohkeasta Tornion maihinnoususta, jossa isäni oli ollut mukana. Näky toi hetkeksi vakavat ajatukset mieleen. Jatkoimme jokea yläjuoksun suuntaan, sillä laivasatamassa veneille ei ole paikkoja.



Tornionjokea oli sitten viime käynnin ruopattu ja viitoitettu mutta siitä huolimatta kiinnitettiin Ohta : Vierassatama Tornado naan **Toranda**, joka sijaitsee hieman lähempänä merta. Paikalla sijaitsi aikaisemmin pieni **Hellälän** puulaituri, jossa Ohta ja **Saukko** yöpyivät vaiherikkaan matkansa aikana 2004.

Satama on Tornion ja Haaparannan yhteinen ja siihen kuuluu venesataman lisäksi tanssiravintola, vaunualue, ravintola ja paljon muuta. Satama ja sauna olivat uutuudesta johtuen ilmaiset, mutta polttoainetta ostimme tästä kiitokseksi hintaan 1,76 €/l. Täällä Tornionjoessa oli poijutettu pujottelurata, jota kierrettiin moottorikelkalla. Älyttömältä kuulostava revittely ja huikea nopeus pitivät vikuroivan ajopelin pinnalla. U - muotoinen nosto-ponttoni oli rannalla valmiudessa ja kelkan päällä oli



Moottorikelkalla voi ajaa kesälläkin



fenderikoho ja narukerä joten epäonnen tapauksessa ajopeli olisi noussut nopeasti kuiville. Kaupunkilais-poikien vesijetillä ajelu on tähän verrattuna lälläreiden pilipalihomma!

Ruotsin puoli on jo erämaatyypistä saaristoa. Perämeren saariston läpiajo synnyttää voimakkaan tunteen. Luonto on jylhää, karua ja lähes tunturimaisemaa, mutta silti suojaisaa. Se on kovin erilaista kuin kotivesillämme. Katsoin kartasta, miten pohjoiseen veneellä voisi päästä ja valitsin Töre nimisen pikkukylän pitkän vuonon perukoilta. Paikka sijaitsee Torniota ja **Kalixia** lännenpänä ja myös lähempänä pohjoisnapaa. Kartan mukaan sataman jälkeen olisi 0,1 m vettä ja sitten tulee jokin tunturipuro. Perillä oli jäänteitä muinaisesta satamatoiminnasta ja sementtisiilo lastauslaitureineen. Laiturin vieressä oli suuri, keltainen poiju, johon oli merkitty paikan koordinaatit. Ohta oli todistettavasti saavuttanut Itämeren altaan pohjoisimman pisteen latitudilla  $65^{\circ} 54,07'$ . Tästä ei napapiirille  $66^{\circ} 32'$  olisi ollut linnuntietä kuin vaivaiset 38 mpk vaan kun vesitie puuttuu. US Navyn epävirallisen perinteen mukaan napapiirin ylityksestä alus saa "Blue Nose"n eli keulan kärki maalataan siniseksi. Ohta ei tästä sitä saa, mutta odotan Tören sataman postitse lupaamaa sertifikaattia!



Itämeren altaan pohjoisin piste

Vierassatama on leirintäalueen yhteydessä ja kaikki palvelut ovat yhteisiä. Pikkukylässä oli ruususen hiljaisuus ja sieltä löytyivät myös Ruotsin kaupunkien ja kylien oleelliset pyhimät rakennukset Kirkko ja sosialidemokraattinen puoluetalo "Folkets Hus". ICA kaupan rappusilla istui maahan-muuttajataustainen, hyvin pukeutunut kerjäläinen. Olimme siis Ruotsissa.

Seuraava satama oli Luleån kaupunki, jossa tehtiin provianttitäydennys ja hankittiin Sadulle ajanmukaiset paukkuliivit velvollisuuksin myös käyttää niitä. Piteån sivuutimme ja menimme vanhalle majakkasaarelle Pite Rönnskär. Kalastajien mökkikylästä on tullut paikallisten ihmisten loma-alue. Kävimme ylhäällä majakassa ja nautimme kahvit pienessä kahvilassa. Illalla saimme uusia ystäviä grillinuotiolla.



Näkymä Piten majakasta

Pitkällä vedolla vedettiin alas Merenkurkkuun ja tehtiin tekninen yöpyminen Holmön saaren satamassa, josta aamulla kuljettiin komeata ja voimakkaasti virtaavaa Uumajanjokea sisämaahan Uumajaan. Laiturissa oli usean solmun virta mutta satamamaksu puuttui, mistä oikein kilvellä ilmoitettiin. Paikka on syvällä kaupungin sydämessä ja vanha keskusta on parin korttelin päässä – tosi hieno. Uumajasta löytyi niin Bilterna kuin ystäviäkin ja saimme tutustua kaupunkiin ja sen historiaan. Uumaja on Västerbottenin keskus ja vahva yliopistokaupunki – mm. muotoilusta kuuluisa.

Bunkraus tehtiin joen suussa olevassa venekerhon satamassa, missä polttoaineen laatua keuhuttiin sanomalla, että se on rapsivapaata! Cummins oli siitä hyvillään kun tankkiin ei kasva pöpöjä. Ohtan keula suuntasi sitten etelään ja tekninen yöpyminen tehtiin pienessä Järnasin satamassa käymättä siellä oikeastaan edes maissa.



Höga Kustenin maisemia



Mjältön huipulla

ravintolassa syömässä, toki tällä kertaa emme ottaneet hapansilakkaa. Saaren museo oli vaikuttava ja katunäkymän kruunasi surströmmingsmainoksilla teipattu Rolls Royce. Kävimme myös katsomassa Ulvön keskellä olevan lammen saarella olevaa hautausmaata. Skuleberget saavutettiin Dockstasta Ohtan

Edessä oli Höga Kusten. Kiersimme minulle ennestään tutut paikat kuten Trysunda, Skrobban, Mjältö, Ulvöhamn, Docksta ja uutena Bönhamn. Vein pari länsimetrotyömaalta louhittua kivenpalasta Mjältön huipulle (236m) kasvattaakseni ennestään jo huikeasti kasvanutta kekoa. Onpahan arkeologeilla sitten aikanaan miettimistä!

lvöhamnissa kävimme tutussa





taittopyörillä, joista on aina matkalla ollut iloa. Laelle toki mentiin hiihtohissillä katselemaan upeata maisemaa.



Bönhamn



Näkymä Skulebergetiltä

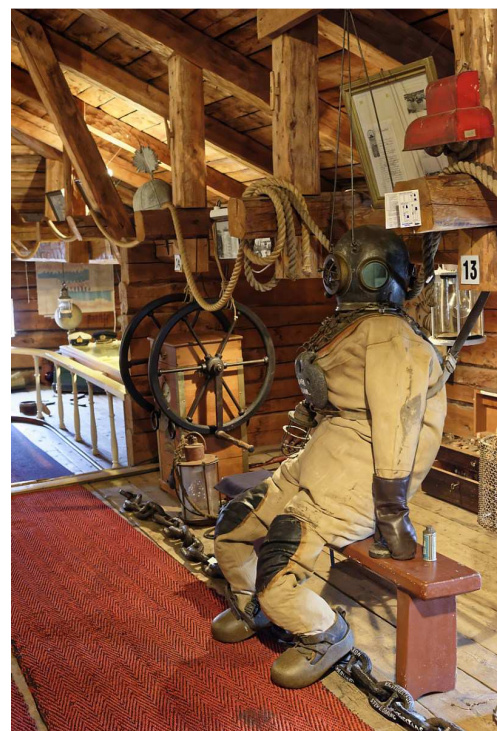
erinomainen leike paikallisessa ravintolassa! Vanha, kuuluisa marinerivene **Kirribilli** bongattiin uudella omistajalla ja uudella nimellä.

Polttoainetäydennys tehtiin nopeasti Kaskisissa ja sen jälkeen mentiin Kristiinankaupunkiin, jossa sinne hiljakkoin eläkepäivikseen muuttanut OV:läinen ystäväni järjesti meille kiinnityksen ravintolan terassin kaiteeseen, illallisen ja suihkut heidän kotonaan sekä käynnit kaupungin kahdessa meriaiheisessa museossa – maanantaista huolimatta. Kristiinankaupunki on aikoinaan ollut

Bönhamnista päätettiin sopivan sääikkunan satuttua ylittää Merenkurkun eteläosa suuntana Närpiön Gåshällan. Yöpyminen tapahtui Fagerön venesatamassa ja siellä syötiin todella



Docksta



Kristiinankaupungin merimuseo



Suomen laivanrakennuksen keskeinen paikka ja siellä on rakennettu eniten laivoja maassamme puulaivojen kulta-ajan loppumiseen saakka. Toista museota hoiteli toinen – jo aikaa sitten samalla tavalla Kristiinankaupunkiin muuttanut OV:läinen ystäväni joten tässä paikassa oli kotoisaa liikkua ja olla.

Selkämeren rannikko oli Sadulle uusi kokemus ja pistäydyimme Ouraluodon kautta matkalla Luvian saaristoon, missä yövyimme Luvian Vene Kolmio ry:n saarella paikalliset



Ouraluoto

Ouraluoto veneilijöiden lämmittäessä meille saunankin. Tästä oli helppoa kulkea Rauman sisä-saariston läpi Uuteenkaupunkiin, jossa kesämökkivierailun jälkeen menimme Joonaslokin laituriin yöksi. Olimme palanneet ”jokamiehen veneilyvesille” josta kotimatka sitten kulki Kustavin, Airiston, Stormälön, Dalskärin (jossa tapasimme **Helmin**) ja Hangon Itämeren Portin kautta kotiin.



Ouraluoto. Kiviä enemmän kuin vettä?



### Tilinpäätös:

- Matkalla oltiin 18.6. - 3.8. eli 46 päivää.
- Matkaa kertyi 1549 M eli keskimäärin 33,7 M/päivä
- Käyntiaika oli 224 tuntia josta seuraa keskinopeus 6,91 solmua.
- Polttoainetta taisi kulua noin 1200 litraa huomioiden sen, että öljypoltin oli päällä lähes joka yö .



Näkymä Mjältön huipulta