DANESK 2013

Perinteinen marinereiden pitempi, avoin eskaaderi järjestettiin kesällä 2013. Kolmen marineriveneen vanavedessä matkaan lähti kolme silloin vielä yhdistykseen kuulumatonta venekuntaa. Matkatavoitteet samoin kuin miehistön kokoonpanokin johtivat hyväksi havaittuun ratkaisuun, jossa eskaaderi jakautui kahdeksi osaeskaaderiksi lapsiperheiden tehdessä perinteisen Götan kanavan kierroksen Kööpenhaminaan ja Itämeren kautta kotiin muiden käydessä tutustumassa Pohjanmeren vuorovesiin.

Eskaaderin venekanta oli riittävän homogeenista yhteisen matkanteon toteutumiseksi. Ainoa nopeampi vene oli Nimbus 3000 -tyyppinen Meri-Neppis, jolle eskaaderin 7 solmun vauhti silti soveltui mainiosti. Götan kanavassa sekin nopeus on liikaa. Muut veneet olivat Utö 31 -tyyppinen Elisabeth, Norppa -tyyppinen Jasmiina, omavalmiste (Kaunotar 305) oleva Ohta, Family Cruiser Penelope ja EA30 -tyyppinen Sirius. Edellisenä talvena monia veneitä oli kohennettu matkaa varten. Tiedettiin, että joka satamassa ei käydä tankkaamassa ja että usean viikon tulee oma vene olemaan ainut asuinsija. Veneessä oleminen ja eläminen pitkiä aikoja tulisi olemaan merkittävää, mikä matkan loppuvaiheessa myös kävi toteen. Kauden 2013 alkaessa veneet ja miehistöt olivat täydessä valmiudessa ja olimme täynnä intoa toteuttaa sen, mistä pitkään oli haaveiltu. Veneistä tuli kotimme seuraavaksi 5:ksi viikoksi.

Juhannuksesta matkaan

Yhteinen lähtö oli juhannuksen jälkeen Maarianhaminasta 24.6. kello1004. Lähtöpaikalla olivat Elisabeth, Meri-Neppis, Sirius ja Ohta pk -seudulta tulleina sekä Jasmiina ja Penelope Selkämeren suunnalta saapuneina. Juhannusta oli vietetty kokoontumismatkalla eri kokoonpanoissa. Elisabeth, Ohta ja Sirius kulkivat merkitsemättömiä reittejä Hangon kärjestä Alskärin kautta aina Ledsundin suulle todeten kuinka matkaa voi lyhentää kulkemalla kaukana väylistä ja samalla kokea aikaisemmin näkemättömiä upeita maisemia. Ahvenanmaan hienot vierassatamat olivat vuorostaan kutsunet muita eskaaderin juhannuksen viettäjiä.

Vinosti Ruotsiin

Matkasta tiedettiin tulevan normaalista veneretkestä poikkeava. Tähän verryteltiin ylittämällä Ahvenanmeri viistosti lounaaseen kulkematta lainkaan autolauttojen suosimilla vesialueilla. Määränpää oli Tukholman ulkosaaristo Svenska Högarna -tasalla ja siellä St.Nassan saaristo. Kiinnitimme jylhään kallioiseen luonnonrantaan ja vietimme illan yhdessä

Ahvenanmaalta oikaistiin lounaaseen eikä menty autolauttojen tielle...

Tukholman ulkosaaristo on ainutlaatuinen ja jää useimmilta suomalaisilta näkemättä – vaikka Ruotsissa käytäisiinkin.…
◄

...ja seuraava yö vietettiin St.Nassan rannassa keskellä merellistä erämaata.

Seuraava päivämatka jäi lyhyenpuoleiseksi. Kuljimme toki pitkän tovin väyläalueiden ulkopuolella, mutta St.Möjan kohdalta seurasimme kiltisti väyliä Nynäshamniin viettämään viimeistä koko eskaaderin yhteistä iltaa. Götan kiertäjät erkanivat siellä ja halusimme siis vielä olla kimpassa. Tämä kertomus on tästä eteenpäin Pohjanmeren kävijöiden eli Elisabethin, Ohtan, Penelopen ja Siriuksen matkan kertomus Ohtan silmin nähtynä.

Nynäshamnissa täydensimme varastojamme ja itse mm. ostin Nexukseeni ruotsalaisen Pre-Paid -liittymän SIM -kortin kymmenessä minuutissa paikallisesta nettimyymälästä. Se toimi heti ja on edelleen käytössäni kun olen Ruotsissa.

Lähdön jälkeen livahdimme vanhan sotilasalueen läpi ammutun Dragets Kanalin kautta ja sivuutimme Oxelösundin teräskaupungin näköetäisyydeltä. Sirius oli ensimmäistä kertaa pitkällä matkalla ja heitä vihittiin aiheen saloihin sekä vakavamielisesti, että sillä toisellakin tavalla. Meillä kaikilla oli hyvä yhteishenki.

Arkön jälkeen kehotettiin "tulokkaita" eli Siriusta osoittamaan Keisarille kunnioitusta ja tarjoamaan Keisarille mitä Keisarille kuuluu. Syntyi hiljainen hämmennys, koska Siriuksessa ei todella tiedetty ainakaan tästä Keisarista mitään. Kun vihreä, kultaisella kruunulla varustettu marinereiden hyvin tuntema jääpoiju Arkön eteläpuolella tuli kohdalle, syntyi Siriuksessa lievä paniikki. Kirkas juomaannos lensi moukkamaisessa kaaressa kohti Keisaria lasin jäädessä heittäjänsä käteen. Keisari pahoitti tästä mielensä sillä juoma olisi kuulunut antaa kunnioit-

Tulokkaiden kunnianosoitus Keisarille meni sen verran pieleen, että saimme kulkea 2 seuraavaa tuntia umpisumussa...

tavammin. Ja niin paikalle nousi välittömästi sankka sumu. Jatkoimme matkaamme Ruotsin kauneimpiin kuuluvan saariston läpi näkemättä siitä kahteen tuntiin oikeastaan yhtään mitään. "Keisarin valta on rajaton" ja nyt tämä kävi toteen. Siriuksessa opittiin veneilyn perinteiden kunnioituksen merkitys.

… yöpyäksemme Håskön umpisuojaisessa lahdessa Väggön liepeillä.

Väggön alueella kiinnityimme marinerikartastossa mainittuun Håskön saaressa olevaan syvään ja suojaiseen lahteen hetkeä ennen yhdeksää ja vietimme aikaamme rantakalliolla. Samalla sumu lettasi. Se oli matkan ensimmäinen - mutta ei lainkaan viimeinen sumu. Yksikään sumu ei meitä kuitenkaan pysäyttänyt vaan matka jatkui näkyvyydestä riippumatta.

Seuraavana päivänä Keisari oli jo leppynyt ja saimme ihailtavaksemme toisen puolen Blå Kustenista. Fyruddenin satamasta haimme polttoainetta, muonaa ja ennen kaikkea jäätelöä. Muutoin pysähtymättä olimme illalla kiinni alueen eteläpäässä Kråkelundin alueella olevassa Huvfallsössä. Saaren laelta näkyi jo tämä avoin ja kiehtova Kalmarin salmi. Tämä olisi seuraavan päivän tinki.

Hufvallsö on saariston ja Kalmarsundin rajalla. Tästä eteenpäin puuttuu saaristo ja matkan teko on rannan reunan seuraamista.

Kalmarsund

Kalmarsundiin mentiin aamulla jännittynein mielin sillä olihan tämä tulokkaiden ensimmäinen kerta myyttejä ja kertomuksia tulvivassa laveassa salmessa. Tuttua 7 solmun matkavauhtia kuljimme Kalmarsundia etelään pitäen yhteyttä VHF:llä. Avoimella osuudella veneiden kulkiessa automaattiohjauksella eräässä vaiheessa yhteys Penelopeen katkesi pitkäksi aikaa. Oli pakko ajaa viereen ottamaan selvää syystä.

Lopulta mies tuli näkyviin ankarasti sadatellen. WC:n oven lukko oli jumiutunut eikä ollut suostunut päästämään miestä pois. Saimme vahvan opetuksen asioista, jotka on huomioitava yksin kuljettaessa. Painamme tapauksen jättämän opetuksen kaikkien mieleen! Tämän jälkeen yksin kulkevat ilmoittivat muille poistuessaan ruorin ääreltä. Ahtaammissa paikoissa toki koko eskaaderi pysähtyi "saniteettitauolle" sopivin väliajoin. Muut varmistivat tilanteen yhden ollessa pois.

Letkeä maininki sai liikettä veneisiin eikä koko vene aina ollut näkyvissä

Tässä kohtaa Siriuksessakin oli selvää, että tätä siltaa ei tarvitse pyytää avaamaan.

Tulokkaiden valmennusta jatkettiin nyt nakittamalla heille edessä olevan sillan avauspyynnön ja läpikulkuilmoituksen antaminen VHF:llä "Öölannin sillan siltavalvontakonttorille". Siriuksessa alettiin hakea tarvittavia ohjeita niin kartoista kuin netistä ja taidettiin siellä aloittaa pienimuotoinen pakkoruotsin opiskelukin. Huuli pyöreänä matka jatkui, koska mitään ohjetta sillan avauksesta ei löytynyt mistään. Tilanne rauhoittui vasta, kun saaren mante-reeseen yhdistävä 6 km pitkä ja 36 m korkea kiinteä betonisilta alkoi näkyä. Nyt oli tulokkaat vihitty "hienotunteiseen" marinerihenkeen ja matka jatkui tästä eteenpäin normaalisti.

Kulttuuria ja huoltoa Kalmarissa

29.6. oli eskaaderi levossa Kalmarissa. Kalmarissa oli paljon veneitä - kuten kesällä aina. Otimme paikat sisäsataman ulkopuolelta hotellin edestä ja saimme olla pahimmalta meteliltä rauhassa. Kalmarin ruokakaupat ovat vähitellen siirtyneet pois satamasta ja nyt jo vanhasta kaupungistakin. Pitkän kävelyn takaa löytyi "Netto", josta kannoimme sen verran eväitä kyytiin, että pärjättiin. Kyllä on tämä satama mennyt alaspäin eikä pal-

Kalmarin tunnetuin nähtävyys on linna. Unioni on jo lakkautettu

velujen osalta enää pärjää vastarannalla olevalle Färjestadenille - polttoainemyyntiä lukuun ottamatta.

Sisällä on kuitenkin nautittu muutakin kuin ohrapuuroa.

◄ *Kalmarin linnan sisääntulo on kiveä ja kaita.*

Kävimme tutustumassa meitä varten lämmitettyyn sataman saunaan. Siellä oli + 26 °C eli hieman viileämpää kuin oven ulkopuolella. Veneissä tehtiin pieniä huoltotöitä, mm. Ohtassa säädettiin venttiilit ja vaihdettiin oireileva raakavesipumppu. Porukalla käytiin kahdesti Kalmarin linnan portilla ja toisella kerralla jopa sisällä kun lippukioskin kassapääte oli iltapäivällä saatu laskutuskuntoon. Kävimme myös kylillä, kirkossa ja tietenkin sataman parhaassa ravintolassa lankkupihviasioilla.

30.6. tehtiin yhteislähtö bunkrauksen jälkeen. Tavoitteena oli Hanön lahden ylitys vielä alkaneen päivän aikana, mutta toisin kävi. Sandhamnin kalasatamassa vietetyn ruokahetken aikaan alkoivat tummat pilvet nousta Elisabethin yläpuolelle. Kotona omassa yrityksessä oli syntynyt vaativia haasteita ja "Ellun" matkan jatko alkoi näyttää epävarmalta. Kuljimme kuitenkin Karlskronan ohitse tammipuumetsävyöhykkeelle, missä Arpön saaren laituri oli yösijana.

Kalmarin linnan vähemmän tunnettu historian vaihe on naisvankila, jossa vankien ruumiillinen koskemattomuus ei ollut sääntönä.

Aamulla Elisabeth jatkoi kanssamme vain hetken. Loma oli heidän osaltaan ohi, keula kääntyi kohti kotia ja siellä odottavia työperäisiä haasteita. Me muut eli Penelope, Sirius ja Ohta jatkoimme suunnitelman mukaisesti ja saavuimme iltapäivällä vain Hanön lahden ylittäneinä Simrishamniin. 54 mpk

ei oikein ole matkaveneilyn päivämatka, mutta tunsimme myötätuntoa niitä kohtaan, joiden kotoiset huolet olivat katkaisseet matkan kokonaan.

Mukava sieltä siis oli päästä pois, Kalmarista siis.

Peruuttamattoman perhetapahtuman johdosta Ohta irrottautui 4:ksi vuorokaudeksi kulkien suoraan Tanskaan. Muut käyttivät luppoajan tutustumalla Etelä-Ruotsin ja Tanskan satamiin ja muihin nähtävyyksiin. 7.7. Eskaaderi oli jälleen koossa Tanskassa Faxe Ladepladsin satamassa, mistä yhteinen matka jatkui. Ohta sai miehistötäydennyksen ja eskaaderin vahvuus oli nyt 3 venettä ja 5 aikuista. Penelope kulki edelleen yhden miehen voimin - vuonna 1937 syntyneen rautaisen merikarhun uskomattoman tarmokkaasti hallitessa isoa venettään yksin.

Møn on Tanskan hienoimpia rantoja

Lounaisella suunnalla matka kulki Mønin saaren korkeiden liitukallioiden editse. Tämä on vaikuttava näky. Koska keli oli lempeä, kiinnitimme veneet vanhaan marineritapaan rinnakkain yhteiseksi "letkuksi" ja ankkuroimme sopivan matkan päähän rannasta. Vietimme pitkän tovin syöden, aurinkoa ottaen ja maisemaa ihaillen. Maininki oli leppeä eikä kiirettä ollut minnekään. Olimme pelikentällä, jonne olimme olleet menossa.

Mønin kalkkikivijyrkänne ”Klint” on vaikuttava näky myös veneestä katsottuna...

… joten jäimme sen juurelle pitkäksi toviksi kylkikiinnityksellä ankkuriin.

Hesnæsin satama aallonmurtajineen tarjoaa matkaveneilijälle sen, mitä yhden yön jutulta odotetaan.

Illan satama oli Falsterin saarella oleva kalastama Hesnæs. Suojainen muuri merta vastaan ja peruspalvelut ovat sataman keskeisimmät palvelut. Satamakapteeni oli se vanha tuttu vuosien takaa eikä oikein paljon muutakaan ollut muuttunut - paitsi, että polttoainetankki oli ruostunut kelvottomaksi.

Fehmarn

Ensimmäinen Saksan satama on Burghafen. Fehmarin saaren etelärannalla on melko mahtava aallonmurtajan sulkema satama, jossa on muutamia laivoja ja tavattomasti veneitä. Eräs tulokkaistamme opetteli laituriin kiinnitettäessä sen veneilyn perusasian, jonka mukaan ihmisen on hyvä olla vain yhdessä paikassa - joko veneessä tai laiturilla mutta ei molemmissa yhtä aikaa. Koreografisesti taidokkaan liikunnallisen performanssin jälkeen hän onnistui pysyttelemään vain veneessä.

Myös Burghafen Fehmarin saarella toimi yöpymissatamana. Sieltä oli kitenkin hienoja kauppaliikkeitä, iltapaikkoja ja aamulla otettiin bunkkeri

- Vesi oli sitä paitsi melko likaista...

Burghafenin sataman sosiaalipalvelut ovat lähes konttia muistuttavassa rakennuksessa, mutta itse paikka on pittoreski ja viehättävä. Söimme savustamon parhaita antimia ja illalla istumme viihtyisässä satamabaarissa pienillä ehtoon eineksillä. Aamulla otimme polttoainetta sataman pumpusta. Sopu tilaa antaa ja homma tuli hoidettua. Sitten takaisin merelle jossa matka alkoi varttia vaille kymmenen.

Ennen pitkään olemme jo Kielin lahden suulla. Sivuutamme Laboen ja Saksan laivaston muistomerkit ja löydämme itsemme vuoden 1936 olympiapurjehduksen satamasta - aivan Kielin keskustan tuntumasta. Paikka on minulle usealta käynnistä tuttu Donnan ajoilta joten vaihtelun vuoksi valitsin viereisen satamaaltaan, jossa en ennen ollut käynyt. Tästä lähdimme kävellen keskustaan turistiksi ja ostoksille. Kiel palveluineen lienee monelle marinerille tuttu. Mieliin painuvaa on mm. kävelyreitin kulku värikkäiden valomainosten verhoamien aikuisten palvelutalojen vieritse suoraan kaupungin ytimeen.

Vuoden 1936 olympiasatama Kieler Yacht Club on kirjoittajalle tuttu useammalta matkalta. Se on edelleen oivallinen vierassatama vain kävelymatkan päästä Kielin keskustasta ja siellä olevista palveluista.

Nettiliittymä EU:ssa

Mieliin painui myös oma yritykseni ostaa paikallinen Pre-Paid - nettikortti. Menin Kielissä Verkkokauppa.comia muistuttavaan monialaliikkeeseen. Ensinnäkin, Saksassa pitää ulkomaalaisella netin käyttäjällä olla passi. Jos oma on veneessä niin kaverin passi käy jos kaveri löytyy kadulta ja sitten ostaakin sen kortin.

Käytiin läpi pitkä myyntineuvottelu, jossa selvitettiin juurta jaksain mil-

Saksassa käytetään Euroja kuten meilläkin

lainen liittymä tarvitaan, millaiseen laitteeseen se tulee ja millainen SIM -kortti tarvitaan. Täytettiin useita kaavakkeita ja näpyteltiin tietoja verkkoon. Pahviaskissa oli saksankielistä ohjetta, levykettä, nettitikku ja SIM -kortti siinä mukana. Tarjottu hinta oli 15 €, johon ostajana suostuin. Sopimus allekirjoitettiin kynällä puolin ja toisin.

Myyjän oikeudet eivät kuitenkaan riittäneet tällaisen kaupan hyväksymiseen. Paikalle tarvittiin prokuran omaava toinen myyjä, jota odotettiin vartin verran. Ensimmäinen myyjä seisoi sen aikaa papereita täynnä olevan tiskin takana eikä ottanut uusia asiakkaita. Prokuristi saapui ja täytti vuorostaan ihan uusia lomakkeita. Myös ne allekirjoitettiin. Passi kopioitiin. Kaikki oli kunnossa ja melkein kättelimme onnistuneen diilin päätteeksi.

Annoin rahan, mutta se torjuttiin. Pitää maksaa kassalla. Menimme kassalle, jossa kassaneiti alkoi täytellä uusia A4:a. Taisimme jälleen allekirjoitella, mutta emme kätellä. Saimme laatikollisen Pre-Paid -kamaa ja poistuimme toiveikkain mutta helpottunein mielin.

Veneessä saksankieliset ohjeet luettiin samalla kun todettiin, että SIM kortti on liian suuri mahtuakseen Nexukseen, johon varta vasten sovimme ostavamme liittymän. Mukana oli nettitikku, johon kortti sopii. Nettitikku ei kuitenkaan sopinut Nexukseen, jossa ei tunnetusti ole USB -porttia. Kaivoin esille vanhan EeePC:n, jossa on USB -liitin. Nettitikku sopi siihen. Puolen tunnin ja noin kymmenen tunnetusti mehevän kirosanan jälkeen Ohtassa oli nettiyhteys. Luin sähköpostini. Oli tullut paljon mainoksia.

Seuraavana päivänä Kielin kanavan takana nettiyhteys ei sitten enää toiminut. En myöskään saanut uusia mainoksia. Minulla on nyt saksalainen nettitikku ja laatikollinen ohjeita. Myyn kyllä vitosella jos joku tarvii...

Kanavalle

Kielin kanava - tai pikemminkin "Nord Ostsee Kanal" (Pohjan-Itämeren Kanava) on laivakanava, jossa veneet ovat kärpäsiä suuren ammattiliikenteen seassa. Olimme samassa sulussa rahtilaivan, sotalaivan ja suuren venelauman kanssa. Emme silti olleet lähelläkään ammattialuksia vaan kelluimme vaatimattoman ja rähjäisen ponttonin vieressä toisena vaiko peräti kolmantena veneenä muiden sivulla.

Sulkuun mahtuu veneiden lisäksi muutama laivakin

Maksu maksetaan ylhäällä olevaan konttoriin, jonne kiivetään pystytikkaita. Vieressä kulkee pystysuora ponttonin ketju, jonka takia ponttonissa on suuri aukko tikkaiden vieressä. Alas tullessani astuin tietenkin juuri tähän aukkoon ja pludasin - en sano mitä myöten. Housujen vaihtohan siinä tuli ja loppumatkan vaivasi reiteen syntynyt hitaasti parantuva haava.

Sulussa ollaan ponttonissa kiinni ilman vaikeuksia.

Sulutus kävi täysin huomaamattomasti ja turvallisesti. Olimme isolla kanavalla suurten laivojen seassa kulkemassa kohti länttä ja Pohjanmerta. Kielin kanava on suora, leveä ja yksitoikkoinen. Se on tehty oikaisemaan Tanska saarivaltion kiertämisen sijasta. Sitä pitkin pääsee nopeasti Pohjanmerelle - jos haluaa. Mekin halusimme, mutta valitsimme kuitenkin Rendsburgin jälkeen kääntymisen oikealle jolloin lyhyt Gieselaun kanava auttaa pääsemään vanhalle Eider -joelle. Eider vuorostaan oli aikoinaan Keisari Wilhelmin rakentaman nykykanavan edeltäjä ja sitä pitkin on rauhallinen ja kaunis yhteys merelle – joskin tavattoman mutkainen. Joelle kuljettiin kolmen sulun kautta. Jokaisessa piti odottaa, mutta jokaisesta päästiin silti melko pian läpi. Korkeuserot olivat vähäiset eikä oikein syntynyt käsitystä sitä noustiinko vai laskettiinko niissä. Lopulta oltiin kuitenkin itse Eider -joessa missä alajuoksun sulut erottavat pitkän uoman vuoroveden vaikutuksesta. Matka sujuu rauhallisesti ilman virtaa tai veden pinnan korkeusvaihteluja. Tunnelma on leppoisa ja lempeä. Ei täällä voi sattua mitään, mistä kerhon laiturilla esittäisi sankarikertomuksen. Ehkäpä siksi täällä ei juuri näkynyt purjehdustakaan...

NOK ei ole mikään pikkuveneiden oja ►

Gieselaun sulku erottaa valtakanavan idyllisestä Eiderin vesitiestä

Mutkaista uomaa

Eiderjoki on luonnonkaunis. Siitä puuttuu keinotekoisuuden vaikutelma koska siitä on jo kulunut pitkä aika kun joki kaivettiin kanavaksi. Luonto on peittänyt ihmisen jäljet kaikessa muussa paitsi siinä, että joki kulkee kuilun pohjalla eikä ainakaan eskaaderin silmänkorkeudella juuri nähnyt muuta kuin kauniisti vihreätä

kasvavaa penkkaa jossa kenties joskus näkyi talo tai laiduntava lammas. On se silti ihan eri juttu kuin kivireunainen ja suoraviivainen ”Kielin kanava”. Kannatti valita Eiderin vaihtoehto.

Eider on toista maata kuin suuri ”Kielin” kanava. Satamapaikkoja on tarjolla runsaasti

Eiderin uoma on kaivettu, joten penkkojen yli on vaikeata nähdä maisemia. Vihreä vehreys on kuitenkin mahtavaa.

Eiderin varrella on paljon pieniä satamia. Ne vaikuttavat viljelijöiden, venekerhojen ja majoitusliikkeiden rannoilta ja mainostavat vieraspaikkojaan. Palvelut ovat riittävät, mutta eivät ylelliset. Laiturin lisäksi käyttämässämme Bargenin satamassa oli pari grillipaikkaa, leikkipaikka ja täysin siisti WC / suihkutalo pesutupineen. Kylässä lienee ollut kauppa, mutta rouva satamakapteeni toimitti illalla tilaamamme leivät aamulla tuoreina veneeseen ennen töihin lähtöään.

Tarpeelliset saniteettitauot hoituivat pysäyttämällä koko eskaaderi. Yhden asioidessa muut valvoivat.

Viimeisen sulun jälkeen jokiuoma on vuoroveden vaikutuksessa ja maisema muuttuu täysin

Seuraavana päivänä alkoi matkamme kohokohta. Viimeisestä sulusta läpi tultuamme olimme vuorovesialueella. Sitä olimme tänne tulleet kokeilemaan. Ylä- ja alaveden välinen aikaero on vajaa 6 tuntia ja meriveden ollessa noussa, vesi virtaa joessa sisämaahan päin. Rannat ovat loivat ja matalalla vedellä paljastuu leveä kaistale soraa ja savea. Merimerkit on kahdennettu siten, että rannan puoleisimmat ovat kuivilla matalan veden aikaan. Luonto muuttuu täysin aikaisempaan verrattuna - ja suurempi muutos oli vielä edessä.

Nyt näkee jo sivullekin. Ja kun katsoo tarkemmin, saattaa aivan vierestä löytyä hylje ohikulkijoita ihmettelemässä. Kaukaa kun katsoo, niin ei aina erota hyljettä lampaasta. Matkalta löytyi mahtava hanhiparvi istumasta ja lähestyessämme tuhannen lintua suoritti yhteislähdön tieltämme. Oli siinä paljon lihaa kerralla ilmassa.

Tönning – vanha merenkulkupaikka

Lähestyessämme suistomaata edessämme näkyi pikkuinen kaupunki Tönning. Täällä kävin edellisen kerran Donnalla vuonna 1986 joten käynnistä on jo vierähtänyt aika tovin. Korkean kivimuurin reunustamaa kanavaa käännytään sisälle, josta löytyi upea ja pittoreski pikkusatama. Nyt reunoille oli laitettu ponttonilaiturit mutta muuten kaupunki näytti entiseltään.

Hylkeet ja lampaat elävät sovussa alajuoksulla ►

Vuosikymmenien perinteitään hehkuttava polttoainemyynti oli kuitenkin kylmänä, mutta muuta tarjontaa riitti.

Eskaaderi kiinni Tönningissä. Tässä ponttonissa nousimme ja laskimme kolmisen metriä ollen välillä lähes jalkakäytävän tasalla ja välillä pohjalla vain löysää liejua veneen alla. ▼

Tulimme sisälle veden ollessa nousussa. Ponttonilta oli alimmillaan kiivettävä reilut kolmisen metriä ennen kuin oltiin jalkakäytävällä. Vesi nousi koko ajan ja myöhemmin pääsimme kulkemaan vain muutaman tikkaan portaan avulla. Vesi oli tällöin ylhäällä.

Rannassa oli museo, joka hahmotti Tönningin menneisyyttä. Ennen nykykanavaa kaupungilla on ollut huomattava merkitys kaupan ja laivanrakennuksen alalla. Museon seinällä komeili mm. ”Helsingfors” nimisen laivan nimikilpi. Nyt Tönning on hiljainen, mutta erittäin kaunis pikkukaupunki.

Matkan kulminaatio on saavutettu – olemme vuorovedessä. Tätä varten olemme kulkeneet lähes kolme viikkoa kotirannoiltamme ◄

Vanha satamamakasiini on muutettu museoksi...
◄

Myrskytulvien aikana veden pinta nousee helposti talojen alakerroksen seinien korkeudelle. Erikoista, että näin vanhaan kaupunkiin on vasta ”meidän aikoinamme” tehty tulvapadot katujen poikki kulkevine portteineen. Koko rannikkoa suojaava tulvapato Tanskasta arvatenkin Belgiaan asti lienee vielä uudempaa tekoa.

… jossa komeilee myös ”Helsingfors” -laivan nimikilpi

Sataman perukoilla oli pieni ponttonilaituri. Siihen tuli suuri purjevene kylki kiinni. Yöllä vesi laski ja lopulta huomasimme, että satamassa ei oikeastaan ole vettä enää lainkaan – pelkkää mutaa vain. Olimme todella alhaalla. Veden korkeuden vaihtelu on suuruusluokkaa 3 metriä. Veneet eivät liikkuneet sillä kölimme oli syvällä liejussa ja kaikki liike oli estetty. Purjeveneen kohdalle satamaan oli kaivettu kuoppa siten, että pursi mahtui matalalla vedellä kellumaan kuten kylpyammeessa. Tällaista on elämä näillä seuduilla. Eletään vuoroveden tahtiin vajaan kuuden tunnin sykleissä ja elämä suunnitellaan vuorovesikalenteria katsomalla.

Tulvavettä vastaan kaduilla on tulvaportit. Niitä on joskus tarvittu. ►

Ennen vilkas telakka- ja satamaranta on muuttunut pikku altaaksi. Kuvan purjeveneelle oli kaivettu kuoppa, missä se kellui matalan veden aikaan. Suomen lippu nousi sataman salkoon.

Tönning on pittoreski saksalainen pikkukaupunki...

Itse Tönning on idyllinen pikkukaupunki, jossa on vuoroveden lisäksi paljon muutakin nähtävää. Kiertelimme päivän katsellen sitä. Olimme lomalla – märänpäämme saavuttaneina eikä kiire painanut minnekään.

… jossa kannattaa ottaa hetki aivan rauhallisesti.