Lippu laskettiin illalla koska muutkin sen tekivät. Lippukäytäntö vaihtelee usein suomalaiseen verrattuna ja vieras tekisi pökösti poiketessaan paikallisesta tavasta.

Etapit on suunniteltava paljon tarkemmin kuin Suomessa. Sain paikalliselta veneilijältä vuorovesikalenterin sivut (mainosrahotteinen ilmaisjakelu) jonka avulla näimme milloin vesi olisi sopivalla korkeudella päästäksemme satamasta pois joelle. Lähdettäessä hieman ennen ylävettä saadaan joessa kulkea myötävirtaan ja matkaa syntyy. 7:llä solmulla ei vastavirtaan oikein tahdo edetä.

Edessä on aavaa suistomaata ja pitkä suojaton taival, jonka varrella mitään suojapaikkaa ei löydy. Satamien väli avomerellä on kymmeniä maileja eikä muualle voi mennä kuin satamaan. Kun on lähdetty, on siis myös mentävä. Tässä suhteessa Pohjanmeri poikkeaa oleellisesti Suomen rannikosta ja vielä itämeresta-kin.

Illalla vesi oli ylimmillään, mutta yöllä oli satama vedestä tyhjä ja olimme kölistä kiinni liejussa.

Eidersperrwerk ja suistomaan tasanko

Aamun valjettua 12.7. olimme matkalla jo varttia yli kuudelta. Maa on todella alavaa ja kulkukelpoinen, poijutettu uoma mutkittelee hiekkasärkkien välissä. En ikinä, missään ole nähnyt niin paljon hylkeitä kuin täällä. Niitä ui edessä ja takana ja rannoilla niitä lojui röykkiöittäin. Kaukaa kasat näyttivät suurelta lammaslaumalta mutta lähelle päästyä sadat uteliaat silmäparit ja niiden välissä oleva viiksekäs kirsu paljastivat mistä oli kyse.

Matkan on jatkuttava. Vuorovesi ei anna armoa vaan kulkeminen on sovitettava sen mukaisesti. Nyt oli mentävä heti aamukuuden jälkeen

Jokiuoman virtausta säännellään suurella sulkujärjestelmällä, Eidersperrwerk. Myrskytulvan aikana joki suljetaan ja estetään liiallisen veden nousun aiheuttamat ongelmat. Tulvapadon läpi on kuljettava sulun kautta. Tämä olikin viimeinen sulutus tällä matkalla.

Eidersperrwekissä on säännöstelyluukut, joilla tulvan määrää voidaan säädellä. ►

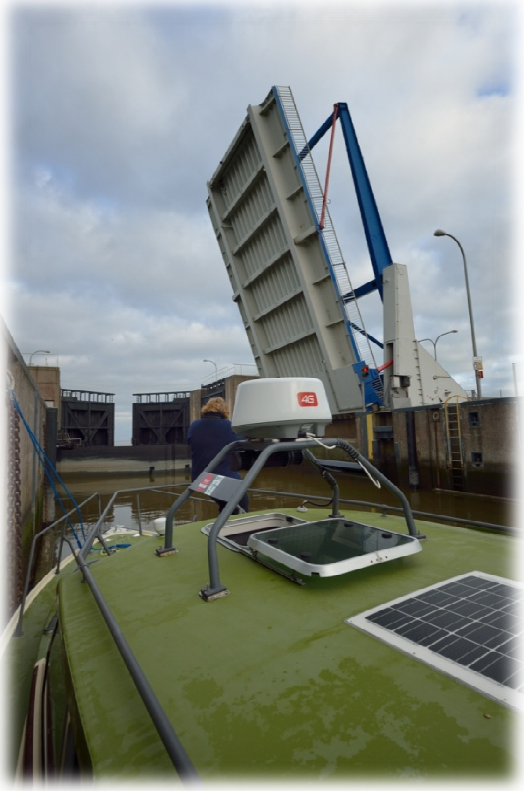
Nyt oltiin täysin Pohjanmerellä kulkemassa todella laajaa ja alavaa suistomerta ulos kohti edes vähän syvempää ja selkeämpää merta. Päivän määränpää oli Syltin saarella oleva Hörnumin satama. Tätä ennen ei olisi ollut tarjolla muita paikkoja, mistä hakea suojaa jos sellaista olisi tarvittu. Hörnum sattuu lähes reitin varrelle, on suojainen ja jakaa sopivasti matkan Tanskan Esbjergiin kahtia. Meillä oli kelvollinen tuuliennuste mutta utuista ja hieman kosteata. Tuulen luvattiin nousevan iltapäivällä, joten etenemisen oli hyvä tapahtua ajallaan. Siksi tämä aikainen lähtö kesken muuten hyvin sujuvan kesäloman.

Viimeinen satama joessa on tulvapadon sululla.

Kartoissa poijut väärin

Ympärillä on pelkkää lakeutta ja vaalean ruskeana erottuvia, liejuisia särkkiä. Veden syvyys on muutama metri eikä varsinaista rannikkoa juuri enää näe. Mutkainen luonnon muovaama uoma on merkitty lateraalipoijuilla ja sillä on syytä pysyä.

Poijut – ja myöskään väylä - eivät enää olleet kartan mukaisissa paikoissa. Käytössä oli 10 vuotta vanha C-Map, loppukeväällä Nurmiselta nostettu Navionics Gold, Tanskasta viikkoa ennen ostettu samanlainen ja paperikarttoja. Yksikään niistä ei pitänyt paikkaansa. Pahimmillaan virhettä oli pikemminkin kilometrejä kuin metrejä eikä yksikään kartta ollut toistaan tarkempi – erilainen kyllä. Navigointi tapahtui tutkan ja kiikarin avulla, joilla poijujen nykysijainti ja väri kuitenkin riittävän hyvin kävi ilmi. Echo Pilotilla varmistuttiin siitä, että edestä varmasti löytyy vettä. Matka sujui suuremmitta huoletta ja kartoille lievästi hymyillen.



Padon läpi kuljetaan sulun kautta, jonka jälkeen ollaan Pohjanmerellä ►

Kaukaisuudessa näkyi öljynporauslauttaa muistuttava rakennelma. Kuvaa suurennettaessa se osoittautui pilarien päälle rakennetuksi hotelliksi. Meressä näkyi myös tumma, suorakaiteen muotoinen möykky. Karttaan on siihen kohtaan piirretty näkyvää hylkyä osoittava karttamerkki. Olosuhteet näillä alueilla poikkeavat oleellisesti omistamme. Löysimme mitä olimme tulleet hakemaan.

Ranta on jo kaukana, mutta väylä on mutkainen eikä kartan mukainen. Vettä on niukasti.

Extremelomailua rantahotellissa ▼

Ulompana kuljimme rannan suuntaisesti "Mariannelta" seuraavalle. Turvavesipoijuja oli väylien ulkopäissä ja niitä sivuutettiin noin tunnin välein. Aallokko ei ollut paha, vaikkakin tuntuva. Se oli kotoisin aina Atlantilta saakka, mitä nyt yksi Englanti on hieman siinä välissä.

Turvavesipoijut väylien ulkopäissä muodostavat luonnolliset reittipisteet myös rannan suuntaisesti kuljettaessa. ▼

Sylt – Jet/Setin saari

Lähdön jälkeen 7 ½ tunnin kuluttua kiinnitimme Syltin saaren Hörnumin satamaan. Se on suuri ja syvä satama, joka ei kuivu. Siellä on lauttasatama ja suuria viranomaisaluksia.

Veneet kiinnitetään ponttoneihin ja ylös kuljetaan perinteisiä laivan laakonkeja muistuttavia portaita. Veden korkeus vaihteli täällä 2½ metriä. Polttoainettakin oli tarjolla vaikka emme vielä tarvinneet.

Saari on täynnä turisteja, joista veneilijöitä on vain pieni osa. Juoma- ja syömäpaikkoja riittää joka makuun mutta luonnosta suuri osa oli aidattu golfkerholle. Jokamiehen kävelyoikeus rajoittui aidan ulkopuolisiin polkuihin.

Eläydymme turismiin, kierrämme kävelylenkin tai kaksi ja nautimme pikkubaarien antimista. Sää oli kauniin aurinkoinen. ”Yachtclubilla” olimme kiinnostuksen kohteena. Laitoin SAFire -grillini veneen keulan edessä olevalle kiinteälle laiturille seisten itse sopivasti ponttonilla. Kun muhkea paistos oli valmis, grilli oli saavutettavissa vain tikkaiden avulla. Vesi oli taas laskussa illalla.

Hörnumin satama on eräs harvoista matkan varrella olevista. Sinne on mentävä, sillä matkan varrelle ei voi jäädä.

Toisen kerran kohti Tanskaa

Säätilan ennustettiin huononevan ja päätimme edetä Tanskan Esbjergiin sitä ennen. Aamukahdeksalta olimme pienessä rivissä menossa merelle ja pohjoiseen. Rannat on edelleen kierrettävä kaukaa ja keskellä aavaa merta on vain muutama metri vettä. Tuulen noustessa aallokko muuttuu ryppyisemmäksi. Keli tuli kuitenkin selän puolelta ja mikäli aallokko olisi ollut edes hieman pitempää, ajaminen olisi ollut pelkkää juhlaa.

Esbjergin ulkopuolella oli käännettävä sivuttain aaltoon. Ilmoitin VHF:llä sataman valvonnalle tulostamme ja meille opastettiin usean satama-altaan joukosta se oikea allas. Löysimme vierekkäiset paikat ponttonista ja tunsimme olomme rauhallisiksi. Sataman veneet olivat todella erilaisia kuin suomalaisessa venekerhossa. Tukevia, raskaita ja hitaasti kulkevia veneitä eikä juuri yhtään liukuvenettä. Pohjanmeri opettaa.

Ulkoilullekin oli mahdollisuuksia – kunhan ei mennyt golfkerhon puolelle.

Pohjanmeri ei juuri nyt ollut kääntymässä ihanaksi. Tuuli yltyi ja lisää luvattiin seuraaviksi päiviksi. Mieli ei tehnyt lähteä. Olimme ihan oikeasti tuulta pitämässä, mikä ei kamalasti parantanut mielialaamme.

Esbjergin venesatama on samassa altaassa työalusten kanssa

Museoitu majakkalaiva ei avautunut meille

Eksoottista polttoainehuoltoa.

Satamakapteenilta kyselimme polttoainetta. Sitä on vain ammattialuksille – ei veneilijöiden tarvitsemaa kirkasta laatua. Sain muutaman puhelinnumeron, joiden kautta saimme sovittua bunkkerin seuraavaksi päiväksi. Tuuli vinkui jo ympärillämme, eikä se huominen lähtö ollut enää mielessä.

Seuraavana päivänä ystävällinen kerholainen oli auton, peräkärryn, tynnyrin ja tankkausletkun kanssa korkealla ylhäällä satama-altaan reunalla. Kukin meistä seurasi autokyydissä bensa-asemalle ja osti naftaa 200 l tynnyriin. Veneet oli siirretty parempiin asemiin sataman seinän viereen ja niin polttoaine ”pudotettiin” letkun avulla kunkin veneen tankkiin. Esbjerg on mittava satamakaupunki, jossa troolarit, öljynporauksen apualukset ja lukuisat tuulimyllyjen huoltoalukset pitävät kotisatamaa rinnan laivasatamien ja telakan kanssa. Mutta veneilijöille ei ole järjestynyt polttoainehuoltoa kuvailtua kummemmin. Tästä kiitämme nöyrästi EU:ta, joka ei salli veneiden bunkrata samasta tankista troolareiden kanssa.

Eksoottista polttoainehuoltoa veneseuran puuhamiehen avustuksella.

Loput kanisteriin

Tuulen, sateen ja levon vuoksi Esbjergissä vietettiin koko viikonloppu. Paljon olisi ollut nähtävää, mutta huono ilma, ja jonkinasteinen kyllästyminen saivat meidät jäämään lähes koko ajaksi sataman alueelle. Edes polkupyöriä ei otettu esille. Kaupungissa olisi kyllä ollut nähtävää. Ensi kerralla sitten.

Matka jatkuu – kuten myös tuuli

Pohjanmeren aallokossa

Lähdimme matkaan maanantaina 15.7. kello1020 koska aikataulu alkoi painaa ja sää näytti hieman rauhoittuvan. Tämä jälkimmäinen osoittautui luuloksi, sillä aallokko oli tulomatkaa korkeampi ja selvästi rasittavampi vaikka tuuli olikin asettunut kohtuulliseksi. Mitään ongelmia aallokosta ei kuitenkaan ollut, mutta ajamiseen liittyi voimakas liikehdinnän elementti, joka piti huomioida olemisessa ja tekemisessä veneissä. ”Toinen käsi itselle ja toinen veneelle” ei lainkaan ollut huono oppi.

Itse matka oli enemmänkin rannan reunan seuraamista, joskin rantaviivalla näkyi ajoittain jotain, mikä sai kiikarin nousemaan sierainten yläpuolelle. Vakautettu kohtuuhintainen Canon kiikarini osoittautui taas hyväksi ostokseksi. Näissä oloissa sillä näki verrattomasti paremmin kuin millään tuhansia maksavalla huippukiikarilla, joka terävästä kuvasta huolimatta tärisee. Matkan määränpäänä oli Hvide Sanden kuvankaunis kalastajakaupunki. Muuta satamaa ei 55 mailin matkan varrella ole.

.

Vanha aallokko teki matkasta mielenkiintoisen mutta hieman työntäyteisen

Ilmoittauduin sataman edustalla VHF:llä Hvide Sanden satamavalvonnalle ja meille kerrottiin mistä päin venepaikat löytyvät. Muutama purjevene oli kuitenkin ominut ponttonin täysin itselleen eikä meille löytynyt sijaa. Saimme luvan kiinnittyä sisemmälle satamaan, mistä olimme vain tyytyväisiä. Kävelimme, söimme ja nautimme pittoreskista kauneudesta ja ihanasta säästä. Paikalliset tulivat kuka millekin asialle laiturille ihan vain nähdäkseen kolme moottorivenettä Suomesta. Näky ei varmaankaan ollut aivan tavallinen.

Hvide Sandessa kävin muutama vuosi

sitten maitse ja silloin päätin tulevani sinne omalla veneelläni joskus. Nyt olin siellä. Tämä oli matkamme etäisin kohta ja minulle eräänlainen matkan määränpää.

◄ *Hvide Sandeen olin luvannut itselleni tulla veneellä. Lupaus on täytetty.*

Matkasuunnitelmaa tarkennettiin. Olimme kuluttaneet paljon aikaa tähän saakka ja säätiedotus lupaili kovempia tuulia tästä eteenpäin. Tanskan pohjoiskärjen kiertämisestä luovuttiin ja päätettiin oikaista Jyllannin niemimaan poikki kulkevan Limfjordenin kautta Kattegatiin. Tarvittiin enää vain yksi päivä avoimella rannikolla jonka jälkeen olisimme paremmassa suojassa vuonossa. Lisäksi kotimatka lyhenisi useiden päivämatkojen verran.

Hvide Sandesta piti myös jatkaa eteenpäin. Uloimman aallonmurtajanpää oli hiljakkoin rakennettu ►

Seuraavana päivänä hieman jälkeen puoli yksitoista lipui eskaaderi aallonmurtajan aukosta ulos. Nyt sää oli rauhoittunut suorastaan läyryksi. Oli ihanaa voida ajaa suhteellisen lähellä rantaa ja nähdä maita. Rantaviiva nousi jatkuvasti korkeammaksi mitä pohjoisemmaksi tultiin. Rannan reuna on kuin hiekkakuopasta, sillä tuuli ja meri syövät jatkuvasti Tanskaa pienemmäksi. Taloja, kokonaisin kyliä sortuu vuorollaan mereen ja uusia rakennetaan idemmäksi tietäen, että sukupolvien jälkeen myös näiden aika koittaa. Se on jatkuva luonnon prosessi, josta on turha syyttää ihmisiä tai ohiajavien moottoriveneiden peräaaltoja. Mikään inhimillinen voima ei pysäytä Tanskan jatkuvaa hupenemista tällä alueella.

Tyypillistä Pohjanmeren rannikkoa. Satamia ei ole ja eroosio syö maata kylien alta.

Jyrkkä rantatöyräs soveltuu hienosti riippuliitoa varten. ►

Tanskaa suojanneista bunkkereista ei enää ole paljon iloa mutta ne muistuttavat historiasta, joka olisi voinut kääntyä toisenlaiseksi

Erityinen näkymä oli rannalle sortuneiden betonisten bunkkereiden ketju. Sinänsä ehjän näköiset suojatilat makasivat hiekkarannalla hiekan alta paljastuneina, hylättyinä luonnottomissa asennoissa. Nämä ovat saksalaisten II maailmasodassa rakentamaa linnoitusta, jolla suojattiin muutoin puolustuskyvyttömän Tanskan länsirannikko koko pituudeltaan. Tanska olisi muuten muodostanut helpon astinlaudan liittoutuneille päästä tunkeutumaan suoraan Saksan sydämeen. Linnoitus teki tehtävänsä – maihinnousu suunnattiin Normandiaan ja Tanska säästyi varsinaiselta sodalta.

Limfjordenin länsipäässä on Thyborønin kaupunki. Sivuutettuamme sen olimme sisävesillä - tosin suolaisessa ja jossain määrin merellisessä. Aallokko oli enemmän järvimaista eikä noussut meitä häiritseväksi. Alkuillan jälkeen olimme valmiit ottamaan kiinni pieneen kalasatamaan nimeltään Sillerslev. Porukalla korjasimme Penelopen pelkästään kuminauhan varassa kiinni pysyvän ruorin ja totesimme tauon sattuneen oikeaan aikaan. Itse satamassa ei ollut erityistä tarjolla. Suihkussa käynti teki kyllä hyvää.

◄ *Tyypillinen Limfjordin piensatama. se tarjosi meille yhden yön suojan ja hienon suihkun*

Limfjordenissa on useita siltoja ▼

Aamulla jatkoimme matkaa kohti Ålborgia. Simpukoistaan tunnetussa Glyngø-ressä ostettiin ämpärillinen simpukoita ja savustettuja sillejä. Olivat purkaneet rannalla majakan vieressä olleet kauniit perinnetalonsa ja tehneet tilalle lähinnä liiteriä muistuttavan ison kopin. Onneksi minulla on valokuva vanhasta näkymästä edelliseltä kerralta. Savusilli maistui jokai-

selle riippumatta suuntautuneisuudestaan sillin syöntiin.

Glyngøren satama on tunnettu sinisimpukoistaan ja muista meren tuotteistaan.

Løgstørin vanhan kanavapaikan jälkeen ollaan vuonon itäisellä vesialueella. Tätäkin vesistöä riitti kuljettavaksi loppupäiväksi ja kello 1645 otimme reippaassa tuulessa kiinni Ålborgin venesataman kivilaituriin. Vuorovesi oli nyt osaltamme käytännössä ohi mutta nyt tuuli osoitti merkittävää halua lisääntyä. Ja niin se lisääntyikin.

Ålborgista tuli myös tuulenpitopaikka. Se otettiin jo mieluisena käyden laivastomuseossa ja muissa paikoissa. Sattui myös erään matkalle osallistuneen syntymäpäivä. Tätä juhlistettiin sataman ulkoilmaravintolassa nautitulla tanskalaisella possupaistilounaalla ja myöhemmin Ohtassa tarjotulla sinisimpukkahetkellä. Olimme 800 mpk päässä kotoa ja luvat-

Merimuseossa käytiin katsomassa mm. sukellusvenettä ◄

Tämän jälkeen maistuikin tanskalainen possupaisti ▼

tuun töihinpaluupäivään oli enää reilu viikko. Hampaat alkoivat natista muutaman osallistujan suussa.

Neuvonpidossa hahmoteltiin suuntaviivat sille, miten kotiin mennään ajoissa. Aikaa olisi 9 vuorokautta ja matkaa mainittu 800 mpk. Siis, alle 100 mpk vuorokaudessa. Se on realistista. Ja mikäli tekisimme pitempiä päivämatkoja, saattaisimme olla Porkkalassa HVK:n Hästössä jo viikonloppuna saunomassa. Näin päätettiin tehdä. Päätettiin, että nyt mennään eikä meinataan.

Tämäkin kohde jäi vierailematta sillä työnteko alkoi kummasti kiinnostaa...

Gillelejessä ei venepaikan värillä keskiyön aikaan ollut väliä eivätkä kaikki päässeet edes laituriin saakka nukkumaan. Aamulla olimme jo matkalla.

Ei kovin kaunis laiva mutta varmasti hyödyllinen. ►

Tuuliennuste ei ollut aivan kaunis, vielä. Bunkrauksen jälkeen perjantaina 19.7. irrotimme köydet ja kuljimme jokiuomaa ulos merelle. Varauduimme kulkemaan Jyllannin itäreunaa pitkin suojassa etelään ja siellä tuulen suunnan mukaan ratkaista miltä puolelta Sjellanti kierretään. Kun olimme Halsin sivuutettuamme Kattegatissa totesimme kuitenkin aallokon olevan rauhoittunut ja suunnaltaan suosiollinen. Kurssi otettiinkin kohti Gillelejeä Sjellannin pohjoisreunalla. Tämä säästi meiltä vuorokauden.

Päivämatkan ainoa kohokohta oli kello viiden ja kuuden välille sattunut tuulipuiston läpiajo. Satoja tuulimyllyjä oli asetettu mereen kaareviin riveihin. Myllyt eivät juurikaan pyörineet ja vitsailimme purjehduksen olevan vaikeuksissa kun tuulettimet eivät puhalla pursia eteenpäin.

Aurinko laski joskus iltaseitsemän jälkeen ja täydessä pimeässä tulimme Gillelejen sataman sisälle kello 23 aikaan. Ei siinä paikkoja kyselty vaan laitettiin kiinni kahteen tyhjään, vaikkakin punaiseen paikkaan ja Penelope perätolppiin kiinni poikittain. Kyllä iinä aamukuuteen sai oltua ja sitten olimme jo taas taipaleella.

Sivuutimme pysähtymättä niin Hamletin linnan, Louisianan modernin taiteen museon kuin itse Kööpenhaminankin ennen kuin alitimme Juutinrauman sillan mennäksemme Falsterbon kanavasta takaisin Itämerelle. Itämeressä olo tuntui jo aika kotoisalta. Nyt oli Penelopen vuoro jättää eskaaderi ja käyttää eläkeläisen aikaansa

rauhallisempaan etenemiseen ja rannikon satamien tarkempaan tutkimiseen. Hyvästelimme Penelopen Trelleborgin jälkeen ja jatkoimme kahden veneen parina kohti kotia. Kello 2216 Sirius ja Ohta olivat kiinni Simrishamin tutussa satamassa.

Aamulla otettiin bunkkeri ja Sirius lähti Ohtan edeltä kohti Utklippanin suojasatamaa. Ohta lähti tuntia myöhemmin pienen kauppareissun jälkeen. Porttejaan myöten täynnä olleella Utklippanilla tavattiin ja matka jatkui taas yhdessä. Illaksi ehdimme tavata vaihdevikaisen Meri-Neppiksen Bergkvarassa, jossa yövyimme kolmen eskaaderiveneen vahvuudella.

Aamulla maanantaina lähdettiin liikkeelle hetkeä ennen seitsemää sumun ollessa lähes täydellinen. Se hälveni vasta Kalmaria lähestyttäessä. Kiirehdimme nousevassa vastatuulessa pysähtymättä Mönsteråsin tasalle, missä saimme kaivattua tuulen suojaa saariston sisäväylällä. Ankkurit laskettiin keskelle Näsetin umpisuojaista lahtea ja pidimme lähes 4 tunnin tauon veneissämme. Illan suussa nostettiin ankkurit ja myöhemmin hetkeä ennen puolta yötä laskimme ne jälleen Kråkelundin Älön lahteen. Uni maistui vapaasti kelluvassa veneessä.

Juutinrauman sillan alitus. Eipä tarvinnut tällä-kään kertaa pyytää avaamaan ►

Falsterbon kanavan jälkeen Penelope jätti pääjoukon palatakseen Suomeen pari viikkoa muita myöhemmin.

Seuraavana päivänä tuntui sopivalta käydä hieman maissa. Västervikin kohdalta oikaistiin Gränsön kanavan kautta, josta saarten välistä puikkelehtien pääsimme Loftahammariin. Rannikko on täällä päin vuonomainen ja kaupungit ovat pitkien vuonojen pohjukoissa. Ne ovat suojaisia, mutta matka sisälle ja ulos on pitkä. Loftahammarissa otettiin varmuuden vuoksi bunkkeri. Sitten käytiin kylillä kaupassa ja syötiin

Meri-Neppis tavattiin Bergkvarassa. Ulkoilimme sen verran, että kävimme satamassa ollutta ystävää tapaamassa.

sataman ravintolassa. Matka jatkui noin neljän tunnin tauon jälkeen. Menimme kerrankin herroiksi ajoissa kiinni. Jo ennen iltaseitsemää olimme kiinni Trässön lahdella. SAFirella grillattiin iltapalaa, istuimme hetken Ohtassa ja sitten kaikki menivät nukkumaan.

Seuraava päivä olikin sitten pitkän ajopäivän harjoittelua. Näimme Blå Kustenin pohjoisosan joten sekin rasti tuli tehtyä. Noin puolen vuorokauden ajon jälkeen olimme Nynäshamnissa. Emme kuitenkaan menneet vierassatamaan. Vieressä olevan Bedarön lahti on lukuisat kerrat tarjonnut minulle ankkuripaikan kuten kahdelle veneelle nytkin.
- On se vaan tyhmää maksaa turhasta!

Ankkurit nousivat torstaina 25.7. kello 6 ja ylitimme Mysingenin selän. Pysähdys parin tunnin kulutua Dalarössä tankilla, jossa myös tuhlattiin loput kruunut bensaaseman kioskin valikoimiin. Ja sitten jatkettiin Sandhamnin kautta Pohjoiselle Itämerelle ja suuntana Suomen Utö.

Matkalla mennään eikä meinataan. Veneessä eletään ja nautitaan normaalia elämää eikä matka katkea minkään syyn vuoksi.

Sillä etapilla ei ollut muuta liikennettä. Keli oli tyyni, mutta ajoittain sumuinen. Maamme etäisimmällä paikkakunnalla, Bogskärin majakalla, pysähdyttiin toviksi kellumaan ja valokuvaamaan. Eiderin suiston jälkeen täällä nähtiin seuraavan kerran viljavammin hylkeitä. Juuri sen hetken oli kirkkaan aurinkoista.

Bogskärin majakka on maamme etäisin paikkakunta. Se sattuu kivasti Tukholman saariston ja Utön puoliväliin. Mitään asiaa ei ole yrittää maihin, mutta kelluimme puolisen tuntia paikasta nauttiaksemme.

Kun jatkoimme matkaa, alkoi taas sumu. Kun se hälveni olikin jo pimeätä. Utön satamaan saavuttiin yöllä puoli yhden aikaan. Sirius ja Ohta kelluivat aamuun saakka ankkurissa sataman ankkuripaikalla. Päivälle tuli matkaa 133 mpk ja ajoaikaa 18 ½ tuntia ellei sitä bensa-aseman laiturilla touhuamista oteta lukuun. Olimme pitkästä aikaa nukkuneet kotimaassamme. Kotimaan kamaralle astuminen oli vielä edessä.

Aamulla puoli yhdeksän aikaan olimme umpisumussa menossa kohti kotirantoja. Sumu lettasi Borstön kohdalla. Suuntasimme Vänön eteläpuolelle. Sieltä kuljimme kohti Kasnäsiä, missä saimme hetkeksi kovaa maata

jalkojen alle koska kävimme tunnin verran kaupassa. Olimme ihan oikeasti palanneet Suomeen.

Grillausta Tammisaaren kansallispuistossa. Viimeinen matkapäivä alkaisi aamulla.

Päivämatkan kohokohta oli kuitenkin se, kun Hangon alueella Ohtan päällikkö puhallutettiin merivartioston kumiveneistä kahdesti peräkkäin perässä tulleen Siriuksen päästessä kummallakin kerralla kuin koira veräjästä! Ensimmäinen kerta oli heti Hauensuolen kohdalla ja seuraava jossain Tvärminneä lähestyttäessä. Tämä oli Tanskan kiertäneen eskaaderin ainoa kosketuspinta minkään valtion viranomaisiin.

Hangon kierron jälkeen olimme Tammisaaren kansallispuistossa Skedön alueella Fladalandetin nokassa kiinni ja maistelimme, mitä grillistä tällä kertaa saatiin aikaan. Olo tuntui siinä vaiheessa toisaalta onnistuneen raukealta, mutta myös haikealta. Miksi tällaisen pitää loppua kesken? Olisimme siltä istumalta olleet valmiit saman tien tekemään toisen kierroksen. Vasta hetki sitten olimme jättäneet Ålborgin. Sieltä kun sai niin ihania voileipiäkin...

Lauantaina 27.7. oli mieli haikea. Irrotimme puoli yhdeksän jälkeen ja kuljimme siististi kohti itää. Porkkalan kärjen jälkeen saimme Elisabethin takaisin seuraamme. Kolmen veneen eskaaderina soljuimme sisälle HVK:n kerhosatamaan Porkkalan Hästössä kello 1420. Paikalla olevat huusivat hurraata ja soittivat veneidensä äänitorvia tervehdykseksi. Vastaanotto oli mahtava!

Reissu on tehty ja lauantai-ilta sujuu HVK:n laiturilla Hästössä

Paluumarssi ja kuinka se tehtiin.

Voittajan on helppo hymyilä

Olimme tehneet sen. Ensinnäkin käyneet moottoriveneellä kiertämässä Tanskan, kulkeneet Pohjanmerellä, kokeneet aallokkoa, sumua, aurinkoa ja tyventä. Toiseksi, olimme kulkeneet noin viikossa Älborgista kotirannoille. Tänä aikana olimme varsinaisesti olleet pois veneistä yhteensä 8 tuntia. Enää ei olisi mitään ongelmia kenenkään ehtiä maanantaiksi töihin. Vain yhden piti ehtiä, ja jälkeenpäin sain kuulla, että työpaikalla oli täysin varauduttu viikon myöhästymiseen. - Näin se menee, kun on moottoriveneet!

DANESK 2013 tuotti osallistujille ainutlaatuisen veneilykokemuksen ja merineriyhdistykselle kaikkiaan 6 uutta jäsentä. Tervetuloa kaikki mukaan!

Tilinpäätös

Ohtan koko matkan pituus Otaniemestä Otaniemeen oli 2007 mpk. Siihen käytettiin 34 vrk aikaa (+ 4 vrk:n keskeytys) ja poltettiin alle 1500 l dieseliä. Käyntiaikaa moottorille tuli 289 tuntia. Vene kiinnitettiin 36 kertaa laituriin, 4 kertaa luonnonrantaan ja oltiin 7 kertaa pääankkurissa. Suluista kuljettiin 6 kertaa.

Mitä olisi voinut tehdä toisin? Olisi kenties pitänyt tehdä pikamarssi kumpaankin suuntaan. Tällöin olisi ollut 3 ihanaa viikkoa kohdealueella ja paljon enemmän olisi ehtinyt nähdä ja kokea. Ensi kerralla ollaan viisaampia ja otetaan itseä niskasta kiinni jo lähtiessä. Vene on kulkemista varten!
Toisaalta, pakolliset satamissa makaamiset olisi paremmin voinut hyödyntää alueeseen tutustumiseen. Näin ainakin Esbjergissä ja hieman Ålborgissakin. Olisi elettävä tilanteen mukaan ja otettava ilo irti siitä, mistä sen kulloinkin saa.
-*-
PS. Penelope palasi kotimaahan pari viikkoa meidän jälkeemme. Teräksenluja 75 -vuotias merenkyntäjä suoritti loppumatkan omassa seurassaan nauttien rauhallisesti olostaan useissa satamissa pitkin matkaa

God Natt