

Marineri

2 / 2008



kommodori



Pohjoisesta maasta/Suomesta löytänyt elämän iloa!

Suomessa asuvilla japanilaisilla on jokaisella oma syynsä asua suomessa. Ehkäpä ihmisen, toisenlaisen kulttuurin tai luonnon rakastaminen voisi olla se syy.

Olin asunut suomessa jo 70-luvulla vanhempien ja pikku-veljeni kanssa, sekä uudestaan 80-luvulla opiskeluaikana ja 90-luvun alussa päätin muuttaa Suomeen. Kuten suomalainen sananlasku kertoo, ”kolmas kerta toden sanoo”. Itse asiassa, sen kolmannen päätöksen yksi syy oli se, että olen rakastunut suomalainen elämän nautinnon tyylistä ja tavoista, nimenomaan vapaa-ajan nautinnosta, erityisesti veneilyn ja sen ihanuuden kautta. Suomalaiset eivät ainoastaan uppoudu työelämäänsä, vaan mielestäni tietävät myös miten elämästä nautitaan.

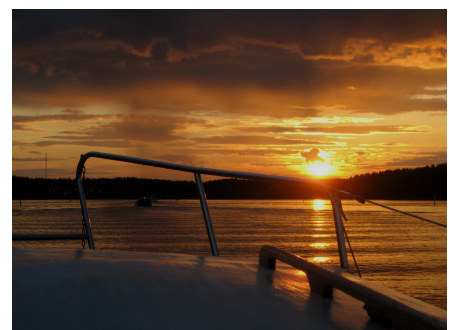
Tämä huomaaminen oli minulle kuin suuri salaman isku 10 vuoden japanilaisen kiivaan työelämän jälkeen. Kaikilla maailman ihmisillähän käytettävä aika on sama, eli kaikilla on 24 tuntia päivässä ja 365 päivää vuodessa. Miten ja millä tavalla sen ajan käyttää on omalla vastuulla ja huomasi, että tällä tavallakin voidaan elää, kuin suomalaiset tekevät!

Ja tietenkin sen iskun tekijä oli nykyinen mieheni Markku. Hän opetti minulle mikä on tärkein asia ihmisille ja elämälle. Ja olen todella kiitollinen ja onnellinen, kun olen saanut oppia tämän.

Suomen helmi

Melkein kaikki suomalaiset tietävät, että Suomen rannikko- ja merialuetta kutsutaan Arkipelagoksi, siellä on yli 100 000 suurta ja pientä saarta. Mutta tiedätkö, kaikki tämä on varmasti yksi maailman parhaita veneilyn ”paratiisikenttiä”. Koska leveys piiri, 60°N on niin korkea, ei täällä voida nauttia marin-elämää koko vuoden aika, kuten vaikka lämpöisellä Okinawalla Japanissa. Silti lyhyenä kesänä ovat monet ihmiset uppoutuneet täysin merellinen elämään. Suomi on vain 5 miljoonan asukaan maa, mutta moottori- ja purjeventeistä nauttivia ihmisiä on yllättävän paljon ja sen merenkulun historiakin on pitkä.

Täällä on aina kuljettu vesillä ja osattu rakentaa veneitä. Nykyään kuuluisat Suomalaiset purje- ja moottoriveneet esim. Swan, Nauti Cat, Baltic, Targa ja Degerö ovat Japanissakin tunnettuja



venemalleja. Vaikka kesä on täällä niin lyhyt, vain 4-5 kuukautta vuodessa, mutta erikoisen kesän – yöttömäksi yöksi sanottuna vuoden aikana - auringon paisteen aika on pitkä ja arkipelagossa merellä ei pimeyttä tule lainkaan.

Mielestäni sen lyhyen kesän ajan ihmiset jotka nauttivat merielämää, seilaavat Arkipelagon alueella niin täydellisesti, vaikka lämpötila nousee yleensä vain vähän yli 20 astetta Celsiusta.

Kuten sanoin, minä itse olen ihastunut Suomen mereen ja vene-elämän jo 18 vuotta sitten. Olen itse saanut kokea, miten suomalaiset huolellisesti nauttivat omasta ajasta ja luonnon hiljaisuudesta.

Se ensi kerta v.1990 oli aurinkoinen päivä elokuun lopulla ja lempeä auringon valo heijastui meren pienistä aalloista ja niin rauhallinen lämmin päivä silloin oli. Silmilleni näkyy ympärillä vain tyyni meri, hajalla olevia pieniä saaria. Korvilleni kuuluu vain hiljainen mukavan pehmeä moottorin hyrinä ja kaukana lentävät lokkien äänet. Äänettömän maailman keskellä oli rauhallinen aika. Se oli minusta oikea ja rikas ajan vieton tapa! Siä ei voi korvata rahalla, tai muutenkaan. Se kokemus oli minulle enemmän suuri shokki, kuin vain olisin ihaillut ja tuntenut sitä.

Silloinhan olin vielä ”Workholicina” kiivaassa ja kiireellisessä työssä Japanissa. Päivittäin kiireisessä elämässä koko-ajan juoksemalla korkeakorkoisilla kengillä 110 % täynnä olevalle junalle ja metrolle, tuntien ajan ja koettaen kärsivällisesti matkata kovassa tungoksessa. Päivittäin tehnyt 10 - 12 tunnin kiivasta töitä. Mutta täytyy myöntää, että joskus olen täysin myös nauttinut siitä epäinhimillisestä elämäntavastakin. Pian tein suuren päätöksen, muutin Suomeen ja aloitin vuosittaisen merellisen elämän, siirtymällä kesällä 4-5 viikoksi ”erämaahan” suomalaisittain.

”Venekansan” kesän alku

Suomessa merikausi (venekausi) alkaa vasta silloin, kun pimeä pitkä ja kylmä talvi loppuu. Vihdoinkin meren jäät alkavat sulaa, se tapahtuu yleensä viimeistään joskus toukokuussa. Mutta meidän, kuten useimman venekansan (purjehtijakansan) kesä on jo alkanut helmikuun alun Helsingin Venemessuilta. Silloin jo ajatuksemme kaipaa merelle ja tulevaan kesään. Helmikuussa meri on vielä paksun jään alla ja ilma lämpötila on ollut vaikkapa -20 astetta Celsiusta. Silti sydämemme jo lentää kesään ja kavereiden keskustelu aiheet ovat jo kesäloman suunnittelussa, taikka veneen kunnostamisessa. Ja vaan odotetaan innolla milloin meren jää sulaa.

Huhtikuussa, vihdoinkin ilmassa on näkyvissä ja myös tuntuu keväinen lempeä auringon säde ja sen lämpö, ihmiset kokoontuvat venesatamaan, jossa heidän vene on, kuten talven unesta vasta herännyt karhu. Tämä venesataman säännöllinen ja päivittäinen käynti on alku, jonka virallinen syy on veneen tarkastus, taikka kunnostamisen suunnittelu. Satamapaikka on muuttunut kuin miesten kokoontumispaikaksi.

Viikonpäivänä lopetetaan työt aikaisemmin, pysähdytään kotona vain puvun vaihtamisen vuoksi ja siirretään työpaikaksi venesatama. Ja päivän pidentyessä venesatamassa oleva aika pitenee. 18 vuotta sitten, silloin kun muutin suomeen, alussa olin hämmästynyt siitä mieheni käytöksestä, että päivittäin tulee paluuaika työpaikasta aikaisimmaksi ja venesatamassa olevassa aika pitenee. Olin huolissani, että eikö hän saa potkuja työpaikasta... Mutta pikku hiljaa huomasin, että satamassa on niin paljon muitakin miehiä kuin hän, siten ymmärsin, että tämä onkin suomalaisen ajan käytön tapa. Veneitä kunnostetaan pääasiassa itse, kaikki sen osaavat, oli veneen kippari sitten insinööri, pankinjohtajia, tai opiskelija. Kaikki tietävät, että on myös tärkeää tuntea oma vene, jos vaikka joskus joutuu pulaan merellä, silloin osaa myös tehdä jotain. Merellähän on oma apu aina paras apu.

Meidän veneemme

Meidän veneemme Argo on Porvoon kaupungissa rakennettu ”Family Cruiser” -mallinen moottorivene. Vuonna 1998 hankittu vene on rakennettu vuonna 1978 ja entinen veneemme Kirke oli samanlainen vene, joka oli rakennettu vuonna 1972. Veneen pituus on 34 jalkaa, hyttejä on kolme, edessä ja takana on makuupaikka 6 hengelle. Kulkunopeus on 7 – 8 solmua. Se on kiireetöntä matkustusta, myös vartalolle sopivan mukava nopeus ja kesäkotikulkee mukana mihin vain mennään.

Matkaaminen ei ole niin kallista kuin ehkä luulisi, diesel-polttoainetta ei kulu paljon, eikä yöpyminen erämaasaarissa maksa mitään. Saaristossa on pieniä kalastajakyliä, josta voi löytyä myös pieni kauppa, mistä saa ostaa tuoretta kalaa, tai muita ruokatarpeita, näin ei välttämättä tarvitse mennä ollenkaan isoihin kaupunkeihin.



Vietetään aalloilla suunnitelmatonta aikaa



Hienoin juttu on se, että suomalaiset yleisesti pitää noin 4 – 5 viikon kesälomaa jota on joskus japanilaisten vaikea uskoa. Tiedän, että tämä ei tarkoita suomalaiset ovat laiskoja. Suomessa asuessani, itse totesin, että se on tärkeintä aikaa energian tallennusajaksi, jotta jaksavat ylittää pimeän, kylmän ja pitkän talven yli. Suomalaiset huolehtivat omaa-aikaa, kuten loma-aika ja nauttivat täydellisesti ja samalla he ovat ylpeitä tämän maan kaunistä kesästä.

Mutta täytyy myöntää, että alussa tuntui vähän syyllinen olo, koska silloin, kun olin Japanissa työelämässä minulla oli vuodessa neljä kokonaista päivää kesälomaa! Siksi en edes heti uskaltanut kertoa japanilaisille tuttavilleni, tästä minun uudesta tavasta nauttia kesälomaa.

Suomessa on erikoinen ”jokamiehen oikeus” -niminen, hieno laki. Tämän lain mukaan voidaan pysähtyä missä tahansa saarella, paitsi Merivoimien saarilla ja lintujen suojelusaarilla. Niitä ei ole tietääkseni Japanissa vaikka Japanissa onkin runsaasti luontoa, mutta valitettavasti luonnon ja ihmisen välit eivät ole niin läheiset kuin suomessa. Minusta suomalaiset elävät luonnon kanssa, mutta japanilaiset ovat aina joutuneet enemmän taistelemaan luonnon kanssa jo muinaisista ajoista asti. Vaikkapa yksityisessä saaressakin voidaan vene kiinnittää saaren rantaan, kun sen omistajalle ei aiheuteta haittaa. Saarella voidaan poimia marjoja saa myös uida ja vaikka kalastaa ongella, tähän ei tarvitsee keneltäkään erikseen lupaa. Tämä on hieno asia, koska ei tarvitse ihmetellä omistamista, kenen pihalla kasvaa mustikat, tai ”kalliit” sienet!

Mekin vietämme kesä aikaa aaltojen keskellä kelluen viikkoja. Yhden kesän keski matka pituus on noin 1000 merimailia. Suunnitelma on yleensä suurpiirteinen kuten Länteen vai Itään, tai ylittääkö Suomenlahden, tai Itämeren. Muuten vaan tuulen suunnan ja tunnelman suunnan mukaisesti ja tietysti sääolosuhteet huomioiden päätetään matkasta. Joskus matkaamme vaikka ympäri koko vuorokauden ja olen myös itse joutunut vuosien varrella opiskelemaan kulkemista eli



navigoimaan Arkipelagon saaristossa ja ajamaan venettämme, eli usein kipparin rooli vaihtuu, eli minä otan ruorin ja ”varakippari” Markku menee vaikka nukkumaan moneksi tunniksi!

Veneen navigoiminen ei ole niin vaikea, jos osaa kompassin, tunnistaa punaiset ja vihreät merimerkit ja muita keppejä. Samalla pitää osata lukea merikarttaa ylös alaspäin, eli kartta pitää olla aina pohjoinen yläpuolella.

Meidän vieneessäkin on kaikenlaisia ”miesten leluja” kuten tutka, GPS, kaikuluotain, jne. Mutta minusta tärkeintä on luottaa omat silmät ja ymmärtää auringon ja tuulen suuntaa sekä paperikarttaa!!



Arkipelagon ohjekirjan avulla viimekesänä löytänyt tämä ”salainen” laguuni paikka! Fendarien paksuus on just ja just että mahtuu aukosta sisälle laguniin. Kalliolle köyden kanssa hyppänyt Yuki vetää venettä sisälle lahteen.

Kesän auringolla mukavasti lämmintänyt kallion päällä vietän rauhallinen hidas aikaa. Silloin kun saapuessa saareissa veneilyn aikana, tämä on paras hetki kun istutaan sen kallion päällä.



Silloin kun löydetään sopiva lagooni, ankkuri lasketaan ja maihin nousta kasa köysiä kädessä jotka kiinnitetään rannan puuihin. Silloin, kun kiinnitys työ valmis, minä aina nousen maihin heti ja istun lämpimälle kalliolle johon on tarpeeksi imeytynyt auringon lämpöä. Siellä katson tyyntä ja rauhallista meren maisemaa, silloin tuntuu olevani maailman onnellisin ihminen.

Vaikka meidän vene matka on yleensä suunnittelemaan matka, silti säännöllisesti teemme seikkailukierros saareissa. Arkipelagossa kallo saaret ei ole niin isoja ja monet saaret voidaan kiertää vaikka pari kolmella kymmenellä minuutilla. Saaren pieneltä kukkulalta sitten näkee tumman sinisellä merellä hajallaan olevia



pieniä kallio saarien maiseman. Joskus saareissa voi löytyä makea vesi järviä, jossa voi mennä uimaan lämpöiseen veteen. Voidaan nauttia koko vartalolla raikasta ilma hengitäen ja marjoja poimimalla ja pyöreiden graniitikallion välissä kasvavia pieniä hentoja kukkia katsomalla.

Ankkuroidaan hiljaiseen lahteen jossa ei ketään ole näkyvissä saareissa.

Arkipelagon saariston rannikossa löytyy tällainen suoraviivan kalliomainen ranta siksi joutui rantautua täällä tavallakin.

Syksyn tulo ja Talven valmistautuminen

Syyskuussa aurinko katoa aikaisin merenhorisontista ja saapuu pimeät yöt, jolloin ei ole näkyvissä meren ja taivaan rajaviiva, silloin tähti taivas leviää avaruuteen, kuin Planetarium.

Silloin, kun lämpötila laskee yhtäkkiä, illalla voi näkyä pohjoisella taivaalla uskomaton näky, revontuulet ovat syttyneet! Jäätävän ohuessa ilmassa kesän jälkiä ei enää ole, ja se kertoo syksyn saapumisesta. Koska emme kuitenkaan niin helposti luovuta kesästä, siksi lähdemme vielä Syyskuun lopullakin merelle. Lehdet muuttuvat värikkääksi ja saaret loistaa kullan värillä, se on ruska-aika. Sitä voidaan sanoa niin kuin kesän ajan ”Prologue”.

Lokakuussa yleisesti nostetaan veneet ylös merestä ja valmistaudutaan talven tuloon. Laiturilla rivissä kelluvat veneet nostetaan yksitellen nosturi-autolla. Ja telakka-alueen tyhjä tila tulee täyteen jossa ovat vierekkäin isot ja pienet veneet odottamassa uutta kesää. Veneen nostamisen jälkeenkin ihmiset käyvät

venesatamalla päivittäin tekemässä töitä, kuten pestään veneen pohja, rakentaa vene-pukkeja ja laittetaan lumen suojapeitto ja tämä on ahkeraa valmistautumista kovan talven ylittämiseen, mutta samantien päässä suunnitellaan jo seuraavan vuoden kesää. Tähän aikaan vene satama on niin vilkas, kuin alku kesän valmistamisen aikana. Eli taas alkaa miesten kokoontuminen satamaan.

Eläketön veneilyn maassa

Kuulin, että ennen vanha suomessa ihmiset ajattelevat veneily oli vain työntekoa varten esim., kalastusta rahdinkuljetusta, ja 1900 luvun alussa huomattiin, että veneilystä ja merestä voi myös nauttia, silloin alkoi huvi-purjehdus joka usein oli kilpailua ja tavallaan urheilua. Mutta nykyään ihmiset enemmän ajattelevat, että se on enemmän huvi, tai vapaa-ajan nautintoa. Myös ajatellaan siitä, että se on ideallinen tila/paikka jossa ihmiset ratkaisevat yhdessä ongelmia omalla vastuulla. Koska tiukka tila, kuten veneessä, kun perhe jäsenet viettää yhdessä pitkän aikaa, silloin itsekäs ajatus ei ole hyväksi ja kaikilla on omaa vastuu veneessä joka ei ole edes iästä kiinni. Siksi suomalainen ”Marine life style” (veneily tyyli) on oman tahtoinen johon ei vaikuta niinkään varallisuus, muoti taikka ulkoasu. Kaikki nauttivat omalla tyylillä veneily aikaa perheensä kanssa. Veneissä ja varusteissa ei ole tärkeä muodikkuus eikä vaatteiden brändi merkki, ensiksi tulee käyttö kelpoisuus ja käytännöllisyys, jota edellytetään puvuille ja varusteille, meri ja harrastus on kuitenkin kaikille sama.

18 vuoden ajan vuosittain olemme kulkenut ja käynyt paljon eri paikkoja. Itämeren rannikko kaupungeissa, Ahvenanmaan saaristossa, Turun saaristossa, Latvian rannikon satama kaupungit, Eestin Saarenmaa, Hiiumaan saaristossa, Joskus matkataan Tallinnaan, Ruotsin Tukholman, Gotlantiin ja Göta-kanava Vänner järvelle keskelle Ruotsia, Suomen rannikkokaupungille ja sisäveden järvi suomessa Saimaalle, kulkukelpoisia järviäkin on suomessa tuhansia. Mutta yli 100,000 kappaleen arkipelagon saarissa on vielä paljon jäljellä, en vielä ole valloittanut kaikkia.

Vuodesta 2004 perheeksi tullut Haru joka meidän kanssa nauttivat vene elämän. Hän on kunnon laiva-koira.

Vuodelta 2004 meidän perheeseen tuli Koiramme Haru, ja ulkomaihin matkustamiselle tuli vähän vaikeuksia. Eläinten tulin järjestelmä on monimutkainen. Vaikka hänellä on EU:n passi, silti rokotuksen todistus sääntö on aika hankala. Tietenkin suomen sisäiselle kululle ei ole mitään ongelmia. Perheen jäsenenä monissa veneissä on aika paljon kissoja ja koiria. Veneilyyn ja purjehdukseen ei ole ikä rajaa, eikä täällä tarvita erityistä ajokorttia, mutta kaikkien on harjoiteltava kulkemista saaristossa se on osattava todella hyvin muuten täällä eksyy ihan oikeasti. Voi olla vanhemmilla ihmisillä on vaikeuksia hyppäämällä kiinnittää venettä rantaan, mutta aina naapuriveneilijät auttavat kiintymisessä. Näin iäkkäämmätkin voivat nauttia ja rauhallisesti kulkea aikaa omalla nopeudella ja nauttia täydellisesti saaristosta. Tämä tyyli on nimenomaan suomalaisittain Marin-style eli veneilyn tyyli, uskoisin. Ja jatkettaisi tämän tyylin ikuisesti mieheni ja Harun kanssa!



Viime kesänä 15 vuoden jälkeen olemme käyneet Suomen itä-alueen Saimaan järvellä, sinne kuljetaan Venäjän kautta Saimaan kanavaa pitkin. Ylitimme Pohjois- viivan 63°N asteen, eli Pielisjärven Kolin kansallispuistolle asti. Se oli mahtava kokemusta.

Kyllä, täällä suomessa on vielä paljon uusia ja mahtava paikkoja.....

Tämän kesän suunnitelma varmasti aloitetaan taas vene messulla.

Yuki Kikugawa-Rajama

Markun sanoin: Yuki, ”kaunis kirsikankukka nukkui pois 20.5.2008”



*Arkipelagon hiljainen kesä - kirje mereltä, pohjoisesta maasta Suomesta Japaniin
Julkaistu 2007 Japanissa KAZI venelehdessä ja Suomalais-japanilaisen yhdistyksen
jäsenlehdessä Kokoro keväällä 2008.*

Marinerit kunnioittavat Yukin muistoa

Veneellä liittokansleri Angela Merkelin virastoon

Kevättalvella 08 testasimme ideaa veneretkestä Prahaan. Pitkän nettisurfailun, kirjojen ja karttojen tutkiskelun ynnä suullisen marinerikokemuksen vakuuttamina totesimme sen mahdottomaksi – ainakin keskellä kesää. Elben vesi saattaa laskea alle metrin Dresdeniä lähestyttäessä. Niinpä päätimme käydä Berliinissä. Olimme olleet siellä 15 vuotta sitten, kohta muurin kaatumisen jälkeen. Ajattelimme myös ajella Mecklenburgin järvi- ja jokialueilla Berliinistä pohjoiseen. Tarkoitus oli lähteä toukokuun lopussa. Tavanomaisen valmistutumishässäkän lisäksi lähtöä viivästyttivät silmäsairaus ja muutamat yllättävät ja järkyttävät tapahtumat.

Matka Jurmosta Sandhamniin ja siitä edelleen tuttuja reittejä ja yöpymispaikkoja seuraten pitkin Ruotsin itärantaa Tanskaan ja Saksaan Travemündeeseen sujui tavalliseen tapaan ilman suurempia yllätyksiä. Itämeren pinta oli tosin koko matkan lähes puoli metriä alle normaalin. Olimme suunnitelleet reitin Berliiniin Elbeä pitkin. Kun juhannusaattona yövyimme Elbe-Lübeck-kanavan varrella pieneen vierasvenesatamaan, satamakapteeni tunnisti meidät edelliseltä käynniltä ja kyseli, mihin olimme nyt matkalla. Hän varoitti meitä menemästä Elbelle, siellä oli paikoin liian vähän vettä veneillekin. En ollut kuunnellut vhf:n kautta tulevia tiedotuksia vesien korkeuksista; kyllähän nyt Elbessä alajuoksulla vettä piti riittää!

Niinpä juhannuspäivänä käännymme Lauenburgissa Elbellä oikealle ja pian Elbe-Seitenkanalia pitkin etelään ja Mittellandkanalin risteyksessä itään. Pysähdyimme pariaksi päiväksi Wolfsburgiin ja kävimme Volkswagenin ”Autokaupungissa”. Pääsimme opastetulle bussikierrokselle yhdelle tehtaalle, jossa näimme auton valmistumisen peltilevyjen leikkaamisesta ja prässäämisestä moottorin kiinnitykseen ja hihnalta ulosajoon asti.

Berliiniin ajettaessa Mittellandkanal päättyy Elbeen ja siitä alkaa Elbe-Havelkanal. Risteyksessä oli pitkään iso pulma: Elbe virtaa noin 20 metriä näitä alempana. Asia oli ratkaisu neljällä sululla ja yli 10 kilometrin ”kiertotiellä”. Viisi vuotta sitten valmistui Euroopan pisin kanavasilta yli Elben. Kanavaosuus on noin kilometrin pituinen ja saksalaiseen tapaan tarkoin säännelty. Huviveneet eivät saa ajaa siinä muutoin kuin saattueena jonkin rahtilaivan perässä. Ellei laivaa vaan näy eikä kuulu, voi lupaa soitella seuraavalta sululta. Sillan molemmissa päissä on odotuspaikat ja puhelimet. Kohtaaminen ja ohittaminen ovat tietysti kiellettyjä. Myöskään ”muskelivoimakäyttöiset” (muskelfkraftbetriebe) alukset eivät saa ylittää siltaa. - Pääsimme edellisessä satamassa saksalaisen veneen peesiin ja sen kippari hoiteli muodollisuudet.



Magdeburgin kanavasilta

Matka jatkui Elbe-Havelkanalia mm. Brandenburgin kautta Potsdamiin. Berliinistä oli tullut jo 1400-luvulla aluksi Brandenburgin ruhtinaskunnan, sitten Preussin kuningaskunnan ja Saksan keisarikunnan hallituskaupunki. Mutta hallitsijat rakennuttivat runsaasti palatseja itselleen ja suvuilleen pääkaupungin ympäristöön. Potsdam – 40 kilometriä keskustasta - on ollut tällainen varuskunta- ja kesäkaupunki. Niinpä siellä on mm. ranskalaisvaikutteinen rokokoolinna Sanssouci – ”huolta vailla”, tuplasti suurempi Uusi palatsi valtavine puistoineen ja Brandenburger Torin kaltainen voitonportti. Palatseja rakennettiin vesireittien varten ja kuninkaalliset matkustelivat mielellään vesitse. – Vierasmaailman satamassa puolestaan oli todella ahtaat paikat; tuli mieleen Kuopion tori ja kilon kalakukon tunkeminen puolen kilon pussiin. Jokaisella paikalla oli oma sähkömittari, lukemat tuli saapuessa ja lähtiessä ilmoittaa toimistoon, lasku tuli kulutuksen mukaan.

Berliiniä halkoo kolme jokea: Havel, Spree ja Dahme. Havelin ensimmäinen sulku rakennettiin 1550 Spandauhun, Spree sai sulun yli sata vuotta myöhemmin. Liikenteen kasvaessa Spreen sulusta tuli varsinainen hidaste; 1840-luvulla rahtilaivat joutuivat odottamaan läpipääsyä jopa useamman viikon. Sulkuja on uusittu ja rakennettu lisää. Spandaun sulun viimeisin korjaus valmistui 2002. Nykyisen Berliinin kaupungin alueella on kaikkiaan 12 vesireittiä, yhteensä 182 km. Kaupungin pinta-alasta on vettä 8 %, mikä on enemmän kuin missään muussa eurooppalaisessa metropolissa.



Sulkuun järjesty!



Petokala nielaisee purkkarin



Aurinkosähköllä kulkeva vene

Me lähestyimme Berliiniä pitkin Havel-jokea, joka laajenee paikoin järviksi. Edellisellä käynnillämme 15 vuotta sitten olimme saaneet paikan purjehduskoulun laiturista, Scharfe Lanken lahdessa, muutama kilometri Spandaun sulusta etelään. Spandau muuten lienee kapunkina vanhempi kuin Berliini. Nyt lahden rannoilla oli noin viitisentoista venekerhoa, osa vierailta suljettuja osa avoimia. Kaiken kaikkiaan Berliinissä on pula suurten vierasveneiden paikoista. Suuri osa venekerhoista on liittynyt ”Gelbe Welle” –organisaatioon (keltainen aalto), joka toivottaa vieraat tervetulleiksi. Berliinissä on myös eri puolilla kaupunkia kolmesta kaikille avointa laiturinpätkää, joissa maksimi pysäköintiaika on 24 tuntia. Parin turhan rantautumisyrityksen jälkeen osuimme Spandauer Yacht-Clubin vieraslaituriin. Klubilla on satakunta venepaikkaa, veneistä suurin osa purjeveneitä ja lasikuiturunkoisia, muutama puuvenehelmi joukossa. Sillä on myös laaja ja progressiivisesti etenevää junioripurjehtijoiden koulutusohjelma. Alue on saksalaiseen tapaan aidattu ja lukittu; vierasveneet saavat avaimen panttia vastaan. Vuorokausimaksuun (meiltä 18 €) sisältyivät juomavesi, vapaa suihkun ja vessan käyttö sekä sähkö. Septityhjennys oli lähellä sijaitsevan telakan laiturissa. Vesi yleisen laiturin päässä oli uimakelpoista. Pian tuli käyttöön vapaa nettiyhteys ja veneen televisiosta näkyi kymmenkunta kanavaa. Tuli seurattua erilaisia ohjelmia, miesten ja naisten jalkapalloa, rantapalloa ja ties mitä urheilua Eurosportista. Saksalaiseen tapaan klubirakennuksessa oli pieni ravintolakin. Satamakapteeni oli englantia puhuva seniori ja herrasmies, tulimme pian muutenkin yhteisen huolenpidon ja keskustelun kohteeksi. Kerholla on ikää jo yli sata vuotta.



Marinella III Spandauer Yach-Clubin laiturissa

Berliini on perustettu 1200-luvulla, se on siis suunnilleen yhtä vanha kaupunki kuin Turku. Sen historiallinen keskus, Mitte, on saanut historialliset rakennuksensa 1700-luvulta lähtien Preussin kuningaskunnan pääkaupunkina. Hitlerillä oli aikoinaan suuria suunnitelmia Germania-metropolin rakentamiseksi, DDR toteutti omaa ideologiaansa myös arkkitehtuurissa Itä-Berliinissä, huikeimpana saavutuksenaan ns. Berliinin muuri (1961-1989). Historiallinen keskus käsittää vain muutaman neliökilometrin alueen ja jäi muurin sisälle. Länsi-Berliinin keskus muotoutui Tiergartenin alueen lounaiskulmaan. Siellä on esim. Kurfürstendammin kuuluisa kauppakatu ja

Euroopan suurimmaksi tavarataloksi mainostettu KaDeWe (Kaufhaus des Westens). Tiergartenin kaakkoiseen kulmaan – parin korttelin päähän Hitlerin entisestä bunkkerialueesta - on syntyessä uusi kulttuurin ja kaupan keskus, mm. Filharmonikoiden talo ja Sonyn ym. suuryritysten huikean korkeat liikerakennukset.



Berliinin yhdistymisen muistomerkki

Meidän aikamme Berliinissä jakautui kolmeen jaksoon: orientoituminen ja ohjelman miettiminen kahdelle eri miehistölle, viikko toisen pojan ja kahden hänen tyttärensä kanssa sekä viikko toisen pojan ja hänen kolmen poikansa kanssa. Oma aikansa meni arkisen infrastruktuurin ja logistiikan selvittelyyn (liikkuminen, bussit, S-bahn, metro, reitit, erilaiset lippuvaihtoehdot, kaupat, kaasupullon ja -regulaattorin vaihto); bussipysäkki löytyi puolen kilometrin etäisyydeltä, ruokakauppa viiden minuutin pyörämatkan päästä, pesula muutaman korttelin takaa, läheltä myös suuri venetarvikeliike. Lähihistoriaan tutustumiseen ja nähtävyyksien ym. must-asoiden selvittelyyn opastusta löytyi kirjoista, kartoista ja Suomi-Saksa keskukselta. Nautimme katukahvilassa arvokasta valkoviiniä, 10 € lasillinen, ajoimme vesibussilla Mitten kierroksen saadaksemme tuntumaa, miten menetellä siellä omalla veneellä liikuttaessa. Kävimme Pergamonmuseossa tutustumassa Babylon-näyttelyyn; hieno kokemus, tunne liittymisestä vuosituhantiseen kulttuuriseen historiaan, ostimme tietysti kirjoja, esim. näyttelyesitteen toisen osan, joka painoi 3,6kg, hinta alle 30 €. Tutustuimme samoin Egyptin historiaan Vanhassa museossa. Kiipesimme tuomiokirkon torniin ja ihmettelimme ddr-läisen Kansojen palatsin purkuoperaatiota ja sen tieltä aikoinaan puretun vanhan Kuninkaanlinnan uudelleenrakentamishanketta. Vanhassa linnassa oli yli 1200 huonetta. Kuka tahansa voi liittyä hankkeen ”asiakasomistajaksi” maksamalla seinäkiven tai osan siitä. Koko kustannusarvio on noin 550 miljoonaa euroa. Monet valtavat entisöintihankkeet näyttävät olevan osa saksalaisten sodan- ja jakautumisen/yhdistymisen jälkeisen uuden identiteetin rakentamista.



Tasavallan palatsia puretaan

Kävelimme tietysti Unter den Linden –katua Brandenburger Torille. Katu on syntynyt Kuninkaanlinnasta Tiergartenin metsästysmaille aikoinaan johtaneen ratsastustien paikalle. Portti on ollut yksi viidestätoista kaupungin portista; kaupunki oli ympäröity muurilla; osa S-bahnin radoista on rakennettu muurin päälle. Tämä portti oli sen kadun varrella, josta sotien voittoparaatit – omat tai vieraat, esim. Napoleonin – vyöryivät kaupunkiin. Lähellä on Holokaustin uhrien muistomerkki; erikorkuisten harmaiden kivipaasien muodostama maininkimainen vaikutelma.



Ryhmäkuvassa Brandenburger Torilla



Holocaustin uhrien muistomerkki

Ajoimme veneellä Spandausta historialliseen keskusta, puikkelehdimme kapeikoissa ja mataliensiltojen ali sightseeing-alusten seassa, näimme nuo edellä kuvatut paikat ja paljon muuta ynnä olimme vaikuttuneita nykypäivästä ja historiasta. On uskomaton tunne ajaa omalla veneellä Saksan liittokanslerin viraston ulkoseinää ja portaita hipoen valtiopäivätalon ja päärautatieaseman välistä Museosaaren itäreunaa Tuomiokirkon, Humbolt-yliopiston rakennusten, Kuninkaanlinnan rakennustyömaan ohi ja pysähtyä kadun reunaan Gelbe Welle -ilmaispaikalle ihmettelemään.



Sightseeingiä Spreellä

Ensimmäinen miehistön lisäys tapahtui 11. heinäkuuta; kaksi murrosikää lähentelevää tyttöä isänsä kanssa saapuivat Tegelien lentokentälle. Olimme suunnitelleet tutustumisohjelmaa Berliiniin, mutta se alkoi painottua shoppailuun; vaatealet olivat parhaimmillaan. Tulipa tehtyä osallistuvaa havainnointia alennusmyyntikulttuurista muutamassa kymmenessä (?) liikkeessä. Yksi päivä vierähti suuressa eläinpuistossa, toinen keskustassa ja muurin muistopaikalla. Hitlerin bunkkerialue on nyt parkkipaikkana ja kadunvarren taulu kertoo ja kuvittaa sen historian lyhyesti. Ajoimme veneelläkin historialliseen keskusta.

Väliviikolla teimme kahdestaan retken Teltowkanalia pitkin itään Köpenickiin. Kanavalla on käynnissä suuria korjaustöitä; onneksi olimme liikkeellä viikonloppuna, jolloin ne olivat pysähdyksissä.



Liittokanslerin virasto, taustalla valtiopäivätalo



DDR:n ajan ylpeys, Televisiotorni, oikealla Tuomiokirkko

Toinen miehistön lisäys oli 24. heinäkuuta: saimme veneeseen kolme poikaa (7-12v.) ja heidän isänsä. Kulttuuritarjonta heille oli sama kuin tytöille, mutta uinti voitti shoppailun. Ajettiin veneellä ulos lahdesta, ankkuri pohjaan muiden veneiden sekaan ja uimaan. Ilmatkin suosivat tätä harrastusta. Teimme kiinnostavan havainnon: saksalaisveneissä otettiin aurinkoa uima-asuissa ja uimaan mentiin nakuina, sekä naiset että miehet.



Nyrkkeilijät Spreellä

Elokuun toinen päivä jätimme Berliinin ja suuntasimme Havel-Oderwasserstrassea kohti itää. Veneily Pohjois-Saksan järivialuilla jäi myöhempään; siellä on yleensäkin kovin matalaa meidän nykyiselle veneellemme ja erityisen vähän vettä kuluneena kesänä. Lähellä Puolan rajaa valitsimme Saksan puoleisen reitin Oderin vedenkorkeuden vaihtelujen vuoksi. Friedrichsthalissa siihen yhtyy Oderin läntinen haara ja sitä pitkin tultiin pian Puolaan ja Stettiniin (puolaksi Szczecin). Joen varrella oli pysäköityinä kymmenittäin Euroopan jokia pitkin liikennöiviä ammattilaisten rahtialuksia. Ei ihme, että niitä näkee niin usein. Olimme luulleet, että Puolassakin käytetään euroja eikä meillä ollut lompakossa yhtään zlotyä. Rantauduimme kadun varteen keskustassa katsellaksemme upeita rakennuksia ja jatkaaksemme varsinaiseen vierassatamaan. Saksalaiskippari oli opastanut, että satamissa selviää euroilla. Katu olikin kaupungin vierassatama ja satamakapteeni lupautui viemään autollaan Timon pankkiautomaatille. Niinpä jäimme siihen ja seurailimme pitkän rantakadun sosiaalista elämää. Stettin on vanha saksalainen kaupunki, vasta toisen maailmansodan yhteydessä liitetty Puolaan. Saksalaisvaikutusta on vieläkin näkyvissä. Aamulla sitten kauppaan ja matkaa jatkamaan.



Marinella III Niderfinown laivahississä



Stettin

Edellisellä matkalla Stettinin lahti oli ollut tyyni sisäjärvi, nyt meidät yllätti voimakas sivutuuli ja ilkeä aallokko. Tultiin kuitenkin Swinemünde (Swinoujscie) ja jäätiin sinne tuulta pitämään muutamaksi päiväksi. Sielläkin oli rakennettu satamia ja kehitelty logistiikkaa sitten viime näkemän. Jos Saksassa veneilijän näkökulmasta ruoka oli kaupoissa halpaa ja hyvää, Puolassakin se oli halpaa, mutta ei niin laadukasta eikä aina tiennyt mitä tuli ostaneeksi. Muutenkaan ei välillä ymmärtänyt eikä tullut ymmärretyksi, mutta pärjäsi kyllä.

Paluu jatkui Sassnitzin kautta Simrishamniin ja sieltä pitkin itärantaa Kapellskärin kautta Maarianhaminaan, ja kotisatamaan elokuun lopussa. Paluumatka on pitkää siirtymävaihetta lämpimästä kesästä ja vapaasta venekulttuurista kohti karua pohjolaa ja arjen hankkeita. Kelpaa marraskuun räntäsateissa muistella kolmen kuukauden veneretkeä! Mielessä on syvä kiitollisuus kaikkia niitä kohtaan, jotka osaltaan autoivat tämän retken onnistumisessa. Terveyskään ei ole itsestään selvää näillä vuosikymmenillä.



Nainen ruorissa

Sain toimitukselta luettavakseni ruotsalaisen Linda Lindenaun kirjoittaman kirjan "Ta rodret, kvinna". Kirjoittajan tarkoituksena on antaa naisille rohkeutta ja innostusta hankkia oma vene ja olla veneensä kipparina ja myös kertoa veneilyyn liittyviä tosiasioita. Hän on sitä mieltä, että suurella naisjoukolla on veneilyharrastuksen aloitus mielessä, mutta eivät ole täysin onnistuneet herättämään ja kehittämään ajatusta toteutukseen asti. Linda purjehti omalla veneellä ystävättärensä ja kahden kouluikäisen lapsensa kanssa Kanariansaarille ja on käynyt monessa Itämeren kohteessa.

Pyydän teitä kuvailemaan, millainen on kippari. Kuinka moni teistä kuvailisi naisen kippariksi? Ei monikaan. Syvällä meissä on mielikuva, että venettä ohjaa mies. Ovatko naiset itse syyllisiä, että näin on edelleenkin? Veneen omistaminen ja käsittely vaatii monenlaisia taitoja ja uuden opettelua. Miehet ovat jo pienestä lähtien halunneet ja saaneet korjailla rikkimenneitä polkupyöriään, mopojaan, moottoripyöriään ja autojaan. Heillä on suuri etumatka naisiin verrattuna. Harvassa on kursseja, missä naisille opetetaan veneen huoltoa ja esim. moottorin korjausta ja elektroniikasta huolehtimista. Onko sellaisia kursseja?

Kirjassa kerrotaan, mitä on olla oman veneen naiskipparina ja mitä asioita joudutaan opettelemaan. Linda on varma, että nainen oppii kaiken tarvittavan ja myös osaa nauttia veneilystä. Naiskipparia kohdellaan suojelevasti, kriittisesti, auttavasti mutta myös hyvin ennakkoluuloisesti. Kuvitellaan, että nainen ei pysty rantautumaan vaan kolhii lähiveneet. Rantaparlamentti on hyvin uteliasta, kun naisporukka lähestyy laituria. Kirjoittaja haluaa innostaa naisia enenevässä määrin ottamaan vastuuta veneen ohjauksesta, huollosta ja korjauksista ja hankkimaan oman veneen. Kirja on myös miehille. Heillä voisi olla paljon voitettavaa, jos antaisivat enemmän vastuuta perheen naisille navigoida ja huoltaa venettä.

Olemmeko naiset valmiita ottamaan vastuun vai onko liian helppo jättää vastuu ja huolet miehelle? Ovatko miehet halukkaita jakamaan vastuuta! Miten käsitellä asiaa, jos nainen osaa ja tietää yhtä paljon kuin mieskippari? Kestääkö miehinen itsetunto sen?

Miksi on näin, että vain hyvin pieni osa veneilijöistä on naisia. Ennen aikaan ja vielä nytkin veneen/laivan kapteeni on ollut mies ja valta ja vastuu ollut hänellä. Onpa joskus naisen mukanaolo kuviteltu tuottavan huonoa onnea. Olen kuullut naisen suusta: "Miehet hoitavat veneilyn ja minä laitan ruokaa. Minun ei tarvitse osata muuta". Entäpä jos mies sairastuu matkalla avomerellä, mitä tekee silloin nainen. Kaikkien pitäisi osata pyytää apua ja navigoida vene ainakin lähirantaan tai kotisatamaan. Marinerinaiset, opetelkaa nämä asiat ja luottakaa itseenne ja taitoihinne. On liian helppoa luottaa kippariin ja heittäytyä omaan mukavuudenhaluun ja säästyä vastuulta. Oma osaaminen kärsii, jos on jatkuvasti vain

mukanaolija.

Koska nainen joutuu kipparinsa avustuksella opettelemaan paljon veneen huoltoon ja korjaukseen ja navigointiin kuuluvia asioita, niin naisella saattaa olla iso kynnys joutua kriittisten silmien alla tekemään virheitä, joita aloittelijalle tulee eteen.

Rohkeasti vaan opettelemaan!

Kun nainen haluaa ja saa tehdä veneessä samoja asioita kuin mies, niin miten jaetaan silloin vastuu. Vain yksi voi kerralla ohjata.

Nykyajan veneet vain suurenevat ja suurenevat. Veneen hankinnassa pitäisi ottaa huomioon, että myös nainen pystyy käsittelemään venettä vaikeissakin oloissa.

Ajattelevatko suunnittelijat naisnäkökohtia vai onko se edes tarpeellista. Veneen kevät- ja syyshuollot, korjaukset ja kehittäelyt vaativat paljon aikaa. Perheen naisilla on usein kotityöt ja lapset hoidettavana ja vapaa-aikaa jää vähemmän kuin miehillä. Naisen veneen pitäisi olla helppohoitoinen ja käytännöllinen.

Linda kuului aikanaan suureen tukholmalaiseen venekerhoon. Vesillelaskun aikaan hänkin tietysti halusi auttaa. Satamakapteeni naureskeli vinosti hänelle ja vihdoin keksi, mitä tämä voisi tehdä – siivota tietysti. Nainen joutuu hakemaan paikkansa kerhossa, koska sulautuminen ei välttämättä ole yhtä helppoa kuin miehellä. Linda oli huomannut, että kun hän kyselee ohjeita ja apua naapuriveneen omistajilta, niin paremmin saa olla rauhassa ja tehdä omat varustelunsa ja saada myös hyväksynnän. Muuten tulee helposti kommentteja, että ei noin tehdä ja miksi noin teet, vaikka vuosien veneilyharrastusten jälkeen osaakin työnsä. Muista myös arvostaa saamiasi hyviä ohjeita.

Naiskippareilla on korkeat vaatimukset osaamisestaan. He miettivät moneen kertaan, miten välttää mahdollisia onnettomuuksia ja miten niistä selviää. Onkin tärkeää, että asiat on etukäteen mietittynä.

Naiskipparituttavani ovat kertoneet, että heillä ei ole ollut ongelmia sulautua miesvoittoiseen venekerhoon. Missään satamassa he eivät ole huomanneet ihmettelyä ja ovat helposti tarvittaessa saaneet apua. Kertoivat myös, että osaavat navigoida, huoltaa ja korjata venettä yhtä hyvin kuin keskivertomies. Miinuksena mainitsivat, että veneillessä liikunta jää helposti liian vähälle huomiolle. Myös minä olen samaa mieltä.

Naiset, tarttukaa ruoriin, hankkikaa oma vene ja nauttikaa omasta vapaudestanne. Itse tiedän, että pystyn olemaan veneeni kippari ja haltija, jos joskus haluaisin veneen hankkia.

Linda Lindenau,

Ta rodret, kvinna: inspiration och fakta för kvinnliga sjöfarare.

Stockholm: Nautiska Förlaget. 2007

www.nautiskaforlaget.se

Arto Holappa

Haloo Marinerit, *THE ROVER* kutsuu

Lämpimät syysterveiset Phuketista. Toivottavasti olette tänäkin syksynä päässeet nauttimaan kuulakkaista veneilykeleistä. Veikkaan, että tätä lukiessa teillä on kuitenkin päällimmäisenä puheenaiheena jo talvitelakointi. Täällä tilanne on jotakuinkin päinvastainen. Toukokuussa alkanut sadekausi ja sen myötä veneilyn "low season" on kääntymässä pikkuhiljaa loppupuolelleen. Marraskuun puoleen väliin mennessä suurin osa satamamme veneistä, sekä telakoidut että laitureissa lepuutetut, on ehostettu valmiiksi ottamaan vastaan lempeille Andaman meren aalloille halajavat veneenomistajat ja turistit.



Muutostamme tänne on kulunut reilu vuosi, ja veneessä vakituisesti asumisen myötä kausirytmistä on tullut rutiinia jo meillekin. Ensimmäinen vuosi meni kuin siivillä kelluvaa kotiamme ehostaessa ja uusia kuvioita opetellessa. Yhteydenpito ja kirjoittaminen jäivät toissijaisiksi puhdetöiksi. Emme Marineritoimintaa kuitenkaan unohtaneet.

Suomessa vietetyn loman jälkeen toinen Phuketin tuotantokautemme on alkanut viime vuotta seesteisimmissä merkeissä. Veneestä on tullut koti, ja kotimme alkaa olla kunnossa. On ollut aikaa järjestellä ajatuksia, yhteensattumat ja kokemukset ovat jäsentyneet uudesta perspektiivistä katsellessa. Muutama viikko takaperin, ensin koeluontoisesti, aloin kirjoittamaan Thaimaan projektistamme. Tapahtumat alkoivat pulputa mielen sopukoista yllättävän vuolaana ja tekstiä oli kohta sivutolkulla. Silloin tiesin, että olen kirjoittamassa kirjaa.

Samoihin aikoihin sain emailia Kommodorilta; oli tarvetta tarinalle Marinerilehteen. Mikäpä ettei, ajattelin, ja kyselin josko leveysasteen 8 lämmössä kirjoittamani kiinnostaisi. En tiedä julkaistaanko kirjaani koskaan, mutta olen luvannut jatkokertomuksenomaisesti lähettämään siitä kappaleita Marinerilehden sivuille. Kirjalla on jo nimikin: *THAIMAANRANNANMAALARI*, koska *Elämisen sietämätön keveys* on jo varattu.

Seuraavassa näytteenomaisesti ote luvusta 1. *"Olipa kerran Itämeri"*.

Prosessia, joka lopulta johti päätökseen hankkiutua eroon käytännöllisesti ottaen kaikesta vuosien varrella kerääntyneestä irtaimistosta ja kaiken kukkuraksi pari vuotta sitten valmistuneesta rakennuttamastamme unelmatalosta, ei voi parhaalla tahdollakaan kutsua rationaaliseksi päätöksenteoksi tai suunnitelmalliseksi elämäntilanteen hallinnaksi. Olen usein miettinyt, millä vertauskuvallisella ilmaisulla tätä tapahtumien jonoa voisi kuvailla. Pitkän ajanjakson sään ennustamisen mallittamisessa käytetty perhosensiipiteoria on ehkä osuvin keksimistäni. Sillä erotuksella, että meidän tapauksessa neitoperhon hennon siiveniskun aiheuttamasta ilman värähtelystä seuranneesta ketjureaktiosta ei pitkän ajan kuluttua jossain toisella puolella maapalloa synnykään myrskyn kaltaista säähäiriötä vaan lempeä tuuli ja hedelmällinen sade.



Phuketissa
22. syyskuuta 2008
Arto

Kesäkokous Iniössä

Lauantain elokuun 23. päivä 2008 kokoontuivat marinerit Iniön saaristokunnan pääsaarella kesäkokouksen merkeissä. Tilaisuus alkoi puolen päivän jälkeen, jolloin Björklund Båtslip Ky:n venesataman laituriin alkoi kiinnittyä marineriveneitä. Paikalle saapuivat ensi alkuun Elisabeth, Ohta, Penelope ja Saukko. Myöhemmin paikalle lipui arvokkaasti myös "vanha" Marinett.

Kynnelle kykenevät lähtivät kiertämään paikallista luontopolkua. Yhteyttä rannalle jääneisiin pidettiin uudentyyppisillä pmr -puhelimilla ja matkalaisilla oli käytössään Tasku Loisto karttaohjelmisto pienessä gps -laitteessa. - Tästä huolimatta löytyi sekä luontopolun käänköpiste, että tie takaisin veneille...

Juhlaliputettuna eskaderina siirtyivät veneet tämän jälkeen kylän pääsatamaan ja siellä Leonellan vierasvenesatamaan. Lissu tarjosi tervetulleen tervetulomaljan - aidosti tanskalaista akvaviittiä. Olimme koolla ja valmiina ohjelmaa varten.



Iniön kunnan kulttuurikeskuksessa meitä odotti saariston valokuvaaja **Janne Gröning** ja hänen videotykillä esittämänsä kuvakavalkadi. Lukuisten kuvien joukossa vilahti ajoittain tuttuja merimaisemia ja oli paavaajan tavoite kuvien suhteen mikä hyvänsä, muodostivat ne marinereille kiintoisan tunnistustehtävän. Kuvaesityksen päälle kuvaaja kertoi työstään, asumisestaan ja muista mieltään lähellä

olevista asioista. Ostimme tarjolla olleita kuvatuotteita ja lähdimme mieleltämme virkistyneinä kohti venerantaa.

Marineripäivällinen tarjottiin satamassa olevassa pienessä ravintolassa Café Leonellassa. Pöydän ääreen istahti 8 marineria ja miehistön jäsentä. Meillä oli äänivalta ja kuppilan televisio suljettiin huolimatta menossa olleesta sinänsä kiintoisasta ohjelmasta.

Perinteiseen tapaan palkittiin pisimmän matkan kesäkokoukseen kulkenut marineri. Janne Gröningin kuvatuotteet voitti Marinett, joka oli tullut paikalle Inkoon Villähteestä. Tilaisuus oli samalla haikea jäähyväinen pitkään rivissä mukana olleelle veneelle. Marinett (Utö 31) tulee väistymään uuden Marinetin tieltä. On ajan kysymys milloin Aino Reginan perushuolto ja moottorin vaihto saadan päätökseen. Tämän jälkeen Trygve uskottavalla varmuudella luopuu vanhasta, hyvin palvelleesta veneestään uuden hyväksi.

Ilta jatkui tämän jälkeen veneissä ja päättyi sopivana ajankohtana. Paluumarssi alkoi sunnuntain aamupäivän kuluessa.

Savusaunassa Klopilla

Vuoden 2008 Saaristomeren syystapaaminen pidettiin 13.9. normaalista poiketen yksityisellä huvilalla. Satu Harkke oli kutsunut marineriväen Merimaskun Klopille nauttimaan savusaunasta ja mukavasta yhdessäolosta. Paikalle saapui Penelope ja Saukko omilla köleillä. Kesäläisen Kirsti ja isännöivä Ohtan väki tulivat autoilla. Paikalla oli parhaimmillaan 6 henkeä.

Tilaisuuteen otettiin varaslähtö, sillä veneet tulivat jo edellisenä iltana. Saatiin siis ylimääräinen illanistujainen ja graavikalan maistelu ennen valmistautumista varsinaiseen lauantapäivään. Saukko merkkasi reviirinsä heti tullessaan Mikon poratessa kallioihin erinäisen määrän reikiä sekä välitöntä kiinnittymistarvetta että tulevia käyttöjä varten.

Osanottajien määrä jäi kieltämättä jonkin verran normaalista. Marineriveneiden määrä länsirannikolla on vähentynyt ja työ/remonttiesteet jättivät eräitä osallistujia tilaisuudesta paitsi. Näkyi myös veneilyn kustannusten nousun lamaannuttava vaikutus. Tällä osallistujamäärällä ruoka ei ainakaan päässyt loppumaan. Luvatus graavin lisäksi saatiin pöytään Bossin savustamaa punalihaista jalokalaa ja puutarhurin mainiota salattia. Saukosta tuotiin vuorostaan leivonnaisia ja mainioita hilloja iltamyöhän letunpaistoon. Pääruokana oli Sadun grillaamaa broileria monine lisukkeineen.



Sauna lämpiää

Tilaisuuden huipentumaan valmistauduttiin huolella. Paikalle oli hankittu uusia polttopuita ja savusaunan tulipesää hieman paranneltu. Seurauksena oli, että lämmitys meni arveltua kiivaammaksi ja eräässä vaiheessa jouduttiin jopa sammuttamaan saunan kyteviä kattovarusteita. Onneksi palon alku huomattiin ajoissa ja muutamalla pesuveden heitolla tilanne saatiin hallintaan. Pian opittiin oikea lämmityksen taso ja sauna satiin kylpykuntoon noin 8 tuntia lämmityksen aloittamisesta.

Savusauna on harvinaista herkkua ja sitä saatiin nyt oikein olan takaa. Saunavuoroja oli turha mittailla, sillä sekä naiset, että miehet viettivät aikaa juuri niin pitkään kuin leppoisissa löylyissä mieli teki. Kokemus oli mainio. Saunan sisäilma ei muuten mitenkään ollut kitkerää, mikä savusaunan epäilijöille mieleen muistutettakoon.

Päivällisen jälkeen meni ilta pitkälle sunnuntain puolelle mm. perinteisiä marinerilettuja paistellessa ja konjakilla liekitellessä. Nostalgista namia. Maailmaa parannettiin ja veneilyä muisteltiin monissa puheenvuoroissa. Lopulta mentiin yöpuulle.



Veneet tekevät lähtöä

Sunnuntaina kokoonnuttiin jälleen aamupalalle, jonka jälkeen aikaa kului tovin ennen kuin tilaisuus päättyi itse kunkin lähtiessä kohti uusia määränpäitä.

- Kiitos Satu!

Sinikka Lallukka
m/s Wenchin kipparska

Syksyinen viikonloppu Lähteelässä

Syyskuun viimeisenä viikonloppuna kokoontui neljä Mariner-venettä suojaamaan Lähteelän satamaan. Mukana olivat Elisabeth, Helmi, Penelope ja Wench sekä kanssamme päivää ja iltaa viettämään autolla tullut Rajaniemen Sirkka, joka sunnuntaiaamuna osallistui Pirkkolassa kävelytapahtumaan.



Sää suosi meitä, aurinkokin ihan lämmitti istuessamme kahvitauolla Wenchin kannella eikä illallakaan tarvinnut vetää kaikkia villavaatteita päälle istuessamme grillillä makkaraa - sitä Pajuniemen maukasta lenkkiä - paistamassa. Ilta sujui mukavasti rupatellessa ja menneitä tapahtumia muistelllessa. Ja palkintojakin tietenkin jaettiin. Kauimpaa tulleen palkinnon savati itseoikeutetusti Kees ja Maire, nuorimmaisina osanottajina palkittiin ilopillerit Simo ja Sippo.

Keesin kipparoima Penelope oli tehnyt todella kaikkein pisimmän matkan tähän tapaamiseen. He olivat lähteneet keskiviikkona Uudestakaupungista ehtiäkseen lauantaksi Lähteelään, me muut tulimme huomattavasti lähempää - kovaa keliä vältellen puutarhaväylää ajellen.

Iltaa istuessamme totesimme haikeina, että kohta on jokaisella taas edessä veneen nostaminen talviteloilleen ja kesän tapahtumat siirtyvät muistojen joukkoon.

Tulevia purjehduksia ja tapaamisia odotellen



Klaus Salkola

Havaintoja ja kokemuksia Baltian rannikolta 2008

Ohta ei aikaisemmin ole ollut Ventspilsia etelämämpänä - jos katsotaan Itämeren itärantaa. Tämä puute korjattiin kesällä 2008 kun uusin voimin menttiin niin pitkälle missä EU loppuu ja tarvitaan viisumi. Kääntöpisteenä oli Nidan satama Kuurinlahdella aivan Venäjän (Kaliningrad/Königsberg) rajan tuntumassa tai Mingen kylä jokea pitkin sisämaahan päin - aivan kuten haluatte!

Alkumatka oli aivan tavanomainen. "Juhannustanssien" jälkeen kuljettiin Örön vierestä suoraan ulos Suomenlahdelle. Tämä kokeiltiin nyt, kun Schengen täksi hetkeksi on vapauttanut veneilijät rajanylityksen vaikeuksista. Vapaata rajan ylitystä kohti etelää ei elinaikanani ennen ole ollut eikä kukaan takaa tämän vapauden pysyvyyttäkään.

Lehtmassa koettiin ikävin tuulen suunta eli Kärldlasta päin. Ei aallokko isoa ollut, mutta jaksoi vatkata venettä. Oli helppoa aamulla päättää matkan jatkamisesta tuulesta ja sateesta huolimatta. Satamamaksu oli noussut ilman mainittavampa kohennusta palvelussa.

Virtsun satama oli floppi. Paljon veneitä, lauttasataman meteli, "palvelut" toisella puolella aluetta jne. Satamavahti oli kuitenkin rehellinen sanoessan selkosuomella, että "300 kroonia tästä ilosta on perkeleen paljon!" Viron lauttayhtiön hallitsemisissa satamissa oli kaikissa juuri tuon suuruinen maksu. Yksityiset satamat olivat sekä edullisempia, että mukavampia, kuten matkan aikana saatiin todettua.

Tallin radio lupasi 16 m/s tuulta ja meripelastus kertoi haveristista ilmoittaessaan, että tuuli oli todella toteutunut ja että Riianlahdella aallon korkeus on 3 m. Niin myös oli. Väylä Kihnun suuntaan on uusi ja mainiosti merkitty. Ohta sai kulkea kahta halssia. Ensin kolme tuntia sivuvastaiseen ja sitten saman verran sivumyötäiseen. Käännöksen kohdalla keli oli kovin. Olen onnellinen veneen omistaja muistellessani, että koko matkan istuin "kädet sylissä" autopilotin ohjatessa. Ihmeellinen vene!

Ennen Kihnua kuvittelin saavani pienestä autolautasta luotsin. En kuitenkaan lähtenyt perään, sillä lautta meni saaren länsipuolelle kohti kivikkoa. Pian se teki täyden käännöksen ja alkoi ajaa Ohtaa takaa tullen väylälle sisälle aivan sorariutan vierestä. Minusta tuli luotsi - tosin lautta ajoi heti väylän toiselta reunalta ulos, mutta palasi pian taas taakseni.

"Se tulee päälle", todettiin hieman hämmästellään. Tosiaan, luotsin sijasta Ohta muuttui maalitauluksi. Käänsin 180° ja vältin toivottoman tilanteen. Laiva lähestyi

satamaa kuin purjehtija käyden vuoron perään väylän kummassakin laidassa. Annoin hänen kiinnittää ennen satamaan tuloani ja muistelin marinereiden oppaan Tiun kertomaa, jonka mukaan Kihnun miehet ovat selvin päin kahdesti vuodessa. Asia varmistui seuraavan kahden päivän aikana entisestään...

Kihnun satama on kokenut suuren muutoksen. Kaksi lauttapaikkaa, asfalttinen odotusalue kymmenille autoille ja tuliterä ponttonilaituri vierasveneille. Arskan "P-putki" oli kuitenkin paikallaan muistuttaen vanhoista hyvistä marinerimatkoista. Vesiletku ylettyi veneelle vain yhdessä kohdassa laituria, joten piti shiftailla että saisi vesibunkkerin.



Arskan putki ja luhistuva laituri ovat yhä tallessa - muuten on Kihnussa uusittu lähes kaikki.

Matka jatkui Riigaan. Matkalla 2 -laturi lopetti, mutta merenkäynnin vuoksi en alkanut tutkimaan syytä, vaan kytkin verkot yhteen ja matka jatkui yhden laturin varassa. Perillä työnsin säätäjän irronneen johdon takaisin liittimeensä ja päätin talvella vaihtaa ruuvikiristeiset liittimet lattaliittimien tilalle.

Riga oli kaunis kaupunki ja satama risteilyalusten katveessa aika pitkän matkan päässä joen suusta. Satamavahti oli ystävällisesti paikalla ja saimme vaikka mitä infoa satamasta ja kaupungista. Kaikki sujui, vaikka fasiliteetit eivät olleetkaan ihan tältä kesältä. Kontteihin rakennetut suihkutilatkin oli verhoiltu kasveilla ja puilla ja tunnelma oli oikeastaan aika söpö.



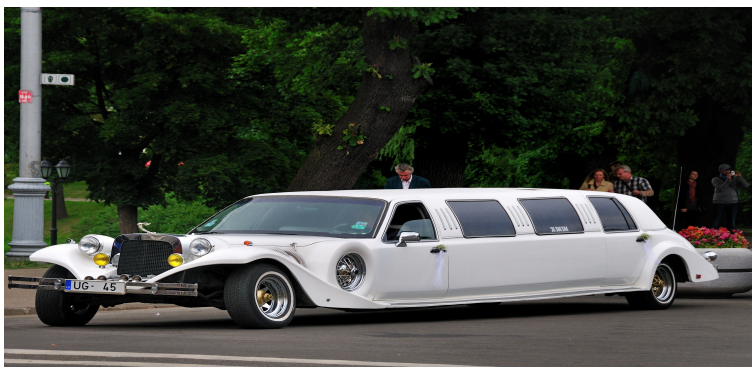
Riga Jacht Club



Pari katunäkymää vanhasta Riigasta

Söpö on Rigan kaupunkikin. Käymisen arvoinen, vaikka ei ihan Tallinnan veroinen. Nähtiin yksi Lada, muut autoto olivat Mersuja ja Bemareita tai sitten bussin pituisia limusiineja.

Kauppahalli on viidessä talossa, joihin jokaiseen mahtuu sekä Turun, että Helsingin kauppahallit yhtä aikaa sisälle. Ovat kuuleman mukaan zeppeliinihalleja ilmalaivojen lyhyeksi jääneeltä aikakaudelta. Lentokentällä kävimme ilmailumuseossa katsomassa suurinta Venäjän ulkopuolella olevaa neuvostoliittolaisten lentokoneiden näyttelyä. Vaikuttavaa!



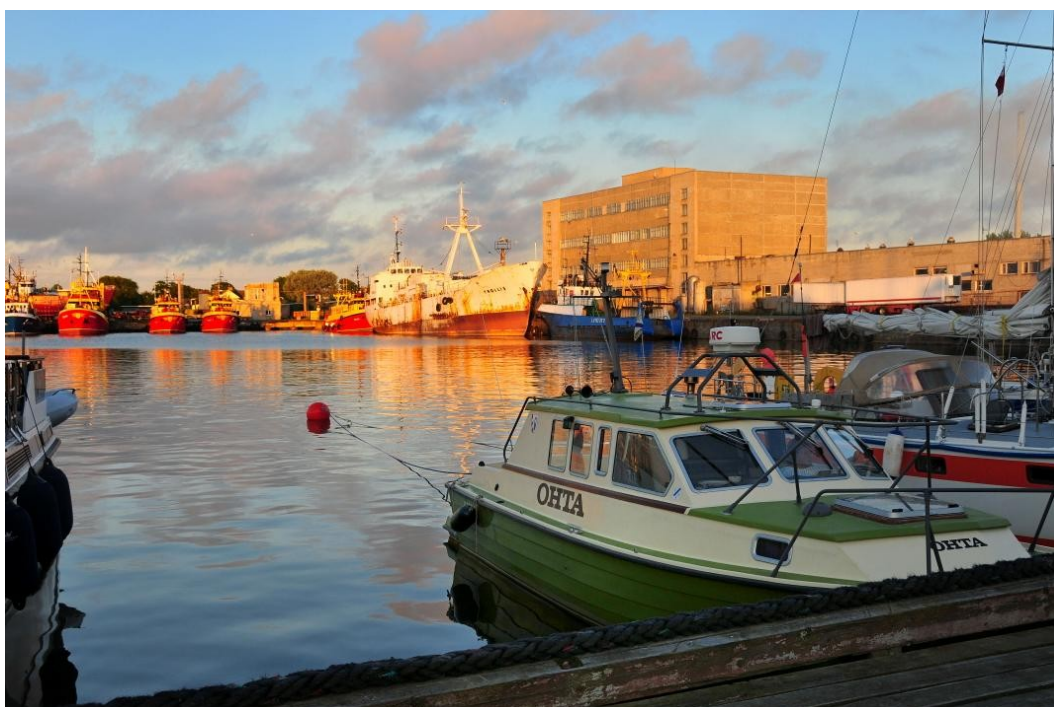
Aikoinaan maailman suurin helikopteri MI 6. Ilmailumuseossa oli runsaasti NL:n sotakoneita kuten täysi sarja MIG 15 - MIG 29 ja jopa Tupolevin strateginen ydinpommittajakin.

Rigassa alkoi valjeta, että Baltiassa ei myydä tennistä. Keittimen polttoaine tulee siis ottaa mukaan kotimaasta. Vasta paluuvuikolla löytyi "HOT" merkinen sytytysneste, joka osoittautui puhtaaksi metanoliksi. Sen sijaan Rigasta löytyy toimiva polttoaineasema joen etelärannalla olevasta venesatamasta noin 5 mailia pursiseurasta merelle päin. Sen kautta merelle, siis.



*Riigassa
on tuttu ja
varma
sisääntulo...*

Rigan lahdella on pieni satama "**Mersrags**". Metsäteollisuuden lastauspaikka ja kalasatama, mutta hyvin suojainen ja tilaa löytyi laiturin perän takaa kylki kiinni. Ei ollut köysi vielä kiinni kun rajavartiosto jo oli paikalla. Satamassa ei oleskele kuka hyvänsä, mutta Ohta sai toki olla eikä maksuakaan pyydetty. Ihan kiva ja ilmainen välietappisatama omatoimisesti toimeen tulevalle venekunnalle.



*Ventspilsin
satama ei ole
muuttunut.*

Ventspils oli entisensä. Lehmät olivat toki vaihtaneet paikkaa ja taloja oli kunnostettu entistä valmiimmaksi. Museojuna kulki puiston ympäri ja kaikkialla oli siistiä ja hoidettua. Öljyputken kuivumisesta huolimatta täällä on toimintaa ja vauraus kasvaa koko ajan.

Polttoainetta ostetaan kaupungin huoltamolta ja toimitus tapahtuu peräkärriyllä laiturille. Ainetta siis saa, vaikkakin hankalasti.



Ventspilsin kaupunki oli silti kokenut huomattavan kasvojen kohotuksen. Lehmätkin olivat vaihtaneet paikkaa.

Liepaja on vanha kaupunki sekin. Se ei ole aivan niin hyväkuntoinen kuin Ventspils, mutta silti aivan hyvä. Venesatama löytyy sataman eteläosasta sisämaahan työntyvän jokiuoman perukoilta lukemattomien kalastus- ja sota-alusten jälkeen. Sataman palvelut ovat kadun toisella puolella olevassa ***** -hotellissa eikä sataman palvelutasossa ole valittamista. Tosi tyylikäs saunakin oli käytettävissä. Valitettavasti pidettiin satamassa Rock -konsertti. Se jatkui yöllä noin kolmeen saakka, jolloin alkoi ukkonen. Aamulla ämyrit aloittivat joskus seitsemän jälkeen...



Liepajan vierassatama oli tyylikäs, mutta tällä kertaa rauhaton.

Polttoainetta ei tietävästi myydä kuin kanisteriin ja matkaa Statoilille on 200 m.

Vahti halusi täyttää maahantulokaavakkeet passin numeroa myöten Schengenistä huolimatta. Syynä oli merivartijoiden siirtäminen lentokentille ja heidän korvaaminen innokkailla, mutta vähemmän asioista kuulleilla muilla miehillä. Tämä toistui monessa Baltian satamassa. Liepaja oli ainoa paikka, jossa satamavahdin tuli hätistää kerjäläisiä pois veneiden luota. Vartiointi toimi hienosti 24/7.

Baltian rannikko on pitkä ja saareton. Matalan veteen ei mielenterveydellisistä syistä haluta mennä ja niin taittuu matka mielummin jossain 5 mailin päässä rannasta. Tylsää, mutta merimiesmäisempää kuin jossain ojassa ajo...

Satamasta lähti ulos purjevene Guy 22. Masto oli poikki ja sidottuna kannelle, Parista tangosta ja kankanpalasesta oli viritetty hätäriki päälle. Se siis meni ulos! Sama vene ohitettiin monta tuntia myöhemmin korkeassa allokossa jossain Liettuan rajan jälkeen. Varmistin, että kaikki menee hyvin. Illalla olimme samassa satamassa Klaipedassa. Tosi merimiehiä. Suomalainen purjehtija olisi upottanut mastonsa, tilannut taksin ja laskuttanut vakuutusyhtiötä. Nämä ihmiset ovat vielä merimiehiä - eivät mitään mukavuushakuisia auringonlaskuromantikkoja.



*Tosi
merimiehet
asialla.
Hätärikin
varassa
GUY 22
purjehdittiin
Liepajasta
Klaipedaan
upottamatta
ainuttakan
kaatuneen
takilan osaa.*

Klaipedassa on hieman ahdasta. Vierassatama on vallihaudassa kääntösillan takana ja siellä on viitisen paikkaa ja matalaa. Ulompi satama on kotisatama ja sieltä löytyi vapaa paikka. Vahti ei osannut vieraana kielenään muuta kuin venäjää joten en saanut selvää saiko siinä olla vai ei. Olimme!

Kukaan ei "tiennyt" miten veneeseen saadaan polttoainetta. Kanisteri ja 2 km kävelyä oli pitkään paras tarjous. Kolmantena päivänä takaportin vahti näytti sormellaan lappua seinässä. Siinä oli puhelinnumero ja palveluilmotus englanniksi. Kaverin kanssa sovittiin bunkraus ja sovittuna aikana ajoi 3 akselinen tankkiauto aidan

taakse. Letku aidan alta veneelle ja tankit täyteen. Ei tarvinnut venettä siirtää. Toimija oli agentti ja auto alihankkija. Minä vuorostani se maksaja. 1,5 €/l.



*Klaipėdan
satama on
ahdas.
GUY 22 on
myös
saapunut
perille.*

Kuurinlahdelle johtava salmi ei ollut leveämpi kuin että sen yli jaksaisi uida. Venäjän alueelta työntyy kapea ja pitkä niemi rannan suuntaisesti ja raja kulkee likimain niemen puolivälissä. Niemi on tuulen kasaamaa hiekkaa. Aivan kuin Saharaa, paikoin kuin Lappia. Näky on mahtava.



Kuurinlahden maisemat palkitsivat yksitoikkoisen matkan.

Itse vesialue on matala, mutta riittävän syvä. Kalan pyydyksiä runsaasti. Karttojen saanti on vaikeata - varsinkin kansainvälisten sähkökarttojen osalta. Ainakin C -map näytti aivan puuta heinää. Klaipedan Watskissa myytiin painettua karttalehteä, joka haukkui kalliin hintansa mennen tullen. Kannattaa ostaa sellainen.



Nidan satama hiekkadyineiltä nähtynä.

Nidassa ystävällinen satamakapteeni osoitti paikan ja kehui olevamme ensimmäinen suomalainen moottorivene tänä vuonna eikä edellisenäkään vuonna ollut kuin yksi. Tunnistimme tapauksen ja totesin itsekseni, ettei uusia jäseniämme ilman meriittiä ole valittu seuraan. Matka Nidaan on taatusti vaativampaa kuin vaikkapa Kåsebergassa käynti. Jäsenyysehtomme kriteerit ovat kunnossa sillä, ken siellä käy!

Alue on siisti ja paikat ovat kunnossa. Itämeren puolella on mahtava uimaranta palveluineen ja kyläkeskuksen myymälöistä saa lähes mitä hyvänsä - kunhan ei kysele tennä. Ympärillä olevat hiekkarinteet ja dyynit hakevat vertaisiaan. Tämä on todella aivan jotain muuta mitä Itämerestä normaalisti on odottanut. Matkan käänköpiste on tarvittavan vaivalloisen matkan arvoinen.

Ohta poikkesi vielä vastarannalla sisämaassa **Mingen** kylässä. Maalaiskylä joen rannalla on pittoreski ja siellä olisi voinut viivähtää pitempäänkin. Ulos kulkiessamme lentää rajavartiooston taiterä Agusta -kopteri joen suunnassa ohitsemme: Korkeus 10 m ja sivuutusetaisyys 20 m. Vaaputti mennessään. Kyllä siellä lentää osataan.



Kun vesi on matalaa, ei poiju voi olla syvä. Kuurilahden poijuja oli asennettu ponttonille.

Klaipedassa nähtiin matkan kiistatta komein ostoskeskus eli hypermarket. Suomen vastavissa ei ole suurempaa mikään muu kuin hinta.

Satamassa nähtiin myös se, mitä ei toivoisi. Iso vene saapui illalla sisälle altaaseen, stereot täysillä ja kaksi "misua" herrojen kyydissä. Kiinnitti kyljittäin vastarannalle. Sitten vene ampaisi hallitsemattomasti eteen, törmäsi edelläolevaan, joka vuorostaan seuraavan ja kolmanteenkin veneeseen. Tilanne ei päättynyt tähän ketjukolariin, vaan kone täysillä haveristi kääntyi poikittain ja kiihdytti kohti ponttonia, jossa veneitä oli kyljittäin molemmin puolin. Osui liukukynnyksellä suuren Bajan kylkeen. Muita veneitä heilahti irti ja haveristi jäi tiukasti kiinni kilpurin kylkeen. Kiinnittämässä ollut herra katseli hämmästyneenä tilannetta rannalta. Misukat tulivat hiljaa alas yläohjaamosta. Oli parista kymmenestä asteesta kiinni, ettei vene suunnannut Ohtaa kohti. Nyt se osui miehittämättömään veneeseen ja vahingot rajoittuvat 7...8 särjettyyn alukseen ilman ilmeisiä henkilövahinkoja.

- Huh!



Paraati on lähdössä ulos ottamaan Naeptunus vastaan.

Latvian puolella Liepajan ja Ventspilsin välissä on **Pavilostan** kalastajakylä. Kiinnittyminen joen pohjoirannalle puulaituriin. Kylässä on mm. kauppa, museo, kalastajia, sauna ja paljon ystävällisiä ihmisiä. Vastarannalla on Statoilin rantapalvelu. Ohtan käydessä siellä oli myös vuotuiset neptunusjuhlat. 2000 - 3000 ihmistä tungeksii pikkukylän rannalla kaiken markkinatunnelman joukossa. Olimme kunniavieraita ja osallistuimme juhlaiputettuun paratiini ulos merelle, missä itse Neptunus nousi maihin yleisöstä mustana olevan uimarannan edessä. Oli ilo elää tätä aikaa yhdessä paikallisten kanssa kun tietää, että Pavilosta oli useimpien Latvian venepakolaisten lähtöpaikka 1945. Heistä vain pieni osa pääsi elossa Ruotsiin.

Ventspils kävi myös pelkästä yösatamasta Ohtan kulkiessa Kuresaareen, missä oli suunnitteilla laajempi turismi. Ehdittiin syödä Veskissä, mutta seuraava päivä oli matka ainoa todellinen sadepäivä. Sataman sähköt katkesivat jatkuvasti ja pistorasioista valui vettä kun otti johtonsa irti. Kolmantena päivänä käytiin linnassa ja siinä lähes kaikki sillä kertaa. Polttoainetta saatiin sen sijaan suoraan rannalta kuten ennenkin.

- Niin, kakkonen lopetti taaseen. Tällä kertaa pysäytin ja vaihdoin hihnan.

Kokeilin eksoottista satamapaikka nimeltä **Köiguste**. Paikka on luhistunut ja viittojen puuttuessa raapi kalarauta soraa niemen kärjen kohdalla. Laituri oli uponnut ja roikuimme ankkurinvarassa yön yli menemättä maihin.

Aamulla kiersin purjeveneen vanavedessä kauempaa ja tuloksena oli juuttuminen 3 m halkaisijaltaan olevaan toiseen sorakumpuun. Sonari kyllä näytti, että vettä ei ole, mutta pitihän tuota kuitenkin koettaa. Irti päästiin vasta kun sukelsin alas ja kaivoin kalaraudalle kivien sekaan uran mistä mennä eteenpäin.



Täältä oli hyvä jatkaa tuttuun marineripaikkaan eli Orjakuun. Ystävämme satamakapteeni **Aivar Kääramees** oli hymyssä suin vastassa. Hetken kuluttua kiinnitti Helmi viereemme ja päätimme viettää kaksi yötä tässä idyllisessä maalaissatamassa. Saunaa, grilliä, kylillä käyntiä ja muuten vain mukavaa oloa.

Sippo näytti miten Ohtan sivuikkunasta tullaan liivit päällä sisälle. Ensi kesänä tuskin enää mahtuu, joten nyt oli aika hankkia elämänsä sekin kokemus.

Ohta lähti kohti kotia ja kulki suoraa tietä Haapsalua kohden. Veden syvyys on vain hieman toista metriä, mutta satamakapteenin mielestä matka olisi mahdollinen. Niin olikin.



Dirhamin uusi ponttonilaituri

Viimeinen Viron satama oli Dirhami. Täällä on edelleen tapahtunut uutta. Perukoille on uitettu uusi ponttonilaituri, rannasta saa polttoainetta, junavaunu on väistynyt satamakonttorin tehtävistä ja sen viereen on rakennettu varsin tyylikäs pizzeria. Hienot pesuhuoneet löytyvät uudesta konttitalosta. Satama-altaan varustuksiin kuuluu nykyään myös yksi PMR radiopuhelin, joka putosi taskusta veneen viereen. Näin sain kotona tilaisuuden ostaa uudet ja paremmat. Tämä oli matkan ainoa tappio.

Matkan yleishuomiona todettakoon hintason nousu lähes kaikkialla. Hinnat ovat kuitenkin selvästi Suomen EU hintoja alhaisemmat. Taksimatkat maksavat kotimaisen bussilipun verran. Palvelut, tuotteet ja siisteys eivät jätä toivomisen varaa - täältä voisi ottaa oppia. Myymälät suurilla paikkakunnilla ovat Citymarketin tasoa tai hienommat. Neuvostoliittolainen kurjuus on kitkeytynyt pois ja väki tuntuu ylpeältä siitä, mitä nyt on. Se näkyy - Klaipedassa seisoj parkissa ainoa milloinkaan näkemäni limusiiniksi pidennetty ja kiiltomustalla maalattu Hummeri.
