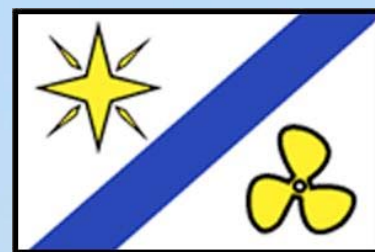


# *Marineri*

*1/2011*



*20v.*





# Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola 6601003859485
- Jäsenmäärä 41
- Venemäärä 22

Marineri 1/2011  
Jäsenlehti no 1/2011 Tammikuu 2011

Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry

|          |                  |                                |
|----------|------------------|--------------------------------|
| Toimitus | Timo Totto       | päätoimittaja                  |
|          | Trygve Österman  | kommodori                      |
|          | Klaus Salkola ja |                                |
|          | Trygve Österman  | taittajat                      |
|          | Merja Totto      | postitus                       |
|          | Markku Rajama    | painatus/Monikon yhteyshenkilö |

Paino Monikko Oy, Espoo  
Painos 150 kpl

Kansikuva Gdanskin satamanosturi, peräisin 1440-luvulta, aikanaan maailman suurin  
Kuva: Timo Totto / Marinella III

*Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia.*

## Sisältö

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Marinerit ry                                  | 2  |
| Kommodorin mietteitä, päätoimittajan johdanto | 3  |
| Marinerit ry 1989-2009                        | 4  |
| Mare Balticum – matka historiaan              | 17 |
| Loki Itämeren kierroksesta                    | 27 |
| Turkki poukama poukamalta                     | 34 |
| Itärantaa pitkin Puolaan                      | 42 |
| Eskaaderi Gdanskiin                           | 44 |
| Saariston helmiä                              | 45 |
| Hallitus 2011 ja vastualueet                  | 46 |
| Marinerikalenteri 2011                        | 44 |

Lehti julkaisee sitoumuksetta jäsenistön ja muiden asiantuntijoiden kirjoituksia yhdistyksen toiminnan aihepiiristä

## Kommodorin mietteitä

Talvipakkaset tulivat ja veneilykausi katkesi jo marraskuussa. Yhdistyksen toiminta jatkuu pakkasista huolimatta ja vaalikokous pidettiin Hämeenlinnassa. Kokous sujui muuten rutiininomaisesti, mutta commodorin vaalissa sattui sellainen hassu juttu, että allekirjoittanut valittiin yhdistyksen commodoriksi. Klaus Salkola oli valmis luovuttamaan puheenjohtajan nuijan seuraajalleen. Olen vakuuttunut siitä, että koko jäsenkunta haluaa kiittää Klausia yli 20 vuoden uurastuksesta yhdistyksemme hyväksi. Näiden vuosien aikana yhdistyksemme on kasvanut ja se tunnetaan ja sitä arvostetaan veneilijöiden keskuudessa.

Yhdistys elää jonkinlaista murrosvaihetta. Perustajajäsenet alkavat olla eläkeiässä ja uusi sukupolvi olisi nyt vetovuorossa. Se, että tällainen vanhus valitaan commodoriksi, on katsottava väliaikaisratkaisuksi. Olen suostunut tähän vuodeksi, ja kuluvan vuoden aikana pitää löytää nuorempi henkilö tähän tehtävään. Tulen kuitenkin tekemään parhaani, jotta vaalikokouksessa hyväksytty toimintasuunnitelma vuodelle 2011 toteutuu.

Suurin projekti tänä vuonna on avoimen eskaaderin järjestäminen. Kohde on Gdansk Puolassa ja tähtäämme siihen, että olemme siellä ICCY- kokouksen aikoina. Tarkoitus on, että saamme paljon ulkopuolisia osanottajia ja niistä uusia jäseniä. Eskaaderista on lisätietoja erillisessä artikkelissa tässä lehdessä.

Hallituksen kokouksessa on myös päätetty, että yhdistyksen kotisivut uudistetaan ja että jäsenet pidetään sähköpostin avulla ajan tasalla siitä mitä sivuilta löytyy. Uusi osoite on: [www.marinerit.net](http://www.marinerit.net). Haluan myös käyttää tilaisuutta hyväkseni ja toivottaa uusimmat jäsenet tervetulleeksi yhdistykseemme. Päällikköjäsen Juhani Kaukasalo ja miehistöjäsen Sirkka Haarala Kotkasta ovat viime kesänä kiertäneet Itämeren "Christine" veneellään.

Trygve

## Päätoimittajan johdanto

Lehtemme tämä numero painottuu toisaalta yhdistyksemme 20-vuotiseen historiaan, toisaalta erityisesti edessä olevan ICCY-tapaamisen tiimoilta Itämereen. Emeritus commodorimme Klaus Y.Salkola kirjoittaa Marinerit ry:n vaiheista 20 vuoden ajalta. Marinerit ovat viikinkien veneiden peräaaltoja seuraillen liikkuneet sekä Itämerellä että pitkin Euroopan jokia ja kanavia. Timo Totron kertomus nivoo yhteen Itämeren historiaa ja nykypäivää veneilijän kokemana. Juhani Kaukasalo kuvaa perinteisen lokikirjan tarkkuudella Itämeren kiertäjän arkea ja juhlaa kesällä 2010. Itämeri on aina ollut yhteydessä muuhun Eurooppaan, jokia pitkin on liikuttu Mustalle merelle ja Välimerelle. Michael Eidamin kertomus vie meidät tällaisella matkalla Turkin rannikolle Istanbulista etelään ja itään. Lehdessä on tietysti myös informaatiota seuran toimihenkilöistä ja heidän vastuunjaostaan, tulevasta toiminnasta, ennen kaikkea eskaaderista Gdanskiin. Kansikuvassa on Gdanskin museoitu satamanosturi, joka on peräisin jo 1440-luvulta. Sen lähistölle kiinnittyvät ICCY-tapahtumaan osallistuvat veneet. Tapahtumarikasta veneily-kesää kaikille!

Timo

**Klaus Y. Salkola**

## **Marinerit ry 1989 – 2009**

**Matkamoottoriveneilijöiden yhdistyksen synty ja katkelmia ensimmäisen 20 vuoden toiminnan ajalta.**

### **Veneilyn kehittyminen 1950 -luvulta**

Sodasta toipumiseen liittyi vapaa-ajan lisääntyminen ja mahdollisuuksia virkistäytymiseen myös vesillä. Veneet eivät enää välttämättä olleet pelkkiä kulkuneuvoja tai apuvälineitä kalastuksessa. Veneitä opittiin käyttämään myös vesillä olemisen ja siellä liikkumisen välineenä. Veneillen tehtiin lyhyitä retkiä lähiluontoon, mutta suuremmilla veneillä myös pitempiä matkoja, joihin liittyi yöpyminen veneessä. Meren saaristo, samoin kuin useimmat järviolueet, olivat lähes koskemattomia ja siellä oleskelu edellytti täyttä omavaraisuutta.

Porkkalan alueen vuokraus Neuvostoliitolle jakoi etelärannikon ikävällä tavalla kahtia ja pakotti varsinkin pääkaupunkiseudun veneilijät joko itään tai kiertämään vuokra-alue kaukaa meren puolelta. "Porkkalan aidan" kiertäneiden veneilijöiden määrä ei kuitenkaan ollut suuri, mutta heidän muille antamansa esimerkki oli kirkas.

Viron ja muun Baltian miehitys esti veneilyn Suomenlahden poikki. Sen sijaan oli tavallista, että Saaristomeren alueelta ylitettiin Ahvenanmeri. Ruotsissa käytiin omilla veneillä kaikkialta rannikolta - jopa Selkämeren leveimmiltä kohdilta Satakunnasta Gävlebuktenin pohjukkaan ja Perämeren avoimien ulapoiden yli esimerkiksi Oulun ja Luulajan välillä. Merenkurkun alueella olivat Ruotsinmatkat vaatimattomillakin veneillä jo jossain määrin yleisiä ja ostosmatkoja tehtiin sodasta toipuvasta Suomesta yltäkyläiseen Ruotsiin.

Nämä tekijät kasvattivat suomalaisten veneilijöiden merenkulkutaitoja ja kykyä lähteä avoimelle merelle, jota suojainen saaristo ehkä ei olisi samassa määrin kyennyt luomaan. Suomen Navigaatioliiton toimeenpanemat veneilijöiden laivurikurssit antoivat veneilijöille hyvän pohjan merenkulun ja meriteiden sääntöjen hallinnassa. Merellinen yhdistystoiminta kuten venekerhot, meripelastusseura ja meripartiolaiset kasvattivat innostusta ja käytännön taitoja päiväretkiä pitempiin venematkoihin. Kipinä pitempiä venematkoja kohtaan oli syttynyt ja niiden toteuttamiseen alkoi syntyä käytännön mahdollisuuksia varallisuuden ja hyvinvoinnin parantuessa 1970 -luvulle tultaessa.

### **Veneilyn vallankumous 1970 -luvulla**

Taloudelliset mahdollisuudet asuttavan veneen hankkimiseksi paranivat oleellisesti 1970 -luvulla. Tähän johti paitsi yleinen hyvinvoinnin kasvu, myös 40 -tuntisen työviikon käyttöön ottaminen, jolloin jokaisena viikonloppuna syntyi mahdollisuus kahta yöpymistä edellyttävään veneilyyn. Puun korvautuminen veneissä uusilla materiaaleilla mahdollisti veneiden laajamittaisen tuotannon kohtuullisilla toimitusajoilla ja vähensi myös merkittäväällä tavalla veneen pitämiseen liittyvää huoltotyön määrää. Myös venemoottoreiden kehitys kävi kohti yhä luotettavampia ja helppokäyttöisempiä malleja samalla kun sodan heikentäneet vanhat veneet vähitellen poistuivat käytöstä. Vene kyettiin tämän seurauksena selvemmin näkemään veneilyn välineenä eikä pelkästään askartelun kohteena. Itseisarvoinen veneily kasvoi perinteisen kalastuksen ja kuljetuksen rinnalla.

Vapaa-ajan veneiden määrä lisääntyi huimaavasti samoin kuin veneillä kuljettujen matkojen pituudetkin. Veneilyn piiriin tuli kuitenkin myös harrastajia, joiden osaaminen ei ehtinyt kehittyä samassa vauhdissa kuin veneen ostaminen tuli mahdolliseksi. Alkoi näkyä tietynlainen jako veneilijöiden ja "veneenomistajien" välillä.

## **Veneilyn polarisoituminen 1980 –luvulla**

Hyvinvointi loi myös itsekkyyttä. Rantojen maanomistus hajautui kasvavan mökkeilyn seurauksena ja matkaveneilijät joutuivat kulkemaan yhä pitemmälle löytääkseen vapaan luonnonrannan kiinnittymistä varten. Paineet veneiden nopeuden kasvattamiseen lisääntyivät. Purjeveneiden nopeus ei kuitenkaan kasvanut samalla tavalla kuin moottoriveneiden. Tämä osaltaan synnytti jännitteitä ja epäluuloja purje- ja moottoriveneilijöiden välille.

Kumpikin veneilylaji haki paikkaansa maailmassa toisesta riippumatta vaikka vesi ja pääasiallinen etu kummallakin olivat yhteiset. Asia ei helpottanut vuosisadan mittainen ristiriita kone- ja purjealusten välillä yleensä. Kilpaveneilyn puolella suomalaiset moottoriveneilijät olivat kansainvälisesti menestyneet purjehtijoita selvästi paremmin, mutta tätä ei esimerkiksi päivälehdistön urheilutoimituksissa siihen aikaan kovin helposti huomioitu.

Eräissä veneily-yhdistyksissä moottoriveneilijät joutuivat jopa sanktioiden tai ylimääräisten velvoitteiden kohteeksi kuten toisarvoiseen asemaan satamapaikkojen jaossa tai heille saatettiin säilyttää velvollisuuksia korvauksetta suorittaa ajoja ja kuljetuksia seuran purjehdustoiminnan tarpeisiin mm.

Ennen kaikkea, moottoriveneillä suoritettuja matkoja ei arvostettu eikä huomioitu läheskään siinä suhteessa kuin purjein kuljettuja matkoja. Tavalliselle veneilystä kiinnostuneelle ihmiselle muodostui mielikuva siitä, että vähänkään mainittavampi venematka voidaan tehdä vain purjehtien. Seurauksena tästä oli, että pitkiä moottorivenematkoja tekevät kokivat, että heiltä puuttuu paikka, jossa he voisivat tavata toisiaan, edistää harrastetta ja vaihtaa kokemuksia samanhenkisten kanssa.

### **Volvo-Ruori ja "Sikojen lahti"**

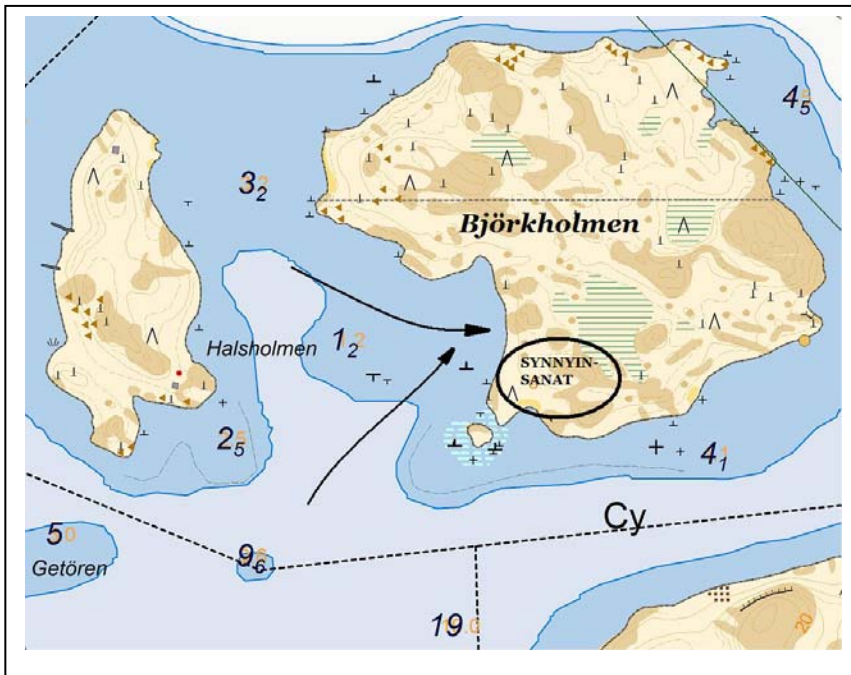
Suomen Moottoriveneliitto tarttui ansiokkaasti matkamoottoriveneilyn imagon ja kiinnostavuuden kohottamiseen käynnistämällä jäsenkilpailun, jossa tulos lasketaan veneellä kauden aikana kuljetun matkan perusteella. Sponsoriksi lupautui Volvo Penta, joka lahjoitti kilpailuun hienot palkinnot. Kilpailu järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1986. Tämän kilpailun voitti Allan Harakangas ja toiseksi tuli Klaus Salkola. Kumpikin venekunta oli kauden aikana käynyt mm. Saksassa ja heillä oli vuosien mittaisella taustallaan useita pitkiä matkoja, joihin myös kuului ulappavesien kuten Ahvenanmeren, Hanönlahden ja Merenkurkun ylityksiä. Kumpikin oli - sattumalta – myös rakentanut veneensä enemmän tai vähemmän itse ja olivat kokemukseltaan tässäkin suhteessa moneen muuhun veneilijään nähden poikkeuksellisessa asemassa.

Palkintojenjakotilaisuudessa SMVL:n kevättiittokokouksessa Helsingissä nämä henkilöt tutustuivat toisiinsa. Siinä alkaen he näkivät tarpeelliseksi luoda pitkiä moottorivenematkoja tekeville veneilijöille oman yhdistyksen, missä samanhenkiset rauhassa voisivat toimia yhdessä yhteisen harrasteen hyväksi. Näin lähti alkuun matkamoottoriveneilijöiden yhdistyksen perustamisajatus.

Kesästä 1987 alkaen tapasivat m/y Kirribilli (Haarakangas) ja m/y Donna (Salkola) toisensa eri puolilla saaristoa. Eräs tällainen tapaaminen tapahtui syksyllä 1988 Onaksen saaristossa olevan Björkholmenin saaren lounaaseen avautuvassa laakeassa lahdessa, josta saaren eräiden käyttäjien tyylistä johtuen oli alettu käyttää nimeä "Sikojen lahti". Täällä rantakalliolla istuen hahmoteltiin yhdistyksen toiminta-ajatus ja sovittiin lopullisesti, että nyt yhdistyksestä tehdään totta.

Yhdistykselle hahmoteltiin seuraavanlaisia piirteitä:

- Yhdistys on ja pysyy puhtaasti moottoriveneilyn yhdistyksenä. Haluttiin varmistaa, ettei yhdistys muutu purjehdusyhdistykseksi kuten monelle veneseuralle tuolloin oli käynyt.
- Yhdistys ei tavoittele suurta jäsenmäärää, vaan panostaa jäsenkunnan laadulliseen tasoon mitä tulee venematkojen suoritukseen ja veneilykokemukseen yleensä.
- Yhdistyksen jäsenyys on saavutettavissa ainoastaan hyväksyt jäsenyysehdot täyttämällä.



*"Sikojen Lahti" ja kallio, missä yhdistys päätettiin perustaa.*

Toiminnan tarkkaa sisältöä ei tuolloin vielä tarkemmin nähty. Annettiin käytännön näyttää mihin päädyttäisiin.

Sen sijaan keskusteltiin yhdistyksen nimestä, tunnuksesta ja yleisestä suuntautumisesta asioihin. Jäsenkunnan haluttiin koostuvan henkilöistä, joihin muut veneilijät voisivat luottaa ja joiden saavuttamasta kokemuksesta olisi positiivista käyttöä muiden joukossa. Toisaalta nähtiin myös, että yhdistys tulisi muodostamaan eräänlaisen matkamoottoriveneilyn eliitin.

Seuraava talvi oli ratkaiseva yhdistyksen käytännön käyntiin panon kannalta.

### **Julkisuutta ennen perustamista ja sen jälkeen**

Eräs haaste oli tavoittaa jäseneksi sopivia henkilöitä. Henkilökohtaisten suhteiden kautta oli opittu tuntemaan muutamia, mutta laajempi julkisuus tarvittiin hankkeen viemiseksi eteenpäin. Suomen Moottoriveneilyn PROP lehteen saatiin alkuvuonna 1989 kaksi näkyvää kirjoitusta aiheesta, joista ensimmäinen sisälsi ajatuksen perustamisesta (1/89) ja seuraava (2/89) kertomuksen itse perustamisesta. Nämä kirjoitukset kuuluttivat kokoon sen ydinjoukon, jonka turvin yhdistys perustettiin.

Julkisuutta saatiin mediassa koko perustamisvuoden aikana, sillä Helsingin Sanomat julkaisi veneilypalstalla kuvallisen artikkelin ensimmäisestä kesäkokouksesta, merenkulkualan erikoislehti Navigator syksyllä koko sivun artikkelin. Vene -lehdessä oli vuoden aikana kahdesti maininta marinereista. Nämä kaikki olivat tärkeitä viestejä asiasta kiinnostuneille, sillä niiden kautta syntyi kontaktit sekä perustajajäseniin, että välittömästi perustamisen jälkeen liittyviin jäseniin.

## Perustava kokous 19.3.1989

Maaliskuussa 1989 oltiin valmiit kutsumaan asiasta kiinnostuneet kokoon ensi kerran.

Perustava kokous pidettiin 19.3.1989 Helsingin Hakaniemessä olevassa ravintola Valkoisessa Lampaassa. Paikalle oli saapuvilla 13 toisilleen silloin vielä tuntematonta moottoriveneilijää, joista oli tuleman yhdistyksen viralliset perustajat ja sen lisäksi myös keskenään hyvät veneily-ystävät. Nämä olivat:

Aalto Annamari, Helsinki  
Harakangas Allan, Helsinki  
Haarakangas Anneli (Anni), Helsinki  
Haarakangas Tero (Putte), Helsinki  
Kastinen Tuula, Espoo  
Kataja Jukka, Helsinki  
Koskinen Kalevi, Turku

Koskinen Sisko, Turku  
Kyllönen Pentti, Helsinki  
Rajama Markku, Espoo  
Salkola Klaus, Espoo  
Tuominen Anita, myöh. Wasström, Espoo  
Wasström Lennart, Espoo

Todettiin, että kaikilla oli laajasti kokemusta matkamoottoriveneilystä. Jokainen oli tehnyt vähintään yhden jäsenyysehdoksi kaavaillun matkan Ruotsin eteläpuolelle. Pisimmällä oli käynyt Kyllönen, joka 1970 -luvulla oli tehnyt matkan Espanjaan - toiseen suuntaan jopa Biskayan kautta. Aalto ja Kataja olivat vanhalla "pirtuveneellä" käyneet Amsterdamissa eikä muidenkaan tarvinnut matkojensa johdosta kainostella.

Tosiasiallisesti tämä kokous oli yhdistyksen perustava kokous, sillä osallistujat olivat yksimielisiä siitä, että yhdistys perustetaan.

Kaksikko Salkola ja Haarakangas saivat tehtäväksi järjestää virallisen perustavan kokouksen, laatia ehdotukset säännöiksi ja viiriksi ja paljosta muusta. Tämän eteen työskenneltiin koko kevät.

### Lipun kuvio syntyi merellä

Viiriksi eli tunnukseksi laadittiin muutama ehdotus, joita kaksikko pohti yhdessä. Lopulta hyväksytty kuvio syntyi huhtikuun viimeisellä viikolla 1989 Salkolan ollessa lomamatkalla Donnallaan Saaristo- ja Selkämerellä. Kuvioita luonnosteltiin ja piirustettiin veneen kajuutassa iltaisella veneen ollessa kiinnitettynä ulkosaariston rantoihin.

Viirin kuviossa yhdistettiin kummankin toimihenkilön toiveet siitä, mitä kuviossa tulisi olla. Perämiehen koulutuksen saanut Haarakangas halusi kuvioon tähden ja laivainsinööri Salkola potkurin. Nämä yhdistettiin lopullisessa esityksessä siten, että valkoinen lippu jaettiin kulmasta kulmaan sinisellä viivalla - vastapalkilla - jonka yläpuolelle laitettiin nelisakarainen tähti ja alapuolelle kolmisiipinen potkuri.



Viiri ei kuitenkaan ollut läheskään valmis - varsinkaan kun Salkola näytti sitä työpaikallaan merivoimien esikunnassa komentajakapteeni Tapani Talarille, joka on arvostettu heraldikko. Kuviota hienosäädettiin saadun palautteen pohjalta usealla tavalla ennen kuin se tarkkasilmäisen Talarin toimesta jotenkuten hyväksyttiin. Sen jälkeen viirin kuviolle löytyi jopa heraldinen selitys, mikä amatööreinä lippua laativille oli uusi kokemus:

*"Suorakaiteen muotoinen vastapalkin jakama lippu, jonka tangon puoleisessa yläkulmassa on tähti ja liehuvan puoleisessa alakulmassa on potkuri."*

- Yksinkertaista - eikö?

Varmuuden vuoksi laadittiin perustavalle kokoukselle toinenkin ehdotus lippukuvioksi siltä varalta, että varsinainen ehdotus ei saisi kannatusta. Kuviosta kun ei aikaisemmin laajemmin oltu keskusteltu lainkaan.

### **Säännöt kopioitiin, mutta jäsenyyskriteerit pidettiin tiukkoina**

Yhdistyksen sääntöehdotus kopioitiin käytännössä SMVL:n julkaisemasta veneily-yhdistyksen mallisäännöistä. Vain tarkoituksena oli muovattiin tämän yhdistyksen mukaiseksi. Sääntöihin lisättiin mahdollisuus ottaa vastaan lahjoituksia ja testamentteja. Rekisteriviranomaiseen oltiin yhteydessä ja saatiin ohjeet siitä, miten menetellään yhdistystä perustettaessa.

Tärkeä asia oli jäsenyysehtoja koskevan ehdotuksen laatiminen. Valmistelevalle kokouksen kaikki osallistujat olivat käyneet vähintään Tanskassa. Yhdistyksen jäseniltä haluttiin edellyttää muita veneilijöitä selvästi korkeampaa veneilykokemusta ja kokemusta muunlaisesta veneily-ympäristöstä kuin tutulta Suomen rannikolta. Ennen Baltian avautumista tällaista erilaista veneilykulttuuria piti mennä Etelä-Ruotsiin hakemaan. Matkan sinne katsottiin myös oleva sopivassa määrin vaativa ja pitkä, että vaatimus karsisi aloittelevat, kuten oli tarkoitus. Mikäli yhdistyksen jäsenyys olisi tavoittelemisen arvoista, kasvattaisi se kiinnostusta Itämeren mittaisen venematkan suorittamiseen. Yhdistyksen tavoite pitkien venematkojen edistämisessä toteutuisi myös tätä kautta.

### **Nimi on enne?**

Hienolla yhdistyksellä on hieno nimi. "*Merikarhut*" oli jo käytössä eikä missään tapauksessa mitään siihen viittaavaa haluttu ottaa tämän yhdistyksen nimeksi. Hieman kepeänä, mutta kokka kohisten kulkevaa veneilyn huippua kuvaava nimiehdotus oli "*Kuohukerma*". Siitä ei kuitenkaan tullut ykkösehdotusta kokoukselle. Sen sijaan päädyttiin esittämään merenkulkijaa kansainvälisestäkin kuvaavaa "*marineri*" nimeä. Tämän nimen eduksi katsottiin sen neutraalisuus, asiallisuus ja kansainvälisyys.

Päätettiin myös, että marinerin jäljet eivät haise. Marinerina voi olla ainoastaan hyvämaineinen henkilö, joka hoitaa asiansa muihin ihmisiin ja merelliseen luontoon nähden. Marineri on useimpia muita kokeneempi ja joutuu väistämättä olemaan esimerkkinä muille.

Koossa oli nyt ehdotukset tunnuskuvioksi, säännöiksi, jäsenyyskriteereiksi ja nimeksi. Jäätiin jännityksellä odottamaan, tuleeko tästä tosi.

### **Virallinen perustava kokous 1.6.1989**

Yhdistyksen perustava kokous pidettiin Helsingissä, Kruunuvuorella ravintola Kellaritontussa 1.6.1989. Paikalle saapuivat kaikki valmistelemaan kokoukseen osallistuneet. Paikalla olivat kuuntelivat Haarakankaan ja Salkolan esitykset tekemästään valmistelu-työstä. Heti alussa havaittiin syvä yksimielisyys siitä, että tämä yhdistys tullaan perustamaan. Ehkä hieman aristellen suhtauduttiin siihen, onko välttämättä perustettava rekisteröity yhdistys. Rekisteröinti tekee yhdistyksestä kuitenkin "juridisen henkilön" siten, että sillä voi olla pankkitili, raha-asioita ja omaisuutta ilman, että kukaan yhdistyksen jäsen joutuisi olemaan "bulvaanina" ja pahimmassa tapauksessa itse vastaamaan yhdistyksen toiminnasta.

Tehtyjä esityksiä käsiteltiin yhtä tarkkaan kuin niitä oli laadittukin. Tunnusta ja nimeä käsiteltiin aika tovin ja lopulta oli yksimielinen kanta hyväksyä tehdyt esitykset esitetyssä muodossa. Tehtiin ja allekirjoitettiin yhdistyksen perustamiskirja. Yhdistys oli perustettu, mutta se oli vielä kaukana rekisteröimisestä.

### **Ensimmäinen hallitus**

Perustava kokous valitsi yhdistykselle ensimmäisen hallituksen. Siihen kuuluivat:

Klaus Salkola, kommodori

Allan Haarakangas, varakommodori

Kalevi Koskinen, jäsen

Markku Rajama, jäsen

Lennart Wasström, jäsen ja rahaston

hoitaja



Hallituksen ensimmäisiä tehtäviä oli luonnollisesti käynnistää yhdistyksen toiminta myös käytännössä. Yhdistykselle avattiin pankkitili ja ensimmäisillä jäsenmaksurahoilla tilattiin 20 kpl viirejä Helsingin Lipputehdas Oy:ltä. Oltiin onnellisia, että niin pieni tilaus otettiin vastaan eikä silloin vielä tiedetty, että lipputehtaan suojista yhdistykselle olisi myöhemmin tulossa merkittävä lisä jäsenkuntaan.

Yhdistyksen rekisteröintiasia pantiin toivorikkaasti vireille. Rekisteriviranomaiselta saatiin palaute hakemuksen johdosta noin vuoden kuluttua - ja silloinkin nimellä "*Merinerit*". Jotain piti säännöissä vielä selvittää ja pitkällisen käsittelyn jälkeen säännöt oli lopulta hyväksytty ja yhdistys rekisteröity.

Asian tullessa valmiiksi oli seuraava hallitus jo ottanut ruorin.

### **Ensimmäinen kesäkokous ja viirin käyttöön otto**

Elokuun 19. päivänä 1989 pidettiin ensimmäinen kesäkokous. Kokouspaikaksi valittiin Rosalassa oleva TB Marin. Perhevetoinen vierassatama palveluineen osoitti suurta vieraanvaraisuutta yhdistykselle. Ensimmäinen kesäkokous sujui tyylikkäästi ja iloisissa merkeissä.

Sataman perällä ollut yksityinen laituri vuokrattiin tilaisuutta varten. Paikalle oli saapuneena 7 venekuntaa. Uudet viirit jaettiin kokouspaikalla sataman baarissa jonka jälkeen siirryttiin veneille ja kiinnitettiin nostovalmiiksi veneisiin.

Kommodori oli hankkinut signaalitykin paikalle. Laiturin päässä pidettiin puhe. Tykin päästäessä voimakkaan pamauksen ja sankan savun, nousivat marineriviirit yhtä aikaa kaikkien veneiden mastojen sivuun. Tilaisuus oli juhlava - ei yksin marinereiden näkökulmasta sillä tilaisuus noteerattiin myös vierassatamaan kiinnitetyissä purjeveneissä, joiden suuntaan tykki sattumalta oli suunnattu...

Ensimmäinen kesäkokous avasi marinereiden perinteen ajoittain viettää tilaisuuksiaan TB Marinilla Bjarne ja

Åsa Erikssonin vierassatamassa. Siellä on sen jälkeen vietetty useita marineritilaisuuksia niin virallisesti kuin spontaanisti epävirallisestikin.

Illalla nautittiin ensimmäinen marineri-illallinen, jollaisesta siitä lähtien yhdistyksen tilaisuuksissa on tullut perinne.



***Kesäkokous 1998. Kalevi Koskinen (vas), Lennart Wasström, Harry ja Sirpa Parker.***



***Kesäkokouksen 1989 venerivistöä; Anita Wasström ja Anni Haarakangas veneiden kannella odottamassa viirin nostoa.***

## **Viirin sanoma**

Viirin selitys on heraldinen kertomus siitä, mitä kuviossa esiintyy. Itse marineriviirin sanoma on katsojalle toista kautta selkeä:

Kaukaa katsottuna viirin kuvio ei milloinkaan ole nähtävissä. Valkoinen lippu on harvinaisempi kuin muut värit ja yksilöi alustavasti viirin. Sininen vastapalkki alkaa ensimmäisenä näkyä ja alkaa tuoda mieleen Suomen värit. Vasta lähempänä erottuvat keltaiset kuviot, jotka heraldikon ehdotuksesta toki on päärmätty mustalla.

Sininen vastapalkki kuvaa horisonttia, joka avomerellä ei ole vaakasuorassa. Kun vene tulee satamaan ja lippu rauhoittuu, asettuu sininen palkki käytännössä vaakasuoraan merkiksi etapin jälkeen vallitsevalle rauhalle.

Tähti kuvastaa yksinäisyyttä ja johdatusta kaukana merellä. Keltainen tähti on saanut sakaroidensa väliin ohuet valonsäteet. Näin kuvio muistuttaa myös kompassia väli-ilmansuuntineen. Tämä kuvastaa sitä, että marineri hallitsee navigoinnin ja tietää missä vene kulkee.

Potkuri on oikeaoppisesti sijoittunut veden (vastapalkin) alle. Marineri kulkee konevoimalla eikä ajaudu tuulen mukana.

## **Jäsenyys ja päällikkönumero**

Jäsenyyden pääkriteeriksi määritettiin sääntöjen jäsenyysspykälää soveltaen se, että pitää aidolla moottoriveneellä olla suorittanut edestakaisen matkan Suomesta Etelä-Ruotsissa olevan Sandhammarenin majakan latitudin 55° 20' eteläpuolelle. Tärkeinä perusteina nähtiin avomeriosuus, ajallisesti ja matkallisesti pitkä suoritus ja vieraan veneilykulttuurin ja ympäristön kokeminen. Nämä vaatimukset on harkinnan mukaan todennettu muunlaisellakin matkalla kuten yksisuuntainen matka Englannin kanaalin saarilta Suomeen. Kriteerimatkan lisäksi tulee jäsenellä olla muutakin näyttöä matkaveneilyharrasteestaan.

Mainittakoon, että kriteerinä oleva latitudi saavutetaan myös Itämeren itärannalla esimerkiksi Liettuassa Kuurinlahdella hetkeä ennen Venäjän Kaliningradia. Tämän ovat eräät jäseneksi hakijat huomanneet ja tulleet hyväksytyiksi.

Jäsen on päällikkö- tai miehistöjäsen sen mukaisesti, onko kriteerit täyttävä matka tehty päällikkönä vai miehistönä. Kyseessä on pelkkä arvostusasia eikä jäsenyyshakemuksella vaivata jäsenen oikeuksiin yhdistyksessä. Pari vuotta perustamisesta otettiin käyttöön päällikkönumero. Päällikköjäsenet on numeroitu juoksevilla numerolla. Miehistöjäsen, joka myöhemmin täyttää päällikköjäsenyyden ehdot, korotetaan päällikköjäseneksi ja hän saa päällikkönumeron.

## **Julkisuus herättää kiinnostuksen**

Yhdistyksen perustaminen sai julkisuutta mm. lehdistössä ja veneilijöiden keskinäisissä keskusteluissa. Tämän seurauksena tuli uusia jäsenyyshakemuksia ensimmäisen vuoden aikana runsaasti. Jäsenmäärä kaksinkertaistui lyhyessä ajassa. Mutta, kuten marineri Aarre Virtanen silloin asian ilmaisi: "Kun yhdistyksessä on sata jäsentä niin silloin on kaikki Suomen kynnelle kykenevät kerätty yhteen." Marinereiden kärki on korkealla, mutta se on kapea. Pitkän matkan moottoriveneilijöitä ei kerta kaikkiaan ole montaa.

Yhdistyksen saavuttama julkisuus on myöhemminkin havaittu parhaimmaksi uusien jäsenten tavoittelutavaksi. Pienikin kirjoitus päivä- tai venealan lehdessä johtaa usein yhteydenottoihin ja sitä kautta uusiin jäsenyyksiin. Oli ilo havaita, että jäsenyyskriteerit täyttäviä veneilijöitä oli muutamaa innokasta useampia.

Viime vuosina yhdistyksellä on ollut kotisivut internetissä. Nämä ovat lisänneet kiinnostusta yhdistystä kohtaan.

Yhdistyksen politiikkana ei ole ollut laajamittainen aktiivinen jäsenhankinta. On toivottu, että yhdistys kiinnostaa veneilijää eikä päinvastoin.

Julkisuutta yhdistys on saanut erilaisten tekojen ja tapahtumien osalta. Tähän saakka kaikki on onneksi ollut positiivista.

### **Kohokohtia 20-vuotiselta taipaleelta**

Hyvin alkaneeseen taipaleeseen liittyy monenlaista toimintaa ja tapahtumaa. Seuraavassa eräitä kohokohtia ja tapahtumia.

### **Valmennuskurssit**

Yhdistys on ajoittain järjestänyt avoimia valmennuskursseja matkaveneilystä kiinnostuneille. Sunnuntai-iltaapäivän mittaiset kurssit ovat käsitelleet niitä asioita, joita ei opeteta perinteisillä veneilykursseilla vaan on keskitytty matkaveneilyn erityisnäkökohtiin. Kurssit ovat olleet suosittuja ja niistä on kuultu kiitosta.

### **Väylätyö**

Toiminnan alkuaikoina innostuttiin vanhojen kummeleiden kunnostamisesta vapaaehtoistyönä Helsingin ja Turun luotsipiirit suhtautuivat myönteisesti pyyntöömme saada omin avoin maalata valkoisiksi joukon unohtuneita kummeleita. Työ aloitettiin Uudenmaan saaristossa, jossa kahtena peräkkäisenä vuonna kunnostettiin Barösundin väylältä Boxin kaupan suunnalle johtavan veneväylän vanhat kivikummelit ja maalattiin valkoiset tunnuskuviot Porkkalan itäpuolella olevaan Rödkonin vanhan merimerkin betonijalustaan. Merkinnät helpottivat oikaisevan ja laivojen tieltä pysyvien reittien käyttöä.

Seuraavana oli vuorossa Hangon länsipuolella olevat kummelit.

Vastoin aikaisempia lupauksia, Turusta annettiin kielto kajota niihin. Seuraavana keväänä nähtiin kyseiset kummelit valtion puolesta vitivalkoisiksi maalattuina. Tavoite saavutettiin ilman ainuttakaan pensselin vetoa.

Väylätyö oli mukavaa talkoohenkistä yhdessäoloa, jossa Teknos Maalilta lahjaksi saadun maalin lisäksi kului muitakin hyviä aineita - kuten makkaraa ja nuotiopuita.

### **Porkkalan 35 v muistokierto**

Vuonna 1991 tuli kuluneeksi 35 vuotta Porkkalan vuokra-alueen palauttamisesta Suomelle. Keväällä Marinerit järjesti näyttävän eskaaderin, jossa koettiin millaista Porkkalan ohi kulkeminen veneellä oli ollut vuokra-aikana.



***Valmennuskurssit keräsivät väkeä 25 – 35 henkeä kerallaan.***



***Kummelin maalausta Inkoo alueella. Kuvassa marinerit Olavi Hämäläinen (vas.), Kari Salo ja Trygve Österman***



Matkalle kokoonnuttiin perjantaina Espoon Gåsgrundet. Osallistujia saapui pääkaupunkiseudun lisäksi aina Turku myöten ja tunnelma oli korkealla. Tempaus sai julkista huomiota ja mm. Helsingin Sanomien toimittaja oli mukana Jymy IV:ssa ja laati mukavan artikkelin lehteen. Marineri Kalevi Koskinen oli lapsena osallistunut aitoihin Porkkalan aidan kiertoihin.



**Marineriveneet matkalla Suomenlahdelle kiertämään "Porkkalan aita". Kuvassa Kirribilli (edessä), Hideaway, Marinett ja Jymy IV.**

Matkalle lähdettiin lauantaina Kytön itäpuolitse ja kuljettiin ulos Suomenlahdelle niin pitkälle, missä vain harva sitä ennen oli ollut. Eri lähteistä hankittiin tieto siitä, mistä vuokra-alueen poijutettu ulkoraja kaukana merellä oli kulkenut. Suomi näkyi vain ohuena viiruna pohjoisessa horisontissa. Olimme lähes puolivälissä silloista Neuvostoliittoa, joka vasta myöhemmin avautui jokapäiväiseksi käyntikohteeksi itsenäisen Eestin muodossa. Sisään tultiin Bågaskärin kohdalta ja aivan kuten ennen, ilmoittauduimme merivartioasemalla. Jatkot pidettiin Inkoon Jacobshamnissa, missä mm. kuultiin Koskisen kertomuksia vastaavista aidoista matkoista. Matka oli nytkin vaikuttava ja saatoimme vain kuvitella, millaista se oli ollut 1950 –luvun sodanjälkeisellä kalustolla. Tällä kertaa rajan kulku simuloitiin DECCA –verkkoon perustuneen navigaattorin avulla – siihen aikaan suurta luksusta!

### Tallinnan eskaaderit

Muutama marineri oli aikaisemmin eri yhteyksissä käynyt Tallinnassa – eräät jopa Neuvostoliiton aikaan. Perustamisvuonna seuraavana vuonna nähtiin ajan koettaneen oman marinerieskaaderin toteuttamiseksi.

Näitä eskaadereita on sen jälkeen tehty lukuisia.

Eestiin tarvittiin alkuaikoina passin lisäksi viisumi. Ja viisumin sai jos joku sieltä esitti kutsun. Kaikki nämä järjestäivät kärsivällisesti anomalla, jonottamalla ja rahalla. Matkalle lähdettiin Bågaskärin merivartioasemalta, joka siihen aikaan oli lähtöselvityspaikka. Sisäänselvitys tapahtui Piritassa eikä siihen välttämättä kulunut yhtä paljon aikaa kuin lähtöselvitykseen – paluumatkan sisäänklaarauksesta puhumattakaan.

Paikalla käytettiin vuokrattua turistibussia (vanha suomalainen postiauto) ja opas oli myös tilattuna mukaan. Lahemaan kansanpuistosta nähtiin Vergin satamaan – paikkaan, minne vielä monesti marinerit tulisivat kokoontumaan. Maan lähihistoria tuli tutuksi monen vielä näkyvillä olevan jäljen ja oppaiden osittain katkerien muistojen kautta.

Kaikki oli siihen aikaan siellä halpaa, mutta tullirajoitukset olivat ankaria. Jopa lihaa ja lihatuotteita oli kielletty tuomasta Eestistä Suomeen. Viimeiset makkarat ja lihanpalat



**Ulosselvitys Porkkalan merivartioasemalla ennen EU:n ja Schengenin aikaa**



heitettiin mereen hieman ennen tarkastukseen tuloa missä veneet ihan oikeasti tarkastettiin - joskus vallan perinpohjaisesti. Kommodoria nöyryytettiin kerran jopa vaatimalla näyttämään syvälle vaatteiden sekaan pakkaamansa ainokaisen puolen litran Viru Valge – pullon!

Eskaadereita Viroon on toteutettu sen jälkeen lukuisia. Tänä päivänä kyseinen matka on lyhyt pyrähdys lahden yli omavalintaisesta kohdasta eikä muita muodollisuuksia tarvita. Maailma on muuttunut tosi nopeasti ja paljon.

### **Eskaaderiperinne vakiintuu**

Toukokuulle sattuva helatorstai osoittautui mukavaksi eskaaderin järjestämisajankohdaksi. Siitä muodostui pian perinne, joka elää yhä. Helaeskaaderi on marinerivuoden kohokohtia ja matkoja on järjestetty niin lahden yli kuin kotimaahankin.

Eräs eskaaderi vei Haapsaluun. Etelärannikon veneet lähtivät matkalle Bågaskäristä ja lännenpää tulevat lähtivät vastaavasti Hangosta. Marineri Trygve Österman määrittä turkulaisten kanssa pisteen Osmussaaren edustalta ja kullekin ryhmälle lähtöajan. Ja sitten tapahtui niin, että kaksi osaeskaaderia kohtasi toisensa keskellä merta siten, että vain vähäisellä nopeuden muutoksella kaikki veneet asettuivat yhdeksi pitkäksi jonoksi jatkaen matkaansa kohti määränpäätä. Melkoinen saavutus aikana, jolloin kuljettiin lokin ja kompassin avulla ja yhteydet hoidettiin suurelta osiltaan vielä puhelinkioskin ja VHF:n puheluliikenteen avulla. Mutta täytyyhän se marinerin osaamisen näkyä!

**Kuva: Haapsalun eskaaderilla käytiin ryhmämatkalla Vormsissa. Taksiveneenä toimi vanha englantilainen R.N.L.I:n meripelastusvene. Kuvassa takaa vasemmalta Merja Totro ja miniä, Irmeli Kivelä, nuoriherra Kivelä, Sirkka Rajavuori, Timo Totro, opas, Seppo Kivelä, Aino Kivioja ja Marita Österman.**



Helaeskaaderin lisäksi yhdistys on järjestänyt kaksi eskaaderia eteläiselle Itämerelle uusien jäsenten innostamiseksi yhdistyksen jäsenyyteen. Ensimmäisen eskaaderin veti marineri Harry Parker vuonna 1999 ja toisen marinerit Naatula ja Salkola vuonna 2003.

Myös muita eskaadereita on ehditty järjestää. Lisäksi jäsenet ovat koonneet kahden tai muutaman veneen ryhmiä pitempien matkojen tekemiseksi.

Yhdistyksen periaatteiden mukaan eskaadereihin voi osallistua myös ulkopuolinen vene. Yhdistys ei halua sulkeutua sisänpäin.

### **Tapauksia eskaadereilla**

Matkailu ja tutustuminen määränpäähän kohteisiin olivat eskaaderien tärkein tavoite. Nämä tavoitteet myös saavutettiin. Nähtiin monta majakkaa, linnaa, museota ja erilaista maisemaa. Tavattiin erilaisia, mielenkiintoisia ihmisiä ja opittiin paljon.

Eräitä sattumuksia on toki jäänyt mieleen.

Erään pikkukaupungin pankista loppuivat kroonit kesken kun marinerit halusivat vaihtaa valuuttaa. Samoin kävi Lehtman satamabaarin shampangoille, joiden hinta seuraavana päiväksi toki oli tuplattu!

Vuokratut ajoneuvot olivat kunnoltaan kirjavia. Maa saattoi näkyä lattian raoista, bensiini haista ja jarrutus alkaa vasta viidennellä jarrupolkimen painalluksella. Mutta aina tultiin turvallisesti perille eikä yhtään ajoneuvon kunnosta johtunutta vahinkoa ole sattunut kohdallemme.

Täytekakut olivat alkuaikoina niin halpoja, että Kärklässä marinerinuorison taskusta löytyi koloita usean kermakakun ostoon. Ja konditoriasta juostiin puistoon, missä lusikoiden puuttuessa kakut laitettiin tuulen suojaan ihan paljain käsin. Näky oli vaikuttava – niin suomalaisin kuin virolaisinkin silmin tarkasteltuna.

Haapasalussa polttoaine maksoi kerran hivenen enemmän kuin muualla. Syynä oli se, että myyjä haki polttoaineen sataman perällä olevasta vajasta jerrykannuilla kantaen. Käsityöstä joutuu maksamaan kovemman hinnan.

Erästä Lehtmaan suuntautunutta helaeskaaderia päätettiin jatkaa viikolla tavoitteena kiertää Saaremaa ja tulla meren puolelta kotiin. Kihnuun päästiin vaikka merimerkit oli poistettu ja kuljettiin silloisilla välineillä. Edesmennyt kunniajäsenemme Aarre Virtanen sai kylkipaikan lahoamassa olevasta laiturista kalanpumppausputken alta. Toteamus oli, että "mahtaakos tässä olla mitään järkeä, koko päivä on kuljettu eikä tuosta putkesta taida tulla paskaakaan". Putki oli yhä olemassa Kihnussa 2008.

Kyseinen matka kilpistyi kuitenkin Roomassaareen, missä kovenut tuuli piti neljää venettä satamassa neljä päivää. Lopulta lähdettiin illalla yhdeksän jälkeen. Pimeässä yössä kierrettiin Hiidenmaa ja kuljettiin Väinamerta pitkin pohjoiseen, missä aamun valjetessa oli kierrettävä Suomen-

lahden kautta päästäksemme kovassa aallokossa Lehtmaan, jossa oltiin aamupäivän päätteeksi. Kaikki kaatuivat heti nukkumaan. Kuuden aikaan illalla Arska herätti porukan kertomalla, että "Kaarina on paistanut munkkeja. Niitä on viisi jokaiselle ja loput jaetaan".



***Monella eskaaderilla tutustuttiin paikalliseen majakkaan. Tässä nousta Lehtmassa olevaan Tahkunan majakkaan.***



***Vuoden 2003 eskaaderin veneiden kannella pidettiin illanistujaisia Bornholmin Svaneken satamassa. Kuvassa Ciera (vas), Helmi ja Saukon keulakansi. Vieressä pilkottaa Ohtan rynnäs. Henkilöt: Kirsi ja Pertti Enarvi, Mikko Maanila, Sirkka Rajavuori, Ulla Maanila ja Helmissä Hannele Naatula.***



Syötyämme munkit olimme valmiit klaaraamaan ulos ja lähtemään pimenevälle Suomenlahdelle. Maanantaina myöhästyi töistä vain muutaman tunnin.

Kalmarissa bongattiin tankkiauto, joka aamulla toi vierassatamaan polttoainetta 4:lle veneelle yhteensä noin 1 500 litraa. Hinta oli kohtuullinen, mutta tankkiauto sai porttikiellon vierassatamaan. Bornhomin Nexøssä vuorostaan polttoaine otettiin sataman polttoainehuollosta vastaavasta pienestä tankkialuksesta. Kun laskun maksamisen aika tuli, osoittautui hinnaksi vaatimattomat kaksi kruuna litralta. Emme vielä tiedä, oliko kyseessä puolalaisen myyjän erehdys vai ammattiliikenteelle määrätty erikoishinta. Hyvin paloi kuitenkin...

### Kokouksista poimittua

Viralliset kokoukset on yleensä yhdistetty johonkin tutustumisen arvoiseen asiaan tai vastaavaan. Syksyn vaalikokous on pääsääntöisesti pidetty pääkaupunkiseudun ulkopuolella joko jonkun marinerin kotiseudulla tai vaikkapa aivan "kuivassa sisämaassa".

Eräs kokous oli veneilystä vähemmän kuuluisassa Forssassa. Olimme kutsuneet paikallisen veneseuran kommodorin rouvineen kertomaan veneilystä sielläpäin ja kuunteelimme mielenkiinnolla kuinka Forssan veneilyvedet ovat itse asiassa erinomaiset: Kaupungin rannasta voi toiseen suuntaan kulkea 5 km ja toiseen peräti 7 km. Kysyttäessä voiko niille vesille eksyä ja mitä silloin tehdään, vastasi sanavalmis kommodori: "Kyllä voi eksyä. Tällöin ensiksi keitetään kahveet ja sit lähretään heti kotiin!"



**Yhteisbunkraus Kalmarissa 2003.**

Yhdistyksen arvostus on ollut suurta. Kerran saimme kokea tämän kun Asikkalan kunnanjohtaja saapui kokoukseemme pitäen juhlapuheen, jonka lopuksi hän ojensi yhdistykselle Asikkalan kunnan pöytästandaarin. Nokian tiloissa Salossa pidetyssä kokouksessa emme sen sijaan saaneet tavaränäytettä mukaamme kuten Vääksyssä Rapalan tehtailla tapahtui.

### Muuta toimintaa jäsenille

Seuran puitteissa on järjestetty matkaveneilijöille suunnattu hyvin ammattimainen ensiapukurssi ja päivän mittainen pelastautumiskurssi Lohjan Meriturvassa.

**Kuva: Pelastautumiskurssilla vas. alh. Sirkka Rajavuori, Klaus Salkola, Markku Rajama, ; lautassa Hannele**

Tämän lisäksi on ollut tutkakurssi marineri Trygve Östermanin vetämänä. Jäsenille tarjoutui kerran myös tilaisuus



ottaa osaa viikon mittaiselle Surres ry:n pelastautumiskurssille Turussa ja Paraisilla. Kurssi oli todella mieliin painuva ja sen pohjalta asiaa on viety eteenpäin muun jäsenkunnan piirissä.

Kokouksissa on ajoittain ollut ulkopuolisia esitelmäsihtejä kuten merigeologi, elektronisen merenkulun asiantuntija ja köysiasiantuntija ja sonarin esittelijä. Myös omasta piiristä on löytynyt esitelmän pitäjiä aina merihistoriaa myöten.

### **Kulttuuria ja käytäntöä**

Yhdistyksessä on pidetty satamakartastoa ja reittitiedostoa jäsenkunnalta saatujen tietojen pohjalta. Näitä on jaettu jäsenistölle.

On myös olemassa karttapankki, jossa on lukuisa määrä etupäässä vieraiden maiden karttoja ja merenkulkukirjallisuutta jäsenistön lainattavaksi.

Yhdistyksellä on Tanska - Suomi - Tanska merenkulkusanasto. Ja onpa toimitettu moottoriveneilyn erikoissanastoa ja slangia käsittelevä sanakirjakin.

### **Kunniajäsen**

Yhdistyksen ensimmäiseksi kunniajäseneksi valittiin Turkulainen Aarre Virtanen. Mahtavana seuramiehenä tunnettu Virtanen oli matkaveneilijä yli kaiken. Hänen matkansa suuntautuivat Rohdokselle, Budapestiin, Hampuriin ja moniin muihin kohteisiin.

### **Tästä eteenpäin**

Yhdistys on nyt toiminut 20 vuotta. Taipaleella on ollut monta tapahtumaa mutta yhdistyksen toiminta on vähitellen muovautunut melko vakimuotoiseksi. Jäsenkunta tapaa totutuissa, vuosittain toistuvissa puitteissa ja vuosi toisensa jälkeen toistaa itseään. Uusia ideoita löytyy ajoittain, mutta ehkä liian harvoin.

Jäsenkunta ikääntyy ja sen kasvu on pysähtynyt. Uusia ei ole ilmaantunut aikaisempien vuosien tahtiin. Voidaan ajatella, että nuoriso ei ole kiinnostunut moottoriveneellä liikkumisesta ainakaan varsinaisessa matkan teon mielessä tai että moottoriveneilyä halveksittaisiin esimerkiksi luonto-arvoihin vedoten. Mutta, näin oli silloinkin kun yhdistys perustettiin - ei tässä ole mitään uutta. Tämä on kapean, mutta korkean kärjen kokoontumispaikka, jonne päästään itse hankituilla meriiteillä eikä millään muulla.

Täällä ei ole aloittelijoita - lopettavia kylläkin.



***Kunniamarineri Aarre Virtanen Virjetin edessä Porvoon kesäkokouksessa. Kokousmatka Turusta Porvooseen on aitoa matkamoottoriveneilyhenkeä.***



**Timo Tatro**

## **Mare Balticum, matkakertomus historiaan**

Itämeri on nuori meri, mutta sen alue on vanhaa. Fennoskandian kilven peruskallioalueet ovat maapallon vanhinta pintaa, noin 2 – 3 miljardin vuoden ikäisiä. Ne ovat ajelehtineet, ”purjehtineet” pitkiä matkoja, kambrikaudella nykyisen Fennoskandian arvellaan olleen päiväntasaajan eteläpuolella – Wikipedian mukaan. Nykyinen Itämeri ympäristöineen on ollut maata, merta, jäätä ja järveä. Kun maapallon ilmasto kylmeni noin 2,5 miljoonaa vuotta sitten, peitti mannerjää alleen suuren osan Pohjois-Eurooppaa. Jääkautta kesti noin miljoona vuotta, jolloin ilmasto vuoroin lämpeni ja kylmeni. Ennen viimeistä jäätiköitymisvaihetta eli noin sata tuhatta vuotta sitten Itämeri oli laaja, yhteydessä sekä Pohjanmereen että Pohjoiseen jäämereen. Noin 15 000 vuotta sitten Keski-Eurooppaan asti ulottunut jää alkoi sulaa ja syntyi Baltian jääjärvi. Tanskasta oli maayhteys sekä Ruotsiin että Englantiin. Jään edelleen sulaessa, vesimassat repäisivät uoman Keski-Ruotsin kautta Pohjanmereen. Jään reuna vetäytyi Jämtlannin tuntureille ja jää repesi kahtia, siihen katsotaan jääkauden päättyneen, noin 6800 vuotta eKr. Silloin Suomi oli lounaaseen pistävä niemi, jota nykyiset järviolueet pirstoivat. – Saimaan norpasta tuli vähitellen järvieläin. Jää suli edelleen ja maa alkoi kohota, Itämeri saada nykyistä hahmoaan. Noihin aikoihin, noin 3000 vuotta sitten, ihmiset siirtyivät kivikaudesta pronssikauteen.

Itämeren taloudellisen, kulttuurisen ja sotilaallisen historian ymmärtämiseksi on tarpeen tehdä pieni ekskursio Rooman valtakunnan hajoamiseen ns. kansainvaellusten seurauksena noin 400-luvulla jKr. ”Kansat” tarkoittavat todellisuudessa enimmäkseen pieniä väestöryhmiä, jotka lähtivät liikkeet Euraasian aroilta sekä Keski- ja Pohjois-Euroopasta kohti Rooman valtakuntaa, joka ei enää pystynyt puolustamaan rajojaan. Koillisraja Euroopassa kulki pitkin – kanavaveneilyä harrastaville marinereille tuttua - Rein-jokea, joka alkaa nykyisestä Sveitsistä ja laskee haarautuen Pohjanmereen. Liikehännässä oli mukana gootteja, germaaneja, slaaveja, turkinsukuisia ja iraanisia kieliä puhuneita väestöjä. Myös nykyisen Skandinavian alueen asukkaita otti osaa vaelluksiin liittyviin sotiin ja ryöstöretkiin. Tässä prosessissa esim. germaaniheimot joutuivat tekemisiin roomalaisten edustaman kristinuskon kanssa; monet näistä kääntyivät päällikkönsä johdolla. Se oli usein valtapoliittikkaa, uusi uskonto kiinteystti heimoja ja antoi kaikkia yhdistäviä toimintatapoja. Usko ei ollut niinkään yksilöllistä kuin poliittisen ja sosiaalisen elämän osa.

Seuraava merkittävä vaihe Itämerenkin historiassa oli viikinkiajaksi kutsuttu pari vuosisataa, noin 800 – 1050. Tanskan, Norjan ja Ruotsin alueille syntyi jonkinlaisia yhtenäisiä valtioita, kuningaskuntia. samoin tänne oli syntynyt kaupunkeja (Birka, Lund, Sigtuna) kuninkaanvallan ja kirkon tukikohdiksi. Viikinkien ”ohjelmaan” kuului kaupankäyntiä, ryöstö- ja sotaretkiä, löytöretkiä; motiivina olivat uudet maat, rikkaudet ja kuuluisuus. On arveltu, että tyypillinen viikinkiretkelle lähtijä oli perheen nuorempi poika, joka oli jäänyt osattomaksi vanhimman pojan periessä perhetilan, ja joka toivoi löytävänsä itselleen omaa maata ja omaisuuden.

Ruotsin alueen asukkaat tekivät sota- ja valloitusretkiä Itämeren rannikoille ja edelleen Venäjälle esim. Novgorodiin ja etelään kahta isoa jokea seuraten. Toinen reitti kulki Dnepriä pitkin Kiovaan ja eteenpäin Mustalle merelle ja Bysantin pääkaupunkiin, Konstantinopoliin; toinen Volgaa pitkin Kaspianmerelle, jonka takaa kulkivat karavaanireitit Bagdadiin. ”Tanskalaiset” suuntasivat etelään Hollantiin, Belgiaan, Ranskaan ja Englantiin. Englannin alueesta yli puolet oli tanskalaisten hallinnassa ja pääsiäispäivänä 845 viikingit hyökkäsivät Pariisin matkattuaan ylävirtaan 160 kilometriä Seine-jokea pitkin. Turkiskauppa yhdisti ”suomalaiset” viikinkien kauppaverkostoon. Todennäköisesti myös suomalaisia on osallistunut viikinkiretkiin. Suomalaisten ja skandinaavien suhteet olivat

rauhanomaiset. – Marineriveneetkin ovat seurailleet viikinkien reittejä; niitä on nähty Euroopan suurilla joilla, Pariisissa, Amsterdamissa, Välimeren satamissa jopa Istanbulissa/ Konstantinopolissa.

Itämeren ympäristöönkin vaikuttanut valtiollinen organisoituminen Rooman imperiumin kukistumisen jälkeen tapahtui Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan muodossa. Tämä välillä löyhempi, välillä kiinteämpi pienten ruhtinaskuntien liitto kesti aina Preussin ympärille syntyneeseen Saksan keisarikuntaan 1871. Myös Itämeren rannoille alkoi 1100-luvulta alkaen syntyä uusia kaupunkeja linnoitusten, piispanistuinten ja luostareiden ympärille. Saksalaisia uudisasukkaita ja ristiretkien aikana syntyneen Saksalaisen ritarikunnan jäseniä siirtyi – marinereillekin tutun - Oder-joen itäpuolisille alueille perustaen kyliä ja kaupunkeja esim. Itä-Preussiin, Kuurin- ja Liivinmaalle, jotka me tunnemme nyt Latvian ja Liettuan alueina.



**Moderni viikinkilaiva**

Viikinkien vallan kuihtuessa pohjoisen Euroopan kaupankäynnin keskus siirtyi Itämeren saksalais-tuvalle etelärannikolle.

Kauppiaiden pienistä yhteenliittymistä muodostui 1241 alkaen Hampurin ja Lyypekin johdolla jäsenilleen taloudellisia etuja takaava hansaliitto. Siihen kuului kiinteämmin noin 70 ja löyhemmin noin 130 kaupunkijäsentä. Vuonna 1356 liitto tiivistyi Lyypekin johdolla kaupan ”suurvallaksi”. Liitolla ei ollut varsinaista jäsenrekisteriä, ei perustuslakia, ei tiukkaa organisaatiota eikä yhteistä taloutta tai virkamiehiä. Päätökset tehtiin vuosittain hansapäivillä yksinkertaisella enemmistöllä. Hansa oli sen ajan EU, tosin ilmeisesti paljon joustavampi ja vähemmän byrokraattinen. Hansakauppiaat toimivat monen kaupungin hallinnossa. Esimerkiksi Ruotsin keskiaikaisessa lainsäädännössä oli määriteltä, kuinka monta saksalaista sai enimmillään kuulua kaupungin raatiin ja kuinka monen piti olla kotimaisia jäseniä. Hansalla oli myös sotilaallista voimaa, jolla se puolusti jäsentensä etuja mm. Tanskan pyrkimyksiä vastaan. Liitto piti kiinni tavaroittensa korkeasta laadusta; sitä tarkoittava englanninkielinen sana sterling juontuu hansa-ajalta. Hansan piirissä kehiteltiin uusi laivatyyppi, koggi. Siihen mahtui aiempaa enemmän rahtia ja tuotti näin volyymietua. Vientiartikkeleita olivat esim. Ruotsista rauta, Suomesta kala ja turkikset; tänne tuotiin suolaa, kankaita, taloustavaroita. Lisäksi Hansa välitti pohjoiseen eurooppalaisia vaikutteita, kieltä, kirjallisuutta ja muotia. Hansan valta alkoi hiipua 1500- ja 1600-luvuilla. Syinä olivat toisaalta hollantilaisten merenkulun voimistuminen, toisaalta rantavaltioiden vahvistuminen, jolloin itsenäiset kaupungit menettivät valtaansa ruhtinaille. Amerikoiden löytäminen siirsi lisäksi kauppaa Atlantille.

Itämeren alueen hansakaupunkeja olivat esim. Lyypekki, Hampuri, Kiel, Rostock, Stralsund, Danzig (Stettin), Königsberg (Kaliningrad), Tallinna, Pärnu, Visby, Tukholma. Tärkeitä kauppapaikkoja olivat mm. Oslo, Kööpenhamina, Malmö, Kalmar, Turku, Viipuri. Uuden Ajan Hansaliitto perustettiin 1980. Suomesta siihen kuuluu vain Turku.

Tämä oli ajallisesti pitkä johdanto suunnitelmалlemme kiertää Itämeri veneellä kesällä 2009. Marinella III:n kotisatama sijaitsee Vartiokylän lahdessa. Se on osa ehkä viikinkiaikaakin vanhempaa kauppatieä, jota niin slaavit kuin skandinaavitkin ovat käyttäneet. Vartiokylän rannalla on myös Linnavuori, mikä on rakennettu suojaksi mereltä

tulleita hyökkääjiä vastaan. Ensimmäisenä matkapäivänä eli 4.6. puolustusvoimien lippujuhlapäivänä etenimme Vartiokylänlahdelta, viikinkien muinaiselta satamapaikalta Suomenlinnaan, jonka komentaja oli joskus asunut Puotilan kartanossa, jonka pellolla me nyt asumme. Matka suuntautui aluksi Viroon, jossa on ollut monenlaisia hallitsijoita, hallintomalleja ja miehittäjiä; viimeisten vuosisatojen aikana ruotsalaiset, saksalaiset ja venäläiset. Viro kuului myös Hansaliittoon, rannikkokaupungeista Tallinna ja Pärnu olivat sen virallisia jäseniä. Virosta on löydetty suomalais-ugrilainen yhdestä tukista veistetty ruuhi/haapio, joka on todennäköisesti maailman vanhin venetyyppi ja modernin puuveneen prototyyppi. (Marinella III on ytimeltään puuvene!)

Ajoimme ensin Lohusaluun ja sieltä Haapsaluun. Kihnun saari Pärnun lahdella oli meille uusi paikka. Saari on vain 7 km pitkä ja 4 km leveä. Tulijoita tervehtivät hienot EU:n rahoittamat laiturit ja fasilitetit vanhojen neuvostomallisten vieressä, Marinella III oli ainoa vierasvene. Pyöräretki saarella siirsi kelloa monta vuosikymmentä taaksepäin. Silti emme tavanneet matkailumainoksen lupaamia joka päivä kansallispukuja käyttäviä asukkaita. Ensimmäinen virolainen valtamerillä kapteenina tunnettu ”Kihnu-Jönn” on haudattu Kihnun saareen. Ostin matkamuistoksi hänen nukkeversionsa Tallinnasta jo neuvostomiehityksen aikaan.

Seuraava etappi oli hansakaupunki Pärnu. Pärnujoen suulla on asunut ihmisiä jo 11000 vuotta. Kaupunki mainitaan historiankirjoissa ensimmäisen kerran vuonna 1251. Suuren Pohjan sodan jälkeen kaupungissa oli vain 36 asukasta. Sitä on kutsuttu myös Viron kesäpääkaupungiksi hiekkarantoineen, huviloineen ja ulkoilmakonsertteineen. Kesällä 2010 siellä vietetään 30. Uuden Ajan Hansaliiton tapaamista.



**Moottoroitu riippuliidin Pärnun taivaalla**

Sitten suunnattiin Riian lahtea etelään Latvian puolelle Salagrivaan. Mieleen jäi ystävällisesti tervetulleeksi toivottanut rajavartija (pääsee vielä EU:ssa pitkälle), tsehovilaisen pysähtynyt aurinkoinen päivä ja ilmainen laituriipaikka.

Matka jatkui Riikaan. Daugava-joen varren satamalaitureissa, noin viiden mailin matkalla ennen vanhan kaupungin Andrejostan satamaa, oli vain muutama laiva. Lama näkyi täällä niin kuin muuallakin. Riika on myös vanha hansakaupunki ja sen satamaan rekisteröidyillä laivoilla oli oma lippunsa. Jo viikinki-aikaan ns. itäinen kauppareitti kulki



**Riikalaisia puistosulkuja**

Daugava-jokea Dnjep-rille ja Mustalle merelle

Konstantinopoliin asti. Myös ruotsalaisten ja tanskalaisten sekä kuurinmaalaisten laivat muistuttivat toisiaan, keveitä purjeilla ja airoilla varustettuja. Kuurinmaalla eli nykyisen



Latvian ja Liettuan alueella kukoisti 1600-luvulla edistyksellinen laivanrakennus. Kuurinmaalaiset laivat purjehtivat Intiaan saakka, kuurilaisilla oli tuolloin myös kaksi siirtomaa-alueita, toinen Gambia-joen suistossa Afrikassa, toinen Tobagon saari Länsi-Intian saaristossa. Riikaa on sanottu Baltian pääkaupungiksi, pohjolan Pariisiksi, Pietarin jälkeen Pohjois-Euroopan kauneimmaksi kaupungiksi. Kaksi kolmasosaa latvialaisista (n. 750 000) asuu siellä. Vanha kaupunki on julistettu UNESCO:n maailmanperintökohteeksi ja entisöity rahalla ja taidolla. Näkymä Pietarin kirkon tornista on huikaiseva. Riikassa oli matkan ainoa pitempi sadejakso, kaksi päivää voimakkaita kuuroja tai sumumaista tihkua. Edellisen käynnin jälkeen (1998) vieraslaiturit oli rakennettu uudelleen; mutta liikennekulttuuri entiseen tapaan hengenvaarallinen. Matkalla Ventspilsiin poikkesimme Ruhnussa. Kokemus oli Kihnun toisinto. Ruhnun (ruotsiksi Runö) asukkaat ovat pääosin olleet ruotsalaista alkuperää, ja saarella on ollut käytössä ruotsalainen hallinto ja lainkäyttö monta sataa vuotta. Jäljellä on edelleen ruotsalaisten 1600-luvulla rakentama tervattu puukirkko.

Alkumatkasta Ventspilsiin, jälleen vanhaan hansakaupunkiin ja Liettuaan yllätti melkoinen vastatuuli ja ikävä aallokko. Kolkkan niemen jälkeen tuuli laantui ja perille tultiin kauniissa auringon paisteessa. Kaupunki oli tuttu jo aiemmilta käynneiltä. Öljyterminaalien laajennukset olivat vaikuttavia. Öljyputkisto tulee Siperiasta asti. Yli 10 prosenttia Venäjän öljytuotannosta kulkee sataman kautta. Sinilippusataman ympäristöstä olivat poissa entiset ruosteiset kalastuslaivat. Satamakirjan lupaama polttoainetäydennys sujui räätälöidysti: laiturille ajoi farmarivolvo perässään traileri, johon oli liinoilla kiinnitetty suuri muovitankki, kippari kyytiin, ajettiin huoltoasemalle, tankkiin 350 litraa dieseliä, kassalle, takaisin satamaan ja dieseli valumaan letkua pitkin tankkeihin. Ajotyyli mennä tullen hirvitti edessä istunutta kipparia.



**Turistilehmä Ventspilsissä**

Pienessä Pavilostan kalastajakylässä vanha ja uusi näyttivät yhtä surullisilta. Vanha kunnallinen vieras-venesatama oli osin lahonnut käyttökelvottomaksi, uusi EU-rahoituksen innostama vapaa-ajan keskus jäänyt laman yllättäessä pahasti kesken ja tyhjilleen. Aikoinaan vilkkaan satamakaupungin purjevenelaivastokin tuhottiin täysin ensimmäisessä maailmansodassa.

Myös jokiosuus Liepajan keskustaan oli tunnelmaltaan kaksijakoinen: toisaalta valtavia propsi- ja tukkikasveja rahtausta odottamassa, toisaalta ruostuneita kalastaja-aluksia toinen toisissaan kiinni, joukossa muutama käytössä oleva hyväkuntoinen. Liepaja oli 1200-luvulla piispallinen satama, myöhemmin merkittävä kauppasatama, neuvostoajalla suljettu sotasatama ydinkäyttöisine sukellusveneineen. Toinen maailmansota tuhosi paljon kaupungin historiaa. Vierasvenesataman toimistorakennus oli matkamme vaikuttavin; vanha punatiilinen varastorakennus oli liitetty osaksi uutta lasisenkiiltävää, mahtavaa Promenade-hotellia. Mustaan pukuun, valkoiseen paitaan ja solmioon pukeutunut nuori satamakapteeni tuli laiturille vastaanottamaan kiinnitysköysiä, käski heti passien kera toimistoonsa laatimaan ilmoitusta rajaviranomaisille, kyselin Schengen-sopimuksesta, ei auttanut. Viimeisen päälle hienossa toimistossa tuli sitten pieni pulma, tietokoneesta ei

saatu tulostettua säätiöitä. Ajelimme pyörillä kaupungilla ja päädyimme kilometrien-pituiselle hiekkarannalle. Siellä on edelleenkin varoituksia neuvostoajan ympäristösaasteista.

Hansakaupunki Klaipeda on Liettuan ainoa satamakaupunki. Neuvostoajana suljetun kaupungin asukasluku on kasvanut 60 000:sta 300 000:een ja se näkyy myös rakennuksista. Klaipedassakin on sekä kunnallinen että yksityinen vierassatama. menimme ensin kunnalliseen. Se oli tyypillinen ns. lypsylehmästrategian malli: mihinkään ei investoida, rahastetaan niin kauan kuin tuote käy kaupaksi. Jatkoimme etelään Kuurinlahtea Kuurinkynnystä seurailevaa, paikoin alle 2-metristä reittiä kohti Nidaa. Liepajassa olimme tavanneet Nidassa käyneen saksalaisen veneen, jonka kippari kertoi, ettei heidän plotterinsa näyttänyt tämän reitin poijuja. Eipä löytynyt meidänkään plotterimme kartoista, manuaalisesti sitten sinne näppäiltiin nelisenkymmentä pistettä saksalaisesta reitti-

kirjasta. Aikoinaan matalalla lahdella liik-kumista varten keh- itettiin erityinen purje- venemalli, tasapoh- jainen, ilman moottoria, helposti rantahiekalle vedettävä. Kuurin- lahden matala, paikoin lähes soistunut alue on yksi muuttolintujen pääreitti Pohjois-Euroo- pasta itäiseen Afrik- kaan ja päinvastoin, miljoonittain lintuja tekee välilaskun tänne.



**Näkymä Kuurinkynnykseltä Kaliningradiin päin**

Hiekkavalli liikkuu koko ajan, kuudessa vuosisadassa se on haudannut alle 14 kylää. Alue on yksi UNESCO:n kulttuuriperintökohteita. Kulttuuria edustaa Nidassa myös korkealla vallilla sijaitseva, museoitu sininen talo, jossa Thomas Mann vietti kesiään kirjoittaen 1930-luvun alussa.

Olimme Nidassa paikallisena juhannuksena, perinnekuulleet, kansantanssit ja esitykset tummuvassa yössä olivat vaikuttavia samoin vaeltelut hiekkavalleilla. Satamakapteeni muisti vielä edellisenä kesänä siellä käyneen Ohtan kippareineen. Nidasta ja Kuurinkynnyksestä eli tuosta mahtavasta hiekkavallista Itämeren ja Kuurinlahden välissä on kuvaus kommodorimme parissakin matkakertomuksessa.

Palasimme Klaipedaan yksityiseen Kastellhafenin vierassatamaan ja kohtasimme yllätyksen. Kommodorinkin kertomuksessa mainittu kääntösilta sataman suulla oli purettu, laiturit täysin uusittu ja meidät käännytettiin pois paikallisen venekerhon puolelle. Sielläkin oli uudet laiturit sähkötolppia ja –rasioita myöten. Laituriin sai kiinnittyä, mutta mitään palveluja ei ollut. Ulompana satamassa viimeisteltiin hienoja laitureita EU:n tuella Tall Ships Racen tuloa varten.

Venäjään nyt kuuluvan Kaliningradin (entinen Königsbergin) raja kulkee Kuurinlahden eteläosassa. Itämeren Puolaan ajettaessa on kierrettävä Kaliningradin alue – ellei viisumien kera poikkea sinne – vähintään 12 mailin etäisyydellä Taran majakasta. Klaipedankin rajaviranomaiset tarkistivat vhf:llä meidänkin tunnistetietomme sisään tullessa ja ulos lähtiessä. Matkalla Gdanskiin tuon ulomman reittipisteen kohdalla kelluivat meressä puoliksi upoksissa, suuret ehkä kauan sitten punainen ja vihreä tynnyri.



Meri oli lähes pläkätyyni, aurinko paistoi ja nautimme ulko-ohjauksesta kaikkiaan 15 tuntia. Yövyimme rannikon tuntumassa Veiksel-joen itäisen haaran yhdessä vierassatamassa.

Seuraavana aamuna ajoimme viitisen mailia Gdanskin vanhaan keskusta ja tungimme Marinellan ainoaan tyhjään – sille liian kapeaan - aisapaikkaan. Gdansk, aiemmin Danzig, on perustettu noin v. 1000. Sekin on hansakaupunki ja sitä ovat hallinneet vuoroin Saksalainen ritarikunta, vuoroin Puolan kuningas, saksalaiset, neuvostojoukot. Se on ollut myös Kansainliiton valvoma vapaakaupunki. Sieltä tuli merkittävä osa alkoholista Suomen kieltolain aikaan, siitä pirtusta käytetty nimi ”Varsovan laulu”. Kiista Danzigin hallinnasta oikeutti saksalaiset hyökkäämään Puolaan 1. syyskuuta 1939, siitä alkoi toinen maailmansota. Sen loppuvaiheissa kaupunkiin tulleet neuvostojoukot tuhosivat 90 prosenttia kaupungista, asukkaista kuoli lähes puolet. Sodan jälkeen keskusta rakennettiin uudelleen vanhojen piirustusten pohjalta. Vanhaa keskustaa on vaikea kuvata, se pitää nähdä ja kokea. Gdanskissa syntyi vapaa ammattiyhdistysliike Solidaarisuus, jonka toiminta johti kommunistisen hallinnon kukistumiseen 1989. Liikkeen johtajasta, sähköasentaja Lech Walensasta tuli itsenäisen Puolan ensimmäinen presidentti. Nykyisin Gdanskin ja naapurikaupunki Gdynian kautta kulkee yli puolet Puolan ulkomaankaupasta. Kauppaan liittyy myös yksi kaupungin symboli, laiturin reunalle 1400-luvulla rakennettu satamanosturi – oikeastaan talo – jonka avulla laivoja purettiin ja lastattiin, se on nyt entisöity museoksi.

Kulttuurista mainitsen vain kaksi asiaa. Marian kirkko on maailman suurin tiilestä muurattu katedraali, sinne mahtuu noin 25 000 henkeä. Sen torniin johtaa kierreportaat, yhteensä 400 askelmaa, kiipesimme ylös ja laskeuduimme alas portaita, näkymä oli sen arvoinen. Toinen kuuluisuus on meripihkakulttuuri. Meripihka on oikeastaan hartsia, joka on syntynyt 20-100 miljoonaa vuotta sitten meren pohjaan kivettyneestä havupuiden pihkasta. Sitä saadaan nykyisin esim. Danzigin lahdelta. Siitä tehdään monenlaisia koruja ja koriste-esineitä. Gdanskissa on monta katua täynnä meripihkatuotteita myyviä kauppiaita, gallerioita, museoita.

Historiallinen satamanosturi on peräisin 1440-luvulta, tuolloin se oli maailman suurin. Kuvan taustalla oikealla olevalle laituri-alueelle kiinnittyvät kesän 2011 ICCY-tapahtumaan osallis-tuvat veneet.



**Museoitu satamanosturi Gdanskissa**



Matka jatkui länteen päin pitkin rannikkoa. Edessä oli pari hankaluutta. Lähtöaamuna satamassakin oli sankka sumu. Ajoimme jokea avomeren ääreen ja pysähdyimme yli tunniksi odottamaan sumun hälvenemistä. Tiheitä sumupilviä tuli ja meni, laivojakin tuli ja meni. Katsoin netistä ruotsalaisen SMHI:n ennustetta: hyvä näkyvyys. Siinä toivossa lähdimme plotterikartan turvin ajamaan reittijakosysteemin ulkoreunoja, aikanaan sumu hälveni. Toiseksi rannikolla on useita suljettuja sotilasalueita, 12 mailia rannasta, jotka ovat liikenteelle ja kalastukselle avoimia lähinnä viikonloppuisin. Ne pidentävät matkaa, houkutus oikaista kasvaa, mutta kuulumme vhf:stä merivartioston hätistelevän ”eksyneitä” pois.

Leban ja Kolbrzezin jälkeen tulimme Swinoujscieen. Se on Oder-joen suussa ja tuttu satama edelliseltä kesältä paluumatkalta Berliinistä. Näin oltiin jo Saksan itärajalla ja pian Stralsundissa. Reittikirja mainostaa sitä helmeksi saksalaisten hansakaupunkien joukossa, siksi että vanhat komeat rakennukset ovat osin säilyneet, osin restauroitu entiseen loistonsa. Tämäkin kaupunki on perustettu 1200-luvulla ja tuli pian merkittäväksi venäläisten ja skandinaavien kanssa käydyn kaupan vuoksi. Nyt saimme sitten ensituntumaa vieras-satamien digitalisoituun asiakaspalveluun. Seuraava eli Rostockin Hohe Düne –satama oli sitten suurin, missä kävimme. Sitä mainostettiin sanalla ”Wellnesshafen”; tosin polttoainejakelussa piti odottaa ”jossakin” ollutta hafenmeisteria yli puoli tuntia, hän suostui puhumaan vain saksaa, ja maksuksi kelpasi vain käteinen euro. Satamabisnekseen kuuluvat toimistot ja lukuisat erikoisravintolat ja hotellit kertoivat kyllä, että hyvin-vointia saa riittävällä määrällä euroja. Sitten suunnattiin Travemündeen ja Lyypekkiin. Aiemmin jo mainitsin, että Lyypekillä oli



Hampurin Citysپorthafen – Marinella III siellä keskellä



johtava asema hansaliitossa 1300- ja 1400-luvuilla. Sen laivastot hallitsivat Itämeren ja sillä oli vaikutusvaltainen asema myös pohjoismaissa. Nykyisin myös suomalaisia rahtilaivoja näkyy molemmissa satamissa. Jatkoimme hyvin tuttua Elbe-Lübeck-kanavaa Elbelle ja Hampuriin. Olimme sopineet tapaamisen siellä vanhemman poikamme ja hänen kahden tyttärensä kanssa. Hampuri on Saksan liittovaltion toiseksi suurin kaupunki, Frei und Hansestadt Hamburg, osavaltio, asukkaita noin 4 miljoonaa. satama on maan tärkein, konttisatama toiseksi suurin maailmassa Singaporen jälkeen.

Maksoimme kahden viikon venepaikan City Sporthafenista, vanhasta keskustasta. Sataman erikoisuus on nousu- ja laskuvesi, uivat laiturit nousevat ja laskevat lähes kolme metriä noin kuuden tunnin kierrolla. Vierassataman asiakkaita, veneet, olivat todella kansainvälisiä.

Tämä oli kolmas käyntimme Hampurissa, mutta nähtävää ja koettavaa riitti. Laiturin tuntumassa kulki S-bahn, pyörätiet turvallisia, liikkuminen oli helppoa. Poikamme, tennisbisneksen ammattilainen, katsoi kansainvälisiä tennis-kisoja, tytöt shoppailivat vaatteiden alennusmyynneissä. Rahan voima näkyi kappakaduilla ja ostopihentymisissä.

Elbeä pitkin kulki valtavan kokoisia matkustajalaivoja, suuria konttialuksia veti yksi satama-



**Shoppailutauko Hampurissa**



**"Veneitä" Hampurin Citysporthafenissa**

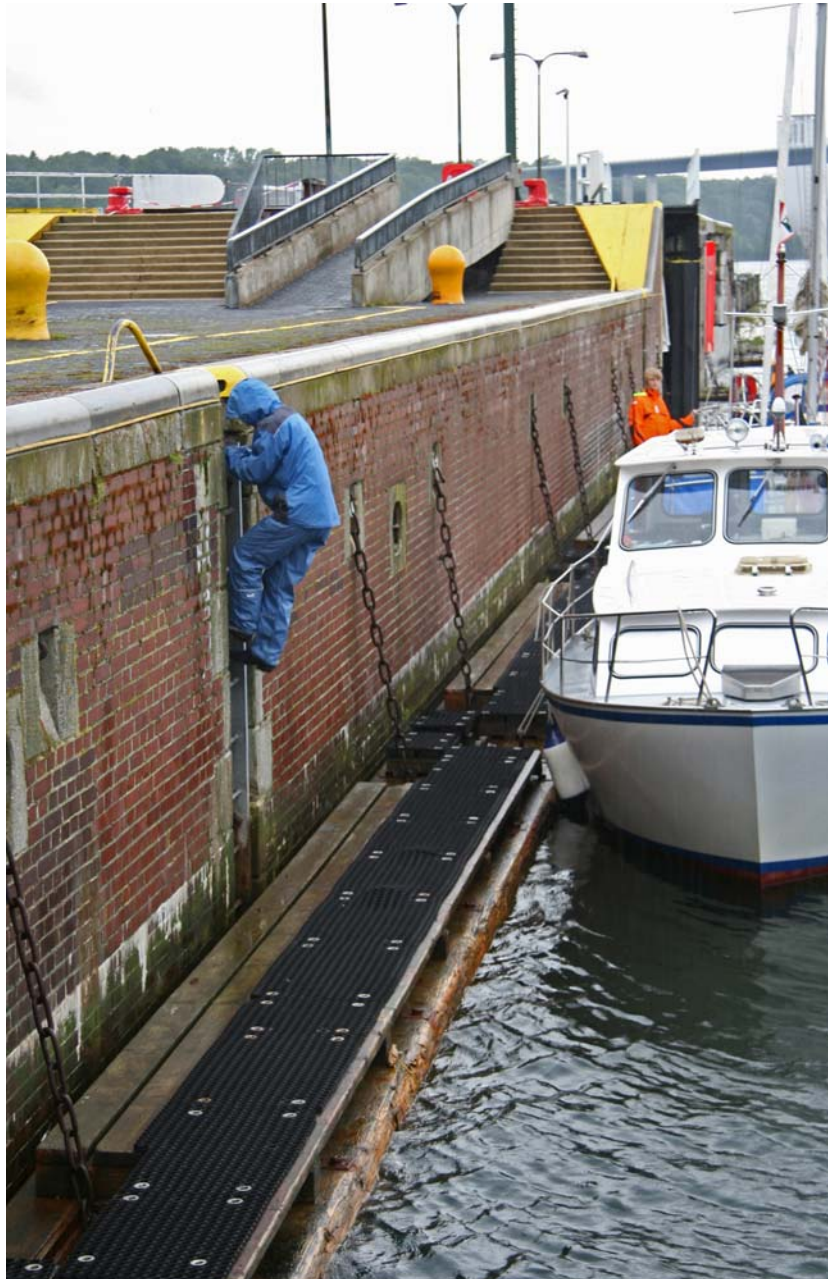


hinaaja ja perässä jarrutteli toinen. Nopeat vesibussit ovat osa kaupungin julkista liikennettä. Hampurissa järjestetään vuosittain suuret kansain-väliset Hanseboot-venemessut, osa veneistä on vedessä juuri City Sporthafenissa.

Oli haikeaa lähteä Elbeä myötävirtaan laskuveden mukana kohti Kielin kanavaa – kotimatkalle. Meren lähestyessä vastatuuli ja laskuvesi ynnä ukkonen aiheuttivat varsin ikävästi räiskyttävän aallokon. Kanavaosuus sujui vanhalla rutiinilla ja Itämeren puolella ajoimme Kielin lähelle Laboen satamaan. Pari satamapäivää ja saapuminen Tanskaan ja rantautuminen Marstaliin. Kaupungin alueelta on löytynyt asutuksen jälkiä yli 10 000 vuoden takaa, se on ollut merkittävä keskus purjelaivojen aikakaudella. Nyt historiasta kertoo monipuolinen merimuseo. Kun siirryimme saksalaisesta Laboesta muutaman tunnin ajomatkan jälkeen tanskalaiseen Marstaliin, kulttuurin muutos satamaelämässä oli suuri. Edellisen hiekkarantaelämä vaihtui perheiden puuhailuksi ja ruuanlaitoksi rantanurmi-koilla, ajoittain seutu oli grillisavun peitossa. Vene-paikkojen ahtaus säilyi samana.

Jatkoimme jo pari kymmentä vuotta sitten ajamamme reittejä, ensiksi Svendborgiin. Tälläkin kaupungilla on maineikas menneisyys ja ilmeinen tulevaisuus uudena-laisen vierassatama-kulttuurin luomisessa ulkois-tuksen ja digitalisoinnin varaan. Eteläsatamassa on vierasveneille muutama paalupaikka ja tukevia laitureita. Tulijat hoitavat kiinnittymisen laiturin suun-taisesti kylki kylkeen niin leveältä kuin tulijoita on;

meidänkin kyljessämme neljä venettä. Jatkossakin asiakas palvelee itse itseään. Fasiliteettirakennuksen seinässä on tietokone, jolta pitää osata ostaa palvelut eli ladata arvoa kortille: satamamaksu, suihku, pesukone, sähkö, vesi. Sitten piti tulla takaisin laiturille veneen luo, kyykistyä tai polvistua laiturille, että pystyi siirtämään kortilta arvoa haluamiinsa palveluihin, joiden numerokoodit tuli tietää; kortin lukulaitteen näyttö oli niin matalalla, ettei sitä nähnyt seisoen. Humanistille oli todella mahdoton tietää, montako kilowattituntia Marinella III tarvitsee vuorokaudessa sähköä akkujen lataukseen (lämmitin ottaa virran akuista), jääkaappiin, pakastimeen, lämminvesivaraajaan, valaistukseen (osa



**Merja menossa maksamaan Kielin kanavalla**



tulee akuista), televisioon. Ensimmäisenä päivänä arvaus jäi liian pieneksi, virta loppui yöllä. Veden määrä piti osata arvioida minuuteissa, liiallisen yksinkertaisuuden vuoksi ei litroissa. Rituaali tietokoneella ja tolalla oli tarpeen uusia päivittäin. Lähtiessä arvolutaukset sai purkaa koneella, joka suolti ylimääräiset rahat kolikkoina. kaikki tämä rahaliikenne tapahtui tietysti yksinkertaisuuden vuoksi Tanskan kruunuilla. Uususkonnollisuus tekee paluuta: kristillinen jumala on vaihtunut teknologian digijumalaksi, jonka pönttöikonin äärelle neuvottomina polvistutaan. Eläköön suuruuden ekonomia! Tämä keskittymisen kulttuuri tulee kasvamaan ja vastaa veneilijöiden jonkun osan odotuksiin. Lapsenlapsillemme se on normaalia arkea.

Mutta osa (seniorit, ennen kuin kuolevat pois?) tulee arvostamaan ihmisen kokoista ja ihmisten välistä kanssakäymistä face to face. Pienten ei onneksi kannata investoida kalliiseen tekniikkaan. Päätimme vaihtaa ihmisen kokoiseen ja ajoimme Omön pikkusaareen. Sekin tuli illan mittaan niin täyteen veneitä, että aamulla lähtöjärjestelyihin kului melkoinen aika, silti kaikki sujui joustavasti. Maksut hoidettiin ystävällisen satamakapteenin kanssa toimistossa. Sähköä tuli, kun kytki pistokkeen rasiaan. Täyttä oli sitten sekä Vordingsborgissa että Klintholmissa. Ruotsin puolella Ystadissa oli meneillään purjehduskisat ja satama tietysti täynnä. Simrishamnissa halusimme ikioman aisapaikan pitkän kylkielämän ja kauttakulun jälkeen. Kalmarissa tapasimme Klasun ja Sadun, nautittiin yhdessä päivällistä. Nyt on jo muuten ehdoteltu Ruotsissakin paluuta vanhaan eli uuden Kalmarin unionin, viiden pohjoismaan muodostaman liittovaltion perustamista. Monet marinerit ovat jo nähneet aiemman sopimusasiakirjan paikallisen linnan museossa. Västervikissä on nyt kiskurihinnat, Nynäshamnissa savustetut katkaravut entisen herkullisia ja Kapellskäristä siirryttiin Ahvenanmaalle, Maarianhaminaan. Se on sopiva mielen siirtymätila takaisin kotimaahan. Sieltä tultiin vähitellen Kökarin kautta Hankoon (katsomaan Ellan, 11 v., jalkapalloturnauksen otteluita) ja Tammisaareen, Helene Schjerfbeckin näyttelyyn. Lähteellässä tapasimme vielä ensimmäiset veneystävämme Anja ja Ilkka Porion sopeutumisvalmennuksen tiimoilta. Kotiin palattiin Suomenlinnan kautta, takana lähes kolmen kuukauden matka: Itämeri, seitsemän maata, seitsemän kieltä, seitsemän rahaa; nykyistä Hansaa, Euroopan Unionia ja passivapaata Schengenaluetta kaikki.

## Juhani Kaukasalo

### Loki Itämeren kierroksesta kesä 2010

#### 28.6.

Lähtö Haminan Mäntlahdesta 28.6 klo 6.50 kohti Helsinkiä, matka 80 mpk

Aurinkoista, puolipilvistä, länsituulta 9-10 m/s

Perillä Katajanokan vierasvenesatamassa klo 11.10.

Navsystems Anssi Kytäjä on tulossa tarkistamaan autopilotin toiminnan. Tapaaminen sovittu klo 11.30.

Anssi ajallaan ja kävi autopilotin toiminnot läpi ja sai sen toimimaan, huomenna lähtö varsinaiselle matkalle.

Tankkaus

#### 29.6.

Lähtö Helsingistä klo 8.00 kohti Haapsalua, matka 100 mpk

Meri aivan tyyni, aurinkoista, ulapalla maininkeja. Viron puolella mainingit loppuivat ja meno oli tasaista. Pysähdyimme Lohusaluun klo 10.50, 56 mpk, tarkoituksena mennä kahville, mutta paikan ainoa ravintola aukesi vasta tunnin kuluttua. Satama on hyvin pieni umpinainen poukama. Klo 12.30 lähtö Haapsaluun, perillä 15.30. Soitimme satamakapteenille ja hän lupasi tulla vastaan näyttämään paikan ja saimme hyvän kylkipaikan takanurkasta. Satama on aika suuri, palvelut ok, rannassa kaksi ravintolaa ja kaupunkiin lyhyt kävelymatka (vajaa 2 km).

#### 30.6.

Lähtö aamulla klo 8.30 kohti Saarenmaan eteläkärjessä olevaa Kuressaarta.

Matka 80 mpk.

Ilma lämmin, hieman itätuulta. Tankkauksen jälkeen valmiit matkaan ja sää olikin mainio, hyvin tyyntä ja aurinkoista.

Tulimme Kuressaareen 12.30, pitkä sisäänajoränni on ruopattu matalaan Riianlahteen, se on paikoitellen aika kapea, mutta hyvin merkitty. Erittäin ystävällinen satamakapteeni tuli meitä vastaan ja saimme itsemme mukavasti laituriin. Tankkaus.

Sataman palvelut ja taso oikein mukavat, kaupunkiin lyhyt matka ja vielä golfkenttäkin lähellä. Jäimmekin kahdeksi yöksi. Satamakapteenin kautta onnistui autonvuokrauskin suoraan satamaan.

Golf: pelasimme lähellä olevan Kuressaaren kentän ja ajelimme saarta ympäri.

#### 2.7.

Lähtö Kuressaaresta klo 9.15 kohti Liepajaa Latviassa

Perillä klo 16.00, matkaa 124 mpk

Melkein tyyntä, tuulta muutama m/s, matka meni hyvin.

Satamaan ajo oli mielenkiintoinen, hyvin suuri aallonmurtajien rajaama ulkosatama-alue, johon oli kolme ajoreittiä, eteläisin johti vierasvenesatamaan. Matalikkojen ja haaksirikkoutuneiden alusten ohi päästyämme ajoimme n. 2 km kanavaa, kunnes tulimme vierasvenesatamaan. Se oli kaupungin laidalla olevan yksinäisen Promenade hotellin edessä melko pieni kylkikiinnityslaituri. Paikkoja ehkä 10-20 veneelle. Nyt siinä oli vain kaksi venettä pieni ruotsalainen purjevene ja kettingeillä kiinnitetty avovene. Iltamyöhästä tuli vielä yksi suomalainen purjevene. Ei mitään aitaa, ei suojaa, satamakapteenin toimisto hotellin alakerrassa, käynti kadulta. Hän varoitti meitä viereisessä rakennuksessa olevan yökerhon mahdollisesti aiheuttamasta häiriöstä. Paikka oli hyvin syrjäisen tuntuinen ja veneet avoinna ohikulkijoille. Kävimme illalla kaupungilla, joka oli täynnä humalaista

nuorisoa, mutta mitään häiriöitä ei ilmennyt. Ainoa ongelma oli polttoaine, ei tankkausmahdollisuutta Liepajassa eikä missään matkalla kohti Liettuaa. Satamakahteenin mukaan paikallinen diesel ei sovellu moottoriveneille. Kapteenin avustuksella saimme sovittua Klaipedaan tankkiauton tuomaan meille 600 litraa suoraan veneelle polttoainetta, pari tuntia meni soitoissa ja järjestelyissä. Rauhallinen yö, mutta aamulla yökerhon edessä oli muutamia pieniä tappeluja.

### 3.7.

Lähtö Liepajasta kohti Liettuan Klaipedaa, klo 9.20, perillä klo 13.10, matka 187 mpk  
Saimme jokea pitkin ajellessamme satamaa lähestyessämme peräämme rannikkovartioston kumiveneen, kysyttiin minne matka ja saimme luvan (tai käskettiin) ajaa vierasvenesatamaan. Löysimme kirjojemme avulla vierasvenesatamaan, joka oli suuri, ruuhkainen ja sekava. Saatuamme laituripaikan ja veneen kiinnitettyä, rajavartijat tulivat suorittamaan passintarkastuksen. Jonka jälkeen menimme etsimään satamakahteenia, ei millään löytynyt. Lopulta saimme kiinni miehen pienestä kopista, hän puhui vain Liettuaa ja satamapaikan selvittäminen oli kovin vaikeaa. Ensimmäinen paikka mihin olimme veneen jättäneet aukesi suoraan jokeen. Tutkiessamme jalan aluetta, niin tämän teollisuusalueella olevan altaan takana oli viihtyisämmän näköinen alue, mihin ajettiin sivukanavan kautta, josta lähti erillinen pieni sivukäynti lähes ympyränmuotoiseen vierasvenesatamaan, ainoa ongelma oli, että se oli laskusillan takana, ja hyvin täynnä, koko ajan tuli lisää veneitä jolloin viimeisetkin vapaat paikat menivät. Lopulta saimme satamakahteenilta (tai valvojalta) selvitettyä että voimme jättää veneen kaupunkiin johtavan suhteellisen vilkkaan kanavan varteen, jonka rannat olivat kauttaaltaan kylkiinnityspaikkoja. Etsimme sellaisen paikan, jossa tankkiauto pääsisi lähelle meitä. Kanavan rannat olivat korkeat, mutta sitä varten sai lainata tikkaita, joita pitkin pystyi kiipeämään laiturille.

Vierasvenesatama oli selvästi muutoutumassa oikein viihtyisäksi paikaksi, tarjolla oli ravintoloita terasseineen, tarvikekauppaa yms.

Liepajassa tilattu tankkiauto saatiin monen selvityksen ja soiton kautta paikalle aikaa ja kärsivällisyyttä vaadittiin, päivä oli pitkällä ennen kuin vene oli tankattu.

### 4.7.

Klaipedasta Gdanskiin, lähtö klo 9.00 ja perillä 17.00, matka 171 mpk

Matka oli pitkä, koska piti kiertää Kaliningradin merialue. Etappiin antoi jännitystä suoraan avomerelle otettava suunta, emme voineet myöskään olla varmoja oliko polttoaine oikeanlaatuista ja onko sitä riittävästi. Merimatalla ei vastaan tullut kuin yksi purjealus vastaan. Muutamia laivoja toki näkyi hyvin etäällä tutkakuvassa. Sää oli onneksi hyvä, täysin tyynä, ei aallokkoa, toinen tankki kyllä tyhjentyi juuri ennen perille tuloa, mutta pääsimme kuitenkin sinne. Gdanskiin vierasvenesatama on aivan vanhan kaupungin edessä, sinne ajetaan noin 8 km vilkasta jokea pitkin, tankkauspiste on matkan varrella hieman ennen vierasvenesatamaa. Saimme onneksemme laituripaikan nro 1, joka oli vastapäätä Gdanskin kuuluisinta nähtävyyttä Cranea. Vierasvenesatama on vilkas ja täynnä, palvelut hyvät, yhteysvene menee tiuhalla aikavälillä joen yli Gdanskin vanhan kaupungin puolelle. Kaupunki on oikein viehättävä, paljon turisteja, ravintoloita, aukioita, meripihkakauppoja. Golf: Menimme taksilla Postolowon kentälle, upea kenttä, matkamme ensimmäinen sadepäivä osui vain nyt kohdalle ja peli meni sen mukaan.

### 8.7.

Gdanskista Ustkaan, lähtö 08.20 ja perillä 14.10, 111 mpk

Gdanskin lahdella oli jonkin verran aallokkoa. Tuulta oli 10 m/s ja monta päivää oli tuullut 10-15 m/s, joten odotettavissa oli hieman rankempi taival. Kovassa merenkäynnissä alkoi SB moottorin lämpötila nousta. Hieman huolestutti, mutta ei hälyttävää. Oli kuitenkin hieman arvioitava tilannetta jos sää muuttuisi pahemmaksi tai lämpeneminen pahenisi. Tuli mieleen se, että aina pitäisi olla varapaikka minne pääsee kovalla tuulella turvaan, mutta turvapaikkoja on aika vähän välillä Saarenmaa-Swinoujscie. Luotimme kuitenkin



sääennustuksiin, jotka olivat ennakoineet tuulen tyyntyvän iltapäivällä. Toinen vaihtoehto olisi ollut kääntyä takaisin Gdanskin lahden suojaan. Utskaa lähestyttäessä tuuli olikin laantunut jo 6 m/s. Ajo Ustkan satamaan olisi kovalla tuulella ollut aika haasteellista. Onneksi satamaoppaissa on hyvät vinkit tuulien suuntien vaikutuksesta eri satamiin ajettaessa.

Utska on pieni kalastussatama ja lomapaikka joen varrella, kylkikiinnityspaikkoja, rannalla jalankulkutie laiturin vieressä ja sen toisella puolen pitkin matkaa useita rantaravintoloita. Satamakapteenin toimisto löytyi joen vasemmalta rannalta, mutta jälleen kerran, ei minkäänlaista tankkauspaikkaa moottoriveneille. Ainoa keino oli kävellä lähimmälle huoltoasemalle ja tilata sieltä dieseliä autolla. Huoltoasemalla ei puhuttu englantia, mutta löysimme turisti-infon aika läheltä ja tyttö tuli sieltä tulkiksi asemalle. Saimme sovittua, että illalla, kun omistaja on paikalla, saamme polttoaineen. Menimme uudestaan illalla klo 18 ja kaveri alkoi tankata dieseliä isoihin kanistereihin, jotka sitten kuljetettiin henkilöautolla veneelle ja kaadettiin tankkiin. Otimme minimimäärän, jolla laskelmiemme mukaan selviämme seuraavaan paikkaan, missä on dieseltankkausmahdollisuus.

Yöllä tapahtui matkamme ainoa häiriö, heräsimme valtavaan tömähdykseen klo kahden aikoihin, kun muutaman pojan ryhmä kulki laituria pitkin ja pomppi jokaisen aluksen kannelle. Takanamme oli pari isoa saksalaista moottorivenettä ja sieltä kippari tuli kyselemään, mutta sai vain uhittelua vastaansa.

### 9.7.

Ustkasta Swinoujscie – nimiseen kaupunkiin Puolan länsireunalle. Lähtö 09.45 ja perillä 14.30. Matka 104 mpk

Matka sujui hyvin, sää oli hyvä ja aallokko kohtuullista. Swinoujscie on joen rannalla, jolla on vilkas liikenne, vierasvenesatama ennen kaupunkia joen oikealle puolen, kunnon tankkauspiste ja runsaasti venepaikkoja. Satamakapteeni sanoi, että voitte ottaa minkä tahansa paikan, mutta kun saimme veneen laituriin kiinni niin hän tuli "Herr Capitan not there. Anywhere else. Herr Capitan". Hyvin huomaamaton kyltti, että laiturista oli varattu 12 metrin pätkä jollekin paikalliselle veneelle. No, vaihdettiin hieman veneen paikkaa, niin kaikki oli ok.

### 10.7.

Lähtö aamulla tankkauksen jälkeen 8:30 kohti Saksaa, päivämatala 99 mpk.

Tähän asti on veneliikenne ollut todella hiljaista. Välillä ollut päiviä, että merimatkan aikana on tullut vain pari venettä vastaan. Mutta Saksan puolelle päästyämme veneliikenteen määrä on hyvin runsasta. Huomioimme kaikki väylille asetetut nopeakäyttörajoitukset ja yritimme välttää turhien aaltojen aiheuttamista, mutta aina silloin tällöin jonkin saksalaisen purjehtijan mielestä asiat eivät olleet ihan ok.

Pysähdyimme matkalla syömään Stralsundiin. Ravintolan tarjoilija sanoi, että aamulla oli mittari näyttänyt 32 astetta, että ihan kivasti lämpöä riittää. Kylläisinä jatkoimme matkaa ja ajelimme rauhallista vauhtia. Ympärillä oli kauniita maisemia, hyvin paljon luonnonsuojelualueita. Piti olla tarkkana ettei eksy moottoriveneilyltä kielletylle alueelle.

Tulimme siihen tulokseen, että seuraavaan mukavaan satamaan on ehkä liian pitkä matka, joten aloimme katsella mahdollista ankkurointipaikkaa rannikon läheisyydestä. Sää upea, hellettä ja aivan tyyntä. Ankkuroidimme Ort Daperin edustalle P 54 24,047 ja I 12 26, 282. Koko reissun hienoin yöpymispaikka.

Kävimme jollalla uimarannalla. Rannikko oli matalaa ja horisontti aukesi hieman utuisena auringon laskun suuntaan. Todella upea auringonlasku.

Koska pieni tuulenvire olisi kääntänyt veneen pahoin poikittain maininkeihin nähden, laskimme keula-ankkurin lisäksi myös peräankkurin. Yöllä tuulen suunta kääntyi ja vaarana oli, että ankkuriköydet menevät ristiin, joten loppuyö oltiin pelkän keula-ankkurin varassa.

**11.7.**

Aamulla klo 10.55 suuntasimme kohti Travemündeä, jossa perillä olimme 14.40, matkaa 64 mpk.

Vaikka merellä oltiin, niin oli paahtavan kuumaa. Jopa niin kuuma, että välillä oli käytävä merelläkin suihkussa. Travemündeä lähestyttäessä tuli sellainen tunne, että AIS laite ei ehkä sittenkään olisi aivan turha laite. Tutkakuva oli välillä niin täynnä kohteita, ettei niistä meinannut saada kunnolla tolkkua.

Kaupunkiin johtava joki oli todella vilkas, suuria matkustaja- ja rahtialuksia kulki koko ajan ja huviveneet siellä välissä. Kaupungissa oli useampia vierasvenesatamia, kaupungin puolella jokea olevat olivat täynnä, joten menimme vastakkaiselle rannalle, sieltäkin oli hyvät yhteydet joen yli kaupunkiin. Muutama ukkoskuuro yllätti meidät oleskellessamme Travemündessä. Travemündessä ei tankkaus onnistunut kuin käteisellä.

**13.7**

Travemündestä Tanskaan Klinthomiin, lähtö 09.30 ja perillä 12.40, matka 85 mpk

Sää aina vain kaunis ja helteinen, Klintholm on pieni vierasvene- ja lomapaikka Møn-saaren etelärannalla. Saavuimme jälleen ajoissa, jolloin venepaikkoja oli vielä runsaasti, valittavana oli kylkikiinnityspaikkoja ja muutama paalupaikka. Valitsimme pitkästä tyhjästä kylkikiinnityslaiturista mieleisemme paikan, mutta kun purjeveneet alkoivat saapua, niin satama tuli niin täyteen että lähes kaikki kylkikiinnityksessä olevat veneet saivat toisen kylkeensä. Hieman huolestutti aamunlähtö, mutta ruuhka purkautui aamulla onneksi suhteellisen varhain. Klintholm on viihtyisä ja suojaisa satama, palveluja on kauppaa, ravintoloita ja satamakapteenin toimisto, jonka yhteydessä on tankkauspaikka, maksu euroissa, kun ei ollut kruunuja.

Satamakapteenin käyttämä valuutan vaihtokurssi oli kyllä mielenkiintoinen. Pitkään kadoksissa olleita suomalaisiakin purjeveneitä alkoi taas näkyä.

**14.7.**

Klintholmista Kööpenhaminaan, lähtö 09.30 ja perillä 12.40, matkaa vain 40 mpk

Lähtö taas aamulla, sää upea, jatkuvaa hellettä, olemmekin voineet käyttää yläohjaamoja lähes koko matkan ajan. Kööpenhaminassa on useita vierasvenesatamia, aivan keskeisintä emme lähteneet yrittämään vaan valitsimme kohteeksi n. 1 km kaupungin sydäimestä olevan Langelien, se sijaitsee pienen merenneidon veistoksen lähellä ja matka keskustaan on käveltävissä. Kööpenhaminassa näimme ensimmäisen suomalaisen moottoriveneen sitten Saarenmaan jälkeen. Tässä vaiheessa jatkomatkan osalta vaihtoehtoina ovat vielä joko Götakanal tai Etelä-Ruotsin kierto. Golfharrastus taisi sanella tässä vaiheessa tuon jälkimmäisen reitin valinnan. Golfit jäi pelaamatta Kööpenhaminan lähellä olevalla pohjoismaiden vanhimmalla kentällä, niin yksinkertaisesta syystä, ettemme päässeet golfkentän automaattisen puhelinvaihteen kanssa oikein sinuiksi, ei vaikka saimme apua paikallisilta asukkailta. Ei vaan päästy tiiausaikojen varauksen. No tuli sekin koettua.

**16.7.**

Kööpenhaminasta klo 9.30 Ruotsin puolelle Höllvikeniin. Perillä klo 11.40, 80 mpk

Ensimmäinen paikkamme Ruotsin puolella on Falsterbon kanavan suulla oleva Höllviken. Sää upea, kuten lähes koko matkan ajan, ajoimme Ison Beltin sillan ali ja silloin oikein näki sen koon, tunsimme itsemme aika pieniksi siellä alla. Höllvikenissä oli sopivasti tilaa, piti vain valita sopivan levyinen paalupaikka ja katsoa, että siinä oli vihreä lätkä. Ruotsin puolella tuli ongelmia valuutan kanssa. Emme olleet vaihtaneet kruunuja etukäteen ja tankkauksen saattoi maksaa vain käteisellä (kuten monessa muussakin paikassa),

automaateista emme jostain syystä saaneet nostettua ja pankit olivat menneet kiinni jo klo 14 aikoihin. Olimme Höllvikenissä maanantaihin asti jolloin pankit aukesivat. Maanantai aamuna ajoimme autolla heti Trelleborgiin Forexin toimistoon vaihtamaan Viron, Liettuan, Latvian ja Puolan jäljelle jääneet setelit Ruotsin kruunuiksi.

Höllvikenin erityispiirre oli, että siellä oli mielettömästi pienen pieniä hyttysen tai hennon karpäsen oloisia ötököitä. Kaikki veneiden pinnat olivat niiden peittämiä, kävellessämme kylälle ilma oli paikoitellen aivan sakeana niitä. Onneksi ne eivät purreet tms. Aamulla katetun takatilan pehmusteet olivat kokonaan kuolleiden ötököiden peitossa (raidia) ja niin hentoja kuin ne olivatkin, niin imuroidessa te liistrautuivat ikävästi pehmusteiden pintaan.

Golf: vuokrasimme auton ja pelasimme Falsterbon vanhan kentän (pohjoismaiden toiseksi vanhin kenttä), Bokskogenin ja Tegelbergan. Varsinkin keskimmäinen oli oikein mukava kokemus.

## 20.7.

Höllvikenistä Färjestadiin Öölantiin, lähtö 10.00 ja perillä 18.15, matkaa 163 mpk, 8 h 15 min. Tuulta oli paikoin 6 m/s taas tyyntyen ja sitten aivan loppumatkasta yltyen 10 m/s.

Tankkasimme aamulla saamillamme kruunuilla, kun Höllvikenin kylmäasemalla ei ollut korttiautomaattia lainkaan.

Pelkasimme, että jäämme jälkeen aikataulustamme, koska olimme joutuneet olemaan niin pitkään paikoillaan, joten ajoimme seuraavaksi hieman pidemmän etapin kuin olimme alkujaan suunnitelleet, Ruotsin eteläkärjestä Öölantiin. Matka alkoi Falsterbon kanavan läpi ajolla, vierasvenesatamahan oli aivan kanavan suulla, jossa oli myös nostosilta joka nousi ylös tasatunnein klo 8:sta lähtien. Olimme aamulla valmiina klo 10:n nostoon ja niin pääsimme matkaan. Kanavan toisella puolen meri aukeni taas edessämme ja Ruotsin rannikko oli vasemmalla puolen vaihtelevalla etäisyydellä. Sää oli jälleen upea, lähes tyyntä, hellettä ja aurinkoa. Färjestad on Öölannin toinen varsinainen kaupunki, vierasvenesatama oli suojaisan näköinen murtajien eristämä allas, jossa oli useita paalukiinnityslaitureita ja tilaakin näytti olevan. Mutta satama-altaaseen pyyhki tuuli aallonmurtajan yli niin voimakkaasti, että kipparilla oli vaikeuksia hallita venettä kapeissa väliköissä. Onneksi yksi mies tuli näyttämään meille paikan tyhjältä kylkikiinnityslaiturista suoraan nosturin vierestä. Kiinnityimme siihen ja etsimme satamakapteenin käsiimme luvallisen paikan saamiseksi, ja saimmekin luvan jäädä nosturin viereen. Palvelut muuten hyvät, ravintola vieressä, pyykinpesutilat yms. oli tarjolla, mutta ei tankkausta.

Golf: Vuokrasimme auton ja pelasimme Ekerumin Lange Jan – kentän.

## 22.7.

Färjestadista lähtö 07.30 Borgholmiin tankkaamaan klo 9.10 - 13.20 sieltä Visbyyn Gotlantiin, jossa perillä 17.40, 20 mpk+78mpk

Lähdimme aamulla varhain tarkoituksena pysähtyä Öölannin pohjoispuolella olevaan Borgholmiin tankkaamaan, tankit olivat melko tyhjät. Pysähdyksen piti olla rutiinijuttu, mutta lähdettyämme varhain matkaan tyyneen lämpimään aamuun, niin yllättäen sää muuttui sumuiseksi, toisesta tankista loppui polttoaine kokonaan ja sen moottori sammui. Vene oli huonosti ohjattavissa ja vauhti vain n. 6 solmua. Lähestyimme Borgholmia, tutkassa näkyi laivoja, mutta erittäin sakeassa sumussa näimme lähellä olevasta laivasta vain sen yläkannen, kun se oli alle 50 metrin etäisyydellä. Muista aluksista oli varmasti myös vaikeaa ymmärtää hidasta ja poukkoilevaa kulkuamme. Pääsimme kuitenkin Borgholmiin ja sumukin hälveni kun tulimme satamaan. Vene kiinnitettiin tankkauspaikkaan ja sitten vain etsimään polttoaineen antajaa. Saimme lopulta paikalle kaverin, joka tankkasi meidät. Mittari vain oli niin vanhanaikainen, että kaverin piti laskea, montako kertaa se pyörähti ympäri. Maksuvaiheessa olimme hiukan eri mieltä, paljonko ainetta oli mennyt. Sillekin löytyi selitys, koska mittareiden näyttö ei ole kovin tarkka, niin kippari oli pitänyt koko ajan kirjaa polttoaineen kulutuksesta ja nyt se ei enää täsmännyt aiempiin, kulutus oli kasvanut etenkin toisessa moottorissa.



Sammunut moottori ei käynnistynyt ja käsipumpulla ilmaaminen ei lähes tunnin pumppaamisesta huolimatta tuottanut tulosta. Eli tarvitsimme siihen apua, oletimme että tällaisesta isosta satamakaupungista löytyy helpostikin apua, mutta ei. Satamakapteenin tietämä ainoa korjaaja oli mantereella ja tulossa vasta seuraavan päivän illaksi takaisin. Siirsimme veneen vierasvenesatamaan ja teimme salapoliisityötä löytääksemme korjaajan, netti, läheiset kalastajat ja tarvikekaupat kaikki otettiin avuksi, lopulta kippari sai puhelimitse neuvonta-apua Suomesta, pitää hankkia käsipumppu, jolla koneen saisi alipaineella ilmattua. Ja pitkällisen etsinnän tuloksena kaupungin laidalta löytyi yksi autotarvikeliike, jossa oli kyseinen pumppu. Pumppu kainaloon ja veneelle ja kippari sai kuin saikin moottorin kuntoon (tai ainakin toimimaan).

Jatkoimme moottorin korjaamisen jälkeen matkaa Visbytä kohti. Meri on niin aukeaa, että aallot kasvoivat ikävän suuriksi, etenkin kun ne tulivat sivusta. Pääsimme perille Visbyyn kuitenkin turvallisesti. Ruotsissakin on loma-aika ja Gotlanti on erittäin suosittu lomailupaikka, joten soitimme ennen rantautumista satamakapteenin toimistoon varmistaaksemme laituripaikan. Meille neuvottiinkin paikka minne mennä ja se oli onneksi todella ison vierasvenesataman rauhallisesta päästä. Oli muuten ainoa paikka matkallamme, missä oli puhallustetit satama-altaaseen tulijoille. Merivartija kysyi ennen puhallusta, että onko Ruotsin 0,2 promillen raja tuttu. No toki se oli tiedossa. Maihin päästyämme näimme minkälainen meno oli satama-alueen toisessa, kaupungin puoleisessa päässä.: vierä vieressä ylellisiä moottorijahteja joiden yläohjaamoissa ja takatiloissa nuoriso bailasi täysillä kovan musiikin tahdissa. Selvästi pieni näyttäminen mielessä, kenellä kovin musiikki ja kauneimmat ihmiset.

Vierasvenesataman vieressä on vilkas risteilyalusten satama, ja koska sää oli muuttunut tiheysateiseksi ja sumuiseksi, niin sumutorvet huusivat lähes ympäri vuorokauden.

Tarkoitus oli olla vain kaksi yötä, mutta koska ennusteet lupasivat kovaa tuulta 12 m/s, puuskissa jopa 20 m/s emme halunneet lähteä keikkumaan isoihin aaltoihin vaan päätimme jäädä odottamaan sään laantumista. Välillä näytti, että joudumme olemaan viisi päivää, mutta ennusteet hieman paranivat ja pääsimme jatkamaan matkaa maanantaina.

Golf: vesisadetta oli sen verran paljon, että pelasimme vain yhden pelin Visby Old kentällä kevyessä tiheysateessa. Kenttä oli todella kauniilla paikalla merenrannalla.

Tankkauksen yhteydessä tuli todettua, että SB moottori kuluttaa 20 % enemmän polttoainetta kuin PB moottori.

## 26.7.

Lähtö klo 8.30 Visbystä kohteena Ruotsin rannikon Utö, jossa perillä 14.00, 89 mpk.

Tankkaus ja merelle 8.30. Edellisten päivien tuuli oli jättänyt meren vellomaan ja aallot olivat veneen korkuisia, matka Visbystä Ruotsin rannikolle on avointa merta eikä saarista ollut suojaa. Minä otin pahoinvointilääkkeen ja sehän nukutti, kippari ajoi yksinään ja niin kovalle oli ottanut, että kun heräsin ja menin tuuraamaan, niin istuin oli tulikuuma ja ratti hiestä tahmea. SB- moottorin lämpenemisongelma korostui kovassa aallokossa, kippari sai koko ajan vahtia lämpötiloja ja pudottaa oikeanpuolen moottorin tehoja, jos lämpötila alkoi lähestyä 100 astetta. SB moottorissa on selkeästi jokin ongelma. Nostaa lämpöjä kovassa rasituksessa, ei ota ihan max kierroksia ja kuluttaa polttoainetta 20% enemmän kuin PB moottori. Onneksi sekin etappi loppui lopulta ja saavutimme rannikon. Utön saarella on pieni suojaisa vierasvenesatama. Tankkaus valmiiksi huomista varten ja sitten etsimään varaamaamme laituripaikkaa. Paikka oli todella idyllinen, muutama ravintola, kauppa ja hieman asutusta.

## 27.7.

Lähtö Utöstä klo 9.15 Maarianhaminaan Suomen puolelle, perillä 15.40, 94 mpk

Matka sujui mukavasti pitkän matkaa Tukholman ulkosaaristossa, edellisen päivä keikkuminen sai meidät viihtymään suojaisemmillä reiteillä ja oli mukava katsoa saariston loma-asutusta. Saariston suojasta päästyämme tuulta ei ollut kuin muutama m/s, mutta lähestyessämme Maarianhaminaa tuuli yltyi n. 8 m/s.

Tankkasimme heti Maarianhaminan Länsisatamaan saavuttuamme ja sitten laituripaikan hakuun, ahtaalta näytti, mutta lopulta löytyi parin purjeveneeseen puristuksesta kolonen meillekin. Rantautumisvaiheessa pieni kommunikointi ongelma kapteenin, miehistön ja auttamaan tulleen henkilön kesken meinasi viedä laiturin reunalla olleen sähkökeskuksen mennessään.

Palvelut hyvät ja kaupunki kävelyetäisyydellä, söimme illalla purjehdusseuran ravintolassa, joka oli niin täynnä, että pääsimme sisään vasta klo 21 tienoilla.

### **28.7.**

Lähtö aamulla 9.30 kohti Hankoa, perillä 16.00, matkaa 114 mpk

Suuntasimme itään kotia kohti, saaristoreitti oli aika mutkikas ja tuntui paikoin ahtaalta, kun iso Viking Linen alus tuli vastaan, paikoitellen oli pienillä aluksillakin tiivis olo. Sää oli muuttunut pitkien helteiden jälkeen epävakaammaksi, pientä tuulta ja aallokkoa, pilvistä, ukkospilviä näkyi etelätaivaalla, mutta vältyimme niiltä. Hangossa menimme saarella olevaan suureen vierasvenesatamaan, paikkoja oli jonkin verran ja valitsimme mukavan aisapaikan, perä edellä laituriin, josta kulku oli helppoa. Eilisestä oppineina varasimme heti illallispöydän saarella olevasta ravintolasta, mikä kannatti ravintola täyttyä illan myötä.

Tankkaus tullessa.

### **29.7.**

Hangosta kotisatamaan Mäntlahteen, jossa perillä klo 20.30

Lähdimme taas aamulla ja tarkoitus oli yöpyä Helsingissä, mutta Porkkalan ulkopuolella meillä tuli taas ongelmia SB moottorin lämmön kanssa. Olimme yläohjaamossa, kun moottori antoi hälytyksen. No ei muuta kuin kierrokset alas, jotta moottorin lämpö putoaa riittävästi ja moottorin sammutuksella järjestelmän nollaus, kun ei suostunut enää nostamaan muutoin kierroksia. Kippari sai tilanteen hallintaan ja jatkoimme Helsingin ohi ajatuksella, että mennään niin pitkälle kotiin päin kuin jaksamme tai pystymme ja pääsimmekin sitten perille illan suussa. Tankkaus Tirmossa.

Omassa kotirannassa oli helppo huokaista väsyneenä mutta onnellisena. Edessä oli nyt SB moottorin vian selvittely.

**Matkaa takana 1935 mpk ja 109 moottorituntia.**



Mersragasin vierassatama 2010 Latviassa.

**Michael Eidam**

## **Turkki poukama poukamalta (2009)**

Olimme edellisenä vuonna (2008) ajaneet Tonavan ja Mustan Meren kautta Istanbuliin. Talven aikana kävimme kaksi kertaa siellä jatkamassa veneen kunnostamista ja huoltamista. Kun voimme asua turkkilaisten ystäviemme luona lähellä Kalamış talvisatamaa Bosporuksen Aasian puolella, järjestelyt olivat mainioita. Kuten veneilymaailmassa lienee yleismaailmallinen tapa, niin suuri osa ulkopuolisten kanssa sovituista töistä viivästyivät, joten päälle katsominen oli tarpeellista. Toisaalta saimme satamassa myös apua käden käänteessä – uusi aurinkokatos viikossa - yhteenvetona ”tasapeli”.

Toukokuun 12. päivä lähdemme liikkeelle. Karkea suunnitelma oli kiertää koko Turkin rannikko Syyrian rajalle saakka ja pistäytyä myös Kyproksella. Seuraavan talvipaikan olimme varanneet Kemeristä lähellä Antalyaa. Istanbulista suuntaamme ensiksi Marmarameren etelärannalle. Olemme käytännössä yksin liikkeellä. Satamat ovat pieniä kaupunki- ja kalastajien satamia, turismista ei havaintoja, ”oikeaa” elämää johon kuuluu myös säännölliset mueziinien (tai heidän nauhureiden) rukouskutsut moskeijoiden tornista. Tutustumme täällä elektroonisten karttojen harhaan, kun yhtenä päivänä ajan vain sen mukaan ja toteamme päätesatamassa, että onpas pieni verrattuna reittikirjassa olevaan selostukseen. Lopulta selviää syy: oikea satama puuttuu kartasta kokonaan, mutta sen nimi oli laitettu tämän pienen ja mukavan kyläsataman kohdalle, joka oli noin 2 nm idempänä. Syrjäisimmässä paikassa löydämme laituriapaikan kalastajaveneitten ryppäästä nafta- ja öljysekaisesta altaasta; kylässä ei näy koiria, sen sijaan aaseja joka puolella.



Keskellä kylää leivotaan ulkona leipää, miehet istuvat puistossa pelaamassa lautapelejä ja kortteja, naiset omissa ryhmissä talojen edessä. Marmarameren vesi on sameaa, paljon meduusoja, välillä pieniä delfiinien ryhmiä. Tuuli on Turkin vesillä ikuinen kysymysmerkki. Purjehtijoille sitä on joko liikaa tai liian vähän, joten väittämä että täällä on vain kahdenlaisia moottoriveneitä ”sellaisia, joilla on pitkä masto ja sellaisia, joilla on lyhyt tai ei lainkaan mastoa” on melko osuva. Tuuliennusteiden raja-

arvoista kannattaa aina uskoa siihen kovempaan. Joudumme tuulen voimaa kokemaan, kun ajamme aurinkokatos auki pienessä tuulen vireessä ja ylitämme lahden, jonka takana vuoristojoono muodostaa matalan solan. Sieltä tulee yhtäkkiä kova puuska, joka vääntää aurinkokatoksen yhden putken kaarelle ja repii toisen irti. Saan kaaret vaivoin pidettyä toisella kädellä kunnes pääsemme selän yli ja tuulen suojaan. Tämän seurauksena vahvistimme katosta vielä kaksi kertaa ylimääräisillä putkilla ja vaihdoimme myös Suomessa tehdyt kiinnikkeet vahvempiin. Marmarameren kohokohta on Marmara-saari, jonka kalliorinteet kohoavat suoraan merestä useampaan sataan metriin. Marmaran kaupungissa on turkkilaisia turisteja, ulkomaalaiset sitä eivät vielä löytäneet. Tutustumme eläkkeellä olevaan istanbulilaisen lehtimieheen, joka näyttää meille saaren länsiosaa, mukavaa! Saaren pohjoispuolella on tuhansia vuosia kaivettu marmoria, maisema näyttää välillä kuumaisemalta.



Täältä siirrymme takaisin Euroopan rannalle. Kun Marmarameren eteläranta on vuoristoinen, niin pohjoisranta on matala ja siellä näkyy paljon maataloutta. Laivaliikenne pääväylällä Dardanelleista Istanbuliin on uskomattoman vilkasta, vesi virtaa välillä neljän solmun voimalla kapeassa Dardanellien salmessa. Viimeinen pysähdys on Çanakkalen kaupungissa, josta teemme opastetun retken Gelibolu-niemelle.



Huhti- ja joulukuun 1915 välillä Englanti ja Ranska yrittivät miehittää Dardanellien alueen siinä onnistumatta. Turkin joukkoja johti luutnantti Mustafa Kemal, josta tuli uuden Turkin luoja "Atatürk". Nykyään alueella on kaikkien taisteluihin osallistuneiden maiden muistomerkkejä ja sotilashautausmaita.

Gelibolun taisteluiden muistomerkki Dardanellien suulla

28.5. jätämme Marmarameren ja Dardanellit taaksemme ja pääsemme pohjoiselle Ägäismerelle. Käymme ensiksi Turkin suuremmissa saareissa Gökceadassa, jonne rantaudumme turvallisesti rannikkovartiostoalukseen viereen. Saari on vihreä ja vuoristoinen, erikoisuutena vanhat kreikkalaiskylät, joista joissain edelleen asutaan ja toiset ovat aave- maisia.



Vastakohta on seuraava saari Bozcaada, matalahko kumpuinen, kaikki talot ja tontit hienosti hoidettu. Satama on vanhan linnan edessä. Ensimmäistä kertaa kristallin kirkas vesi, ankkuri näkyi hyvin. Otamme pyörät esille ja kierrämme koko saaren, tauolla lähtee talviturkki kevään viileässä vedessä.

Täältä sitten takaisin Trojan rannikolle, kierretään Baba Burnu linnakkeineen Edremitin



lahteen ja onnistumme kiinnittymään Assoksen antiikkiseen satamaan ravintolalaivan kylkeen. Matkalla kylään vuoren huipulla ystävällinen kuski ottaa meidät mukaan, ylhäältä mahtava näköala vastakkaiselle Lesbos- saarelle. Tuuliennusteiden takia emme jatka syvemmälle lahteen vaan ylitämme sen ja tulemme Ayvalikin saaristoon.

Päivän yksinäisessä lahdessa jälkeen menemme ensimmäiseen varsinaiseen marinaan. Yhtälailla kuin auttavaiset kalastajat on palvelu marinoissa erinomainen; aina piloottivene on vastassa, ohjaa omalle paikalle ja auttaa rantautumisessa, joka tapahtuu täällä yleensä satama-altaaseen kiinnitetyllä mooring linellä ja veneen perä laiturille. Hetken päästä ei voi enää kuvitella menevänsä keula edessä maihin. Marinojen yleinen heikko puoli oli internet- yhteyksien huono laatu, mutta siihen löytyi aina ratkaisu seuraavassa pikku katuravintolassa!



Käymme seuraavana päivänä kreikkalaisten ja roomalaisten antiikkisessa Pergamonissa, jossa meidät yllättää kova sade- ja raekuuro. Hetken päästä kaupungin koko keskusta on veden alla. Tämän jälkeen sadetta sitten ei kolmeen kuukauteen enää näkynytäkään. Kun marinassa on kyllä veneitä, niin merellä niitä on edelleen vähän. Välillä olemme luonnon satamissa, välillä ankkuroimme kaupunkien edustalla ja menemme dingillä maihin. Ankkuroitaessa tulee tavaksi ottaa snorkkeli esille ja tarkistaa, että ankkuri on kaivautunut kunnolla pohjaan, täällähän jopa näkee! Koska tyttäreni lapset Emmi ja Jami tulevat viikoksi käymään, ajamme Izmirin lahteen Levant-marinaan. Vesi muuttuu ruskeaksi ja huonolaatuseksi. Haemme lapset 11.6. illalla kentältä ja yritämme seuraavana aamuna saada heidät ilmoitettua vieraiksi meidän transitlogiin, kuten pitäisi. Marinan satamamestari ilmoittaa, että marina kuuluu Izmirin satama-alueeseen ja oikea satamamestari istuisi Izmirin keskustassa, tarkka paikka jäi epäselväksi. Loppujen lopuksi ajamme veneellä kaupungin satamaan, jossa käytännössä ei ole lainkaan kiinnittymismahdollisuuksia. Löydän satamamestarin, joka ihmettelee mitä teen siellä, koska transitlogissa ei ole mainintaa Izmiristä (meillä oli siellä kyllä koko Turkin rannikko mainittu). Saan vihdoin leimat paperiin ja tunnin päästä voimme jatkaa matkaa. Sen jälkeen emme näihin paperihommiin enää kiinnittäneet paljon huomiota. Mentäessä ulos lahdesta tuuli voimistuu ja Emmi alkaa voida huonosti. Päätämme olla menemättä luonnon satamaan ankkuriin vaan ajamme seuraavaan kylään, Urlaan. Satama on täynnä mutta pääsemme sittenkin yliopiston tutkimusaluksen kylkeen ja sinne jäämme viikoksi! Pohjoistuuli ei lakkaa lainkaan, merelle ei ole asiaa. Karaburunin niemimaa on kuuluisa vaikeista tuuli- ja aalto-oloista. Lopuksi vuokraamme auton ja kierrämme lähiympäristöä mukaan lukien ne satamapaikat, jonne oli tarkoitus mennä.



Kun lapset ovat lähteneet, tuulikin laantuu ja jatkamme matkaa. Karaburunin vuoret nousevat tuhanteen metriin. On muutama luonnonsatama, mutta tuuliherk-kyiden takia ainakin pohjois-rannalla pitää hakeutua pikku satamiin. Juhannuksena tapaamme hollantilaiset ystävämmme Corry ja Koos, joihin olimme tutustuneet edellisenä vuonna Tonavalla. Heillä oli katamaraani talvella Constanzan lähellä Romaniassa ja saivat



meidät nyt kiinni. Seuraavien viikkojen aikana tapaamme useamman kerran ja joka kerta se on yhtä hauskaa.

Viereinen kuva on Saipsatamasta. Sitä ylläpitää kalastajien kollektiivi (kuten tavallista Turkin kalastajasatamissa). Heillä on pieni ruokabaari, ja illalla grillataan laiturilla. Hollantilaisten ja meidän lisäksi saapuu vielä ruotsalainen Vildrenenvenne ja tulee seuraksemme. Niemen toisella puolella on rauhallisempaa. Vastakohtaksi pikku satamiin mennään muutama päivän päästä Turkin kalliimpiin kuuluvaan marinaan Altın Yunuş Çeşmen läheisyydessä. Saadaan pyykkiä helposti pestyksi



ja ihmetellään muuten paikan hiljaisuutta. Täältä on sitten lyhyt matka itse Çeşmen kaupunkimarinaan. Se kuuluu niihin rakennusprojekteihin, jotka eivät oikein näytä valmistuvan. Nyt englantilainen sijoitusyhtiö esittää uusia suunnitelmia ja vuoden päästä



tyhjiä laituralueilla pitäisi olla ravintoloita ja kauppoja, optimistista! Marinassa on kuitenkin muutama laituri käytössä ja sen sijainti keskustan lähellä on hyvä. Laiturilta löytyy suomalainen purjevene "Donde".

Veneen transitlog on voimassa vuoden, mutta henkilöt voivat olla yhtäjaksoisesti vain 3 kk Turkissa. Jos ei haluaa veneen kanssa kirjautua ulos Turkista, käydä Kreikassa sisään- ja uloskirjauksessa ja tulla takaisin Turkkiin hakemaan uutta transitlogia, niin helpoin ratkaisu on pikaretki lautalla

Kreikkaan ja takaisin. Niin me teemme, käymme Kios-saarella ja tulemme illalla takaisin. Passeissa on uusi leima ja kaikki taas hyvin. Lukuunottamatta sitä seikkaa, että 3 päivää myöhemmin luottokorttini alkaa palvelemaan tuntemattomia tahoja internetosten muodossa. Onneksi Ulla seuraa korttien tilannetta säännöllisesti kun olemme internet-yhteydessä ja saamme sen nopeasti suljetuksi. Epäilemme sitä ravintolaa Kioksessa, jonka takahuoneeseen kortti hävisi maksuvaiheessa. Turkissa suurin osa maksulaitteista on sirulukijoita, kortti jätetään pöydälle ja laite tuodaan asiakkaan eteen.



Çeşmen jälkeen seuraavan etapin päätepiste on Kuşadası. Matkalla sinne uusi marina Alaçatı, muutama yksinäinen luonnonsatama ja keskiaikainen kylä Sığacık. Nyt näkyy myös ensimmäiset turistien päiväretki-veneet ja guletit. Vesi on niin kirkasta, että teen pitkiä snorkklausuretkiä ja otan vedenalaisia kuvia. Kuşadasın marinassa on paljon tilaa suurille veneille ja sataman aukko päästää helposti vanhoja laineita sisään. Turistien paljouden huomaa



ravintoloiden hinnottelussa ja asiak-kaiden ”metsästäjistä”. Juuri kun olemme lähdössä tulee suomalainen moottorivene sisään – ainoa kuuden kuukauden matkalla , mutta iso risteilijä estää näkemästä nimeä.

Samoksen ohitse pääsemme St.Paul saarirykelmään, hienot maisemat! Korkeat vuoret taustalla, siniset selät edessä, vain vähän veneitä. Matkalla Güllük-lahteen vuoret loppuvat ja jokien suistoalueet muodostavat tasangon. Sisämaahan jäävät nyt antiikkien kaupunkien Priene, Herakleia ja Milet satamat. Didimissa on kuukausi sitten avattu uusi suuri marina, kourallinen veneitä kun paikkoja on yli tuhat, ja mukava erikoistarjous laiturimaksusta. Lähellä oleva Altinkum on massaturismin eldorado ja melkein shokkerasi meitä osittain primitiivisellä olemuksellaan, ei kiitos! Seuraavana aamuna käymme ensiksi katsomassa Didyman apollotemppeleä ja Milet ja ajamme sitten eteenpäin Güllük-lahteen. Sitä kuvaa toisaalta joka paikassa olevat kala- ja simpukkakasvatuslaitokset, joiden seurauksena vesi on sameaa, ja toisaalta lomakylillä kyllästetyt rannat. Vain muutama niistä on kaunista katsottavaa. Mielenkiintoinen pysähdys lassoksen pienessä satamassa, antiikin kaupungin rauniota voi täysin rauhassa tutkia.



Sitten saavumme Gümüşlükiin Bodrumin länsipuolella, jossa olimme turkkilaisten ystäviemme kanssa 15 v sitten viettäneet mukavan lomaviikon. Lahti on suojaisa, mutta ankkurit pitävät huonosti ja veneitä on paljon. Meiltäkin menee muutama hetki, ennen kuin saamme veneen kunnolla kiinni. Paikka ei ole paljon muuttunut, vaikka naapurikunnan rinteet on jo täynnä yksitoikkoisia loma-asuntoja. Parin päivän päästä jatkamme Turguttreisiin erinomaiseen marinaan. Jäämme muutamaksi päiväksi kovien tuulten takia ja sinä aikana hoidetaan muutama

pikku korjaus. Tutustumme Berliinissä syntyneeseen turkkilaiseen tyttöön, Selmaan. Hän menee 10 päivän päästä naimisiin ja kutsuu meidät hääjuhlaansa. Seuraava satama olisi Bodrum, mutta sinne ei ole asiaa ilman ennakkovarausta. Ankkuroimme lähistöllä ja nukumme ensimmäisen kerran flybridgellä. Neljän maissa tulee kuitenkin sen verran kosteaa, että siirrymme sisään.

Bodrumista alkaa Turkin veneilyn varsinainen pääalue Marmarikseen saakka. Sieltä Antalyaan veneiden määrä vähenee ja se loppuu sitten kokonaan Alanyan jälkeen. Ensimmäinen suuri lahti on Gökovan lahti, täynnä pieniä lahtia ja poukamia ja melkein jokaisessa niistä löytyy jonkinlainen ravitsemusliike. Upeat maisemat, korkeat vuoret kalliorinteineen kummallakin rannalla, kirkas vesi. Suuri osa lahdesta on suojattu, joten uusia rakennus-projekteja ei kovin helposti synny. Kalliot ovat rosoisia ja monenvärisiä. Mutta kaiken tämän ovat tietenkin monet muutkin huomanneet ja tungos on aikamoinen.



Guletit ja päiväretkeilijät eivät aina ole kovin hiljaisia, melkein jokaisessa soi musiikki ja mieluimmin kovaa. Siinä ilahtuu, kun löytää jonkun pienen paikan pääväylien ulkopuolelta, missä voi olla melkein omissa rauhassa. Lämpötila kipuaa parhaimmillaan 39 asteeseen.

Sen vielä kestäisi, mutta kun samalla ilman kosteus on lähellä 60 %, niin hiki virtaa taukoamatta. Emme kuitenkaan pidä kesätaukoa, mutta kieltämättä pinna on joskus vähän kireällä. Ankkuroimme 8 kertaa peräkkäin.



Kierrettyämme lahden toteamme, että aika riittäisi Selman häihin, ylitämme sen ja ajamme takaisin Bodrumiin, mistä Selma oli varannut meille laituripaikan. Kapteenille ostetaan sopiva paita ja sitten ei muuta kuin ihmettelemään. Virallinen seremonia tapahtuu Bodrumin kunnan juhlahuoneiston kabinetissa. Kaikki on hyvin selkeä, hääparin ja todistajien nimien tarkastusten jälkeen seuraa kysymys, mihin yleensä vastataan myöntävästi ja toteamus, että olette nyt sitten naimisissa. Ei puheita. Juhlat ovat Selman vanhempien vuokraamassa lomatalossa, minne meidätkin otetaan mukaan. Koska olen ainoa, jolla on kamera mukana, pääsen hovivalokuvaajan rooliin, sehän sopii.



Kauniit maisemat jatkuvat. Ylitämme taas Gökovalahden ja ajamme Kos-saaren ja Kap Knidoksen ohitse Knidokseen. Kaksoissatamat ovat saaren takana, jonka hiekkakannas yhdistää mantereelle. Antiikin sotasaatama on nyt sen verran madaltunut, että sinne pääsevät vain pienet veneet. Täytyy sanoa, että osasivat aikoinaan hakea hyviä paikkoja kaupungeille!



Tästä alkaa Hisarönü-lahti ja maisemat yhä uudestaan ihastuttavat. Palamut kylässä taas suomalainen vene "Aquarell", Max ja hänen englantilainen taiteilijavaimonsa Elisabeth. He pitävät veneensä täällä, Elisabeth maalaa. Ennen Datçaa ainoa ampieisten hyökkäys koko matkalla, lähdemme ennen aamiaista ja nautimme sitä Datçassa. Jollain lailla purevia karpäsiä sen sijaan oli useammin. Hisarönün loppupäässä maisemat kuin Grand Canyon,



välillä tuntuu siltä, että olisi osa satukirjaa. Kierrämme tämänkin lahden kokonaan, joskus vain 2 mailin päivämatkoja. Erityisesti mieleen jäävät Bozburun kylä, joka on saarten suojassa kuin sisäjärvellä ja syvä Bozuk lahti linnakkeineen.



12.8. pääsemme Marmariksen Netsel Marinaan. Käymme sieltä käsin lautalla Rhodoksella hakemassa taas leimat passiin, nyt se riittää loppuajaksi. Marmariksesta suoraan Fethiye-lahteen Göçekin saariparatiisiin. Olimme siellä jo ennen 2 kertaa, mutta emme muista nähneemme niin paljon veneitä kun nyt. Pettymyksen aiheuttaa seuraava paikka, Gemiler saari ja salmi. Saaressa on taloja bysantin ajalta, veden alla myös talojen raunioita. Kuvankaunis paikka, mutta katke-

maton virta päiväretkiveneitä. Tuskin paikalla, tulevat kaikenlaiset kauppiat tarjoamaan ostettavaa ja erilaisia vesikulkulaitteita, joilla sitten ajetaan kovaa ahtaassa salmessa ja yritetään voittaa moottoreiden meteli omalla huutamisella. Onneksi tilanne rauhoittuu yöksi. Tästä eteenpäin on vain vähän suojaisia paikkoja, pitkä taival 7 niemen rannikkoa pitkin Kalkaniin. Kalkan ja myöhemmin Kaş kiipeävät vuoren rinteitä ylös, kaunista katsottavaa, mutta vain vähän tilaa satamissa ja sen perusteella kaikki ylihinnoiteltu.

Kaşia vastapäätä sijaitsee Kreikan itäisin saari, Kastellorizon. Käymme sen satamassa jatkomatkalla Kekovaan, uponneiden kaupunkien ja lykialaishautojen alue. Täällä käymme myöhemminkin vielä pari kertaa, kylä on ehkä koko reitin romanttisim paikka. Kekovan alueella on useampia hyviä ankkuripaikkoja.



Tästä sitten Finike kaupunkiin; isohko marina, jossa paljon veneitä talvehtii. Kaupunki ei tarjoa mitään erikoista. Finiken jälkeen tulemme suureen Antalya lahteen. Maisemat muuttuvat yhä vaikuttavammaksi, vuorilla kasvaa pinjoja ja korkeat huiput ovat vaaleata kiveä. Kaikkea hallitsee 2365 m korkea Tahtalı-vuori, paikallinen Olympos.





Käymme myöhemmin köysiradalla sen huipulla. Kemerissa hoidamme paperiasioita ja jatkamme matkaa Antalyalahden yli Side kaupunkiin ja Alanyaan ja siitä eteenpäin itäiselle Välimerelle. Rinteillä kasvatetaan banaaneja. Kohta Alanyan jälkeen lomakohteet loppuvat ja "tavallinen" elämä voittaa. Kuten matkan alussa pääsemme taas pieniin kaupunkisatamiin. Emme onnistu aivan Syyrian rajalle saakka, kuten suunniteltu, vaan itäisin ankkuripaikkamme on Ovacık, Kyprosta vastapäätä. Koska tyttäreemme Kirsi tulee vierailulle, joudumme kääntymään takaisin Kemeriin. Sieltä käsin käymme sitten vielä kerran Kekovan alueella ja lopuksi takaisin talvipaikkaamme Kemeriin. Matka oli taas mahtava kokemus. Hienoja maisemia, ystävällisiä ja auttavaisia ihmisiä ja paljon uusia tuttuja

Rumbalotte nostetaan 3. lokakuuta ja me muutamme läheiseen hotelliin. Erilaisiin huolto- ja korjaustöihin menee 3 viikkoa, nyt pitäisi keväällä päästä aika nopeasti taas vesille. Suuntana on silloin länsi, Kreikan puolelle Ägäistä ja myöhemmin Adrian merelle.



## Timo Tatro Itärantaa pitkin Puolaan

Aikana ennen sähköisiä merikarttoja erilaiset reittikirjat olivat tärkeä apu veneilijälle matkojen suunnittelussa ja eri maiden veneilykäytäntöihin orientoitumisessa. Nykyisessä nopeasti muuttuvassa maailmassa kirjojen tiedot ovat osin vanhentuneita jo kirjojen ilmestyessä. Sähköiset kartat ovat tehneet ainakin näennäisesti asiat helpommiksi. Satamien sijainnit, joet, kanavat ja kulttuurit muuttuvat edelleen hitaasti. Saksalainen kustantamo Delius Klasing ([www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)) on kustantanut Itämerelle ja siitä Eurooppaan aukenevia venereittejä käsitteleviä käsikirjoja varsin kattavasti. Valikoimissa on myös kirjallisuutta likimain kaikesta mahdollisesta veneilyyn liittyvästä.



Leba Puola

Suomesta Itämeren itärantaa Puolaan suuntaava veneilijälle on tarjolla kaksi kirjaa; ensin-näkin Jörn Heinrichin teos *Küstenhandbuch Balticum mit Südküste Finnland*. Suomen osalta se kattaa vain etelärannikon Hangosta Haminaan. Tekijä mainostaa kirjan avaavan näkymiä alueille, jotka ovat heräämässä veneilijän reittiunelmille vuosikymmenien unen jälkeen. Fokus on Viron ja Latvian veneilymahdollisuuksien esittelyssä.

Toinen teos jatkoksi etelään päin on saman tekijän *Küstenhandbuch Polen und Litauen*. (2005). Tekijän

kerrotaan olevan Itämeren ja Baltian asiantuntija. Molemmissa kirjoissa on noin 200 sivua, lähes 150 kuvaa, tietoja alueiden merikartastoista, satakunta karttapiirrosta satamista, niihin ajamisesta ja kiinnittymisestä, tiedot fasiliteteista, nähtävyyksistä, kaupoista, ravintoloista, kulttuurista, ym. Puolan rannikko on pituudeltaan noin 250 mailia, jälkimmäinen kirja esittelee sieltä noin 50 satamaa.



Kirja kuvaa Puolan vesillä veneilyä riskialttiiksi tuulten nostattamien aaltojen ja virtausten vuoksi. Suojaavaa saaristoa ei ole. Suurten jokien suistoalueilla veden virtauksen vastaiset tuulet nostavat ilkeitä aallokoita, maalta puhaltavat tuulet puolestaan aiheuttavat suuria syvyyden vaihteluita. Kirjassa on karttoja ja kuvauksia Euroopan laajuisista suursäätiloista ja niiden vaikutuksista tuuliin ja aallokkoon. Omat kokemuksemme eivät onneksi ole olleet noin dramaattisia.

Kirjasta oli merkittävää hyötyä meille, kun ajomme Kuurin kynnystä Klaipedasta Nidaan. Tämä lähes koko matkaltaan parin kolmen metrin syvyinen,

hyvin kapea, osin ilmeisesti ruopattu väylä on merkitty pienillä poijuilla. Kirkkaalla ilmalla ja tyynessä säässä ne näkyvät kyllä, mutta sumu ja aallotko aiheuttavat hankaluuksia. Kuulimme Liepajassa erään saksalaisveneen kipparilta, että heidän Simrad plotterissaan ei poijuja näkynyt, reittiä ei ollut merkitty karttaan. Ei näkynyt meidänkään Simradissa,



mutta kirjasta nuo kolmisenkymmentä poijua saattoi poimia ja merkitä manuaalisesti. Samoin plotterikartasta puuttuivat kartat suljetuista alueista lähdetäessä Gdanskin lahdesta rannikkoa länteen päin. Veneilijät voivat ajaa alueiden läpi vain viikonloppuisin, muulloin ne ovat pääsääntöisesti suljettuja.



Klaipėda Liettu

Molemmat kirjat ovat suositeltavia, saksankieli tuottaa englantiiin tottu-neille ärtymystä. Kirjat kannattaa tilata nettikaupasta, 29,90 kappale. Kirjakaupat ja Nurmisen kartta-kauppa kertoo hinnan kahdella.





## Eskaaderi Gdanskiin

Marinerit ry järjestää avoimen moottorivene-eskaaderin Puolan Gdanskiin. Aikataulu on laadittu siten, että olemme Gdanskissa ICCY:n (International Council of Cruising Yachts) vuotuisen tapaamisen aikaan, eli 24. - 28.7.2011. ICCY on kansainvälinen matkapurjehtijoiden yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää kansainvälisiä lämpimiä ystävyyssuhteita veneilijöiden kesken. ICCY:n motto on *"The sea and the friends we make from it"*. ICCY-kokoukseen osallistujille on varattu oma laituri vanhan kaupungin tuntumassa. Muille löytyy paikka vierasvenesatamasta. Tapaamisessa on luvassa korkeatasoista ohjelmaa tutustumisretkineen ja illallisineen.

Matkalle otetaan mukaan paitsi yhdistyksen jäseniä myös uusia tulokkaita, joita varten järjestetään valmennuskurssi ja tapaaminen Helsingissä. Eskaaderi on siis avoin kaikille, mutta sen toimeenpanee yhdistys. Matka täyttää Marinerit ry:n jäsenyyuskriteerit ja sen suorittaneet moottoriveneilijät saavuttavat jäsenkelpoisuuden.

Eräs ajatus on jakaa osanottajat kahteen nopeusryhmään, esim. 20 kn ja 7 kn.

Alustavan aikataulun mukaisesti lähtö eskaaderille on maanantaina 11.7.2011, mitä edeltää kokoontuminen viikonlopun aikana Korppoon Verkanin vierassatamassa. Veneet ovat täydessä varustuksessa ja täysin varastoin. Menomatka tapahtuu Ruotsin rannikkoa pitkin. Matkalla hyödynnetään marinereiden kokemuksia satamista, huollosta ja reiteistä. Matka-aikaa on 13 päivää josta 10 ajopäivää. Menomatkan pituus on noin 620 M, joka tarkoittaa, että 7 kn ryhmä joutuu ajamaan keskimäärin 9 tunnin päiviä. Eräs ajatus on, että jaetaan 7 kn ryhmä kahteen ryhmään, josta toinen lähtee viikkoa aikaisemmin, jolloin päiväetapit jäävät lyhyemmiksi.

Paluumatka tehdään kahtena haarana. Toinen haara palaa Ruotsin kautta takaisin. Etuna on matkan suojaisuus ja sen kautta parempi suunniteltavuus. Toinen haara palaa Baltian rannikkoa pitkin, jolloin vieraillemme pidennetyn viikonlopun 29.7. – 31.7.2011 Kalinin-gradissa ja tutustumme Baltian rannikon satamiin. Paluumatkan yhteydessä on mahdollisuus toteuttaa avomeriylityksiä sään ja olosuhteiden salliessa; mm. Gotlanti – Utö tai vastaavia. Paluu Suomeen tapahtuu viikolla 32 siten, että osaeskaaderit purkaantuvat rajan ylityksen jälkeisessä paikassa esimerkiksi Hangossa ja Maarianhaminassa.

Seuraavat Marinerit kuuluvat järjestelytoimikuntaan:

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Trygve Österman | Puheenjohtaja |
| Klaus Salkola   |               |
| Satu Harkki     |               |
| Hannele Naatula |               |

Toivomme, että jäsenet ilmoittavat kiinnostuksensa mahdollisimman nopeasti, jotta saadaan yksityiskohtaisempi suunnittelu käyntiin.

Lisätietoja matkasta julkaistaan sitä mukaa kun suunnittelutyö edistyy kotisivuillamme [www.marinerit.net](http://www.marinerit.net).



## Trygve Österman Saariston helmiä

**Alskär on pieni saari Österskärin** länsipuolella Kihdin reunalla. Se ei ole väylien vieressä eikä siitä ole kirjoitettu sankaritarinoita. Saarella on kuitenkin näytelty osansa Suomen rannikon puolustuksessa. Vuoteen 1939 saari oli soinen laidunmaa Österskäriläisten karjalle.

Pietari Suuren puolustuslinja, joka oli rakennettu 1900-luvun alkupuolella, purettiin pikkuhiljaa. Heinäkuussa 1940 alkoi Alskärin linnoitustyöt siirtämällä tykit Kökarista. Kovan työn jälkeen saatiin kolme tykkiä siirretty paikoilleen. Tarvitavat rakennukset tuotiin myös Kökarista ja rakennettiin uudelleen Alskäriin. Joulukuun alkuun mennessä oli kolme 152 mm Canet-tykkiä ja majoitus- ja sosiaalitilat 50 miehelle valmiina. Saareen rakennettiin tietysti myös ammusvarasto, mutta siellä ei voitu säilyttää ammuksia liian suuren kosteuden takia. Meillä oli siis linnake ilman ammuksia.

Tänään on puolustusvoimien toiminta jo loppunut ja saari on avoin siviileille. Forum Marinum omistaa tykit ja ne ovat nähtävän alkuperäisissä asemissaan. Ammusvarasto ja tykkien alla oleva luolasto on myös nähtävänä. Sotilaalliset nähtävyydet eivät ehkä ole niitä kaikista mielenkiintoisimpia. Saaren luonto on ”villi ja vapaa”. Saari on saanut rehevöityä rauhassa ja se on varsinainen viidakko.

Rantautuminen tapahtuu saaren itäpuolella olevaan laituriin. Satama on avoin itätuulille. Laturi on tukeva ja syvyyttä on noin 3 m. Alkuperäisistä rakennuksista näkyvät ainoastaan savupiiput ja kivijalat. Rannalla on kyltti, jossa pyydetään ilmoittamaan vierailusta Forum Marinumille.

Ei muuta kuin saappaat jalkaan ja taistelemaan hyttysiä ja hämähäkkejä vastaan. Polun varrella olevan liikennemerkkin tottelematta jättämisestä ei tietääkseni ole sakotettu.



## Hallitus 2011 ja vastuualueet

### Trygve Österman

- Kommodori
- Eskaaderitoimikunta
- Marineri- lehti

### Markku Piekkola

- Varakommodori
- Liput ja viirit
- Suomenlahti

### Klaus Salkola

- Länsirannikko
- Eskaaderitoimikunta
- Marineri- lehti

### Marita Piekkola

- Rahastonhoitaja

### Satu Harkke

- Sihteeri
- Jäsenrekisteri
- Eskaaderitoimikunta

### Kees Boss

- Sisävesi

### Michael Eidam

- Perinnearkisto
- Kotisivut

### Muita toimihenkilöitä:

#### Timo Totto

- Marineri- lehden päätoimittaja

#### Hannele Naatula

- Eskaaderitoimikunta





## Marinerikalenteri 2011

- 26.- 27.3. Vuosikokous Turku Bore-laiva järjestäjänä Liselotte Hellberg
- 2.- 5.6. Helaeskaaderi Houtskär Näsby järjestäjänä Trygve Österman
- 17.- 18.9. Kesätapaaminen Kasnäs järjestäjänä Satu Harkke
- 19.11. Vaalikokous Teijo (alustava) järjestäjänä Klaus Salkola

**Aluetapaamiset** sovitaan tarpeen mukaan erikseen

**Juhannus**, todettiin, että jokaisella on omat suunnitelmat juhannuksen suhteen joten yhteistä juhannuksenviettoa ei järjestetä.



**"Opaskoira" Lissu paimentaa laumaansa Aspössä 2005**

**Huom. Yhdistyksen nettiosoite on muuttunut. Uusi osoite on:**

**[www.marinerit.net](http://www.marinerit.net)**

Käykää tutustumassa ja kommentoimassa!