

Marineri

1/2012



Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola 6601003859485
- Jäsenmäärä 35
- Venemäärä 21

Marineri 1/2012

Jäsenlehti no 1/2012

Tammikuu 2012

Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry

Toimitus Timo Totro päätoimittaja
Trygve Österman taittaja

Kansikuva Neptunuksen patsas, Gdanskin symboli, joka sijaitsee Pitkällä Torilla.
Pystytettiin 1549 ja toiminut suihkulähteenä vuodesta 1633.
Kuva: Liselotte Hellberg

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä

Sisältö

Marinerit ry	1
Kommodorin mietteitä.. ..	2
Päätoimittajan pöydältä.....	2
Vaalikokous Teijossa	4
Eskaaderimatka Gdanskiin.....	9
Gdanskin matka ja kuinka siitä tulikin Itämeren kierto.....	21
Muistoja ohjelmantäyteisestä ICCY-tapaamisesta Gdanskissa.....	42
Baltia – Puola, kesä 2011, runoja ja kuvia.....	47
Adrialta Rhône'n suistoon.....	51
Hylky – ruusukupin tarina.....	58



Kommodorin mietteitä

Tätä kirjoittaessa velloo Aurajoki vapaana ikkunan alla. Vuosi sitten tähän aikaan se oli jo jäässä. Pari päivää sitten tulin takaisin noin 120 M venematkalta Saaristomerellä. Vaalikokouskin pidettiin Teijossa ja kuinka kävikään, jouduin suostumaan jatkokaudelle. Tämä oli pakettiratkaisu

siinä mielessä, että Marita Piekkola suostui myös jatkamaan ansiokasta uraansa rahastonhoitajana. Tämä on tietysti lyhytnäköistä toimintaa, ongelmat yleensä mutkistuvat pitkityksessään, tai sitten ei. Kuten erillisessä kirjoituksessa tässä lehdessä todetaan, on keskusteltu uusien jäsenten hankkimisesta avoimien eskaaderien yhteydessä. Toivon, että keskustelu jatkuu aina kun tapaamme ja kyllä minulle saa myös soittaa ja lähettää sähköpostia.

Vuoden 2011 aikana on Michael Eidamin toimesta saatettu kotisivumme uuteen uskoon. Ne toimivat erinomaisesti ja palvelevat sekä yhdistyksen jäseniä että muita matkaveneilystä kiinnostuneita.

Gdanskin eskaaderi onnistui hyvin, olivathan kaikki osallistujat Marinereita ja tottuneita eteläisen Itämeren kävijöitä. Kaksi venekuntaa kävi Kaliningradissa ja varoituksista huolimatta byrokratiasta selvittiin ilman suurempia hermoromahduksia. Keskikaupungilla sijaitseva satama täytti kaikki toiveet.

Ensi vuosi tuo mukanaan uusia haasteita. Hallitus kokoontuu vuoden alkupuolella järjestäytymiskokoukseen jossa myös lyödään lukkoon kokous- ja kokoontumispaikat. Mahdollisesta eskaaderista päätetään myös. Hallitus ottaa mielellään vastaan jäsenien mielipiteet ja ehdotukset.

Trygve



Päätoimittajan pöydältä

Suomea kutsutaan yhdistysten luvatuksi maaksi. Venekerhot ovat merkittävä osa yhdistyksiä. Organisaatio- ja johtamisajattelun kannalta vapaaehtoisuuteen ja aatteellisuuteen pohjaavilla yhdistyksillä on oma tavallisia työyhteisöistä poikkeava kulttuurinsa. Johtajuudesta, ainakin vaikutusvallasta kilpaillaan peitetysti, otetaan siitä kiinni mistä saadaan, päätöksenteko on väliin salamyhkäistä, sopimuksista oikaistaan. Venekerhojen talkoot ovat yksi esimerkki organisoimisen ja johtamisen moni-ilmeisyydestä

Joidenkin mielestä asiantuntijoita työyhteisössäkään ei voi eikä pidäkään johtaa. Marinereita voi syystä luonnehtia peräti asiantuntijayhteisöksi.

Yleisessä organisaatioajattelussa on meneillään murroskausi. Tähän asti on luotettu tarkkoihin analyysihin, taloudellis-teknis-rationaaliin, johdon tekemiin strategioihin ja pitkän aikavälin suunnitelmiin. Näitä on sitten 'jalkautettu' yhteisöissä ylhäältä alas, jäsenet eivät useinkaan ole ymmärtäneet strategiakieltä eikä sitä miten juttu liittyy heidän arkeensa. Autoteollisuuden liukuhinnat ja kontrollit ovat saaneet digitaaliset sovellutuksensa kaikkialla työelämässä. Tämä on osa työelämän huonovointisuutta.

Nyt aletaan ehkä viimein uskoa, että systeemin ja organisaation, koko maapallon, luonnollinen tila ei ole pysyvyys vaan muutos ja yllätyksellisyys. Sekin on puolestaan kokemuksellisesti usein kaaosta. Olemme luonnontieteiltäkin (kemia, fysiikka, kvanttiajattelu) oppimassa, että kaaoksessa on järjestyksen siemen. Puhutaan itseorganisoituvista ja itsekehittyvistä yhteisöistä, jaetusta johtajuudesta. Perustana on asioista puhuminen, oman identiteetin selkiyttäminen, johtajuuden jakaminen ja päätösten tekeminen muutaman perusperiaatteen mukaisesti. Jokainen asiakasrajapinnassa toimiva on strategi.

Kun lukee lehtemme Gdansk-teemanumeron tarinoita, tulee vakuuttuneeksi, että Marinerit ry on kehityksessään kompleksisuuteen hyvin sopeutuvaksi organisaatioksi. Talvella sovittiin Gdanskin eskaaderista ja käynnistettiin rekrytointi. Valmennustilaisuudella tuettiin mahdollisia ulkopuolisia osallistujia. Muutama heistä lupasi osallistua, mutta luopui. Varsinaisen eskaaderipaketin osalta toteutui kompleksisuusajattelun havainto alkuehtojen merkityksestä. ICCY-organisaatio oli määritellyt osallistumismaksun tavisveneilijän kipukynnyksen yli, seurauksena viisi venettä seitsemästä marineriveneestä protestoi eikä osallistunut tapahtumaan, vaikka oli sen aikana muutaman sadan metrin päässä vierassatamassa. Kaliningradiin pääsemisen alkuehdot olivat niin byrokraattiset ja kompleksiset, että jälleen viisi venettä seitsemästä päätti jättää tämän nöyryytyskokemuksen väliin. Mutta nyt asiat huvikseen tapahtuivatkin positiivisesti toisin ja kahden osallistujaveneen kokemukset olivat valian myönteiset. Joka tapauksessa eskaaderi otti asiakaslähtöisyyden todesta. Jokainen marineri ruorinsa kanssa on strategi, joka tilaa palveluja alihankintana kartaltaan, navigaattoriltaan, tutkaltaan, autopilotiltaan tai joltakin muulta teknologiselta systeemiltä toimintaympäristön muutoksiin sopeutuen.

Marinerit ovat tottuneet monissa asioissa palvelemaan itse itseään, palvelujen ulkoistamisideologian mukaisesti. Eskaaderiryhmä jakautui pian jo ennen lähtöä neljään osaan. Yksi oman tiensä kulkijavene lähti kesäkuun alussa Baltian rantoja mutkitellen kohti Gdanskia. Toinen ryhmä "Huru-Ukot" (kolme venettä) lähti viikkoa ennen alkuperäistä lähtöaikaa alkuperäisen reittisuunnitelman mukaan pitkin Ruotsin itärantaa, ja määritteli itsensä "rupusakiksi". "Eliitti" (kaksi venettä) lähti aikataulun mukaisesti yhdessä, ehkä "eliitin eliitti" – vene yksin omia teitään avomeriosuuksia suosien. Sopimus oli liittyä yhteen viimeistään Puolan rannikolla. Tämä estyi osin tuulten ja merenkäynnin, osin ristiriitaisten mielikuvien (kuka haluaa ketäkin kaverikseen) vuoksi. Alkuehtojen merkitsevyys huomattiin muuten 1970-luvulla juuri sääennusteiden kohdalla. Pieni virhe niissä aiheutti suuria poikkeamia ennusteissa. "Eliitti" toteutti itseään ja poikkesi pohjoisen Saksan ja Puolan sisävesille. Mutta reittimuutosten ja muiden spontaanien ratkaisujen jälkeen seitsemän marinerivenettä tapasi kuitenkin Gdanskissa. Ainoaksi kaikille yhteiseksi tapaamiseksi huipentui vanhan kaupungin tasokkaassa ravintolassa syöty lounas. Itseorgansioituminen oli ilmeisesti tuottanut lisäarvoa kaikille.

Paluumatka oli alkuaan suunniteltu yhteiseksi pitkin Baltian rannikkoa Kaliningradissa poiketen. Mutta "Huru-Ukot" päättivätkin palata tuloreittiä Ruotsin kautta Saksaan koukaten. Muut palasivat vaihtelevilla kytkeytymisillä itärantaa pitkin. Kotisatamaan kukin vene saapui omien aikataulujensa mukaan.

Tulevaisuuden eskaaderit saattavat ollakin tällä tavoin organisoituneita, kuin postmodernit työyhteisöt joissa on meneillään projekteja, joihin liitytään ja erotaan ja kuljetaan kappaleen matkaa silloin tällöin yhdessä. Matriisiorganisaatioiden sanotaan edellyttävän henkisesti kypsiä jäseniä toimiakseen hyvin. Vanha eskaaderimalli koetteli sekin sopeutumista ja joustoa, uusi vaatii sitä vielä enemmän. Ideaali hokema erilaisuuden tuottamasta luovuudesta on välillä työläs kestää; ja kiintoisa kysymys on miten johtajuus näissä itseorganoituvissa eskaadereissa toteutuu? Uudemmassa systeemisessä ajattelussa korostetaan riittävää yhteisyyttä erilaisuuden kanssa elämiseksi.

Timo

PS 1. Älkää ohittako yksin välimerellisessä kulttuurissa matkaa tekevän Rumbalotten kertomusta privaattimatkan organisoitumisesta.

PS 2. Hylky-romaanin esittelyssä kerrotaan kiehtova tarina erään merikuljetuksen organisoimisesta parin vuosisadan takaa.

Vaalikokous Teijossa

Yhdistyksen sääntömääräinen vaalikokous pidettiin Marine Alutec Oy:n tiloissa 19.11.2011. Ennen varsinaista kokousta kokoonnuttiin Mathildedaliin jossa koleassa säässä paikallisen oppaan johdolla tutustuttiin ruukkiin ja sen historiaan.

Esityslista sisälsi sääntömääräiset asiat ja toimintasuunnitelman yhteydessä syntyi asiallinen ja vilkas keskustelu eskaaderipolitiikasta ja mahdollisista kohteista. Tämän kesän eskaaderi oli onnistunut siinä mielessä, että seitsemän venettä kohtasi Gdanskissa IC-CY- viikonlopun aikana. Epäonnistumisena voidaan pitää sitä, että kaikki olivat yhdistyksen vanhoja jäseniä.

Keskustelussa todettiin, että matkaan tarvittava aika, 6 – 7 viikkoa, oli liian pitkä jotta työssäkäyvillä olisi ollut mahdollisuus osallistua. Keskustelussa tuli esille pari hyvää ehdotusta. Järjestetään lyhyempi matka, joka ei välttämättä täytä jäsenkriteereitä, mutta rohkaisee itsenäiseen matkaan myöhemmin. Toinen ehdotus oli, että muutetaan jäsenkriteerit sellaisiksi, että esim. Höga



Kokousväki opastetulla kierroksella



Marine Alutecin tuotannon esittely

Kusten lisättynä esim. Baltian matkalla riittäisi.

Viime talvena pidetty matkaveneilyn valmennuskurssi osoitti, että Suomesta löytyy matkaveneilyyn kiinnostuneita ihmisiä. Ehdotettiin, että otetaan heihin yhteyttä ja tiedustellaan heidän kiinnostustaan osallistua lyhyempään eskaaderimatkaan.

Viimetalvinen Utön matka sai niin paljon kiitosta, että päätettiin järjestää matka uudestaan tänä talvena. Järjes-

telyt ja varaukset päätettiin aloittaa välittömästi.

Kokouksen virallinen pöytäkirja on liitteenä.

Kokouksen jälkeen nautittiin maittava illallinen Mathildedalissa sijaitsevassa Ruukin Krouvissa. Ruoka oli erittäin hyvää ja palvelu erinomaista. Isäntä jopa lupasi tulla sunnuntaiaamuna valmistamaan yöpyjille aamiaisen.

Pieni rikka rokassa oli allekirjoittaneen vastaanotto Mathildedalin vierasvenesatamassa. Olin kiinnittynyt laituriiin ja työntänyt töpselin laiturilla olevaan pistorasiaan. Hetken päästä tuli alueen

omistaja paikalle ja kysyi millä oikeudella olen kiinnittynyt hänen laituriiinsa. Ilmoitin, että merikartassa satama on merkitty viralliseksi vierassatamaksi. Hän kuitenkin syytti minua tunkeilijaksi ja varkaaksi ja väitti, että olen hänen yksityisalueellaan ja että minun pitää maksaa satamamaksu. Olin tietysti sama mieltä, palveluista pitää maksaa. Hän lupasi soittaa satamavahdille, jolle ko. maksu on maksettava. Satamavahti saapui ja samat haukku-



miset toistuivat. No, kyllä minut saa haukkua varkaaksi ja tunkeilijaksi kaksi kertaa saman päivän aikana, kunhan se sitten jää siihen. Satamamaksuksi hän ilmoitti 15 euroa, joka on mielestäni kohtuullinen. Sitten hän lisäsi, että sähköstäkin pitää maksaa. Olin samaa mieltä. Sähkön hinta hieman hämmästytti, se on Mathildedalin vierassatamassa 25 euroa vuorokaudessa. Satamamaksu on siis 40 euroa vuorokaudessa ilman suihkua, WC- palvelua, vettä jne. Päätin, että en uskalla tulla toista kertaa tähän satamaan, se maksaa varmasti lähes 100 euroa kesällä kun kaikki palvelut ovat käytössä.

Tästä huolimatta tapaaminen oli onnistunut, kiitos järjestäjille Sadulle ja Klasulle.

Trygve



Liite: Marinerit ry:n vaalikokouksen pöytäkirja**Aika:** 19.11.2011**Paikka:** Marine Alutech Oy, Teijo

Läsnä: Trygve Österman, Liselotte Hellberg, Kees Bos, Maire Bos, Merja Tatro, Timo Tatro, Michael Eidam, Ulla Swaljung-Eidam, Hannele Naatula, Mika Naatula, Simo Naatula, Sippo Naatula, Markku Piekkola, Marita Piekkola, Klaus Salkola, Mikko Maanila, Ulla Maanila ja Satu Harkke.

1. Kokouksen avaus

Kommodori Trygve Österman avasi kokouksen klo 14.38 raportoiden kesän 2011 eskaaderista Puolaan.

2. Laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen

Kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

3. Kokousvirkillijoiden valinta

- **Puheenjohtajaksi** valittiin commodori Trygve Österman
- **Sihteeriksi** valittiin Satu Harkke
- **Pöytäkirjantarkastajiksi ja ääntenlaskijoiksi** valittiin Hannele Naatula ja Mika Naatula.

4. Työjärjestyksen hyväksyminen

Työjärjestys hyväksyttiin esitetysti.

5. Ilmoitusasiat

Ei ilmoitusasioita.

6. Toimintasuunnitelma 2012

Hallitus esitti vuodelle 2012 toimintasuunnitelman, mikä hyväksyttiin kokouksen esittämin muutoksin ja lisäyksin seuraavassa muodossa.

Hallinto

Toimintavuoden aikana järjestetään normaalien sääntömääräisten kokousten ja tapaamisten lisäksi yhteinen tapaaminen tammi/helmikuun aikana.

Toimintavuoden aikana järjestää ICCY tapaamisen Tallinnassa. Selvitetään mahdollisuudet osallistua tapahtumaan.

Talous

Yhdistyksen talous käy ilmi talousarvioehdotuksesta.

Kokoukset

Sääntömääräiset kokoukset

Toimintakauden aikana pidetään sääntömääräiset kokoukset, vuosikokous keväällä ja vaalikokous syksyllä.

Helaeskaaderi

Perinteinen helaeskaaderi järjestetään hallituksen valitsemaan kohteeseen.

Kesäkokous ja Syystapaaminen

Tilaisuudet järjestetään hallituksen valitsemassa kohteessa.

Talviretki

Talven aikana järjestetään retki Utö:seen 13-15.1.2012.

Eskaaderit

Pyritään järjestämään avoin eskaaderi hallituksen valitsemiin kohteisiin.

Yhdistyksen tiedotus perustuu pääasiallisesti sähköpostiin. Marineri – lehden julkaisemista jatketaan.

Yhdistyksen nettisivut ylläpidetään.

Tiedotus

Yhdistyksen tiedotus perustuu pääasiallisesti sähköpostiin. Marineri – lehden julkaisemista jatketaan.

Yhdistyksen nettisivut ylläpidetään.

Kilpailut ja palkitsemiset

Valitaan matka- ja mailimestarit. Valitaan Avomeripokaalin, Marinerimaljan ja Lentävän Hollantilaisen saajat (kiertopalkintoja).

7. Jäsenmaksun ja liittymismaksun suuruus 2012

Hyväksyttiin maksujen pitäminen ennallaan

8. Talousarvio 2012

Hyväksyttiin hallituksen esittämä talousarvio, liitteenä

9. Kommodorin ja varakommodorin vaali 2012

Kommodoriksi valittiin Trygve Österman

Varakommodoriksi valittiin Markku Piekkola

10. Hallituksen jäsenten lukumäärä 2012

Lukumääräksi vahvistettiin 5 jäsentä

11. Hallituksen jäsenten vaali 2012

Hallitukseen valittiin Marita Piekkola, Klaus Salkola, Michael Eidam, Kees Bos ja Satu Harkke

12. Kahden tilintarkastajan ja kahden varatilintarkastajan vaali 2012

Hannele Naatula ja Mika Naatula valittiin varsinaisiksi ja Merja ja Timo Totro varalle.

13. Tilintarkastajille maksettavan palkkion suuruus 2012

Päätettiin pitää palkkio ennallaan.

14. Muut asiat

Käytiin läpi Marineriveneiden kauden matkat ja mailit. Näihin perustuen jaettiin kaudelta 2011 seuraavat palkinnot:

- i. **Matkamestari 2011** Rumbalotte 3166 mailia, Port Napoleon
- ii. **Mailimestari 2011** Marinett II 4 170 mailia
- iii. **Lentävä Hollantilainen** Penelope 2000 mailia
- iv. **Avomeripokaali** Helmi 395 mailia
- v. **Marinerimalja** Elisabeth

15. Kokouksen päättäminen

Kommodori päätti kokouksen klo 15.52



Palkintojen jako

PS. Talousarvio löytyy jäsensivuilta.

Eskaaderimatka Gdanskiin

Kesällä 2010 Piekkolan Markun suusta lipsahti lause: ”Eiks lähdetä ens kesänä Gdanskiin? Siellä järjestetään ICCY:n (International Council of Cruising Yachts) kokous.” Läsnä olevien mielestä ajatus oli hyvä ja päätettiin perustaa eskaaderityöryhmä.

Projektissa pitää olla tavoitteet. Meillähän on aikaisempia kokemuksia eskaadereiden järjestämisestä joten tavoitteiden kiinnilyöminen ei ollut kovin vaikeaa. Eskaaderin tulee olla avoin kaikille. Yritetään aktiivisesti värvätä yhdistyksen ulkopuolelta osallistujia ja samalla uusia jäseniä ja Kaliningradissa pitää käydä. Tarjoamme turvallisuutta yhteisen matkan merkeissä. Luonnollinen yhteistyötaho oli Suomen ICCY- porukka Kalevi Westersundin ja Hannu Laineen johdolla. Järjestettiin yhteinen tietoisuus venemessujen yhteydessä (jossa ei ollut paljonkaan kuulijoita) sekä oma matkaveneilyn valmennustilaisuus Helsingissä (jossa taas oli paljon kuulijoita). Kiinnostuneita seuran ulkopuolelta oli puolisen tusinaa. Yksi toisensa jälkeen putosi pois kun todellinen aikataulu (5-6 viikkoa) selvisi. Polttoainekustannus saattaa olla toinen rajoittava tekijä, olihan matka kokonaisuudessaan yli 1 300 M.

Omasta porukasta löytyi seitsemän urhoollista. Tämä johti siihen, että käytännön järjestelyt jäivät aika vähiin. Kaikki olivat jo aikaisemmin veneilleet näillä vesillä ja kokemusta oli vaikka muille jakaa. Tehtiin lista tarvittavista merikartoista ja purjehdusoppaista sekä tehtiin karttavarastojen inventointi. Eskaaderin organisaatio oli myös aika löysä. Yksi venekunta, Marinella III, miehistönä Timo ja Merja Totro, lähti jo aikaisemmin ja sovittiin tapaamisesta Gdanskissa heinäkuun viimeisellä viikolla. Ohta, miehistönä Klaus Salkola ja Satu Harkke, sekä Elisabeth, miehistönä Markku ja Marita Piekkola lähtivät viikko ”huru-ukkojen”, Saukko (Mikko ja Ulla Maanila) Penelope (Cornelis ”Kees” Bos) ja Marinett II (Trygve Österman ja Liselotte Hellberg) jälkeen. Helmi, miehistönä Mika, Hannele, Simo ja Sippo Naatula, lähti viimeisenä Tammissaaresta suoraan Öölantiin ja siitä pitkin loikin kohti Gdanskia. Tästä porrastuksesta oli se hyöty, että emme olleet yhtäkaa pyrkimässä täpötäysiin ruotsalaisiin vierassatamiin. Ryhmät valitsivat itse reittinsä. Ainoa tavoite oli, että olemme kaikki yhdessä Gdanskissa heinäkuun viimeisellä viikolla. Huru-ukkojen reitti kulki Maarianhaminasta Ruotsin itärannikkoa pitkin Bornholmiin ja sieltä Puolan rannikolle ja Gdanskiin. Päätettiin, että paluumatkasta sovitaan sitten kun se alkaa olla ajankohtainen.

Marinett II:n lokikirjan merkintä päivälle 1.7.2011: Lähtö Aurajoesta klo 17.10. Aurinko paistaa ja lämpötila on +26°C, tuuli on etelästä 3 m/s. Poikettiin Verkanissa ja otettiin 250 l polttoainetta. Alustavasti oli sovittu, että tavataan Saukko ja Penelope Verkanissa mutta Kees soitti ja ilmoitti, että hänen on mentävä Uudenkaupungin kautta. Sovittiin Mikon



Saukko



Penelope



Marinett II

kanssa että tavataan Maarianhaminassa. Lähdimme siis kohti Maarianhaminaa. Poikettiin Rödhamnissa ja tutustuttiin radiomajakkamuseoon. Siellä on esillä vanhan radiomajakan laitteita sekä paikallisen väestön elämää kuvaavia esineitä. Maarianhaminassa olivat Saukon miehistö vastassa ja kiinnityimme paalujen väliin Saukon viereen. Penelope oli matkalla Uuteenkaupunkiin, joten meillä oli hyvää aikaa järjestää Mikolle Borrelioosi lääkitystä. Hän oli nimittäin huomannut, että punkkipureman ympärille oli tullut punainen rengas. Paikallinen terveydenhuolto, sekä julkinen että yksityinen, ei ollut kiinnostunut auttamaan köyhiä Suomalaisia. Asia kuitenkin järjestyi (Turusta) ja matkaa voitiin jatkaa.

Lokikirjan mukaa lähdettiin 5.7.2011 klo 09.00 kohti Tukholman saaristoa. Sää oli hieman sumuinen mutta meri oli tyyni. Ahvenanmerellä velloi kuitenkin vanha meri ja tietysti suoraan sivulta. Ahvenanmeri on kuitenkin verraten pieni lätäkkö ja klo 11.50 Ruotsin aikaa oli Tjärven suoraan sivulla. Jatkettiin Kapellskärin vierassatamaan, joka ei ole Kapellskärin kohdalla vaan Riddersholmenin kohdalla. Merikartassa lukee Gunnarsmaren ja sisäänajo tapahtuu etelästä hyvin viitoitettua väylää pitkin. Satama on erittäin suojainen, veden syvyys satamalahdessa on

noin 2 m, mutta jonkin verran ahdas. Tutustuttiin paikan luontoon nautittiin iltapäiväkahvit ja jatkettiin matkaa. Todettiin, että Blidössä on vierassatama ja että se olisi sopivan matkan päässä yöpymistä ajatellen. Satamamaksu maksettiin, syötiin päivällistä, seurusteltiin ja painuttiin nukkumaan. Aamulla irrotettiin noin kello yhdeksän ja suunta etelään. Käytiin katsomassa Möjan satamia ja todettiin, että ne ovat aika ahtaita ja kiinnitystapa on joko peräänkankuri tai kylkikiinnitys. Matka jatkui kohti Da-



Kees on saapunut Nynäshamniin

larötä jossa Saukko otti polttoainetta ja Marinett lähti selvittämään satamatilannetta. Hotelin laiturissa oli tilaa mutta tuuli osui ikävästi siihen. Jatkettiin niemen taakse Askfatshamneniin mutta se oli täynnä. Saukko oli tankannut ja otettiin suunta kohti Utötä. Sielläkin oli tilanne huono, satama oli enemmän kuin täynnä. Nynäshamn oli seuraava ja siellä oli muutama vapaa paikka. Kello oli 18.30 kun oltiin kiinni aisapakalla. Muutama tunti myöhemmin saapui Penelope suoraan Maarianhaminasta. Tämä on hatunnoston arvoinen suoritus, 12 tuntia yhtämittaista ajoa. Huru-ukko porukka oli täysilukuinen. Vietimme seuraavan päivän syöden savustettuja katkarapuja ym. meren herkkuja. Veneen ruokavarastot täytettiin paikallisessa Konsumissa ja Saukon janon sammuttamiseksi Mikko uhrasi ison tukun paikallista valuuttaa.

Matka jatkuu ja reitti kulki sisäväyliä pitkin kohti Oxelösundia. Reitti on erittäin luonnonkaunis. Väylä on välillä niin kapea, että purjeveneiden ohittaminen oli vaikeaa. Tuuli oli heikko, n. 3 m/s, ja purjeveneiden nopeus oli 3 solmun luokkaa. Marinettin nopeus tyhjäkäynnillä on 4 solmua joten välillä piti jopa pakittaa, jotta edessä oleva ei olisi jäänyt alle. Oxelösund on teräskaupunki ja vierassatamia on pari kappaletta. Me valitsimme Oxelösunds Gästhamn koska siitä oli lyhyempi matka kaupunkiin. Toinen vaihtoehto olisi ollut Fiskehamnen. Kuljetus kaupunkiin on järjestetty traktorivetoisella ”junalla”. Kaupungin keskusta oli

hienoinen pettymys. Sieltä löytyy tavallisia kauppiaita ja ravintoloita, mutta historialliset nähtävyydet ovat hieman kaupungin ulkopuolella. Satama oli laajentunut siitä, kuin olin viimeksi siellä. Uudet laiturit ovat heti aallonmurtajan sisäpuolella oikealla.

Lokimerkintä 9.7.2011: Lähtö klo 08.10. Tuuli on lounaasta 3 m/s ja lämpötila +21°C. Kuljettiin edelleen sisävyilyä pitkin. Arkösundin kohdalla käytiin katsomassa kolme vierassatamaa. Vaikutti siltä, että Arkösunds Kajen olisi turvallisimman satama. Tämä alue on Tukholmalaisten temmelyskenttä joten heinäkuussa satamat ovat yleensä täynnä. Paras mahdollisuus löytää vapaita paikkoja on saapua satamaan klo 11-13 välisenä aikana. Kellohan oli vasta 11.30 joten me päätettiin jatkaa matkaa. Fyrudden oli sopivan matkan päässä ja

jos se olisi täynnä, niin lähietäisyydeltä löytyisi pari muuta vaihtoehtoa. Meille löytyi sopivasti kolme paikkaa, Saukko ja Penelope ponttonilaiturista ja Marinett kiinnittyi rajavartiolaitoksen taakse kaijaan. Maksettiin 100 kruunua sähköstä ja yöpymisestä. Satamakirjassa sanottiin, että tämä on pääasiassa kalasatama. Lähdettiin ostamaan kalaa, mutta jouduimme pettymään. Rannalla oli pieni kioskki jossa myytiin kalaa mutta valikoima ei oikein houkutellut kaupantekoon. Aamulla taas romut kolisemaan ja Keesin ehdotuksesta otettiin suunta kohti Blankaholmenin



Blankaholmin laitur.....

satamaa. Tuuli oli etelästä noin 4 m/s. Liikenne oli aika vilkasta, mutta sujuvaa. Sisäiset yhteydenpidot hoidettiin VHF:llä kanavalla 77. Liikennetilanteista tiedotettiin ja se, joka ensimmäisenä tuli satamaan ilmoitti muille tilanteesta. Tämä menetelmä toimi hyvin koko matkan aikana. Blankaholmen on idyllinen pieni satama vanhan palaneen sahalaitoksen vieressä. Pitkä puulaituri on aikaisemmin palvellut sahalaitosta. Peräpaalut olivat aika huonossa kunnossa joten otettiin kylki kiinni. Laiturin päässä oli vanha koristeellinen piano. Näytti siltä, että se oli ollut siinä jo pitemmän aikaa sään armoilla. Satama on sen verran syrjässä valtavyilyistä, että tungosta ei ollut. Satamakirjan luettelo palveluista on pitkä mutta todellisuus oli karumpi. Rannassa oli kahvila, jossa ilmainen internetin käyttö, tenniskentän vierestä löytyi suihkut ja kahvilan vieressä oli ravintola. Isäntäväki oli kuitenkin erittäin ystävällistä ja valmiita järjestämään mitä vain. Matkalla suihkuun (noin 200m) oli erittäin runsas yrttitarha josta olisi voinut ostaa tarhan tuotteita.



.....ja piano

Seuraava satama olisi Kalmar. Sää oli edelleen hieno, tuuli oli lännestä ja lämpötila 19°C. Kello lähestyi jo viittä iltapäivällä kun Ölannin silta alitettiin. Pelättiin pahinta, satama tulisi

varmasti olemaan täynnä. Aallonmurtajan portissa meitä oli vastassa ”satamaluotsi” kumi-veneellä. Hän oli sitä mieltä, että satama on täynnä. Ehdotin kuitenkin, että voisimme kiinnittyä vierekkäin ainoaan paikkaan, joka näytti olevan vapaa. Tyttö epäili, että paikka ei olisi tarpeeksi pitkä, mutta antoi meidän yrittää. Paikka sopi kuin hanska käteen ja kello 17.00 olimme kiinni vierekkäin sataman viimeisellä vapaana olevalla paikalla. Satamahenkilökunta kävi paikan päällä keräämässä satamamaksut 230 SEK sis. sähkön. Aamulla ostettiin tuoretta leipää suoraan laiturilta. Naiset lähtivät metsästämään ruokakauppaa. Ennen ICA:n myymälä oli sataman rantamakasiinissa, mutta ei enää. Konsum- kauppa löytyi hikisen (n. 300 m) matkan päästä.

Seuraavana aamuna oltiin taas liikkeellä. Tuntuu ehkä siltä, että me emme tee mitään muuta kun ajamme. Tähän löytyy seuraavanlainen selitys. Ensinnäkin olemme kaikki olleet monta kertaa aikaisemmin näillä vesillä. Toiseksi olemme matkalla Gdanskiin ja meidän tulee olla siellä heinäkuun viimeisellä viikolla. Tähän asti matka on edennyt ilman säähäiriöitä, mutta emme voi luottaa siihen, että se jatkuu näin. Seuraava satama on Utklippan. Se on pieni kalliosaari siellä missä Ruotsin rannikko kääntyy länteen. Toisella puolella on Hanön lahti ja etelässä ja idässä on Itämeri. Satama-allas on räjäytetty kallioon ja tästä syystä se on erittäin turvallinen. Ainoa ongelma on osua sisään altaaseen kovalla kelillä. Kolmen aikaan iltapäivällä oltiin satama-altaassa. Se oli melkein täynnä saksalaisia purjeveneitä, mutta



Utklippan

meille löytyi hyvää tilaa sisääntuloaukon oikealla puolella. Täällä otetaan aina kylki kiinni ja mikäli laituripaikat ovat loppuneet, otetaan kiinni toisen aluksen kylkeen. Saari on sen verran pieni, että se on tunnissa katsottu. Sisäänmenoaukot pystyttiin ennen huonolla ilmalla sulkemaan sulkuporteilla. Porttien sulkumekanismit ovat edelleen nähtävissä. Saarella on myös raunioituneita betonibunkkereita, jotka ovat olleet puolustuksen käytössä. Naapurisaaresta löytyy mu-



Vapaa vieraspaikka Rönnessä

seoitu tykki. Saarien välinen yhteys hoidetaan soutuveneillä. Ilma oli leuto ja illanvietto laiturilla olevien pöytien äärellä sujui leppoisasti. Illan säätiedotus antoi kuitenkin ymmärtää, että muutakin olisi tulossa. Annettiin kovantuulen varoitus Utklippanin ja Bornholmin väliselle merialueelle. Tämä tarkoittaisi ainakin kolmen päivän oleskelua tällä kivellä. Päätettiin lähteä aikaisin aamulla ennen kuin tuuli nousee. Määränpää oli Svaneken satama Bornholmin koilliskulmassa. Tuuli oli aamulla klo 05.00 koillisesta noin 3 m/s. Kaikki näytti hyvältä, tuuli oli vinosti takaa. Tuuli kääntyi kuitenkin aika nopeasti itään ja alkoi voimistua. Noin kahden ja puolen tunnin ajon jälkeen oli meno jo aika epämurkavaa. Tuuli suoraan sivulta noin 10 – 12m/s. Pidettiin lyhyt palaveri VHF:llä ja päätettiin muuttaa suuntaa kohti Rönneä. Nyt meillä oli taas melkein myötätuulta ja meno rauhoittui huomattavasti. Aamun ennuste lupasi nyt itämyrskyä. Rönne sijaitsee saaren länsipuolella ja todettiin, että se olisi paras paikka odottaa myrskyn laantumista. Hammer Oddenin jälkeen olimme saaren suojassa ja matka sujui taas melkein tyyneessä. Ohitimme useat pienet satamat ja tulimme Rönnen pohjoispuolella olevaan vierassatamaan. Sinne ei kuitenkaan ollut mitään asiaa. Luvattu myrsky oli täyttänyt sataman ääriä myöten. No, jatkettiin kohti Rönnen kauppasatamaa ja siellä olevia vieraspaikkoja. Kalasataman vieressä löytyi vapaita paikkoja. Yritimme ensi kylkipaikoille, mutta meidät häädettiin sieltä koska mereltä oli tulossa troolareita myrskyä pakoon. Siirryimme poijupaikoille ja kovan köysisulkeisen jälkeen saimme veneet turvallisesti kiinni laituriin. Pelkäsimme, että poijut lähtevät liikkeelle mutta satamapteeni takasi, että poiju kestää jopa 60t laivaa. Nyt tuuli oli jo saavuttanut myrskylukemia. Puhelimitse saatiin tietoja Ohtasta ja Elisabetista. He olivat yrittäneet Kalmariin mutta tuuli painoi suoraan sisään ja he olivat siirtyneet vastakkaiselle puolelle Färjestadiin. Siellä oli hyvin tilaa ja se oli täysin suojassa. Helmi oli saapunut Byxelkrokiin Ölannin pohjoiskärkeen. He olivat ajaneet suoraan Tammisaaresta. Autopilotti oli sanonut sopimuksensa irti ja he joutuivat ajamaan viimeiset tunnit käsin.

Rönnen satamalaitos oli rakentanut sähköpylväitä vierasveneitä varten mutta sieltä ei tullut sähköä vaikka kuinka yritettiin. Ruvettiin tavaamaan ohjeita ja todettiin, että tarvitaan älykortti johon on ladattu riittävästi paikallista valuuttaa. Tällä kortilla voidaan sitten saada sähköä sekä suihkusta vettä. Vessa toimii ilman korttia (ovi ei kuitenkaan aukene ilman sitä). Ei muuta kuin kävely lähellä olevaan venetarvikeliikkeeseen jossa ko. kortteja oli myytävänä. Ostin 50

DKK:n edestä jotakin ja työnsin kortin lukijaan siinä toivossa että, olisin saanut sähköä. No eihän se toiminut. Ei kun taas käyttöohjeita tavaamaan ja työntämään korttia rakoon. Kolmannen tai neljännen kerran jälkeen kone suostui ilmoittamaan, että minulla oli nyt käytettävissä sähköä 20 kruunun edestä. Suihkussa käynti veloitti kortista 5 kruunua noin 5 minuutin lämpimästä vedestä.

Tuuli ulvoi purjeveneiden mastoissa ja todettiin, että joudumme viettämään muutaman päivän



Ulla ja Mikko sekä Kees ja Trygve

tällä saarella. Lissu, joka osaa hoitaa yhteydet turisti-infoihin, lähti selvittämään mitä kaikkea me voimme täällä tehdä. Ensin tutustuttiin Rönnen nähtävyyksiin, kirkko, museo, jne. ja sitten ajateltiin, että ajetaan autolla saaren ympäri ja tutustutaan satamiin joihin emme myrskyn takia päässeet veneellä. Vuokrattiin minibussi päiväksi ja lähdettiin kiertämään saarta. Käytiin katsomassa Dueoddan hiekkadyynenä, Snogebeakin kirpputori (josta tietysti jäi kaiken näköistä krääsää kuljetettavaksi takaisin veneeseen). Nexön museossa tutustuttiin sekä kaupungin että koko



Jazzia Allingessa



”Merirosvolaiva”

saaren historiaan. Svaekessa todettiin, että satama oli tupaten täynnä. Gudhjemissä jouduttiin takaisin keskiaikaan. Alueella oli iso keskiaikainen kylä tykkeineen, taisteluineen ja kapakkoineen. Allingen satamassa oli jazzfestivaali ja satama oli niin täynnä, että vapaata vettä ei näkynyt. Hammerodden majakan kautta ajettiin takaisin Rönneen. Yhteensä tuli ajettua noin 200 km ja lysti tuli maksamaan noin 1400 kruunua polttoaineineen. Neljä päivää oli jo kulunut ja maasäteily vaivasi aika pahasti. Päätettiin, että lähdemme maana-

taina 18.7. klo 0500, jolloin arveltiin, että tuuli ja maininki olisi laantunut. Otettiin suunta kohti Puolan rannikkoa, mutta tuuli yltyi ja maininki kävi suoraan sivulta, joten päätettiin muuttaa suuntaa kohti Nexötä. Sinne saavuttiin kymmenen aikaan aamupäivällä. Huonosti nukutun yön jälkeen hoidettiin tärkeimmät askareet (ruokakauppa ja suihku) ja painuttiin punkkaan. Seuraava aamu valkeni kirkkaana ja tyynenä. Seitsemän aikaan irrotettiin köydet ja suunta otettiin kohti Puolan Lebaa. Sinne saavuttiin puoli seitsemän aikaan illalla. Leban aallonmurtajan kärjen tuntumassa sekä joessa piti väistää turisteja kuljettavia merirosvolaivoja. Tämä ilmiö toistui kaikissa Puolan satamissa. Vanhoja kalastusaluksia oli varustettu uusilla kansirakenteilla, jotta ne muistuttaisivat merirosvolaivoja. Musiikki soi ja ihmiset pitivät hauskaa. Satama oli aika täynnä, mutta löysimme Saukon kanssa kylkipaikat aallonmurtajan sisäpuolella. Penelope kiinnittyi Saksalaisen purjeveneen kylkeen. He olivat tuttuja jo edellisen kesän ICCY- matkasta Hollannissa. Naatulat olivat meitä vastassa ja nautimme satamapaukut aallonmurtajalla. Kymmenen vuotta sitten olin ollut edellisen kerran Lebas- sa. Silloin oli satama aivan



Mietintätauko Leban aallonmurtajalla

uusi ja meitä oli kokonasta kolme venettä satamassa. Nyt tyyli oli muuttunut. Satama oli aivan täynnä ja kaupungissa vilisi turisteja. Kadut olivat täynnä kaikenlaisia kojuja, joissa myytiin vaikka mitä. Musiikki pauhaa ja ihmiset juhlivat. Hiekkarannalla oli varmasti 10 000 ihmistä ottamassa aurinkoa ja uimassa. Isot kumiveneet 800-1000 hevosvoiman koneilla ajoivat edestakaisin rannan edustalla. Satamamaksu oli kohtuullinen, noin 15 Euroa sis. sähkön. Satamassa on tankkausmahdollisuus jota Saukon kippari käytti hyväkseen. Mereltä tulevat mainingit löivät aallonmurtajan kivien väliin niin voimakkaasti, että koko rakennelma tärisi. Paineisku oli sen verran voimakas, että se tuntui veneen sisällä ja häiritsi meidän yöunta.

Lebasta lähdettiin sitten suoraan Gdanskiin. Koko Puolan pohjoisranta on hiekkarantaa ja ne olivat tietysti täynnä ihmisiä, siitä huolimatta, että oli pilvistä ja melko koleaa. Perillä oltiin 22.7. klo 16.55. Satama sijaitsee vanhan kaupungin keskustan vieressä. ICCY- kokouksen takia satama oli täynnä. Löydettiin Totron opastuksella joitakin koloja johon saatiin veneet kiinnitetyksi. Totrot olivat tulleet jo paljon aikaisemmin Gdanskiin. Tämä oli nyt matkan pääkohde. Pakollinen vierailukohde on tietysti merimuseo. Se koostuu kolmesta osasta: iso monikerroksinen kivitalo, vanha höyrylaiva, ja vanha hansa-aikainen nosturi. Museon kokoelmat ovat valtavat. Siellä saisi kulumaan monta päivää mutta tällä kertaa selvittiin noin neljässä tunnissa. Tämä osittain siitä syystä, että kaikki esittelytekstit olivat ainoastaan puolaksi. Illalla testattiin Marinett II:sen perähytti. Sinne mahtui yhtäaikaa 14 henkilöä syömään ja juomaan.

Seuraavaksi päiväksi oli varattu minibussi ja paikallinen opas joka ajelutti meitä Gdanskin, Gdynian ja Sobotin alueella. Tutustuttiin "Leninin" telakkaan josta Solidaarisuusliike sai alkuunsa. Tämä oli minulle tuttu paikka jo 80-luvulta, jolloin olin siellä asentamassa telakan uudet nosturit. Kasvoin oppaan silmissä ainakin metrin verran kun kerroin, että olin joka aamu paiskannut kättä Lech Walesan kanssa. Hän oli silloin sähköosaston pomoja. Käytiin Oliwa Katedraalissa kuuntelemassa urkukonserttia ja opas tutustutti meitä kirkkoon ja sen ympärillä ole-

vaan komeaan puistoon. Sopotissa syötiin kevyt salaattilounas ja tehtiin lyhyt kävelymatka kaupungissa. Löytyi myös Grand Hotel jossa minä olin silloin ennen asunut. Sen aikaisesta Puolasta on enää vain muisto jäljellä. Kaikki on niin erilaista (parempaa?) tänään.

Gdyniassa tutustuttiin satama-alueella oleviin "museo" laivoihin, vanha purjelaiva Dar Pomorza, tuttu Tall Ship Race:sta ja on käynyt

Turussakin sekä vanha sotalaiva Blyskawica. Paluumatkan jälkeen käytiin maailman suurimmassa tiilikirkossa, Marian kirkko. Se on 105,5 m pitkä ja siihen mahtuu 25 000 henkilöä.

Seuraavana päivänä varattiin pöytä sataman lähellä olevasta Taverna ravintolasta. Koko porukka kerääntyi sinne ja ruoka oli erinomaisen hyvää. Itse söin villisikaa. Sataman lähel-



Kuvaaja on kyllä selvin päin, en tiedä rakentajista. Talo sijaitsee Sopotissa



Syöksyputkitaidetta Gdanskissa

lä olevista parista ruokakaupoista löytyi tarvittavat elintarvikkeet ja noin 100 m päässä olevasta "Alko" kaupasta tarvittavat juomat. Gdanskin erikoisuus on "Gold Wasser" likööri. Se on kirkasta 38% likööriä johon on lisätty 22 karaatin kultahiutaleita.

Gdansk on aika iso kaupunki josta löytyy myös länsimaisia tavarataloja. Ne sijaitsevat kuitenkin kaupungin laidalla taksimatkan päässä. Kaupungissa asuu vajat 0,5 milj. asukasta. Se on perustettu vuonna 997 ja on entinen Hansaliiton satamakaupunki. Raatihuoneen tornissa on erikoinen kellopeli. Se on ns. "Carillon" joka koostuu 37 kellosta. Se soittaa sävelensä joka täysi tunti.

Torstai 28.7 oli lähtöpäivä. Viiden päivän Gdanskissa oleskelun jälkeen alkoi kotimatka. Alkuperäinen suunnitelma oli palata pitkin Baltian rannikkoa. Se oli kyllä jo aika tuttu aikaisemmista käynneistä ja päätettiin palata takaisin samaa reittiä kuin tullessa paitsi, että poikettaisiin Puolan ja Saksan raja-alueella

olevalle sisävesialueelle. Tämä alue oli Huru-ukko porukalle uusi. Ennen lähtöä poikkesin tankkaamassa. Tämä oli ensimmäinen tankkaus lähdön jälkeen. Tankkiin meni 700 l ja matkaa oli kertynyt 674 M. Hinta oli sama kuin Suomessa, eli 1,35 Euro/l. Vajaan tunnin jokiajon jälkeen oltiin Gdanskin lahdella. Seuraava satama oli Hel, joka sijaitsee Gdanskin lahtea ra-



Lähtö Gdanskista

jaavan pitkän niemen itäkärjessä. Tämä oli uusi tuttavuus, mutta ei erottunut muista rannikon pikkukaupungeista. Tämäkin oli täynnä matkamuisto- ym. kojuja sekä turisteja. Yöunta häiritsi satamaan tuleva aallokko, mutta köysien virittelyn jälkeen saatiin unenpäästä kiinni. Aamulla kymmenen aikaan lähdettiin kohti Lebaa. Aallokko oli aikamoinen, mutta vajaan tunnin ajon jälkeen käännettiin myötäiseen ja meno oli sen jälkeen oikein mukavaa. Poikettiin Puolan suurimmassa kalasatamassa Wladislowowossa. Siellä on myös pieni vierassatama, merirosvolaivoja ja turisteja. Illalla saavuttiin Lebaan. Kiinnitimme veneet taas samaan paikkaan, aallonmurtajan kylkeen, kuin menomat kallakin. Merirosvolaivojen hoilauksen säestämänä vietettiin muuten rauhallinen yö.

Aamulla taas ulapalle. Sattui kuitenkin pieni viivästys kun keulapotkuri ei suostunut toimimaan. Se on aika tärkeä varuste kun 15 t painava vene yritetään kääntää ahtaassa satama-altaassa. Poranterästä tein uuden sokan ja taas oli pelit kunnossa. Melkein tyynessä kelissä suunnattiin kohti länttä. Poikettiin Utskan satamassa jossa oli käynnissä vierasvenesataman saneeraustyö. Ensi kesänä siellä on sitten iso ja komea satama. Yöpymiskohteeksi valittiin Darlowo. Ennen varsinaista satamaa on avattava silta. Se aukeaa joka täysi tunti ja suunnilleen vartin odotuksen jälkeen päästiin satamaan. Satamakapteeni tuli sanomaan, että täällä ei saa kiinnittyä. Kesti jonkin aikaa ennen kuin tajuttiin, että hän tarkoitti, että useamman veneen rinnakkain kiinnittyminen ei ole joen kapeuden takia sallittu. Taas olimme pikkukaupungissa joka oli yli äyräittänsä täynnä turisteja. Yö oli rauhaton. Ihmiset kävelivät pitkin laituria ja juopuneet pitivät meteliä veneen vieressä. Kolmen aikaan yöllä heräsin siihen, että veneemme takakannella istui ihmisiä juomassa "virvokkeitaan". Aamulla sillan avattua lähdettiin taas merelle.

Nyt oli jo 31.7. Iltapäivällä käännettiin keula sisään jokeen joka vie sisävesialueelle. Ensimmäinen satama oli Dziwnow. Kiinnityttiin kyljittäin kalastusalus-ten keskelle. Kampela tuntuu olevan se kala jota täällä kalastetaan. Sitä tuli tonnikaupalla satamaan pitkin yötä. Aamulla kyläläiset kävivät ostoksilla ja niin mekin. Neljä komeaa kampelaa löysi tiensä meidän jääkaappiin. Heti lähdön jälkeen oli taas silta edessä. Satamakapteenin mukaan sen piti aueta klo 10.00 mutta täällä merirosvot määräävät aikataulusta ja se aukesi vasta 10.30. Penelope ja Saukko kävivät tankkaamassa ja matka jatkui mutkittelevaa ja matalaa jokimaisemaa etelään. Välillä oli niin matalaa, että piti vetää tyhjäkäynnille. Tuli mieleen Elbe 11 vuotta sitten. Wolinin kohdalla oli seuraava silta, jonka aukeamista odotettiin pari tuntia. Sillan jälkeen oli vierassatama. Satamamaksu oli ainoastaan 3,70 euro/yö. Joen toisella puolella oli viikin- kikyä jossa naiset kävivät. Kees tutustui porukkaan, joka kunnostaa vanhoja venei- tä. Jokeen on sodan aikana upotettu veneitä ja ne ovat pysyneet hyvässä kunnossa hap- paman veden ansiosta. Nyt näitä veneitä nostetaan ja kunnostetaan. Keesin mukaan Puo- lalainen punaviini on oikein maukasta.



Kalanostajia Dziwnowin satamassa



Wolinin vierassatamassa

2.8 lähdettiin taas liikkeelle. Tulimme suurelle järvelle. Olin aikaisemmin ajanut järven poikki Swinemündestä Stettiniin, eli pohjois-eteläsuunnassa. Nyt matka oli itä- länsisuunnassa. Järven ympärillä on lukuisia pieniä satamia mutta paksu sinilevämatto ei oikein houkutellut pitempään oleskeluun. Järvellä liikkui paljon kalastajia sekä muutama vesibussi. Vapaa-ajan veneilijöitä oli lähinnä saksalaisia. Klo 10.10 ylitettiin Puolan ja Sak- san raja. Se oli poijuilla merkitty linja järven poikki. Saavuttiin Wolgastin kaupunkiin, jossa

oli iso satama. Meillä oli huono tuuri koska juuri tänään olivat kaikki vieraspaikat varattu muutamalle isolle jokilaivalle. Lähdimme siis eteenpäin ja löydettiin Karlshagenin kalastama. Suuntasin keulan paikkaan joka oli merkattu vapaaksi vieraspaikaksi mutta "Hafenüberführer" tuli näyttämään, että ei tänne vaan tuonne toiselle puolelle. No tottelevana miehenä suuntasin sinne ja Mikko Saukolla perään. Siellä taas oli kalastaja vastassa ja huusi kurkku suorana Weck Weck. Tajusin ilmeestä ettemme olleet tervetulleita tälle kään puolelle. Satamakaupteeni ja kalastaja huusivat kuorossa jonkin aikaa ja lopputulos oli, että saamme kiinnittyä rinnakkain tähän. Kesti noin puoli tuntia kun satamakaupteeni ilmestyi autolla veneen viereen ja kurkku suorana käski meitä heti satamakonttoriin. Hän myös ilmoitti, että joudumme maksamaan 5 euroa sakkoa siitä, ettemme ole ilmoittautuneet satamakonttorissa viiden minuutin sisällä saapumisestamme. Tällainen on kuulemma satamassa määräys. Pikkaisen rupesi ottamaan nuppiin kun hän vielä haukkui meitä varkaaksi koska Mikko oli parhaillaan täyttämässä vesitankkia. No, mehän käveltiin konttoriin satamapomon tarkassa vartioinnissa ja maksoimme kaiken mitä hän meille määräsi. Aamulla oli tarkoitus tutustua lähistöllä olevaan Peenemünden kaupunkiin. Se on se paikka missä saksalaiset kehittivät V1- rakettiaan. Se oli myös merkittävä laivastotukikohta. Sen verran oli jäänyt paaha maku suuhun, että Penelopen ja Saukon tankkauksen jälkeen Kröslinin satamassa, joka on iso ja moderni (ja täynnä), suunnattiin ulos Itämerelle kohti Rönneä. Odottaessa kävin pyörähtämässä Penemünden satama-altaassa ja kuvasi siellä olevaa venäläistä museosukellusvenettä.

Matka Rönneen oli aika kuoppainen kovan vastatuulen takia. Klo 19.00 oltiin kiinni Rönnessä samassa poijussa kuin pari viikkoa sitten. Penelope oli joutunut hiljentämään ja saapui satamaan



Saksan rajan ylitys



Museosukellusvene Peenemünden satamassa.

noin puoli tuntia meidän jälkeen. Kees oli kyllä aika väsynyt. Keulahytti oli vuotanut ja petivaatteet kastuneet. Hän teki itselleen ruokaa ja taas hän oli vanha itsensä.

Seuraavana päivänä otimme suunnan kohti Simrishamn. Kees jäi vielä lepäämään ja hän oli päättänyt käydä katsomassa vanhoja tuttuja Ruotsin rannikolla. Loppumatka sujui sitten vanhoja jälkiä seuraamalla. Uusia paikkoja olivat Oskarshamn ja Gryts varv. Gryts varv oli positiivinen yllätys. Pieneen kylään oli rakennettu turistikeskus, johon kuuluu mökkikylä, ravintola, vierasvenesatama, Tukholmalaisille kotisatama ja iso venetelakka. Paikka palvelee lähinnä Tukholmalaisia, mutta vierasvenepaikathan ovat kaikkien käytettävissä. Pitää kuitenkin olla tarkka, jotta löytää paikat alueen perällä ravintolan alapuolella.

Suomen raja ylitettiin 13.8. klo 20.20 Suomen aikaa. Olimme Maarianhaminassa klo 23.00. Kokonaismatka Korppoo – Gdansk – Korppoo oli 1500M ja polttoainetta kului noin 1600 l.



Kuvat otti Lissu ja tekstin kirjoitti Trygve



Klaus Salkola

Gdanskin matka ja kuinka siitä tulikin Itämeren kierto

Ohtan matkakertomus kesältä 2011

Marinerieskaaderi 2011 Gdanskiin toteutettiin usean osaeskaaderin summana. ”Huru-Ukot” eli **Marinett II**, **Penelope** ja **Saukko** lähtivät Suomesta noin viikkoa ennen suunnitelman mukaista lähtöhetkeä eli viikon 26 viikonloppuna. **Elisabeth** ja **Ohta** lähtivät viikon 27 viikonloppuna muodostaen menomatalla matkaparin ja osaeskaaderin, joka turhaan yritti kiritä ”tuli istumalihaksessa” etenevää eläkeläisryhmää. **Helmi** lähti samoihin aikoihin Espoosta soolona suoraan yli Itämeren tavoittaen varttuneemman väen jossain Puolan rannikolla. **Marinella III** lipui tyylikkäästi kokoontumispaikalle Gdanskiin osana omaa kiireetöntä oleiluaan Keski-Euroopan pohjoisosassa. Tämä kertomus on siitä, miten Ohtan matka sujui pääosin Elisabethin kanssa mutta eräitä osioita Helmin kanssa ja yksinkin.

Päätös osallistumattomuudesta ICCY:n kokoontumiseen tehtiin hyvissä ajoin jo keväällä kun oltiin kuultu, että osallistumismaksu olisi Ohtan osalta noin 1 000 €. Sille rahalle arvioitiin olevan muuta käyttöä. Vastaava päätös tehtiin kaikissa muissa veneissä paitsi Helmissä ja Penelopessa. Ohtassa (kuten Elisabethissakin) matka alkoi enemmän näyttää Itämeren eskaaderilta kuin pelkästään kokoontumisena Gdanskiin. Matkan jakautuminen osaeskaadereihin helpotti ajatuksen toteuttamista kun eri ryhmät saattoivat vapaammin päättää matkareitistään. Ainoastaan saapuminen Gdanskiin 26.7. oli kiveen hakattu, muun päätimme itse.

Elisabeth lähti Hangosta ja Ohta Turusta. Sovittu oli tapaaminen ennen Ahvenanmeren ylitystä. Niin tapahtuikin Degerbyn satamassa 9.7. illalla. Pääsimme saunaan, joka olikin viimeinen laatuaan koko matka aikana. Degerbyn polttoainehinnat arvioitiin liian korkeiksi joten koukkaus Maarianhaminaan tuli ajankohtaiseksi. Hinnanero Itäsataman edessä olevalla St1 – asemalla oli sellainen, että 600 – 700 litran kaupan takia matka enemmän kuin haukui hintansa. Emme kuitenkaan jatkaneen kaupungille, vaan lähdimme kohti tavoitetta. Tämän parin matkanopeus oli 8 solmua.



Luonnonsatamassa St.Nassan saaristossa

Ahvenanmeren ylitys oli tavallinen sivuvaikuttajien tuulen ajoittain

hieman yltyessä mutta sään pysyessä kauniina ja täysin kulkukelpoisena. matkalla löydettiin mahtavan kokoinen kuollut hylje kellumasta. Kamala haju! Yli ei menty Söderarmin suunnalla vaan siitä runsaasti etelään suunnalla 207°. Tällöin Ruotsiin tullaan jylhän-

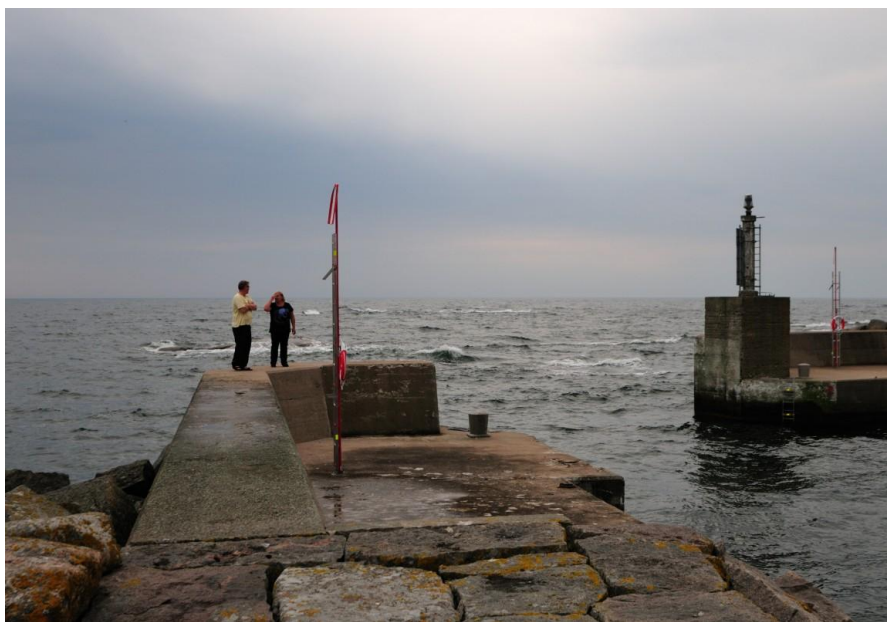
kauniiseen Tukholman ulkosaaristoon, jossa harvemmin tulee käytyä. Yövyimme luonnon-satamassa St.Nassan saaristossa.

Matka Ruotsin rantaa oli myös se tavanomainen. Yksi yö meni Nynäshamnissa, jossa tällä kertaa oikein mikään ei onnistunut. Kalakaupan antimet olivat nihkeät ja venetarvikeliik-keessä osa hyllyistä oli tyhjiä eikä hommassa ollut oikein ”draivia”. Yöpyminen Blå Kus-tenilla tapahtui St.Källskärin takana olevassa luonnonrannassa. St.Källskärin kalakauppi-aat Tage ja Åke olivat lopettaneet eikä työn jatkajista ollut merkkejä. Samalta näytti ete-lämpänä Väderskäriässä, jossa ennen saatiin herkullista laakasavustettua ankeriasta. – Harmi.

Seuraava tavoite oli Kalmar, joka tähän saakka lähes aina on ollut edes pysähdyksen ar-voinen. Nyt olikin tosikova itätuuli. Satama oli 110% täynnä veneitä ja Kalmarsundin poikit-tain etenevä aallokko vyöryi suoraan satamaan sisälle. Jokainen vene keinui rajusti eikä mihinkään ollut asiaa kiinnittyä. Vesisade tuli poikkeuksellisesti vaakasuorassa. Matka-veneilijän mieli kaipaa uusia kokemuksia ja nyt käännettiin keula suoraan kohti tuulta ja mentiin kohti Öölantia. Siellä on pikkukaupunki Färjestaden, jonka satamassa oli enem-män vapaita kuin varattuja venepaikkoja ja ennen kaikkea – siellä oli täysi rauha tuulen ja aallokon suhteen. Färjestadissa vietettiin kolme päivää suurimmaksi osaksi tuulen vuoksi. Laiturin vierestä katamaraanilautta vei meidät 20 minuutissa Kalmariin, jossa kuljettiin pit-kin sateen riivaama katuja sen aikaa, että oli saatu kyliksi. Onneksi Clas Ohlssonin myy-mälä on lämmin ja kuiva sisätila... Toisena päivänä mentiin bussilla Borgholmiin eli oltiin kuten turistit yleensä.

Edellä kulkevaan kolmen koplaan ja Itämeren halkovaan Helmiin olimme matkan ajan usein yhteydessä tekstiviestin avulla. Yritimme passata tilannetta, missä osaeskaaderit olisivat voineet yhdistyä ja kulkea viiden – mahdollisesti kuuden veneen kulkueena kohti määränpäättä. Se ei vain ottanut onnistu-akseen. Meitä ei odo-tettu ja mekin olimme parhaillamme odotte-lemassa ilmoja. Otimme siis ilon irti lomasta ja nautimme siitä, mitä oli, emme-kä haikailleet sen perään, mitä ei tullut.

16.7. matka jatkui Kalmarin bunkke-riaseman eli tuttavall-istemmin ”Kalmarin Unionin” kautta ete-lään, missä Sand-hamnin satama antoi



Utklippan

meille riittävän yöpymissuojan. Satamahan on aikaisemmin ollut ulkomaalaisilta suljettu, mutta nykyään sinne voi vapaasti mennä. Siellä on kylkikiinnitys kalastusaluksille tehdyssä laiturissa ja sieltä olisi saanut dieseliä. Komea oli kuutamo illalla.

Utklippanin piti olla hetken tutustumiskohde, josta lähdimme jatkamaan melko pian. Kuljet-tuamme jonkin aikaa, Elisabeth ilmaisi halunsa palata takaisin. Niin tehtiin. Saimme tutus-

tua tarkemmin saareen ja ensi kertaa olimme soutuveneellä majakkasaarella baarissa kahvilla. Uusi lähtö tapahtui illalla 20 aikoihin. Meri oli lähes sama kuin aamulla, mutta kaikkien mieli oli voimakkaammin asennoitunut etenemisen kannalle. Olimme yhteydessä Huru-Ukkoihin, jotka olivat viettäneet aikaansa Rønnessä tuulta pidellen. He ilmoittivat läh-
tevänsä aamulla varhain eivätkä jäävänsä meitä odottelemaan. Muutimme suuntaamme merellä hieman vasemmalle ja kuljimme kohti pimenevää avomerta. Miksi mennä Born-
holmin länsirannalle kun muut ovat lähdössä sieltä pois? Päätimme viettää oman loman ja lopettavamme vanhusporukan takaa-ajon tähän.



Christiansø

Tuli pimeätä, tuli
tuulta ja aallokkoa ja
halpa tutkani osoitti
oivallisuutensa ker-
tomalla, että pian
myös sataa. Ohtan
avotila tyhjennettiin
kaikesta kastuvasta
niin elävästä kuin
kuolleesta ja matkaa
jatkettiin autopilotin
ohjatessa ja itse seu-
rattessamme meriti-
lannetta tutkalla ja
ikkunoista. Laivalii-
kenne alueella oli
kohtuullisen vilkasta
ja muutaman kerran
olimme väistötilan-

teessa. Vain yksi laiva meni melko läheltä. Se tuli oikealta ja muutettuani suuntamme sen perän taakse noin mailin päässä, se kääntyikin vasemmalle kohti pohjoista ja meitä. Ei siinä mitään dramatiikkaa ollut, mutta pieni rannikkolastilaiva olisi kyllä voinut mitään vaa-
rantamatta paremmin huomioda meidät ja kääntää vasta hetken päästä.

- Ehkei sellaista opeteta kaikkien maiden merenkulkuoppilaitoksissa?

Olin ainoa, joka oikeastaan tiesi, millaiseen paikkaan ollaan menossa. Muut tiesivät nimen ”Christiansø” ja paikan kartalla. Vettä satoi ja oli pimeätä, mutta saaren majakan valo nähtiin silti todella kaukaa – ainakin 2½ tuntia ennen saapumista. Lähestyimme saariryhmää itäpuolelta. Kulkua seurattiin ikkunoiden lisäksi kummankin veneen varusteisiin kuuluvilta karttajärjestelmältä, tutkalta ja Echo Pilot – sonarilta. Kun saari oli parin kaapelin päässä sivulla, vettä alkoi tulla niin paljon, kuin taivaasta mitään sellaista saadaan. Satamaan tulo oli vinosti tuulen puolella olevan aallonmurtajan aukon kautta. Näin majakan ja satamassa jotain muita valoja. Punainen poijukin näkyi mutta silti päätin kastua ja työntää valoheittäjän ulos luukusta. Varmistin osumisemme aukosta sisälle. Kastuminen siinä kohtaa oli vasta alkusoittoa.

Satama oli aivan täysi. Markku löysi suulta pari tyhjää poijua. Kiinnitimme niiden kautta kivilaituriin. Sitten olimme niin märkiä, kuin ihoa myöten kastuminen voi tehdä. Reflex päälle ja nukkumaan. Kukaan muu seurueestamme ei vielääkään tiennyt, millaiseen paikkaan olimme tulleet.

Aamulla totuus tuli ilmi. Ihmisille selvisi, että kyseessä on eräs kenties kauneimmista kohteista koko Itämerellä. Vanha tanskalainen laivastotukikohta, joka myös on palvelut pääsaaren Bornholmin rahtiliikennettä siihen saakka, kunnes saarelle tehtiin laivankokoisia satamia. Christiansøssa on kapea ja syvä salmi, johon entisaikojen laivat ovat voineet tulla.



Kuljimme aamupäivä saarta katsoen. Pittoreskeja hyvin hoidettuja vanhoja taloja joiden välissä on tyyliin sopivia vehreitä puutarhoja ja kukkaistutuksia. Näkymä on hyvin naisten mieleen ja siinä lepää myös miehen silmä. Varuskunnan ja asutuksen historiaa, nykypäivän saarelaisia ja vahvan turismieliinkeino, siinä saaren rakenne tänään. Ihana paikka – joka kerta!

Tanskassa veneily muistuttaa seuraleikkiä, missä tuoleja on yksi liian vähän ja soiton loppuessa aina yksi jää pelistä pois. Täällä se koskee satamapaikkoja. Niitä on liian vähän ja myöhemmin tulleille niitä ei vain ole vaikka satama miten sullottaisiin. Trygve oli meitä varot-

tanut, että Svaneke on aivan täynnä – ei kannata mennä. Siis menimme juuri sinne. Lähdimme puolenpäivän aikaan ja otimme vastaan kaksi erinomaista aisapaikkaa siinä puolen kahden aikoihin. Edelliset olivat juuri menneet ja me saimme paikat. Pitkiä päivämatkoja näillä seuduilla ei siis kannata suunnitella.

Svaneke on Bornholmin helmikaupunkeja. Hyvin hoidetut, pakallista tyyliä olevat talot, kiemurtelevat kadut ja suoraan uunista lautaselle kalaa myyvä kalansavustamo ovat aina ihailuni kohteena.

Vietimme siellä päivän. Illalla grillasimme sataman kivimuuriin kiinnitetyssä grillissä yhteistä iltapalaa. Ihana tunnelma hyvien ystävien kesken tällaisessa ympäristössä. Pätkäkään ei harmittanut, ettemme olleet etujoukon mukana jossain Puolan rantakaupungissa pätkäilemässä, miten sieltä nopeasti pääsee jatkamaan.



Svaneken savustamot

Aamulla 18.7. lähdimme jatkamaan. Nexøen bunkkeripumpun hoitaja tuli mopolla paikalle ja tapansa mukaan lausui kaikki osaamansa 15 suomen kielen sanaa – aivan oikeassa tarkoituksessa. Jatkoimme matkaa saaren eteläkärjen jälkeen suunnalla 228°. Saksan aluevesillä kuvittelen olleemme joskus 19 aikaan kun Thessower Steintrendel oli kaukana sivulla. Puolaksi otaksumaamme rantaa oli jo nähty sitä ennen. Edessä näkyi Rügenin silhuetti. Poijutettu väylä alkoi ja tunnistin paikan. Olin ollut siellä muutamia kertoja ennen.

Bremen Rescue luki hätäsanoman. Pikkutyttö oli maatuulen vallitessa kadonnut uimarannalta ja aluksia pyydettiin tehostamaan tähystystä. Useat alukset (veneitä joukossa) ilmoittautui välittömästi etsintään. Itse olimme kovin kaukana, noin 15 mpk. Jonkin ajan kuluttua tytön ilmoitettiin löytyneen rannalta ja hätäliikenne purettiin. Bremen Rescue ilmoitti tästä henkilökohtaisesti jokaiselle etsintään ilmoittautuneelle alukselle erikseen ja kiitti osallistumisesta. Helpottuneet kommentit täyttivät eetterin tässä yhteydessä: "Gott sei Dank!". Saksalaiset pitävät yhtä vaikka suuri kansa onkin.

Käännyimme kohti sisämaata Peenemünden saaren länsipuolelle. Olimme päättäneet käydä Saksassa ja siellä tutustua Peenemünden historiallisesti merkittävään museoon. Laituri-paikka löytyi vaatimattomasta venekerhosta jossa saimme ensi kerran olla vieretysten puolalaisten veneiden kanssa. Alkaa jo olla lähellä, tuumittiin.



Kosmo- ja astronautti

Museoalue on aivan venesataman vieressä. Merkittävin museo on 1930 –luvulla toteutettu ja 1940 –luvun alussa kulta-aikaansa elänyt asekehityskeskus, joka massiivisten pommitusten jäljiltä nyt on kunnostettu näyttelytiloiksi. Paikka on katsomisen arvoinen ja se tulee katsoa "ilman sarvia ja hampaita". Oltiinpa sodan kulusta mitä mieltä hyvänsä, tämä tutkimus- ja kehityslaitos loi perustan tämän päivän avaruustekniikalle. Sodan ajan tarve oli luonnollisesti kehittää aseita. Mutta raketti- ja ohjusaseiden kehittämiseksi piti ensin luoda perusteet toimivalle raketille. Peenemünde oli täynnä tutkijoita ja tekijöitä, sinne kehittyi

kokonainen kaupunki junaliikenteineen kaikkineen. Voimalaitos, jossa näyttelyn pääosa on, oli mahtava ja massiivisesta pommituksesta huolimatta, DDR oli tuottanut siellä sähköä vielä 1970-luvulla.

Tutkijoista moni oli henkeen ja vereen ollut innostuneita vain raketista, avaruuslennosta ja vastaavasta asevoimien suodesta heille puitteet ja resurssit työn tekemisen. Kerrotaan, että itse Wernher v. Braun olisi erään laukaisun jälkeen tokaisut, että "hieno lento, mutta väärälle planeetalle".



Markku ihmettelee.....

Tästä hyvästä hän

oli muutaman viikon Gestapon vankilassa epäiltynä siitä, ettei ollut riittävästi kiinnostunut sodasta. V. Braun oli keskeinen henkilö amerikkalaisen Apollo- kuulento-ohjelman kehittämisessä. Myös Neuvostoliitto "rekrytoi" sodan jälkeen Peenemünden tutkijoita. Tulokset nähtiin mm. Sputnikissa, maailman ensimmäisessä avaruuslennossa ja avaruuskävelyssä. Amerikkalaiset jäivät aluksi junasta sen vuoksi, etteivät ymmärtäneet riittävästi hyödyntää saksalaisten osaamista. On täysi syy todeta, että Peenemünde on maailmanhistoriallisesti merkittävä kulmakivi nykyajan avaruusteknologian kehityksen alkuun saattamisessa.

- Niin, kaikki marinerit tulivat Gdanskiin gps:n avulla.

Peenemündessä on myös näyttelyjä DDR:n valta-ajalta. Osaeskaaderin miespuoliset osallistujat kävivät Juliet – luokan sukellusveneessä ja katselimme vierestä esillä olleita neuvostoaikaisia ohjusveneitä. Alue on turistien suosimaa.

Peenemündestä matka jatkui seuraavana iltapäivänä. Kuljimme jokea pitkin kohti sisämaata. Saksan ja Puolan nykyisen rajan alueella on melko mittava sisävesialue. Tämä muodostuu jokisuista ja niiden välillä olevasta Stettinin sisämerestä. Saksan puoli on teollisesti ja maataloudellisesti vauraan näköistä aluetta, jonka infrastruktuuri vaikuttaa olevan kunnossa. Puolan puolella alue on ainoastaan maataloudellisesti vauraan näköistä. Ennen Puolaa on jonkin verran matkaa Saksassa. Wolgastin silta uudistetun telakan lähellä on riittävän korkea meille, samoin kuin myöhemmin tuleva Schemmostin silta. Alueella oli pieniä venesatamia ja alettiin tähyillä sopivaa paikkaa yöpymistä varten.

Kun siitä oli jonkin matkaa edetty, edessä näkyi ihmeellinen korkea ristikkorakenne keskellä vesiuomaa. Lähemmäksi tultuamme tunnistettiin nostosillan ruostuneet jäänteet. Tässä kohtaa jokea oli siis ollut silta. Enää oli olemassa sen vaakasuorana mekaanisesti nostettava keskiosa ja aavistus kummallakin rannalla olevasta maatuesta. Väylä kulki nykyään sillan vierestä. Sillan jälkeen löytyi pieni satama, johon päätettiin mennä yöksi.

Karninin kylässä on itse asiassa kaksi satamaa. Toinen on ennen ja toinen jälkeen sillan. Vanha sillalle johtava ratapenkka jakaa alueen ja satamat kahtia. Satamassa on tullin veneitä sillä paikka on melko lähellä rajaa. Kylkikiinnityspaikkoja on vapaana ja satamakapteenin näköinen ylen määrätietoinen herra alkoi opastaa meitä kiinni. Opastus saa sellaiset mittapuitteet, että vastaavaa ei Suomessa juuri ole nähty. Mies puuttuu lähes kaikkeen, mitä veneellä tehdään aina moottorin sammuttamisen ennen kuin vene on lähelläkään kiinni. Lopputuloksena on, että Karninin kyläpahanen sai kunnian nähdä matkamme surkeimmin onnistuneen kiinnityksen. Minua hävetti enkä tiedä hävettikö minua itseni vai satamakapteenin puolesta.



Karninin satama

Kun veneet olivat kiinni, muuttui ääni kellossa. Satamassa on hienot suihkut, sähköä, vettä ja muuta asiaan kuuluvaa. Satamakapteeni vaihtoi roolinsa markkinoinnin puolelle ja alkoi mielihyvin myydä meille pikkuruokaa ja juomaa omasta ulkoilmabaaristaan. Saksalaiset lohisämpylät ovat aina suosilaisia, mutta aina täällä käydessä myös haluttuja. Nostosilta



Nostosillan ruostuneet jäänteet

osoittautuu ennen sotaa rakennetuksi ja sodassa hävitetyksi Swinemünden radan sillaksi. Silta oli aikoinaan tekniikan huippua 100 km/t kulkunopeuksineen. Nykyään se on suojeltu tekniikan muistomerkki – siis se, mitä siitä on jäljellä.

Aamulla matka jatkui tihkuisessa vesisateessa. Jokiuoma madaltui ja rannat kävivät asu-mattomammiksi. Raja ylittyi Stettinin sisämeren reunalla eikä sitä oikein tahtonut mistään havaita. Pieniä keltaisia palloja oli rivissä meressä. Se oli varmaan se raja.

Sisämeren keskeltä kulkee laivaväylä Stettiniin. Ylitimme sen kohtisuoraan jonka jälkeen tuuli ylti inhoitavaksi ja aallokko teräväksi järviaallokiksi. Pahimmassa paikassa vasen pyyhkijä irtosi, mutta jäi onneksi hieman roikkumaan. Kävin evakuoimassa sen ennen kuin se olisi mennyt jonkkaan. Sitten PC lakkasi toimimasta – tai oikeastaan kansainvälistä alkuperää oleva karttaohjelma jumittui. Vesi oli matalaa ja tuuli kovaa. Mistään ei tiennyt ollaanko väyläuomassa vai mennossa kohti liejuista rantapusikkoa. Elisabethillä oli näillä vesillä käytössään kartta, jossa ei ollut väyliä, merimerkkejä eikä kaiketi paljoa muutakaan. Yritin aikani leikkiä nörttiä ilman tulosta. Sitten soitin Mikalle, joka muistutti mieleen kuinka tällainen asia hoidetaan. Vasemman vinkkarin puuttuminen ei sen jälkeen enää tuntunut ongelmalta. Ohtassa näkyi taas kartta. Saavuimme Wolinin pikkukaupunkiin, missä edessä oli 4 tunnin sillan odotusta. Siitä ei enää olisi mahduttu alta.



Stettinin portti

Wolinin kaupunki Wolinin saarella oli ensikosketus Puolaan. Osa porukkaa kulki sateessa keskustaa edestakaisin ja löysimme paikallisen ruokakaupan. Se oli vanha ja kulunut, mutta ruoka oli hyvää ja sangen edullista. Otettiin proviantti. Sopivasti kastuneina istuimme veneissämme odottaen sillan avaushetkeä kello 16 eli tämänkin kaupungin ruuhka-aikaan. Tästä oli enää hetken matka Dziwnowin satamakaupunkiin meren äärellä.



Wolin

Dziwnow oli täynnä turisteja, turistimyyntiä ja vesisadetta. Kylkikiinnitys tapahtui puiston reunalla olevaan laituripenkkaan. Puolalaiset ovat innokkaan uteliaita. Jalankulkijat pysähtyivät veneiden kohdalle alle metrin päähän ja alkoivat kiinnostuneina tuijottaa veneen sisälle meidän ollessamme milloin minkin askareen parissa. Uskon hyvin puheet siitä, kuin-

ka veneisiin suorastaan on tultu sisälle katselemaan – itse emme tätä kuitenkaan kokeneet.

Kaupungilta katkesi sähköt ja kebab syötiin kylmänä turkkilaisen ravintolaisännän lämmittäessä meitä pienillä saksankielisillä kertomuksilla. Vettä vyörysi katujen ja puistojen yli ja valui meren myös veneidemme kohdalla. Kalamiehet virittelivät vapojaan ilman, että tilanne heitä mitenkään häiritsi.



Dziwnów

Olin lukenut, ja minulle oli kerrottu, että

Puolan satamien suut ovat kovalla tuulella ongelmallisia ja jopa vaarallisia. Aallokko tunkeutuu aukosta sisälle ja heijastuu jokiuoman perukoilta takaisin. Syntyy voimakas aallokko aallonmurtajan sisäpuolelle. Aukon ulkopuolella aallokko murtuu matalaan veteen ja heijastuu murtajan seinistä. Lisäksi voi esiintyä poikittaista virtausta aukon edessä. Emme lähteneet jatkamaan matkaa seuraavan päivän aamulla vaikka tuuli alkoikin tyyntyä.

Vasta puolen päivän jälkeen irrotimme, otimme polttoainetta yhdistetyltä maa- ja meriase-malta (kätevää, sama hinta kaikille) ja menimme sillan avauksen odotteluun. 14 aikaan pääsimme läpi ja matkasimme aallonmurtajalla penkattua uomaa ulospäin. Merivartija asetele laiturille ja viittoilee. Kysyi henkilömäärän ja mihin ollaan menossa.

- Gdanskiin, vastasin
- Do you know how to go there?
- Yes!
- Ok.

Huoli ei ollut turha sillä mereltä puhaltava tuuli piti edelleen yllä aikamoista aallokkoa satamassa ja sen edustalla. Ymmärsin piirtämättäkin, että varotukset eivät olleet turhia. Tämä on vaativa paikka eikä joka kohdassa olisi ollut mahdollista edes kääntyä ympäri. Oli vain mentävä eteenpäin.

Ohtan keula kävi vuoroin ylhäällä ja vuoroin syvällä kuopassa. Toinen käsi oli ruorilla ja toinen kahvalla. Tehoa piti säätää aallon vaiheen mukaan. Siten meno oli siedettävää eikä keula sukeltanut. Tällaista Ohta ei juuri ole kokenut – Donna sitä vastoin aikoinaan hyvin-kin ja olin siis juonessa mukana heti alusta.

Otin mailin, toistakin ulos ennen kuin käänsin rannan suuntaiselle kurssille. Ulkona aallokko oli korkeata mutta pyöreätä. Saimme myötäisen puoleista aallokkoa ja oli oikeastaan ihan kiva istua ja nauttia autopilotin töistä.

Meillä oli VHF yhteys Elisabethin kanssa käytössä kotoa lähtemisestä alkaen. ”Ellun” upea ja monipuolinen Raytheon taisi vain olla pari numeroa liian hieno, sillä se ei tälläkään mat-

kalla toiminut kuin satunnaisesti lukuisten ominaisuuksien ja valikoissa tehtävien valintojen sotkiessa liikenteen useammin kuin joskus. Koska ongelma oli vuosia ollut tiedossa, Markku oli tälle matkalle hankkinut edullisen Biltelman käsikapulan. Sillä pärjäsimme keskenämme oikein hyvin – jos pattereissa vain oli virtaa.

Sää rauhoittui matkan aikana. Neljä tuntia ja 33 mpk myöhemmin tulimme kauniisti sisään Kolobrzegin satamaan ilman muuta inhottavaa kuin tihkusade. Veneille oli niukasti tilaa kalastusalusten ja muun pientonniston täyttämässä satamassa. Vierassatama oli remontissa ja veneet piti kiinnittää väliaikaiseen satama-altaaseen. Siellä oli tilaa vain vasemmalla, betonisen kulkusilla kyljessä. Saksalainen purjehtija huusi kiukkuisena meille vaatien paikkaa itselleen. Vastasin jotain aiheeseen sopivaa mutta hyvin tapoihin ehkä lievästi sopimatonta ja laitoin vasemman kyljen kiinni – tai luulimme laittavamme.

Kalarauta sujahti nimittäin tiukasti pohjaliejuun kiinni. Veneitä ei saatu laituriin kiinni kuin keulasta. Hyvä niin, sillä nämä olivat sataman viimeiset paikat. Saku haki nöyränä paikkaa muualta.



Kolobrzegin satama

Penkan takana oli vanha linnoitus, johon oli avattu ulkoilmaravintola-alue. Tarjolla oli lihaa ja kalaa paistettuna ja savustettuna ja tietenkin paikallista (tai tshekkiläistä) olutta. Harmi, etten älynnyt ottaa savustettua ankeriasta. Se olisi ollut harvinaisen hyvää.

Soittokunta viihdytti paikallisia ja karkotti meidät sen jälkeen kun ruumiimme oli tullut ravituiksi. Soitto kylläkin kuului veneeseen saakka, mutta maassa maan tavalla ja nyt ei lähdetty pois. Tuuli alkoi yltyä ja kävimme nukkumaan.



”Merirosvoalus”

Aamulla 23.7. satoi vettä ja puhalsi kova tuuli. Mieli ei kuitenkaan tehnyt jäädä tähän kivi-penkaan, missä ainoa palvelu on ajallaan peritty satamamaksu. Köli oli jo aika tavalla kiinni liejussa eikä vene heti lähtenyt muuhun suuntaan kuin kohti viereistä purjevenettä. Kyllä siitä selvittiin, mutta parempiakin satamapaikkoja on jo toki ehditty kokeilla.

Nyt oli sataman aukolla se kova aallokko, josta on opastettu. Oli pakko mennä sillä olimme sivuuttaneet kohdan, jonka jälkeen venettä ei turvallisesti voi kääntää. Sataman edusta oli täynnä korkeata ja jyrkkää aallokkoa – parhaat aallot murtuen. Vesi vyörysi aallonmurtajan yli. Tästä ei parane heti kääntää sivuttain. Jatkoin suoraan tuulta päin kohti ulappaa.

Radioyhteys Elisabethiin ei tällä kertaa aina toiminut. Arvelin, että Markulta loppuu kädet ja luin luuriin ohjeet siitä, että mentäisiin suoraan 2 mailia ainakin. Jossain 20 metrissä aallokko oli riittävän pyöreätä, jotta oli mukava kääntää. Katsoin taakseni ja huomasin Elisabethin kääntäneen lähes sataman suulla. Yritin yhteyttä, turhaan. Voi ihme, miksi he menevät pahimmasta kohdasta?

Soitettiin kännykällä ja sain kuulla, että Elisabethillä on vaikeuksia kääntää vasemmalle. "Ruori ei kääntynyt" tai vene vain menee rannan suuntaisesti. Yritimme selvittää VHF – ongelmaa jotta yhteys saataisiin pidettyä. Hetkittäin saatiinkin VHF yhteyksiä mutta enimmänsä aikaa emme. Tähystin rannalle päin ja ajoittain näin aaltojen seassa jotain, joka muistutti Elisabethia. Se kulki kaukana rannan lähellä – Ohtasta nähtynä ihan uimarantojen edustalla.

Radioyhteys saatiin aikaan muutaman kerran. Elisabeth ilmoitti kerran sijainnikseen kaukana Ohtan perässä olevan tasan. Ohta kulki surffaten ja keskinopeus oli selvästi koholla normaaliin nähden. Saimme lukuisia yli 15 solmun huippuja eikä nopeus hidastuvaiheessa paljoa jäänyt alle kierroslukua vastaavaa 8 solmua. Autopilotti ajoi vaikka aallon korkeudeksi arvioitin 4 – 5 m. Se oli pyöreätä täällä ulkona. Uunissa paistettiin makkaraa ja tunnelma oli hyvä. Mutta huoli Elisabethista kasvoi koko ajan.

Emme aikoihin saaneet yhteyttä millään kanavalla eikä kännykällä. Tehostimme tähystystä emmekä enää kertaakaan nähneet mitään, joka olisi viitannut veneeseen. Ilo ja nautinto vaihtuivat kasvavaan huoleen ja pohdiskeiluun, mennäkö takaisin päin ja lähelle rantaa etsimään Ellua.

- Miksi Markku ei vastaa?



Darlowon silta ja joki

Lähestyessämme Darlowon tasaa, saimme heikon yhteyden Elisabethiin. Kuulimme jotain Biltelman pattereista. Huokaisimme kuitenkin ilosta kun kuulimme heidän äänensä. He olivat perässämme osaamatta kertoa missä ja kuinka kaukana rannasta. Pyysivät meitä odottamaan sataman edustalla. Darlowo oli jo kohdallamme ja tunnistin sataman hahmon.

Niin teimme. Jäin noin 2 mailin päähän odottelemaan. Tällöin oli ajoittain myös kuljettava vastaiseen sillä ei ollut mitään asiaa yrittää kellua paikallaan. Vasta-aalto oli mahtava kokemus. Kun ajoi vesirinnettä ylös, ikkunasta näkyi taivas ja vain taivas. Aallon harjan sivuutuksen jälkeen keula iskeytyi alamäkeen kohti aallon pohjaa. Tällöin ikkunasta näkyi vettä ja vain vettä. Aallon pituus oli kymmeniä metrejä ja korkeus noin 5m. Tätä teki kyllä aikansa, mutta ymmärrettävästi ei ikuisesti. Elisabethista ei näkynyt eikä kuulunut mitään. Alkoi uusi huoli siitä.

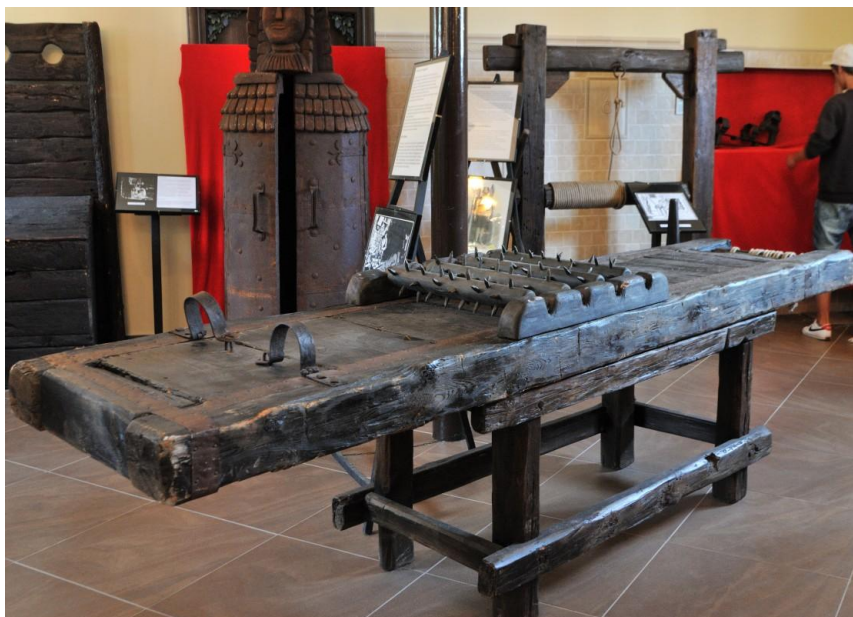
- Missä he ovat?

Tuli aika, jolloin päätös on tehtävä. Kaveria ei näkynyt ja päätin mennä kohti satamaa. Lähestyin poijuväylää pitkin avomereltä palautellen mieleen, mitä tästä tilanteesta on sanottu. Jyrkkenevä ristiaallokko, poikittainen virtaus, vaara osua aallon pohjassa matalaan...

Puolen mailin päässä nähtiin Elisabethia muistuttava alus aallomurtajan aukon keskellä. Se makasi paikallaan.

- Mitä, he ovat jo täällä!

Aallot vyöryivät parimetrisen aallomurtajan ylitse ja syntynyt vesipatsas nousi korkealle ilmoihin kastellen ryöppynä koko satama-altaan. Ohta haki suuntaansa, kaasua ja ruoria käytettiin voimakkaasti ja alkoi tulla epäily, että emme mahtuisi sivuuttamaan aukon keskellä makaavaa venettä. Onneksi nyt saatiin yhteys ja pyysin saada tilaa tulla sisälle. Edustalla koettiin kaikki, mitä oli luvattu poikittainen virta lukuun ottaen. 2½ kierrosta Maapallon ympäri Donnalla ei opetteluna ollut turhaa. Veneen hallinta kävi jouhevasti ja rauhallisesti ja Ohta pujahti sataman aukosta sisälle. Moikkasimme toisiamme kuten mitään ei olisi satunut. Satakunta sadetakista turistia seisoi aallomurtajalla tuuleen nojaten. Salamavalaja räpsähteli taajaan. Olimme kaikei jonkinlainen nähtävyys – otak-sun.



Piinapenkki

Darlowon silta avataan tunnin välein. Metrinen aallokko esti kiinnittämisen

avausta odotellessa ja saimme kellua kolme varttia koneella ja ruorilla altaan reunoja väistellen. Päästyämme sisään havaittiin, että vierassatama ei ole sen kummallisempi. Siihen ei ollut menemistä. Menimme reilun kilometrin päähän Darlowon sisäsatamaan. Siellä oli puulaituri ja täysi tyven. Niinhän se aina on - melskeen jälkeen koittaa ihana rauha.



Soittimet linnan museossa

peiltä siihen nähden, mitä suurten mestareiden keskiajalla on osattu. Muuhun esineistöön verrattuna esimerkiksi valikoima siiveysvöitä vaikutti lähinnä harmittomilta pilailuvälineiltä.

Darlowon ulkosatamassa käytiin illalla tutustumassa alueen tarjontaan, millä tuhannet turistit pidetään onnellisina. Oli huvipuisto, lukuisia ravintoloita, RIB – ajelua ja vanhojen kalastusalusten päälle rakennettuja turistiliikenteessä leipänsä hankkivia ”merirosvolaivoja”. Täällä sain myös edes kerran maistaa savuankeriasta - suoraan uunista!

Darlowossa viihdyttiin kaksi yötä, jonka jälkeen tuulikin oli laskenut kesäisen lempeäksi. Merellä kulkemisessa ei enää ollut mitään haastetta. Taivalimme rannan reunaa ja valitsimme määränpääksemme Wladyslawowon sataman. Paikka mitä il-

Darlowo on vanha, keskiaikaan perinteensä ulottava kaupunki. Nähtävää riittää mm. linnaan rakennettu kulttuurihistoriallinen museo, joka oivallisesti kertoo yläluokan elämästä eri aikoina. Linna on kuulunut Pohjolan viimeiselle kuninkaalle, joka tehtävävaihdokseen liittyen asettui merirosvoksi juuri Darlowoon. Lisäksi katsottiin kidutusmuseo, joka esitteli autenttisia välineitä, joita on käytetty ihmisten pahoinpitelyyn ja teloittamiseen. Tämän päivän julmuudet vaikuttivat yllättävän ke-



Wladyslawowon sataman



Elisabeth saapuu Gdanskiin

meisimmin valittiin vain nimensä perusteella. Kyseessä on kalasatama, jossa myös käy turisteja. Vierassatamassa luki ”Yachts Only” ja oli se muutenkin täynnä. Menimme kalastuslaituriin, otimme suihkun ja maistoimme matkan parasta vohvelia.

Aamulla otettiin vesibunkkeri ja sitten lähdettiin matkaan. Nyt oli enää Helin niemi kierrettävänä ja Gdanskin lahti ylitettävänä. Mitään erityistä ei ollut ja kauniilla ilmalla saavuimme



Mainella III, Saukko ja Marinett II Gdanskissa

vanhaan hansakaupunkiin noin kello 13. Väylä sataman perukoille kulkee telakoiden ja rahtisatamien vieritse. Loppumatkalla oli lähes tarpeen käyttää katukarttaa, mutta löysimme kuitenkin tiemme kaupungin ytimen. Sivuutimme hotellirannan, johon ICCY – osallistujat olivat sankoin joukoin kiinnittyneet. Tunnistimme joukosta Helmin ja Penelopen. Jatkoimme muutaman kaapelin ja olimme Gdanskin marinan satamassa. Paikalla olivat jo Marinella III, Marinett II ja Saukko. Siellä oli myös kaksi vierekkäistä paikkaa vapaina, eli mikäs siinä? Olimme sovittuun aikaan sovituissa paikassa.

- Eikö mennyt vähän niin kuin marinereilla?

Gdanskiin tutustuttiin lähinnä satamassa olevien museoiden ja vanhan kaupungin katujen kautta. Katsottiin hieno merenkulkumuseo, johon myös kuului vanha satamanosturi ja tramppi eli höyrykäyttöinen



Ruoka oli hyvää



Gdanskin vierassatama

kuivalastialus menneiltä vuosikymmeniltä. Kohokohta oli kuitenkin kaikkien marinereiden yhteinen päivällinen eräässä kaupungin parhaimmista ravintoloista. Kaikkiaan Gdanskissa oli samaan aikaan 7 marinerivenettä. Tämä on aika hyvä tulos kerholta, jolla on noin 20 venettä. Pystyykö joku samaan?

29.7. aloitettiin eskaaderin paluumarssi. Myös tämä tehtiin useana osaeskaaderina. Huru-ukot eivät lähteneet Itämeren itälaidalle vaan lähtivät tulomatkan vanavettä seuraten kohti kotia. Elisabeth ja Marinella III eivät halunneet Venäjälle vaan suuntasivat Gdanskista suoraan Liettuan Klaipedaan. Helmi ja Ohta päättivät ottaa kaiken irti, mitä matkasta saa. Otettiin bunkkeri kaupungin sydämessä olevalta venetankkauspaikalta ja lähdettiin kohti Kaliningradia.

Emme lähteneet soitellen sotaan. Olimme selvittäneet, mitä tarvitaan, jotta olisimme tervetulleita Venäjän Kaliningradiin. Emme myöskään ryhtyneet opettamaan venäläisille miten heidän tulisi rajavaltionsa hoitaa. Teimme kuten piti ja todella hyvin meni.

Viisumit oli hankittu jo kotimaasta. Meillä oli lupa tulla Venäjälle. Samoin oli hankittu tarvittava kutsu kaliningradilaisesta veneseurasta. Meillä oli paikka mihin mennä ja isäntä, joka meidät ottaa vastaan. Ongelmaksi alkoikin muodostua Puola, missä rajavartijat eivät lainkaan ymmärtäneet, miksi heidän pitäisi puuttua meidän lähtöömme.

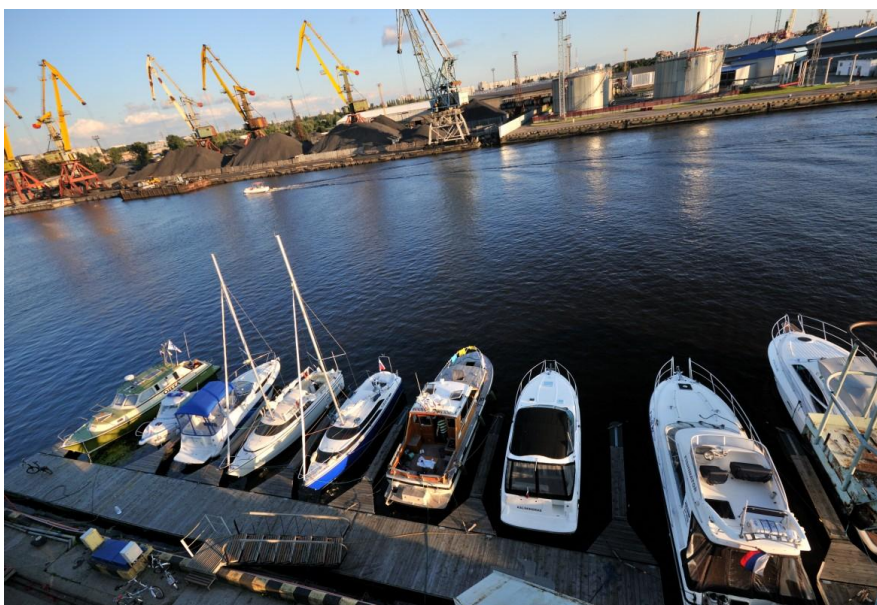
- Tästä ne vain ajaa ohi ja nostaa kättään meille, oli näkemys.

Vaadimme miehistöluetteloa leimattavaksi ja tulli-ilmoituskaavaketta täytettäväksi. Tähän Puolan viranomaiset eivät olleet varautuneet. Lopputuloksena oli, että rajavartioston sijasta miehistöluettelon leimasikin tulli ja tulli-ilmoituskaavakkeen teimme ruutupaperille kynällä ihan itse. Aikaa kului 1½ tuntia ”omien” eli EU –laisten parissa touhutessa.

Matka Gdanskin lahdelta Baltijskin edustalle sujui melko suoraviivaisesti. Alkumatkasta Helmin pojat Simo ja Sippo olivat Ohtassa, mutta parin tunnin päästä koti-ikävä voitti ja kelpo merimiehet siirtyivät vierekkäin ajettujen veneiden laitojen yli Helmiin. Haastetta antoi metrinen aallokko ja motivaatiota odotettavissa oleva äidin laittama ruoka. Puolan merivalvonta tiedusteli muutaman kerran matkan edistymistä – lienee ollut ihmeellinen asia, että Suomesta Kaliningradiin ja vieläpä moottoriveneellä!

Kun raja oli ylitetty, Venäjän merivalvonta otti yhteyttä ja toivotti tervetulleeksi käskien ilmoittautua sataman edustalla. Näin teimme ja saimme liikenteenohjaukselta satamaantulo vuoron kolmantena heti ro-ro- aluksen ja sittemmin horisontista paikalle tulleen sotalaivan jälkeen. Tunti meni odotellessa, mutta se kannatti. Edestämme paineli satamaan koematkalta palaamassa oleva uusi fregatti, joka kaiken lisäksi alkoi rumasti savuttaa palaten uudelleen takaisin merelle. Ulkosatamassa käskettiin kulkea pohjoislaitaa. Etelälaitaa reunusti pitkä rivi poiju- jen väliin kiinnitettyjä sotalaivoja. Upea näky.

Maahantulospelvitys tehtiin laiturissa, jonka koordinaatit isäntämme oli antanut. Vastaanotto oli ystävällinen ja kiinnostunen kohtelias. Pyysivät oikein luvan saada astua veneeseen, opastivat kaavakkeiden täytössä ja ennen kaikkea, olivat sangen tyytyväisiä siihen, että vaaditut paperit



Kaliningradin laitur

olivat pöydällä esitysjärjestyksessä valmiina. Koko toimitus kesti noin 50 minuuttia, jonka aikana passitkin kävivät toimistolla käsiteltävinä.

Nyt tarvittiin jälleen liikenteenohjauksen lupa lähteä Kaliningradiin johtavalle kanavalle. Kanava on saksalaisten kaivama ja se kulkee sisämeren rannan vieressä. Massat on läjitetty meren puolelle. Niistä on tullut pitkiä, hienoja saaria, joissa paikkakuntalaiset retkeilivät ja pitivät kalastustukikohtia. Teltta ja kumivene olivat yleisimmät varusteet. Pari kertaa liikenteenohjaus kyseli sijaintiamme ja muutama kauppalaiva tuli vastaan. Illan hämärtyessä olimme kaupungin liepeillä ja ollessamme ilmoitetun satamapaikkamme lähellä, luonto oli säkkipimeä mutta satamassa oli täysi valo.

Vastaamme tuli vaalea kumivene, jossa kolme ihmistä. Olivat isäntämme seurueineen, jotka opastivat meidät laituriin. Laituri oli sataman kivilaiturin suuntainen ponttoni, jossa aisapaikkoihin oli kiinnitetty toistakymmentä venettä – useimmat uudenkarheita Baylinereita. Laiturilla meidät otettiin ystävällisesti vastaan, annettiin kaupunkikartat, neuvoja, ohjeita ja lippu laivaston vuosipäivä paraatiin satamakaupungissa Baltijskissa. Toiminta oli mutkaton ja ystävällistä. Alue oli aidattu ja portin kohdalla päivysti vartija. Kävimme hyvillä mielin nukkumaan.

Kaliningradissa kaikki oli toisin, kuin mitä osasimme odottaa. Meitä oli varotettu, jopa korotetulla äänenpainolla siitä, mitä kaikkea kamalaa tapahtuu jos sinne menemme tai mitä kaikkea tarvittavaa siellä ei ole saatavana. Sopimamme tulkki/opas saapui aamulla 30.7. Hänellä oli auto jolla meitä kuljetettiin seuraavat päivät lähes minne halusimmekaan. Hän käytti meidät upeassa meripihkamuseossa, historiallisissa rakennuksissa, ravintoloissa, kaupoissa ja monessa muussa paikassa. Kävimme pitkiä, avartavia keskusteluja ja saimme kuulla paljon Kaliningradin historiasta ja tästä päivästä.

Kaliningradista on sanottava, että sinne ei pidä mennä, mikäli ei kestä pettymystä, joka syntyy siitä, kun matkakohde ei vastaa odotuksia. Se ei todellakaan ole kurja takapajula, missä kenellä-



Luxustalo Kaliningradissa



Ostoskeskus

kään ei ole turvaa eikä missään ole mitään kunnollista. Se on kuitenkin kovin kärsinyt vuosikymmenten yleisen huollon laiminlyönnistä. Useimmat talot ovat huonokuntoisia, kadut ovat kuopilla, ja moni asia repsottaa. Mutta se on kokonaisuutena upea ja kiivaasti kehittyvä paikka.

Kaliningradia korjataan koko ajan. Vanhat, saksalaiset talot saavat takaisin vanhan kukoistuksensa ja jopa Neuvostoliiton rakentamat huonokuntoiset asuintalot näyttävät alkuperäisen kauneutensa saatuaan julkisivunsa kunnostettua. Uusia komeita taloja rakennetaan sekä uuteen, että perinteiseen saksalaiseen tyyliin. Kirkkoja ja hallintorakennuksia on uudistettu ja kaupungin keskustasta on V.I. Leninin patsas saanut antaa tilaa uutuuttaan hohtavalle ortodoksiselle kirkolle – tosin toistaiseksi sisustamattomalle sellaiselle.

Kaupungin ydinkeskustassa oleva ostokeskus rankattiin hienommaksi kuin Helsingin Kämp. Pojat rankkasivat jauhelihaspagetin ja grillipihvin näköiset jäätelöannokset aivan huippuun. Olivat myös hienoimmat minun ikinä näkemäni jäätelöt. Käynnin huipentuma oli hummeripäivällinen uushienossa, ”kullalla ja sametilla” sisustetussa tyyli-ravintolassa. Paikka ja tarjoilu eivät jääneet jälkeen mistään odotuksista. Hintataso 7:lle hengelle juomi-neen oli 400 €. Tämä on aika kohtuullista, ottaen huomioon täysikokoiset Kanadasta elävinä tuodut hummerit ja paikan ylellisen tason.

Katukuvassa ihmiset ovat hyvin pukeutuneita ja jopa muotitietoisempia kuin monessa



Tankkaus käynnissä

muussa maassa. Omaan kauneuteen satsataan, josta osoituksena on hienojenkin muoti-liikkeiden runsaus ostokeskuksissa ja katukuvassa. Autokanta muistuttaa meidän omaamme – ehkä muutaman vuoden vanhempi keskiarvo. Selvästi huonokuntoisia ei liikenteessä näy ja itäautoja oli tosi vaikeata löytää muutamaa enemmän. Helpompi oli sen sijaan bongata suurimmat BMW:t ja Mersut, pidennetyt limusiinit ja kulttiauto Hummer.

Julkinen liikenne toimi. Ratikat olivat 1970 -luvulta ja hitaita mutta trolleybussien joukossa oli aivan uutuuttaan kiiltäviä ajopelejä, joiden ratissa saattoi nähdä mitä tyylikkäämmän daamin...

Veneet olivat vain vähäisesti vanhaa neuvostoliittolaista perua. Yleisempiä olivat vastaavat veneet, joita meillekin tuodaan Euroopasta ja USA:sta. Veneilyn pitkää perinnettä ei ollut, mutta uutta oltiin aloittamassa.

Ruokaa myytiin siinä missä meilläkin. Oli pikkukauppoja ja supermarketteja. katukauppiat möivät vihanneksia ja mm. mahtavia arbuuseja. Suuri kauppahalli oli tupaten täynnä ihmisiä, tavaroita ja tuoretta ruokaa. Kulttuurien sekoitus, siis.

Yhden ruokakassin hinnalla Kaliningradissa niitä sai neljä – kuten Baltiassakin. Kaikki tuodaan Kaliningradin alueelle ulkomailta. Päähankintamaa ei olekaan Emävenäjä vaan Puola ja muut EU maat. Kaliningradin talous pyörii telakoiden ja muun teollisuuden ympärillä. Lisäksi kauppa on saanut jalansijaa. Vieressämme oli mm. hiili- ja kemikaalisatama, josta kuormia vietiin eri paikkoihin - mm. bongattiin hiililasti matkalla Norjaan Mo i Ranaan.



Laivaston paraati



Kulttuurin osalta pistää silmään, miten vahvasti vanha saksalainen perintö on esillä. Alueella asuu merkittävä joukko saksalaisia, mutta monikansallinen venäläinen valtaväestökin tunnustaa Kaliningradin saksalaisella nimellään Königsberg, mikä esiintyy tuotenimistä aina postikortteihin saakka. Tästä menneisyydestä ja nimestä siellä ollaan ylpeitä.

Liikenne on omansa. Säännöt ovat viitteelliset ja vauhti kovaa. Silti, jokainen väistää jokaista ja jokainen pääsee eteenpäin. Tämä todettiin omakohtaisella kokeilulla ajamalla polkupyörällä aina ruuhka-aikana valtaväylää pitkin. Tietä tuli kun näytti suuntamerkin – uskomatonta! En väitä, että systeemi olisi hyvä, mutta se toimii.

Laivaston paraatiin Baltiyskissa osallistuttiin autolla ja taksiilla. Taksi möhli ja myöhästymme mutta saimme silti

nähdä johdon huvijahdin kannella Medvedevin, puolustusministerin ja merivoimien komentajan. Aika hyvä bongaus, jota säästi laivojen miehitetyiltä partailta raikuvat "URAA" huudot. Paraatiyleisöä oli tuhansia ja paikalla täysi juhlatunnelma hienossa säässä. Sasliikkia paistettiin ja kokista myytiin rannalla olevissa teltoissa ja kansalaiset kulkivat valtion ja laivaston lippuja heilutellen. Taistelunäytöksessä paukkupatruunoita ei säästetty ja yleisö tunki itsensä aivan tapahtumien keskelle. Kenraali Ehrnrooth olisi ollut mielissään nähdesään kuinka "ryssät ampuu toisiaan"... Oli syvä isänmaallinen tunnelma.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan. 3.8. aamulla kuuden aikaan irtotimme ja suuntasimme kanavaa takaisin kohti Itämeren. Ullosselvityksessä oli nyt pitkä odotus, sillä satamaliikenne oli vilkasta eikä miehiä riittänyt meitä palvelemaan. Huippuna viereiseen laituriin saapui amerikkalainen sotalaiva USS Carr vierailulle. Itse ulosselvitys sujui kuten sisään selvityskin eikä siinä paljoa aikaa tarvittu.



Amerikkalainen sotalaiva USS Carr saapuu

Pyysin ja saimme sekä rajavartiostolta, että liikenteenohjaukselta luvan kulkea rannan suunnasta 2 mailin päässä rannasta matkalla pohjoiseen. Tämä säästi meiltä paljon mailleja. Lähtö oli jo hieman myöhässä huomioiden saapuminen Klaipedaan.

Merellä Helmi hyvästeli meidät ja suuntasi Saarenmaan länsipuolelle. Ohta jatkoi rannan suunnassa määränpäänään Klaipeda. Rannan edusta oli aika täynnä pieniä huviveneitä, jotka kalastivat kauniissa säässä. Välillä jokin niistä nosti ajoankkurinsa ja teki asiaa viereemme vain ihmetelläkseen suomalaista venettä. Myös rajavartioston nopea vene liikkui tehtävissään lähistöllä mutta ei puuttunut kulkuun.

Ollessamme erkaantumassa rantaviivasta jysähti Ohtan pohjan alla. Potkuri alkoi täristä ja vauhti putosi ainakin solmulla. Aavistin mistä oli kyse, mutta miten toimia täällä? Päätin nilkuttaa kunnes ranta olisimme sivuuttaneet mantereeseen olkapään ja 3-4 mailin päässä siitä. Siellä voisin ehkä sukeltaa. Ihan rannan edessä en kehdannut. Potkurista löytyi iso muovinpalanen, jonka leikkasin puukolla irti. Oireet katosivat ja vauhti palasi ennalleen.

Matkalla nähtiin muutama öljynporausriki. Tämä oli minulle uusi asia Itämerellä. Sivuitin ne parin, kolmen mailin päästä mutta silti vieressä päivystävä huoltoalus suuntasi keulan Ohtaa kohden jääden vajaan mailin päähän tarkkailemaan sivuutuksen menestyksellistä suoritusta. Ovat kyllä tarkkoja näiden kanssa. Näiden jälkeen oli Liettuan raja ja näimme Kuurinkönkään silhuetin idässä. Tuttu paikka niemen toiselta puolelta.

Liettuan rajavartiosto kyseli oitis meitä. Pyydettiin ilmoittautumaan sataman edustalla ohjeiden saamiseksi rajatarkastukseen tulemiseksi. Näin meneteltiin ja 0040 rajamiehet katsoivat kohteliaasti passit ja miehistöluettelot ja toivottivat hyvää yötä. Näitä öitä pidettiin Klaipedassa kaksi ja katsottiin vanhastaan tuttua kaupunkia jälleen kerran.

Klaipedassa, muuten, käytiin ostoksilla mahdottoman suuressa ostokeskuksessa "Akropolis". Paikka on messukeskuksen kokoinen eikä ainakaan jää jälkeen yhdestäkään suomalaisesta kauppakeskuksesta. Taksin tavaratila oli palatessa täynnä ruokakasseja (5 kpl) eikä sapuskan tai juomien laadussa tingitty. Hinta oli 64 €. Tässä olisi taas pieni vihje Keskolle!



Jokiveneilyä Pavilostassa

Klaipedan jälkeen seuraava satama oli Pavilosta. Vanha, neuvostovallan aikaan suljettu kalasatama on mielisiamme. Siellä on toinen tuntemani polttoaineen myyntipaikka Latviassa. Mutta ennen kaikkea siellä on rauhallista ja viihtyisää. Ajelutimme itseämme sähköveneellä jokea pitkin ja olimme muuten lomatuulella. Siellä rentoutuu kiireistään.

Pavilosta jäi ainoaksi Latvian satamaksi tällä kertaa, sillä 7.8. irrotimme ja kuljimme koko matkan Saarenmaalle Roomassaareen. Siellä oli vain taktinen yöpyminen ja seuraavana päivänä jatkoimme Viron alueiden läpi aina Haapsaluun saakka. Jälleennäkemisen riemu oli suurta, kun satamassa tavattiin Elisabeth ja Marinella III. Vietimme kaksi päivää siellä kaupunkia katsellen ja sadetta pidellen. "Taksillinen" ruokaa maksoi taas 64 €.

Tämän jälkeen Elisabeth ja Ohta jatkoivat yhdessä matkaansa Osmussaaren tasalle, mistä Ellu suuntasi Hankoon ja Ohta Saaristomerelle. Rosalan alueella merikarhusatamassa päästiin pitkästä ajasta saunaan. Mikään kiire ei ollut mereltä pois, vaan vielä yövyttiin keran Rymättylän alueella. Matka päättyi 12.8. Turussa olevaan työpaikkani laiturin jo hieaman ennen puolta päivää.

Tämä matka käsitti yhdeksän valtiota ja viisi viikkoa. Kumpiakaan ei ollut enempää. Maileja syntyi 1447 ja käyntitunteja tarvittiin 195. Polttoainetta taidettiin käyttää alle 1400 l.

Hannele Naatula

MUISTOJA OHJELMANTÄYTEISESTÄ ICCY-TAPAAMISESTA GDANSKISSA 24.-28.7.2011



ICCY-tapaamisen lippuun painetaan kaikkien jäsenmaiden kansallislippujen kuvat. Ne ovat ranskan kielisessä aakkosjärjestyksessä, kuitenkin siten, että isäntämaan lippu on aina ensimmäisenä.

ICCY:yn osallistujille oli varattu satamapaikka Hiltonin rannasta, johon mahtuivat kaikki tällä kertaa mukaan tulleet noin 30 venettä, joista 5 oli suomalaisia ja 2 marinereita. Kiinnittymispaikka löytyi helposti, vaikka mooring plan saatiin vasta jälkitoimituksena. Alue oli aidattu ja vartioitu vuorokauden ympäri. Heti saapumisen jälkeen koitti lippuseremonia ja juhla-lippujen nostaminen. Gdanskin kaupunginjohtaja oli kutsunut kipparit luokseen kaupungintalolle tervetuloilaisuuteen. Hänen lahjoittamansa Gdanskin lippu oli hieno, vaikkakin keppivenekokoa.



Saapumispäivän iltana kokoonnuttiin get together -kokkareille Hiltonin tiloihin. Tarjoilu pelasi ja soitto soi samalla kun eri maista tulleilla veneilijöillä oli mahdollisuus ottaa selvää, millaista väkeä tapaamiseen oikein oli saapunutkaan. Hotelli Hilton toimi yhteisenä tukikohthanamme tapaamisen ajan, ja sen alakertaan oli myös pystytetty tapahtuman toimisto ja osallistujia palveleva infopiste.



Monipäiväinen ohjelmamme oli rakennettu ns. kaukaa lähelle- periaatteella. Tutustuminen aloitettiin Puolan historiasta ja perinteistä. Sitä seurasi kolmikaupunkiretki. Vasta lopuksi perehdyttiin pelkästään Gdanskin kaupunkiin ja sen nähtävyyksiin. Puolan historia ja perinteet avautuivat meille Szymbarkin perinnemuseossa. Szymbark on varmasti parhaimmillaan kauniina päivänä, jolloin ulkoilma-



kohteet pääsevät parhaiten oikeuksiinsa. Meille sattui sateinen päivä. Sade ei kuitenkaan haalistanut vaikutelmaa siitä avoimuudesta ja rohkeudesta, jolla puolalaiset tuovat lähimenneisyytensä esille. Tämä veturi, ”juna helvettiin” oli ollut joukkokyyditsemässä puolalaisia Siperiaan.

Vaikka eihän me marinerit sokerista ollakaan, kierteelimme Szymbarkin aluetta sisätiloissa viivytellen. Saateen suojaan pääsi lähes joka kohteessa. Matkan varrella nähtiin sota-aikojen muistojen lisäksi mm. perinteisiä rakennuksia eri aikakausilta ja eri alueilta, valtaavan kokoinen katollaan seissyt talo, joka oli eräänlainen taideteos, ja perinteinen puolalainen olutpanimo ja sen yhteydessä ollut ravintola. Pääsimme myös leipomaan perinteistä puolalaista hiivaleipää. Oma leipä merkittiin yksilöllisellä taikinakuviolla ennen paistamista. Lähtiessämme saimme sitten etsiä omat lämpimäiset mukaan.

Saimme itse osallistua myös lounaamme valmistamiseen. Täyslihamakkarat paistettiin tikun päässä suuren hirsituvan keskellä roihunneella avotulella. Makumatkaan kuuluivat pöytiin tarjoillut lisäkkeet kuten pannukakut hapankermalla ja hillolla. Mainitsemisen arvoinen on myös ateriaan kuulunut laardilevite eli ehta sianrasva.



Leipuri itse



Tältä kuuluu oikean leipurin näyttää töiden jälkeen!

Kansanmusiikkiryhmä esiintyi iloiseen ja reippaaseen tyyliinsä ruokailumme aikana. Käsitkseni mukaan nämä esiintyjät olivat kasubeja, joiden kulttuuri oli Szymbarkin alu-



eella muutenkin hyvin esillä. Joka tapauksessa jonkinlainen sukulaisuus saksalaisten kanssa oli havaittavissa paitsi ateriasamme,

myös näiden esiintyjien vaatetuksessa ja humpan poljennossa.

Szymbarkista matkamme jatkui hevospeleillä maalaismaisemiin. Meidän Sippo kipusi heti apukuskin paikalle. Sippo uskaltautui myös kokeilemaan kuskimme tarjoamaa nuuskaa.



Ja näin iloiselta näyttää apukuskimme!

Aivastelusta ei ollut tulla loppua, joten itse kieltäydyin sen jälkeen nuuskakokeilun kunniasta. Reittimme kulki pääasiassa metsäteitä pitkin. Vaikka tiet olivat kapeat, kiviset ja kuoppaiset, meno oli välillä hurjanpuoleista. Nämä hevosmiehet ja heidän pollensa eivät selvästikään olleet ensimmäistä kertaa niissä maastoissa liikenteessä.

Kolmikaupunkiretki oli vuorossa seuraavana päivänä. Kolmikaupungin muodostavat Gdanskin lisäksi Gdynia ja Sopot. Kävimme mm. Gdynian satamassa, jonka komeat Dar Pomorza ja ORP Blyskawica ovat kelluvia museoita. Dar Pomorza on entinen koululaiva, jonka sisätiloissa oleva näyttely esittelee merenkulun historiaa. Höyrykäyttöinen ORP Blyskawica on rakennettu ennen toista maailmansotaa. Se on ollut toisen maailmansodan taisteluissa mukana. Laivan näyttelyt kertovat myös Puolan merivoimien historiasta.



Gdyniasta siirryimme Sopotiin eli "Puolan Rivieraan". Sopotin pari viikkoa sitten avattu vierasvenesatama odotteli vielä vierailijoita melkein tyhjiään. Venesatama on rakennettu Sopotin ehkä kuuluisimman nähtävyyden, Euroopan pisimmän (n. 500 m) kävelylaiturin jatkoksi. Satama näytti palveluidensa ja sijaintinsa puolesta houkuttelevalta käyntikohteelta.

Gdanskin kaupunkikierrros käveltiin oppaan johdolla. Ensimmäiseksi käy-



tiin Marineri-lehden 1/2011 kannessa olleella satamanosturilla, ja siitä matka jatkui moniin muihin nähtävyyshaikeisiin. Mariankirkko on maailman suurin tiilikirkko. Se on yli 100 metriä pitkä ja todella näyttävä. Kirkko on selvinnyt vuosisatojen varrella monista koettelemuksista, eikä hätäpäivää ole sen pienoismallillakaan, joka seisoo tukevasti suomalaisen peruskallion päällä. Kaupunkikiertros päättyi Pitkällä Torilla sijaitsevalle koristeelliselle Neptunuksen suihkulähteelle. Se symboloi Gdanskin meriyhteyksiä, ja sen kuva on myös Gdanskin ICCY-tapaamisen logossa



Gdynian satamasta on yhteys moniin maailman satamiin, myös Suomen Hallaan.

Päätösgaalassa marineri Kees esitti persoonallisen kiitospuheensa ja luovutti Marinereiden lipun ja muut tuliaisemme puolalaiselle isännällemme. Edelliskesän 2010 ICCY- tapamisessa Rotterdamissa Kees oli palkittu pisimmän matkan takaa tulleena osallistujana. Tällä kertaa poikaan vei ICCY:n pääsihteeri Laineen Hannu, ja Kees oli tietääksemme hopeasijalla. Kilpailutulokseksi huomioidaan lokin näyttämä matka, joten laskentatapa on vähän erilainen kuin Marinereilla. Hyvä Kees!

Päätösjuhlallisuuksista selviytymisen jälkeen ICCY-lippu laskettiin alas Hiltonin tangosta ja luovutettiin eteenpäin Viroon vietäväksi. Varmaan jo pian saamme kuulla, mitä ensi kesän Tallinnan ICCY- tapahtuman varalle on suunnitteilla!



ICCY = International Council of Cruising Yachts

Motto: The sea and the friends we make from it

Kotisivut: <http://www.iccy.org/>



Baltia – Puola, kesä 2011, runoja ja kuvia

Ymmärrän

Kaksi repullista ruokaa veneeseen
herkullista ja halpaa.

Koputus ikkunaan.

Vanha mies puhuu ja puhuu.

Vastaa: en ymmärrä.

Mies hieroo vatsaansa uudelleen, uudelleen.

Ymmärrän.

Tuon pari litiä.

Mies hieroo vatsaansa uudelleen, uudelleen.

Tuon leipää.

Miehen silmät kyyneltyvät.

Hän kiittää, kumartaa leipä kämmeniensä välissä.

Huomaan tekeväni saman liikkeen.

Mies poistuu syöden leipäänsä.

Olen helpottunut.

Häpeän?

Tarpeen vain leipä ja viini.

Baltian hiekkarannat

Vene täällä viimeisen kerran?

Itämeri kierretty

Suomenlahti tutkittu Narvaa myöten.

Hyvästelen satamien

taloja , kiviä ja portaita.

Tähän laituriin en enää hyppää

en kierrä sen pollariin köyttä?



Auringon laskua en näe.
 Baltian vaaleat hiekkarannat
 rauhallisina nauhoina,
 taustallaan tummat vihreät metsät .
 Jospa sittenkin.



Merta kunnioittaen

Auringon häikäisy
 meren vaihtuva sininen
 pilvi kuin kiitävä lintu,
 ojentaa kaulaansa.
 Ken meren tuulia kunnioittaa

lähtee aamuvarhaisella liikkeelle
 luottaen tutun veneen pehmeään ääneen
 ja kapteenin navigointiin.

Mikä on ollessa miehistön ainoa jäsen!



Sade

Ilmapuntari tietää: matalapaine.

Mustat pilvimatot roikkuvat
putoavat alas.

Tuuli lisää vauhtia.

Koivu huojuu raivokkaasti.

Hiivin sisään sateen alta.

Veneen katto kuin soitin

aloittaa hiljaa

nopeutuu, voimistuu.

Välähtää!

Ukkosen tervehdys.

Sateen konsertti jatkuu.



Neptunuksen juhla

Klaipeda

kaupunki meren rannalla

täynnä juhlivaa kansaa

omassa, vapaassa Liettuassa.

Juhlitaan kolme päivää ja yötä

Neptunusta, meren jumalaa.

Suomalaiset purjehtijat

satamassa:

täynnä veneitä

kojuja vierä vieressä

tulvillaan mestarinäytteitä.



Kauppa käy.

Talojen kattoja hipovia taideteoksia.

Laivat koristeltu maan lipun

vihreällä, keltaisella ja punaisella

täynnä juhlakansaa.

Iloisia nauravia, kaiken ikäisiä kasvoja

ääntä, liikettä, rytmiä.



Jotakin puuttuu?

Autot, kiire, töniminen.

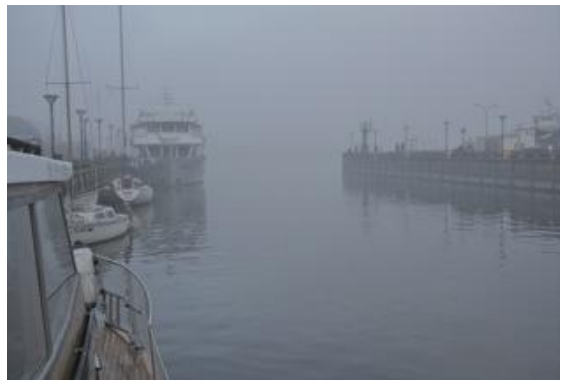
Kolmannen päivän iltana

äkkiä kaikki poissa.

Kadut, puistot

pienin elein puhtaiksi

arjen ja autojen tulla.



Teksti: Merja Totto



Kuvat: Timo Totto

Michael Eidam, Adrialta Rhône'n suistoon



Matkallamme "Moottoriveneellä Euroopan ympäri" on menossa neljäs vuosi. Huhtikuun alussa pidän keväisessä säässä viikon työleirin Porto San Giorgiossa ja organisoin teke-mättä olevat työt. Talven aikana telakka oli myyty Marinalle, henkilökunta oli osittain vaihtunut ja "kun kissa on poissa, hiiret tanssivat pöydällä" -periaatteella monet asiat olivat myöhässä. Navigaatio-tietokone ei lähtenyt käyntiin, kuulemma vika emolevyssä. Ei autta-nut muu kuin järjestää Suomesta pikaisesti uusi kone.

7.5. lähdemme liikkeelle, vaikka muutama pulma elektroniikan puolella on edelleen ratkai-sematta. Pahempi oli kuitenkin jatkuvat ongelmat jäähdytysvesipumppujen kanssa. Niihin oli talvella vaihdettu tiivisteet ja kiilahihnapää ei pysynyt pumpun akselilla. Vasta muuta-man yrityksen jälkeen asia tuli kuntoon. Melko viileässä säässä etenemme Anconan, Ri-minin (käynti San Marinossa) ja Ravennan (hienot mosaiikit) kautta Po-joen suistoalueelle mataline vesineen. Ajamme Venetsian laguunin eteläpäässä sijaitsevaan Chioggiaan, joka on kuin Venetsian pienoismalli. Pitkät kapeat saaret suojaavat laguunia avomerta vastaan. Sisäpuolella johtaa kanava värikkäiden kylien ohitse Venetsiaan. Onnistumme saamaan paikan San Giorgion marinasta, 5 minuutin lauttamatkan päästä Markus-torilta. Keskeyty-mätön lautta- ja veneliikenne pitää koko alueen vedet "kiehumassa" yöhön saakka. Venet-siasta jatkamme Adrian pohjoisrannikkoa itään: avomerta, kanavia, keppimetsiä, joiden välistä paikalliset pujottelevat näkymättömiä reittejä pitkin. Caorlessa löydämme sähkö-miehen, joka vihdoon saa flybridgen navigaatiomonitorin toimimaan. Windows 7 ei halunnut tunnistaa sitä vapaaehtoisesti.



21.5. saavumme Kroatian Umagiin, pakollinen paperisota käy ongelmitta. Kolmessa viikossa ajamme saarelta saarelle. Tutustumme poijukenttiin, vapaa ankkurointi on monesti kielletty. Satamat ja marinat ovat hyvin hoidettuja, sääpalvelut toimivat erinomaisen hyvin englanniksi. Monessa paikassa olemme ainoita vieraita. Huomaa, että koko veneilyn infrastruktuuri on rakennettu ja organisoitu ensisijaisesti vuokraveneilyä varten. Maisemat muuttuvat koko ajan, näkemistä riittää. Erityisesti paljaat Kornaattien saaret, Krkan kansallispuiston kosket ja vesiputoukset ja Dubrovnikin ympäristö jäivät mieleen. Toisaalta ei voi unohtaa monen vuokraveneen seikkailumaisia kiinnitys- ja rantautumismanöövereitä. Korčulassa vuokraamme auton ja kierrämme vaihtelevan saaren. Etukäteen olimme lukee neet paljon negatiivisia kannanottoja Kroatiasta, itse emme sellaista huomanneet. Ihmiset olivat ystävällisiä, hinnat – kaikki kyllä maksaa – olivat Italiaan verrattuna maltillisia ja kaikki toimi. Emme kuitenkaan haluasi olla täällä päälomakauden aikana, tungos on varmasti uskomaton.

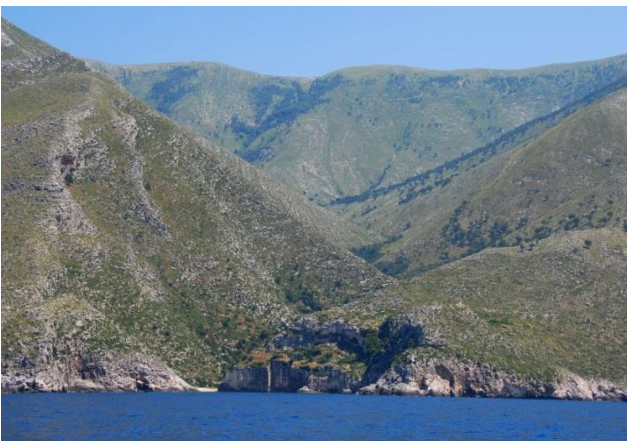


Kroatian jälkeen vietämme neljä päivää Montenegrossa. Jylhät vuoristomaisemat ja Kotorin vuonomainen lahti ovat näkemisen arvoisia. Kotorin satamassa oli muutama jättiristeilijä, kaupunki vilisi turistiryhmiä. Kuten jo aikaisemmin Italiassa ja Kroatiassa ja myöhemmin Albaniassa ja Ranskassa ostamme täälläkin internet-yhteyksiä varten paikallisen mokkulan. Yhteydet toimivat yleensä ongelmitta, hankaluuksia aiheutti lähinnä prepaid-korttien uusiminen, mikä joillekin myyjille oli ylivoimainen tehtävä.



Ylivoimaiselta tuntui myös Montenegrosta uloskirjoittautuminen Barin satamassa. Olimme tavanneet saksalais-kreikkalaisen pariskunnan, joten sain kokea tämän byrokraattisen seikkailun yhdessä Achimin kanssa. Meidät lähetettiin paikasta toiseen, lomakkeita täytettiin aina uudestaan (osittain sen takia, että toimiston kopiokone ei toiminut), leimoja haettiin, mutta kahden tunnin jälkeen saimme lähteä.

Suuntana oli nyt Albania, ajatuksellisesti kaukaisin kohde. Rannikko on suora ilman suojaista lahtia. On käytettävä tavallisia satamia, joissa ei vielä olla kovin tottuneita vapaa-ajan veneilyyn. Sisäänkirjoittamisen Shengjinissä hoitaa pakollinen agentti. Sitä ei tarvitse etsiä, vaan hän ilmestyy jostain heti kun on saapunut satamaan. Kustannukset komeat 70 €, josta kuulemma satama saa yhden euron. Durrëssissä, Albanian suurimmassa satamassa, sama näytelmä. Kaupunkien ilme on ”uusiutuva”. Osittain ränsistyneet kadut vaihtelevat rannoille rakennettujen komeiden uusien hotellialueiden kanssa. Italian vaikutus näkyy monissa ravintoloissa – edullisia ja hyviä – ja myyjien kielitaidossa. Ihmiset ovat ystävällisiä. Matkan aikana näemme rannoilla paljon bunkkereita ja mitä erilaisimpia linnakkeita. Kaupunkisatamien jälkeen ajamme maan ainoaan marinaan, Orikumiin. Se sijaitsee suuren Vlores-lahden etelärannalla, taustalla mahtava vuoristomaisema. Marina on edullinen, sisäänkirjoittamista ei tarvita, kaikki toimii. Kun me pidämme muutaman lepopäivän, Achim ja Nina vuokraavat auton ja ajavat 800 km sisämaassa. He eivät tee sitä uudestaan; joskus näkyi kuulemma enää vain kuoppia muttei tienpintaa. Orikumista matka jatkuu asumatonta vuoristoista rantaviivaa pitkin etelään, Palermos-nimiseen suojaasaan ankkurilahteen, lienee Albanian ainut sellainen. Se sijaitsee pienen saaren takana, jonka hiekkakannas yhdistää mantereeseen. Viimeiset paikalliset kolikot kuluvat yksinkertaisessa grilliravintolassa. Seuraavana aamuna vielä lyhyt käynti vanhassa linnakkeessa ja sitten olemmekin jo parin ajotunnin jälkeen kreikkalaisessa Erikoussa-saarella, tuttu paikka viime vuodelta. Achim ja Nina jatkavat matkaa Joonian merelle.



23. 6. ylitämme Adrian ja tulemme Italian saappaan kantapäähän, Santa Maria di Leucaan. Kova tuuli pitää meidät 4 päivää satamassa. Sitten siirrymme rannikon suojassa pohjoisemmaksi, Gallipoliin. Mielenkiintoinen vanha kaupunki. Kun tuuli vihdoon leppyy, seuraa Taranton lahden 60 mailin ylitys Cariatin uuteen satamaan, vähän veneitä ja paljon tilaa. Saappaan päkiää pitkin etenemme Crotonen, Le Castellan ja Rocella Ionican kautta kohti Messinan salmea Italian ja Sisilian välillä. Le Castellassa tapaamme 2 itävaltalais-venekuntaa. Toisella on ongelmia moottorin kanssa ja voimme ainakin jonkun verran auttaa. Siitä seuraa lähipäivinä monta mukavaa hetkeä (ja tapaaminen marraskuussa Wienissä). Kumpuilevissa rannikkomaisemissa näkyy siellä täällä jotain kylä, mutta asumatonta tilaa on paljon. Nimensä mukaan löytyy Le Castellasta komea linnake.



Rocella Ionican jälkeen ei löydy enää satamia ennen Messinan salmea. Päättämme lähteä suoraan 70 mailia Sisiliaan Etnan juurella sijaitsevaan Ripostoon (satamapaikka 90 €). Keskellä salmea on vähän rauhatonta mutta muuten ylitys menee hyvin. Jo kaukaa näkyy savuava tulivuori. Se on parhaillaan kovin aktiivinen. Käymme ylhäällä, mutta aktiivisuuden takia ei pääse aivan huipulle ja pari päivää myöhemmin seuraakin kunnollinen purkaus. Lähdettäessä Ripostosta salmi on melko rauhaton Taorminaan saakka, sitten tilanne rauhoittuu. Messinan jälkeen tulemme Sisilian pohjoisrannikolle, jota ajamme Palermon saakka. Rannikko on vuoristoinen, vuorten huipuilla pieniä kyliä vanhoine muureineen, rannalla kaupungit hakevat suojaa pystysuorien kallioniemien varjossa. Palermo on ristiriitainen kokemus. Satama on likainen viemäri, kaupungista löytyy paljon ränsistyneitä alueita, mutta myös hienoja uusia ja historiallisia paikkoja. Sisilian pohjoispuolella Ustica ja idempänä Liparin saaret sen sijaan ovat hienoja paikkoja monipuolisine maisemineen ja luontoineen. Löytyy mahtavia kallioita, vihreitä rinteitä, tulivuoria, hienoja kallio- ja hiekkalahtia. Matkalla Usticalta Filicudi-saarelle näemme ensimmäisen valaan.



Nyt suuntaamme mantereelle ja ajamme Italian länsirannikkoa pohjoiseen. Täältäkään ei löydy suojaisia paikkoja, joissa voisi ankkuroida jatkuvalta tuulelta rauhassa, vaan illaksi hakeudumme satamiin. Rannikko on vuoristoinen ja ilo silmille. Marateassa vuokraamme kahdeksi päiväksi auton ja tutustumme Basilikatan maisemiin. En muista, että missään muualla olisimme ajaneet niin paljon mutkia – yksin kuin Lapissa. Seuraava kohokohta on reitti Salernosta Alafiin ja sieltä kohti Capria. Sinne me emme kuitenkaan pääse. On viikonloppu ja puhelimitse tehdystä ja vahvistetusta paikkavarauksesta kukaan ei tiedä mitään sinne saapuessa. Satama on ahdas ja toiminta kovin hektinen. Lähdemme eteenpäin Napolin lahteen ja löydämme muutaman mailin jälkeen mukavan pienen marinan, josta on näköyhteys Napoliin ja Vesuville. Sieltä Procida-saarelle, jonne massaturismi ei vielä ole rantautunut, Italia pur! Ischialla koemme monta tuntia kestävän ukkos- ja saderintaman. Onneksi palasimme jo aloittamaltamme ylitykseltä takaisin suojaisaan satamaan, kun näimme lännestä lähestyvän mustan pilviseinän. Seuraavana aamuna jatkamme Ventotene-saarelle, missä pääsemme vanhaan roomalaisten rakentamaan galeriasatamaan. Saari toimii sukellustukikohtana, rauhallinen meno ja paljon luontoa. Luonnon osalta sama koskee Ponzaa, josta löytyy hienoja ruskeita ja valkoisia kalliomuodostelmia. Mutta ainakin viikonloppuna siellä oli veneitä tungokseen asti, onneksi suurin osa yritti päästä illalla mahdollisimman lähelle kylää ja satamaa ja meidän ankkurilahdella oli rauhallista. Heinä- ja elokuussa huomaa kyllä, että italialaisilla ja ranskalaisilla on lomakausi. Paikat ovat täynnä, hinnat huipussa. 1.9. kaikki rauhoittuu tuntuvasti, hinnat Italiassa tippuvat puoleen.



Takaisin mantereella maisemat muuttuvat matalammiksi. Käymme mm. Rooman marinas- sa Ostiassa, maksamme Cala Galerassa paikasta 150 € agentille (tämä nyt sitten oli se ennätys, kaikessa karmeudessaan se jo nauratti), hyppäämme vielä kerran saarelle, Giannutri. Ankkuroimme siellä syvällä lahdella ja löydämme itsemme seuraavana aamuna paksusta sumusta. Puolen päivän maissa se häviää sen verran että uskaltaudumme liikkeelle. Emme kuitenkaan saa paikkaa seuraavan saaren satamasta – täynnä – ja suojaiset ankkurilahdet kuhisevat veneitä, joten päivästä tulee pitkä ajopäivä mantereen viimeiseen satamaamme, Punta Alaan. Sieltä siirrymme Elban saarelle Porto Azzuron edustalle ja eteenpäin suojaiseen kaupunkisatamaan Porto Ferraioon. Mahtava linnake kiertää koko vanhaa kaupunkia, ylhäältä hienot näköalat.



Elbalta ajamme Korsikalle, Bastiaan. Nautimme ranskalaisesta ruoasta, joka mielestämme on monipuolisempaa ja vaihtelevampaa kuin Italiassa. Kirsi ja Juuso tulevat neljäksi päiväksi gasteiksi, jatkamme heidän kanssa Korsikan itärannikkoa etelään. Pitkiä rauhallisia hiekkarantoja, pieniä satamia, myöhemmin komeita vuoria taustalla. Korsikan eteläkärkeä lähestyessä liikenne kasvaa ja paikat ovat täynnä. Italialaiset ja ranskalaiset nauttivat viimeisistä lomapäivistä, me kärsimme tungoksesta. Ahtaassa Porto Veccion satamassa veneitä ohjataan mahdottomiin paikkoihin, henkilökunta ei auta kiinnittämisessä paitsi silloin, kun on jo liian myöhäistä. Ranskassa tuntuu olevan rantautumisessa ”itsepalvelu”. Toimiihan sekin, kun sen tietää; itäisen Välimeren mukavuudet ja palvelut pitää unohtaa. Kun gastit ovat lähteneet, käymme vielä Korsikan ja Sardinian välillä olevilla kivikkoisilla kallio-saarilla, Lavezzi. Alue on luonnonpuistoa, ankkurointi ja rantautuminen on rajoitettu. Löydämme paikan Cavallon edustalta.

Pitkän harkinnan jälkeen päätämme toteuttaa Sardinian kiertämisen ja toivomme, että tuulet eivät sotkisi aikatauluamme liikaa. Kierros toteutetaan vastapäivään, jolloin hallitseva länsi-luode-tuuli tulee takaviistosta. Noin kolmeen viikkoon mahtuu kuitenkin 2 tuulitaukoa. Käymme alkuun entisellä vankilasaarella, Asinaralla, sitten länsirannikkoa etelään. Sardinia on vähemmän vuoristoinen kuin Korsika. Kilometrien pituiset tyhjät hiekkarannat vaihtelevat korkeitten kallioseinämien kanssa. Vesi on kristallin kirkas. Asutusta on vähän, tilaa riittää. Suurimmat kaupungit ovat Alghero lännessä ja pääkaupunki Cagliari etelässä. Välillä joutuu ajamaan pitkiä päivamatkoja seuraavaan satamaan. Tapaamme ”internet-kavereita”, joihin olimme tutustuneet saksalaisella Mittelmeer-Skipper-Forumilla. Viimeiset päivät vietämme Costa Smeraldalla, joka on Sardinian pääturistialue. Nyt syyskuun alussa täällä on jo rauhallisempaa, kesällä tänne ei kannata tulla.



10.9. lähdemme taas Korsikalle ja ylitämme Bonifacion salmen melko rauhallisessa säässä. Täällä tuulee aina 2 Beaufortia enemmän kuin saarten ympäristössä. Bonifacion valkoiset kalliojyrkänteet näkyvät jo kaukaa, ajo vuonomaiseen satamaan on elämys. Vanha kaupunki sijaitsee ylhäällä kallioniemellä, sieltä on mahtavat näkymät alas satamaan, etelään Sardinialle ja pohjoiseen Korsikan vuorille. Korsikan länsirannikko on täynnä pieniä lahtia ja poukamia, eriväriset kalliomuodostelmat luovat hienon maiseman. Viimeinen pysähdyspaikkamme on Calvi, mukavan tuntuinen kaupunki, jota vahtii suuri linnake sataman yläpuolella. Piti kiirehtiä vähän, koska pitkäaikainen sääennuste lupasi kovia tuulia lähipäiviksi.



Pisin avomerimatkamme (92 mailia) 16.9. Korsikalta Ranskan rannikolle on todellinen lottovoitto. Lähdemme aamulla pimeässä liikkeelle, meri on koko matkan aikana täysin tyyni ja saamme lisäksi vielä toisen valashavainnon. Sen jälkeen vietämme 4 päivää mukavan Mentonin satamassa, ennen kuin tuuli taas laantuu! Teemme kierroksen Monacon satamassa, joka on täynnä superyachteja ja veneiden helikopterit kiertävät kuin kärpäset. Seuraa yöpyminen Nizzan vanhassa satamassa ja sitten tapaaminen Ranskan Grand Banks -yhdistyksen jäsenten Edithin ja Xavierin kanssa, jotka ovat kesällä ajaneet Ranskan kanavia pitkin. Saamme hyviä neuvoja, miten pääsee matalien siltojen alitse ja mistä saa kartta-aineistoa. Eli sen verran olemme jatkosuunnitelmia muuttaneet, ettemme kierrä Atlantin rannikkoa, vaan tulemme sisävesien kautta Itämerelle.



Saint-Tropez-lahdella sitten hajoaa paapuurin jäähdytysvesipumppu, akseli katkesi. Onneksi oli vielä varapumppu mukana ja parin tunnin jälkeen voimme jatkaa matkaa. Käymme pari päivää Porquerolles-saarella ennen kuin suuntaamme La Ciotatin kautta Marseillen vilkkaaseen satamaan. Kaupunkiin tutustumme turisti-sightseeing-junalla, jolla ajamme molemmat tarjolla olevat kierrokset. Marseillen jälkeen kalliorannikko muuttuu matalaksi ja lopuksi maisema melkein häviää taivaanrantaan. Reitti talvipaikkaamme, Port Napoleonin, käy matalan lahden ylitse johon on ruopattu ajoväylä. Kummallakin puolella onkimiehet seisovat vedessä. 30.9. tulemme perille. Takanamme on 3166 mailia, 427 ajotuntia, 6 maata, 101 satamaa tai ankkuripaikkaa ja paljon uusia kokemuksia.

Merja Totro

Hylky – ruusukupin tarina

Nuori mies, 35-vuotias helsinkiläinen Anton, kaipaa elämäänsä eropettymyksen jälkeen jotain täysin uutta, keskittymistä vaativaa harrastusta ja hän päättää kokeilla sukeltamista. Uimahalliharjoitusten jälkeen kouluttautuminen jatkuu ensin ryhmäsukelluksina Saaristomeressä hylkysukeltajan valmennuksessa ja vihdoin Anton uskaltaa lähteä merelle yksin. ”Valo osuu johonkin. Leijuin alaspäin. Nyt kohde on valokiilassa. Samassa erotin pysytysä töröttävän maston. Edessäni makasi hylky! Pulssi hakkasi.” Anton alkaa selvittää haaksirikkoutuneesta laivasta löytämänsä pienen, siron, joutsenkaulaisen kahvikupin tarinaa.

Helen Mosterin kirja Hylky on hänen esikoisromaaninsa. Kirja on monikerroksinen, historiaa ja nykyisyyttä, erilaisia vallankäytön muotoja, ammatillisia kulttuureita, ihmissuhteita, monenlaista luovuutta ja kädentaitoja yhteen punova, ja on vaatinut kirjoittajaltaan perehtymistä yksityiskohtaisesti moneen erityyppiseen asiaan. Ihmettelen kirjailijan kykyä viedä lukijansa esimerkiksi meren hiljaisuuteen, veden paineen puristukseen ja näkyvyyden vaihtelevuuteen.

Vrouw Helena, tukeva hollantilainen kauppalaiva oli uponnut vuonna 1792 Utön lähivesille. Sen lastina olivat Venäjän keisarinna Katariina Suuren rakastetulleen tilaamat arvokkaat maalaukset ja pojanpojalleen Aleksanteri II:lle tilaama 700 osaa käsittävä ruusu-astiasto Meissenin posliinitehtaalta Saksasta. Laivan kapteenin piti olla paras mahdollinen, kokenut hollantilainen merikapteeni jo neljännessä polvessa. Tämä oli jäänyt äskettäin leskeksi ja yritti nyt saada solmittua läheisempiä suhteita Arne-poikaansa pakottamalla hänet mukaansa kuljetusmatkalle Amsterdamista Pietariin. Arne oli nuoresta iästään huolimatta jo kuvataiteilija, joka hahmotteli kaiken itselleen tärkeän lehtiöönsä. Hän havainnoi luontoa ja ympäristöään, kuvasi niitä herkillä otteella. Hän tunsu sen taiteilijan, jolta Katariina oli samaan kuljetukseen tilannut muotokuvansa rakastetulleen. Tämä lähetti kuitenkin Katariinalle luonnokseksi tulevasta muotokuvasta Arnen piirroksen omasta äidistään. Kun Arnelle esitellään myöhemmin laivaan kohta lastattavaa Katariinan tilaamaa muotokuvaa, hän kauhistuu, nainen muistuttaa hänen äitiään, jonka kuvan hän oli piirtänyt tämän kuolinvuoteella ja lähettänyt näytetyöksi taideopintoja varten. Katriinan silmät on muutettu vietteleviksi.

Isä lähetti Arnen Saksaan seuraamaan astiaston valmistusta. Tämä kuvaa tarkasti posliinitehtaan sisustusta ja työtapoja. Lukija näkee ja kuulee saven pursuamisen valajan sormien välistä, näkee silmiensä edessä miten maljakon kaula kasvaa esiin. Tehtaalla vallitsi arvostava ja hyvä henki. Aina kun astiasto valmistui, väki kutsuttiin katselmukseen. Johtajan mielestä oli tärkeää, että työntekijät näkivät käsiensä tulokset lopullisessa muodossaan ennen kuin ne siirtyivät asiakkaalle. Jokainen työntekijä tunti arvonsa ja ymmärsi olevansa astioiden syntyprosessissa korvaamaton. Arne sai yhden ruusukupin itselleen muistoksi ihastellessaan ruusun muotoutumista sen kylkeen. Kirjassa on paljon aikaan sitovia yksityiskohtia: Katariina juo ensimmäisen kerran elämässään kahvia, Ulrika, Arnen äiti on ollut Bachin soitonopettaja.

Katariinan ja hänen nuoren rakastettunsa suhteen kuvaus on traaginen. Mies kaipaa itseään neljäkymmentä vuotta vanhemman naisen viisautta ja kokemusta ja palkkioksi korkeaa asemaa sotakollegion puheenjohtajana; nainen pelkää vanhenemista ja haluaa uskoa enemmän viehätysvoimaansa kuin valtaansa.

Tämän päivän keinona Ruusukupin historian selvittelyssä Anton käyttää siitä kännykkäkamerallaan ottamaa kuvaa, jonka hän lähettää Meissenin posliinitehtaan museoon ja Amsterdamin Rijksmuseumiin. Molemmista tulee tietoa, että kuvassa oleva kuppi on juuri sellainen, jonka Katariina on aikoinaan tilannut. Anton matkustaa paikan päälle ja tutkii arkistoja ja hänen aavistuksensa vahvistuu: hän on löytänyt 200 vuotta kadoksissa olleen hylyn. Antonin äiti on pojan mielestä puuttunut hänen elämäänsä aivan liikaa, mutta tai-

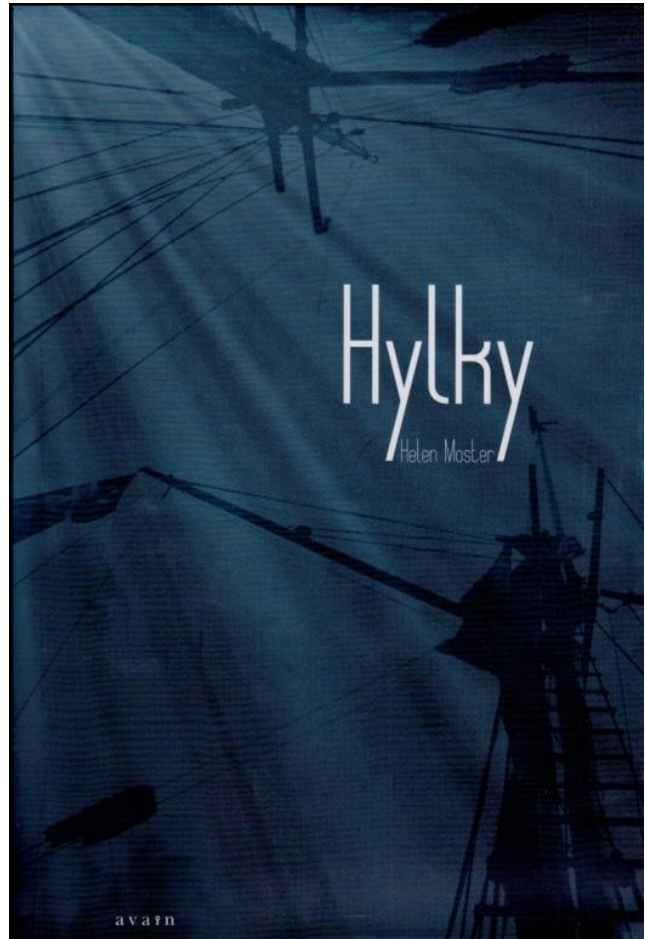
teen ammattilaisena tämä saa nyt auttaa poikaansa kupin historian selvittämisessä, mikä vaikuttaa heidän väliensä paranemiseen. Poika kokeilee vapaan miehen elämää Amsterdamissa ja tutustuu samalla omaan itseensä. Hän tutkii mietiskellen tämän päivän luksusjahteja ja oivaltaa, että aiempina vuosisatoina edistyneintä tekniikkaa ovat edustaneet puulaivat. Ajatus tuntui hänestä kiehtovalta.

Saksassa oleskellessaan Arne näkee merimaalauksen, joka on kuin enne. Kaksimastoinen fregatti on siinä uppoamaisillaan myrskyävässä meressä. Laivan kuva jäi hänen mieleensä ja hän halusi tehdä itse joskus samanlaisen. Täyteen lastattu laiva lähtee myöhään syksyllä kohti Pietaria. Laiva purjehtii enimmäkseen yksin, ketään ei horisontissa. Taivaankannessa loistaa yksinäinen Pohjantähti, merimiehen luotettavin ystävä. Yhdeksän hengen miehistö on terveenä, sika röhisee karsinassaan ulkokannella leudossa syyssäässä. Aarne kiipeää mastoon, sitoo itsensä kiinni ja piirtää sieltä käsin meren muistiinsa.

Sitten sää muuttuu. Pohjoisessa välkähtää valo, jonka kapteeni määrittää Utön majakaksi.

Tuuli yltyy myrskyksi. Iltaa vasten merelle laskeutuu sumu ja pimeys koittaa aikaisin, veden syvyys mitataan, varppiankkuri lasketaan ja kaikki purjeet lasketaan. Sumun hälvettyä miehistö huomaa, että kareja on tiheinä riveinä, Vrouw Helena kelluu puoliksi uponneena, masto katkenneena, osa perästä puuttuu. Pelastusveneet kaatuvat aallokossa, koko miehistö hukkuu.

Katariina saa Nauvon kirkkoherralta kirjeen, jossa ilmoitetaan laivan uppoamisesta kaikine aarteineen. Laiva on niin syvällä ettei sitä pystytä sen ajan välineillä nostamaan. Antonille puolestaan selviää, että hylky ei kuulu hänelle vaan Suomen valtiolle, sillä se sijaitsee Suomen aluevesillä. Hän soittaa Merimuseoon ja ilmoittaa löytönsä, sen tarkat koordinaatit ja veden syvyyden, 30 metriä. Miten käy ruusukupille – se selviää sukeltamalla hylkyjen maailmaan. Hylkääminen, hylätyksi tuleminen, psyykkisenä ja fyysisenä tapahtumana, kipeänä, loukkaavana kokemuksena, erilaiseksi leimaamalla, satuttavana pienenä ja suurena vallankäyttönä; toiveiden ja pyrkimysten haaksirikkoja; tarinaan sukeltajaa odottavat huikeat löydöt.



Helen Moster, *Hylky*. Avain 2011. 253 sivua.