

Marineri

1/2013



Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola 6601003859485
- Jäsenmäärä 38
- Venemäärä 20

Marineri 1/2013
 Jäsenlehti no 1/2013
 Tammikuu 2013
 Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry
 Toimitus Timo Totro päätoimittaja
 Trygve Österman tahtaja

Kansikuva Åselholmin museomylly Iniössä. Rakennuksessa on sekä saha että mylly.
 Kuva; Trygve Österman

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä

Sisältö

Marinerit ry	1
Kommodorin mietteitä..	2
Päätoimittajan pöydltä	3
Merenkurkun eskaaderi 9. 7. – 1.8. Höga Kusten	4
Kuvamatka Höga Kusteniin kesällä 2012	6
Jokia ja kanavia pitkin läpi Ranskan, Belgian ja Hollannin	15
Syystapaaminen Kaunissaassa	33
Kun jää petti	35
Elämänmatka Utöstä Vladivostokiin	37



Kommodorin mietteitä

Yhdistyksemme 24 toimintavuosi on alkanut. Kuluneiden vuosien aikana Marinerit ry on saavuttanut asiantuntijan aseman moottoriveneilymatkailun saralla. Sekä moottoriveneilijät että purjehtijat käyvät kotisivuillamme, silloin kun haluavat ajankoh- taista tietoa matkaveneilystä. Voidaan hyvin sanoa, että meidät mainitaan referenssinä sekä veneilyjärjestöjen että yksittäisten veneilijöiden toimesta. Tämän aseman saavuttamiseen ovat vai-

kuttaneet lähinnä matkaveneilyn valmennuskurssimme, jäsenlehtemme ja kaikkein tärkeimpänä kotisivumme. Maineemme pätevänä eskaaderijärjestäjänä on levinnyt matkakertomuksien kautta ja on selvästi havaittavissa, että myös seuran ulkopuoliset veneilijät ha- keutuvat mukaan. Onhan matkanteko kokeneessa porukassa aina turvallisempaa.

Maailma muuttuu ja viime aikoina on käyty vilkasta keskustelua navigoinnin kehityksestä jopa veneilylehtien pääkirjoitussivuilla. Onhan tosiasia, että elektroninen navigointi on pysyvästi tullut veneilijöiden avuksi. En tiedä yhtään Marineriä joka ei käyttäisi navigoinnissa elektroniikkaa. Olemme myös varsin tietoisia järjestelmien haavoittuvaisuudesta. Liikumme paljon ja erilaisilla alueilla. Meillä on varmasti jokaisella kokemuksia järjestelmien virhetoi- minnoista ja kaatumisista. Katsoin eilen TV:stä Prismaa. Siellä kerrottiin kaupassa olevista GPS:n häirintälaitteista. Nehän ovat tietysti kiellettyjä mutta.... Laitteita käyttävät lähinnä ammattiautoilijat jotka eivät halua, että työnantaja pystyy seuraamaan heidän liikkeitään. Nämä laitteet ovat jo aiheuttaneet häiriöitä lentokenttien läheisyydessä! Marinereillä on myös paperikartat mukana ja meillä on taito navigoida "vanhanaikaisesti" kartan ja kom- passin avulla. Olemme myös suositelleet ihmisille navigointikursseja joilla opetetaan navi- goinnin perusasiat. Kartan lukeminen ja ymmärtäminen on yhtä tärkeä, oli sitten kyseessä paperikartta tai elektroninen kartta. Väite, että ainoa tarvittava karttamerkki on väyläviiva, on ymmärrettävä huonona vitsinä.

Päätoimittaja kysyy Venelehdessä: Eikö veneessä olekaan päällikköä? Viimeaikaiset oi- keudenkäynnit ovat kyseenalaistaneet tämän seikan. Merilain 9§ sanoo seuraavaa: Sellai- seen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, sovelletaan tämän lain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Vesiliikennelaissa taas puhutaan vesikulkuneu- von kuljettajasta. Oikeus katsoo, että huviveneessä kuljettaja on vesikulkuneuvon päällik- kö. Oli miten oli, olemme ulkomaan matkoilla todenneet, että viranomaisen astuessa aluk- seen, hänen ensimmäinen kysymyksensä on: Kuka on aluksen päällikkö? Hän ei siis suostu asioimaan muiden kuin päällikön kanssa. Olen omassa opetuksessani tähdentänyt päällikön vastuuta sekä sitä, että aluksessa on oltava päällikkö. Tämä tuntuu olevan sekä TraFin että merivartioston kanta.

Haluan myös kiittää näistä kahdesta vuodesta joina olen toiminut yhdistyksemme puheen- johtajana. Olen saanut jäsenkunnalta kannustavia neuvoja ja ulkopuolisilta kunnioittavia katseita. Jälkipolvet pystyvät varmasti paremmin arvostelemaan toimintakauden saldon. Olemme kuitenkin järjestäneet pari erittäin hyvin onnistunutta eskaaderia ja myös muuta- ma uusi jäsen on liittynyt joukkoomme. Toivotan uudet jäsenet sekä jäsenehdokkaat sydämellisesti tervetulleiksi joukkoomme. Tulkaa mukaan toimintaamme, tuoreita voimia tarvitaan.

Trygve



Päätoimittajan pöydältä

Muistelen kunniakommodorimme Klasun opastaneen aikoinaan avomeriveneilijöiksi aikovia voittamaan tai ainakin tulemaan toimeen kolmen kauhun kanssa. Ensimmäisenä oli avomerikauhu. Arvelen tämän liittyvän avoimen paikkaan pelkoon, torikauhuun. Ainakin hitaampi matkaveneilijä saattaa ajaa avomerellä tuntikausia näkemättä maata, laivoja tai muita veneitä. Aikoinaan kun navigoitiin paperikartoilla ja magneettikompassilla, mieleen hiipi pelottava kysymys: tulikohan suunta laskettua oikein? Piti muistaa erannot, eksymät, virtaukset ja muut. Sähköiset kartat, plotterit ja tutkat antavat ainakin

näennäisen varmuuden tunteen.

Toinen hirvitys taisi olla edellisen vastakohta, sumukauhu. Muistan ensimmäisiä Ahvenanmeren ylityksiä sumussa. Ahvenanmaalta lähdettäessä, vanhan rautakaivoksen tienoilla kompassineula alkoi pyöriä kuin väkärä ympäri. Ei ollut tutkaa, ei sähköisiä karttoja. Keula oli aallokkoon nähden tietyssä kulmassa, se yritettiin pitää ajettaessa. Niin osuttiin Tjärvenin ja Söderarmin väliin lokia, kaikua ja karttaa tarkkaillen. Sumu vain jatkui ja silloin tuli lievästi sanoen epävarma olo. Tiedossa oli, että laivoja menee tiheään sisääntuloaukosta Kapellskäriin ja Tukholmaan, ja samaan tahtiin avomerelle. Strategiaksi muotoutui ajaminen väylän sivussa ja suunnistaminen poijulta toiselle. Sumu hellitti hieman ennen Furusundia.

Kolmanneksi muistelen aallokkokauhua. Yksin avomerellä hankalassa aallokossa; entä jos kone sammuu? Entä jos suodattimet tukkeutuvat, ettei vaan löpön mukana tullut tankatesa vettäkin? Lähtevätkö tankin pohjasakat kiertämään? Onko tuuli yltymässä vai tyyntymässä? Miten miehistö pärjää rynkytyksessä? Joko joku oksentaa? Pitäisikö palata takaisin? Missä lähin hätäsatama mahtokaan olla? Tämä hirvitys ei ole kadonnut mihinkään. Ensimmäisen puolen tunnin jälkeen on valmis luovuttamaan, kuudennen tunnin jälkeen on turtunut lähes kaikkeen. Kukapa nyt tietten tahtoen lähtisi kovan aallokkoon, mutta jos joutuu vaikkapa ukkosmyrskyyn tai jos sääennuste ei huvikseen muuten vain pidä paikkaansa, niin siinä sitä sitten ollaan. Ja karu tosiasia on se, että jos Itämerellä aikoo jossakin aikataulussa veneillä, on suostuttava aallokkoonkin.

Erityisesti mennyt kesä tuotti kokemuksen – ainakin Suomenlahden rannikkovesillä - läheisyyskauhusta. Useamman kerran tuli vastaan tai ajoi ohi suuri, liukuva vene. Muutama kaveri yläohjaamossa, tölkit kädessä, iloisesti vilkutellen. Kauhu tuli siitä, että vaikka kummallakin puolella olisi ollut maileittain vapaata vettä, nämä veneet tuntuivat kilpailevan siitä, kuka ajaa kaasukahva pohjassa lähimpää meistä ohi. Kaikilla pitää olla oikeus toteuttaa itseään ja läheisyysdentarvettaan ohittamisessakin, mutta ei ole ihme jos purjeveneet eivät rakasta näitä veneilijöitä. Suurempikin hidas matkavene joutuu kääntymään jyrkästi aallokkoon, tiheässä reimariviidakossa siihen ei aina ole oikein tilaakaan, varsinkin jos vieressä on toinen vene tulossa tai menossa. Maanteiltä tuttu röyhkeys ja piittaamattomuus on tullut vesille. Ja mitä isot edellä, sitä pienet perässä. Miten olisi lähestymiskiellon laita? Median mukaan Suomessa haettu lähestymiskiello on voimassa koko EU:n alueella. Kuten hyvin tiedätte vastapainon tälle kauhulle tarjoaa veneessä aktiivinen läheisyys vaikkapa parisuhteen kanssa.

Tämän lehden sisältö koostuu matkakertomuksista, kuvista sekä mereen liittyvän kirjan ja elämänmatkan esittelystä. Marinerit ry:n virallisten kokousten dokumentit sekä jäsen- ja venerekisterit on siirretty nettisivujen jäsensivuille.

Timo

Merenkurkun eskaaderi 9. 7. – 1.8. - Höga Kusten

Eskaaderi lähti 9.7. liikkeelle Turusta Marinett II:n johdolla. Helsingistä oli tullut Elisabeth ja Merineppis. Ensimmäinen etappi oli Uusikaupunki, jossa seurue vietti ensimmäisen yön. Sieltä mukaan tulivat Penelope ja Saukko. Seuraavana päivänä suunnattiin yöksi Rauman Kylmäpihlajan majakkasaarelle, josta Jasmiina liittyi muiden seuraan 11. päivän aamuna. Nyt oli koko ryhmä oli koossa ja yhteinen matka saattoi alkaa.

Ensimmäinen etappi oli Reposaari Porissa, jossa oltiin yö. Matkan jatkuessa poikkesimme Yttergrundin majakkasaarelle syömään. Sieltä jatkoimme Kristiinankaupunkiin, jossa olimme kolme yötä kovan tuulen vuoksi. Matka jatkui 15.7. Gåshällanin luontoasemalle, joka oli mielestämme niin kiva paikka, että jäimme sinne yöksi. Saarella oli vanha luotsiasema sekä metsähallituksen ylläpitämä luontotupa. Vanhan luotsiaseman pihapiirissä oli myös sauna, grillikatos, leikkimökki ja kalastajamökkejä. Paikalla oli sattumalta jonkinlainen juhla meneillään ja luontotuvalla oli mahtavaa kalasoppaa tarjolla. Aamulla jatkettiin matkaa Kaskisten tankkausaseman kautta Vaasaan. Lähdimme 17.7. ylittämään aavaa, mutta jouduimme palaamaan takaisin kahden tunnin ajon jälkeen kovan merenkäynnin vuoksi. Merineppis jatkoi matkaa suuremmalla nopeudella Ruotsin puolelle ja me muut palasimme Vaasaan odottamaan parempaa ylityskeliä. Päätimme lähteä samana iltana ja ajaa yön läpi Ruotsin puolelle.

Aamulla 18.7. näimme Höga Kustenin mahtavan rannikon edessämme. Eipä ole vastaavaa ennen nähty. Ensimmäiseksi menimme Trysundaan, joka oli pieni kalastajakylä kuin suoraan postikortista. Odottelimme ankkurissa laituripaikkojen vapautumista. Miehet ottivat pienet unet siinä kohtaa, kun olivat ajaneet koko yön. Aika pian Merineppis huuteli VHF:llä, että heidän vieressä on tilaa. Jasmiina siirtyi sinne ja Penelope seurasi perässä. Saukko löysi samasta laiturista paikan pienen matkan päästä ja Elisabeth sai lahden toiselta puolelta paikan. Marinett II lähti Ulvöhön ja sieltä Mjältöniin. Seuraavana aamuna jatkoimme matkaa. Jasmiina poikkesi Örnsköldsvikiin hakemaan varaosia. Merineppis, Saukko, Elisabeth ja Penelope menivät Ulvön tankkausaseman kautta Mjältöniin, joka on Ruotsin korkein saari (235m). Myös Jasmiina tuli sinne iltaan mennessä. Seuraavana päivänä osa jatkoi matkaa Örnsköldsvikiin ja osa lähti Dockstaan, johon lopulta kaikki muutkin saapuivat sitä seuraavana päivänä. Matkalla oli aivan mahtavia jyrkkiä kalliosaaria, joita ei



Gåshällan



Trysunda



Näkymä Skulebergetilta

Suomen rannikolla näe. Kun koko porukka oli taas koossa, päätettiin lähteä kävelemään Skuleberget -vuorelle. Alhaalta lähti tuolihissi huipulle (294m), josta oli aivan mahtavat näkymät.

Häggvik oli meidän seuraava etappimme. Kävelimme yhdessä Manaminne-nimiselle museoalueelle, josta löytyi kaikenlaista nähtävää käsitöistä vanhoihin autoihin. Seuraavana aamuna jatkoimme matkaa; Merineppis lähti omaa vauhtiaan ajamaan kotiinpäin, me muut jatkoimme hitaampaa vauhtia Sandslåniin. Matkalla näimme komean sillan, joka on yksi maailman suurimmista. Perillä vierailtiin noitamuseossa. Illalla seurusteltiin kaikki yhdessä napostelun ja viinin merkeissä venesataman huoltorakennuksessa. Aamulla matka jatkui Härnösandiin. Siellä seuraavana yönä Jasmiina kohtasi erimielisyyksiä saksalaisen purjeveneen kipparin kanssa jopa niin paljon, että jouduimme kutsumaan poliisit paikalle. Tilanne rauhoittui, kun vaihdoimme veneen paikkaa. Kaupunki oli kivannäköinen ja tarjosi mahdollisuuden täyden-



Noita museonsa edessä

tää muonavarastoja.

Taas jatkettiin aamulla matkaa ihanan idylliseen pikku kylään nimeltään Skatan. Seuraavana aamuna poispäin lähdettäessä pysähdyimme vanhalle ruukkialueelle, jossa riitti katseltavaa niin vanhoille kuin nuorillekin ☺. Ruukin jälkeen suuntasimme Stockaan, sieltä Sandarneen ja edelleen Granskäriin, jossa olimme kaksi yötä tuulen yllyttyä liian kovaksi.

Öregrundiin jatkettiin 30.7. mahtavassa säässä. Satama-alue oli hieno ja palveluihin oli panostettu. Kävimme porukalla syömässä paikallisessa ravintolassa ja loppuillan saimme nauttia konsertista vastarannalta. Aamulla suunnattiin Vaddön kanaalia pitkin kohti Gräddötä. Matkalla näkyi hienoja taloja ja huviloita sekä niin kapeita kohtia, josta ei mahtunut kuin yksi vene kerrallaan. Gräddössä valmistauduttiin seuraavan päivän ylitykseen.



Väddö kanal

Aamulla lähdimme kohti Maarianhaminaa. Matkalla joukosta erkaantui matkanjohtajana toiminut Marinett II, joka jatkoi suoraan Korppooseen sekä Penelope, joka meni Maarianhaminan Länsisatamaan. Jasmiina, Saukko ja Elisabeth pääsivät keinuttavan matkan päätteeksi Itä-satamaan. Viimeisen illan kunniaksi kävimme porukalla syömässä ja kävelemässä kaupungilla. Seuraavana aamuna Saukko ja Elisabeth hyvästeltiin ja Jasmiina jatkoi matkaa Kastelholmaan.

Jasmiina haluaa kiittää marinereita hienosta matkasta ja siitä, että meidän kovaääninen lapsikatraamme otettiin niin lämpimästi joukkoon mukaan. Oli mukavaa tehdä matkaa yhdessä näin kokeneen seurueen kanssa. Yksin emme olisi tällaiselle matkalle lähteneet. Apua saatiin, kun tarvittiin ja kullannarvoisia neuvoja ja vinkkejä vielä enemmän. Toivottavasti näemme vielä samoissa merkeissä! Kiitos!

Jasmiinan venekunta (25 päivää, 24 satamaa, 795 nm)

Kuvamatka Höga Kusteniin kesällä 2012.

Teksti Trygve Österman kuvat Liselotte Hellberg

<http://www.maringuiden.se/gasthamnar/skort=523&kustkort=52>

<http://www.maringuiden.se/gasthamnar/skort=522&kustkort=52>



Katse kohti pohjoista. Siellä jossakin on Höga Kusten.

Matka alkoi Isokarin majakkasaarelta. Yllä olevien linkkien kautta pääsee alueen satamakarttoihin.

Isokari ylhäältä. Sekä luotsit että armeija ovat majailleet saarella. Majakka valmistui vuonna 1833 ja se on Bengtskärin jälkeen Suomen toiseksi korkein majakka 49,4 m. Jo heti laiturille saavuttaessa näkyy ja kuuluu Selkämeren suurin riskiläyhdyskunta – linnut pesivät aallonmurtajan louhikossa.



Mahtuuko vai eikö mahdu? Siinäpä kysymys, totesi kippari. Yttergrundin majakkasaareen johtaa kapea ruopattu ränni, jonka syvyys on nippa nappa 1,5 m.

Se on valmistunut 1892, ja 41 metrin korkuinen majakkatorni on nykyisin Suomen kolmanneksi korkein majakka. Valmistuessaan majakka oli Pohjoismaiden korkein. Majakan vieressä sijaitsevat, samaan aikaan valmistuneet, puiset majakanvartijoiden asuinrakennukset.

Periltä löytyy tukeva laituri. Kristiinankaupungista koitoisin olevan pienen moottoriveneen kippari ihmetteli miten mahdun laituriin. Totesin vain, että kai se onnistuu, meitä on kaikkiaan viisi tämän kokoista venettä tulossa. Kuten kuvasta näkyy, kyllä sopu tilaa antaa.



Kristiinankaupungin merimuseo on mielestäni yksi Suomen parhaita. Se sijaitsee kaupunginkirjaston vintillä Kauppatorin laidassa. Vuonna 1983 perustettu merimuseo tallentaa ja kuvaa alueen laivanrakennuksen ja merenkulun historiaa.



Gåshällan on vanha luotsipaikka. Viereisellä saarella (johon on kävely-yhteys) ovat merivartijat pitäneet majaa. Luotsiasema ja siihen liittyvät rakennukset ovat Närpiön Kipparikerhon käytössä (<http://www.narpes.fi/skepparklubben/>). Satama on myös vieraiden käytössä. Puulämmitteinen sauna oli hyvä ja grillikatoksessa kuumenee makkarat. Maksu hoidetaan joko pankkisiirrolla tai laittamalla muutama euro vajan seinällä olevaan laatikkoon. Satama sopii erittäin hyvin lapsiperheille leikkimökkeineen ja uimarantoineen.



Keula kohti ulkomaita. Vaasassa tuli vietettyä pari päivää. Piti käydä venetarvikeliikkeessä, mutta taksi vei meidät lelukauppaan. Samannimiset liikkeet oli selitys. No, löytyihän se ja se olikin hyvin varustettu. Saimme sen mitä haimmekin. Mitä se oli, olen unohtanut. Vanhuus



Merenkurkun ylitys sujui suhteellisen miellyttävissä merkeissä. Lähtiessä näytti siltä, että tulee sadetta, mutta avomerellä saatiin jopa nauttia kesäyön auringosta. Yön ajon jälkeen saavuimme Trysundaan. Lissun mielestä Höga Kustenin kaunein paikka!



Trysundan kylä ja satama. Tällä kertaa satama oli tupaten täynnä. Kävin siellä kaksi kertaa tällä matkalla ja joka kerta sama juttu. Saari on täynnä kodikkaita kalastusmökkejä muistuttamassa menneistä kalastuskausista. Paistettua siikaa ja silakkaa on edelleen myytävänä. Kylän kalastusmuseum, jossa esitellään hapansilakan valmistusta, on käymisen arvoinen paikka. Täällä rakennusviranomaiset ovat huomanneet rantarakennusten arvon ja täällä sallitaan venevajojen käyttö kesäasuntona.



Tässä näkyvät Trysundan ympäri-
vuotiset asukkaat kokonaisuudes-
saan. Kylmät talvet ja kosteat kesät
ovat kutistaneet heidät (ainakin lu-
kumääräisesti).



1600 -luvulta olevassa pienessä
valkoisessa kappelissa seinät
ovat täynnä upeita maalauksia.
Kirkko on auki joka päivä ja käve-
lyretken jälkeen voi lepuuttaa
sekä jalkoja että silmiä, sielusta
puhumattakaan, tässä kauniissa
kappelissa.



Saaren kaakkoispuolelta löytyy jääkauden muodostamia "pirunpeltoja" täynnä upeita meren hiomia kiviä. Kivikeräilijän unelmapaikka! Pieni polku satamalahden pohjukas-
ta, pienen metsikön läpi, vie perille. Lissu kävi täällä ja vene ui loppumatkalla ainakin 5 cm syvemmillä.

Lähellä sijaitsee myös Ruotsin korkein saari, Mjältö 236 m. Kapean salmen kautta saavutaan aivan pyöreään laguuniin (Femöringen). Pari ponttonilaituria löytyy, mutta moni kiinnittyy suoraan hiekkarantaan tai jäävät redille. On tapana, että kun kiivetään ylös saaren huipulle, otetaan mukaan kivi, joka laitetaan huipulla olevaan kummeliin. Paikalta löytyy grillipaikkoja sekä pieni puulämmitteinen sauna.



Höga Kustenille on ominaista merestä kohoavat jyrkät graniittiseinämät ja kallioiset saaret. Täällä maa on kohonnut meren pintaan nähden eniten koko maailmassa, 800 m, ja nousee yhä. Höga Kusten hyväksyttiin UNESCO:n maailmanperintökohteeksi vuonna 2000. Alueen pinta-ala on 1 425 neliökilometriä.



Alueen suosituimmat satamat, kuten Ulvö, Trysunda ja Bönhamn ovat heinäkuussa täynnä veneilijöitä. Viereisessä kuvassa oleva Häggvik on sen verran syrjässä tukholmalaisten reitistä, että kannattaa poiketa. Suurin nähtävyys on Mannaminnen museo-alue, josta löytyy kaikkea norjalaisen sauvakirkon ja suihkuhävittäjän väliltä.



Häggvikistä lähdettäessä kohti Kramforsia joutuu ajamaan Höga Kustenin sillan alitse, joka on yksi maailman pisimpiä riippusiltoja 1867m. Kannatinpilareiden korkeus on 182 m. Silta valmistui vuonna 1997.



Täältäkin ne löytyvät, merimetsot nimitäin. Onko tämä tulevaisuuden kansallismaisemaamme? Sillan alituksen jälkeen reitti kulkee pitkin Ångermanälvenin suistoa, joka enemmän muistuttaa meren lahtea kuin jokea. Rannoilla on jälkiä entisajan sahateollisuudesta ja tukinuitosta. Vieläkin siellä on toiminnassa olevia paperitehtaita.

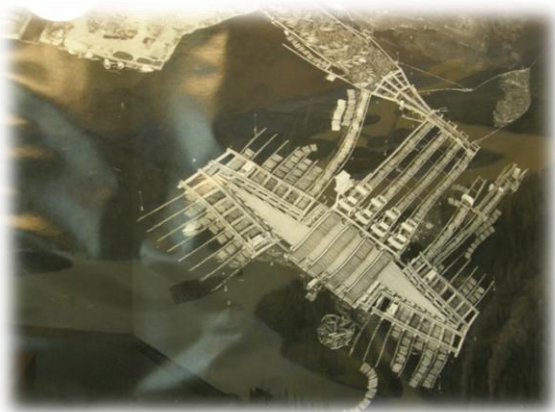
MASSOR MED DJÄVLAR ..

Helvetet med Satan, den fallne ängeln, även kallad Lucifer, härskade över sina änglar och otaliga djävlar av olika kategorier och med olika uppgifter. Enligt en teologisk beräkning utförd på 1500-talet fanns vid den tiden 2 triljoner, 665 biljoner, 886 miljoner, 748 tusen 664 smådjävlar - mer än nog för att effektivt ta hand om människorna.

2 665 886 748 664 stycken djävlar på jorden - hur har nån kunnat räknat ut detta???



Jatkamme sillan alitse pitkin Ångermanälvenä kohti Sandslånin kylää. Tämä pieni kylä on erikoinen monessakin mielessä. Kuten yllä olevasta kuvasta näkee, niin teologismatemaattista tutkimusta on täällä harjoitettu jo 1500 luvulla. Pikkupiruja on maailmassa paljon (ovat kasvaneet isoimmiksi vuosien saatossa), muutama löytyy kuvattuna noitamuseossa.



Jokea pitkin on uitettu tukkeja 1700 -luvulta lähtien. Joen suuhun rakennettiin tukkien lajittelulaitos, joka työllisti yli 700 henkilöä. Toiminta kasvoi ja lajittelulaitos modernisoitiin. Vuonna 1953 uitettiin yli 23 miljoonaa tukkia laitoksen läpi. Laitos oli maailman suurin. Tukkien käsittelyä esittävä museo löytyy noitamuseon vierestä.

Galtströmin ruukki aloitti toimintansa 1612 ja lopetti 1918. Ruukki on nyt museona. Nykyinen omistaja, Svenska Cellulosa Ab, on kunnostanut rakennukset. Ruukin vanha satama on edelleen hyvässä kunnossa, kuten alla olevasta kuvasta näkyy. Laiturilla seisoo museoitu höyrynosturi.



Matka jatkuu kohti etelää. Höga Kusten on jäänyt taakse ja poikeetaan vielä muutamassa satamassa ennen Öregrundia. Polttoainepula vaivasi niitä, joilla oli pieniä tankkeja. Tankkausmahdollisuudet olivat aika harvassa ja suomalaisten luottokorttien kanssa oli ongelmia. Käteinenkään ei auttanut, koska pumput toimivat ainoastaan kortilla.



Alkuperäinen suunnitelma oli palata Ahvenanmaalle suoraan Öregrundista. Osa porukasta halusi kuitenkin ajaa Vaddön kanavan kautta. Kanava on aikoinaan rakennettu Ruotsin laivaston tarpeisiin. Jo Kustaa Vaasan aikana, 1500-luvulla, perattiin väylä ensimmäisen kerran. Sen jälkeen väylää on levennetty ja syvennetty useamman kerran. Tällä hetkellä kanavan syvyys on 2 m ja leveys noin 10 m. Kanavan yli kulkee useita siltoja, joista kaksi on nostosiltoja.



Höga Kusten on noin 50 M pitkä kaistale Ruotsin Pohjanlahden rannikkoa Skagenista Härnösandiin. Alue hyväksyttiin UNESCO:n maailmanperintökohteeksi vuonna 2000. Alueen pinta-ala on 1 425 neliökilometriä



Meri peilin lailla taas säihkyä heijastustaan
Luodoltani katselen nyt kirkkautta sen
Piiri hiljaisuuden vaikk kohta silloin särkyy
Ylitseni tiirat kun lentää kirkuen.

Mittaamaton aamu on sylissäni jälleen
Ajatuksen uuvuttaa voi hohde autereen
Uida haluaisin nyt kesän valkopilviin
Tuolla missä taivas käy mereen lämpöiseen.

Maininkien laulun vain herkin korva kuulee
Meren ääni syvyydestä hiljaa hengittää
Heijastusta katson on meren peili kirkas
Mutta vaahtokuplaan pois kuva häviää.

Avaruus vain tietää voi sinen ikuisuuden
Pääsee meren salaisuuksiin syvyys yksin vain
Katson suvipilviin ja katson meren peiliin
Kauneutta antaa se mulle heijastain.

Alkup. teksti Jarl Hemmer

<http://barbarahelsingius.bandcamp.com/track/spegling>

M/Y Rumbalotte

Jokia ja kanavia pitkin läpi Ranskan, Belgian ja Hollannin

Euroopan kierroksen viides vuosi

14.5. – 4.9.2012



Rhône ja Saône



Rumbalotte oli talvehtinut Rhône'n suistossa, Port Saint Louis du Rhône'n eteläpuolella sijaitsevassa Port Napoleonissa, joka oli osoittautunut hyvin hoidetuksi marinaksi. Huhti- ja toukokuun alussa olin pitänyt taas työleiriä, jota häiritsi jatkuva Mistral -tuuli ja kylmyys. Lähtiessämme 2008 Suomesta oli vielä epäselvä, mitä reittiä pääsisimme Välimereltä takaisin Suomeen. Omien tutkimustemme mukaan Ranskan läpiajo ei onnistuisi liian matalien siltojen takia ja olimme varautuneet ajamaan Atlantin rannikkoa pitkin pohjoiseen..

Viime vuonna tapasimme kuitenkin veneitä, jotka olivat samanlaisella Grand Banks-veneellä käyneet kanavilla ja voittaneet erikoistoimenpiteellä myös matalimmat sillat. Valmistauduimme mielestämme hyvin ja päätimme ottaa riskin.

14.5. siirrymme sulun kautta Rhône'lle, ensimmäisenä kohteena Arles. Täällä joen alajuoksulla on 3-8 km:n vastainen virtaus, se ei häiritse menoamme. Camarguen maisemat ovat ainakin joelta katsottuna melko tylsiä, tasainen pusikko. Arlesissa ei ole mitään kiinnitysmahdollisuuksia, jatkamme matkaa ja ankkuroimme lopuksi pienen kylän, Vallabregues, edustalla. Muita ankkurointeja tällä matkalla sitten ei ollutkaan. Seuraavana päivänä kiinnitymme jo

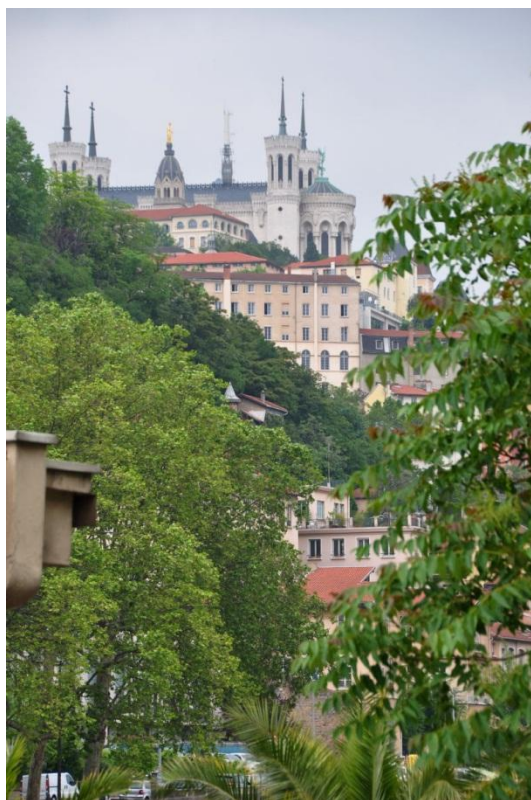


ennen puoltapäivää Avignonissa Ligne vierassataman muurille suoraan paavipalatsin alapuolella. Järjestelemme vielä keskeneräisiä tehtäviä ja nautimme kaupungin nähtävyyksistä.

Avignonin jälkeen maisemat muuttuvat monipuolisemmiksi. Pehmeästi aaltoilevat mäet vaihtelevat jyrkkien kalkkikallioiden kanssa. Monessa satamassa on vielä talvi, eli laitureita ei vielä laitettu vesille. Virtausta on välillä 12 km/h, ahtaiden siltojen alla syntyy pyörteitä, jotka kääntävät helposti venettä ellei pidä sopivaa ajovauhtia. Toinen haaste on ajopuu, jota näkyy runsaasti. Sulut ovat isoja, yleensä pääsemme ilman pidempiä odotusaikoja eteenpäin. Pari päivää vietämme pienessä Viviers-satamassa. Vanha kaupunki jyrkällä mäellä, josta hieno näköala Rhône'n laaksoon. Sieltä jatkamme Valencen kautta Condrieun marinaan. Sää on edelleen sateinen ja kylmä, laitamme lämmityksen päälle. Kuulemme englantilaiselta veneeltä, että reitillämme Pariisiin olisi Canal du Centre vesipuutteen takia suljettu. Päätä raapien keksin vaihtoehtoisen reitin. Marina on hyvin organisoitu, mutta suuri yllätys ovat useat hylynomaiset veneet; niitä on sitten Ranskassa näkynyt monessa paikassa.



23.5. pääsemme Saôneille ja Lioniin, Ranskan kolmanneksi suurimpaan kaupunkiin. Uuden marinan nostosilta on ollut jo viikon rikki, sieltä ei pääse ulos eikä sinne pääse sisään. Tankkaamme, ostimme vielä 2 pallolepuuttajaa kanavien sulkua varten ja pääsemme sitten kappeli-laivan viereen pakettiin. Se ei kuitenkaan tuonut meille taivaallista suojaa, sillä molemmat vessamme olivat menneet lakkoon. Lyon tuntui niin sekavalta, ettemme yrittäneetkään saada sieltä apua vaan siirsimme sen seuraavalle päivälle. Mielenkiintoinen retki ylös Basilika Notre-Dame de Fourvièrelle ja sen jälkeen vanhaan kaupunkiin päättää päivän.



Aamulla "siltojen retki" läpi Lyonin. Ensimmäinen pieni telakka löytyy Albigny-sur-Saônesta. Laiturit ovat poikittain kovaan virtaukseen nähden, pääseminen harvaan vapaaseen paikkaan tuntuu hankalalta. Kolmannen (liian?) varovaisen yrityksen jälkeen jatkamme St. Germainiin Yachting Club du Rhône'n laiturille. Omat yritykset saada manuaalinen keulavessa toimimaan, epäonnistuvat; iltpäivällä sähkömies toteaa, että takavessan sähköinen poistopumppu on rikki. Hän voisi sen vaihtaa 5 päivän päästä, mutta niin kauan emme halua odottaa täällä. Seuraavana aamuna ohut sumu peittää näkyvyyden, ennen kuin aurinko alkaa lämmittää kunnolla, ensimmäinen kesältä tuntuva päivä. Joki matelee kauniissa luonnonmaisemissa. 60 kilometrin matkalla Maconiin näemme vain 2 ammattialusta ja 1 vapaa-ajanveneen. Marina on korjauksen alla, ei ole sähköä eikä vettä, hyvät laituripaikat ovat ilmaisia. Olemme ainoa vierasvene. Löydämme sähkömiehen, Josephin, jonka kanssa sovimme pumpun vaihtamisesta seuraavassa satamassa.

Valmistelemme venettä kanavia varten, eli flybridgeltä kaikki alas ja keulaan tulee korkeuden mittakeppi. Maconissa hyvin hoidetut puistot ja urheilupaikat pistävät silmiin.



Seuraavassa satamassa, Pont-de-Vaux:ssa, löytyy septitankkien imupiste. Sinne on vain 18 km, mutta viimeiset 3,5 km joudutaan ajamaan matalaa kanavaa pitkin. Syvyys 1,20 m, veneemme syvyys 1,22 m. Varovasti pääsemme perille satamaan, mutta ei enää urheiluveneiden asemalle. Onneksi löytyy toinen, matkustajalaivalle tarkoitettu imuasema. Monipuoliset työkalumme auttavat letkun liittämässä, satamamestarista ei ollut avuksi. On helluntai ja paljon ihmisiä liikkeellä. Alueen erikoisuus ovat Bressen kanat, maistuivat ne meillekin. Pyöräilemme maaseudulla, löydämme hyvät internet-yhteydet Hotel les Platana-silla, katselemme monipuolista viikkotoria. 30.5. uusi pumppu on asennettu ja voimme jatkaa Saônen viimeiselle etapille, Chalon-sur-Saône. Joki muuttuu aina vain luontoisemmaksi ja kauniimmaksi. Rauhallinen marina sijaitsee joen sivuhaarassa saaren takana. Tankkaamme ja kuulemme, että Canal du Centre on auki, mutta että sinne kerätään useampi vene suluttamiseen. Kaupunki tekee mukavan vaikutuksen, saarella löytyy paljon pieniä ravintoloita rue de Strasbourgilla.



Kanavia pitkin Pariisiin



Virallinen siltojen läpiajokorkeus on 3,50 m, oman veneen korkeus mielestämme 3,47 m, vettä kuulemma vähän. Reittikirjoista olimme hakeneet ne sillat, joiden todellinen korkeus on alempi, matalin 3,42 m. Olimme ottaneet lisäpainoa veneeseen, täyttäneet kaikki tankit ja poistaneet flybridgeltä kaiken, mitä oli järkevästi poistettavissa. Sinne jäi korkeammaksi kohdaksi puinen

liimattu ja ruuvattu laitekonsoli, sen jälkeen vaihde- ja kaasuvivut. Ennen ensimmäistä – miehitettyä - sulkua joudumme odottamaan toista venettä pariaksi. Se oli sitten sveitsiläinen Baccus. Muut sulut **Canal du Centrella** ovat "automaattisia" sulkua.

Kun sulutetaan ylöspäin, pitää jonkun veneestä kiivetä tikkaita ylös, laittaa köydet pollarien ympärille, vetää sulutuksen käynnistysnarusta ja kiivetä taas alas veneeseen. Sulkuprosessi alkaa, vettä syöksyy vauhdilla sulkukammariin, painavan veneen pitäminen vaatii todella voimaa. Kammarin täytettyä avautuvat portit automaattisesti ja voidaan jatkaa matkaa. Sulut ovat monesti ketjussa, jotka pitää ajaa kerrallaan läpi. Meitä onnistaa jo aivan alussa sulun 32 jälkeen. Tuntuu siltä, että pääsemme hyvin sillan alitse, mutta toisessa päässä ottaa konsoli kuitenkin siltarakenteeseen kiinni ja hajoaa, laitteet pysyvät sentään ehjinä. Syynä on voinut olla, että silta ”roikkui” vähän, että edessä olevasta sulusta oli tullut vettä, etten ollut aivan keskellä. Missään ei ollut mainintaa, että tämä silta



olisi niitä matalampia. Ja kun herra Murphy on veneessä, hän ei lähde sieltä heti pois. Ajaessa ulos seuraavasta sulusta (nro 31) paapuurin takimmainen pallolepuuttaja jää kapean sulun portin rakenteeseen kiinni, köysi pitää, mutta kaiteemme ei. Kahden metrin pala pronssitukineen repeytyy kannesta irti ja putoaa sulkuun, josta Baccuksen miehistö sen onneksi pelastaa.



Tämän jälkeen pysähdymme jokaisen kriittiseltä näyttävän sillan edessä. Kaasu- ja vaihdeviivuilta on kuulat ruuvattu irti (1 cm). Välillä täytyy sammuttaa moottorit, jotta saa vivut työnnettyä eteenpäin (2-3 cm) ja vedämme itsemme käsin sillasta läpi. Illalla täytämme pilssin Santenayn pysähdyspaikan raikkaalla kaivovedellä ja saamme vesilinjan ainakin 7 cm alemmaksi. Vasta Seinellä tyhjennemme pilssin. Tämän ensimmäisen päivän ei kovin motivoivien tapahtumien jälkeen päätämme illalla ainakin muuttaa matkasuunnitelmamme. Meidän piti lähteä Pariisista itään Nancyyn ja sieltä Maasjokea pohjoiseen Namuriin. 180 sulkua ja matalia siltoja. Päädymme nyt lähtemään Pariisista jonkun verran länteen, sitten leveämpiä kanavia pitkin pohjoiseen Belgiaan ja Belgian etelärajaa seuraten Namuriin.

Murphy lähti. Matka kanavia pitkin on hidasta ajamista hoidetun vihreän maiseman läpi. Välillä näkymät avautuvat maalaismaisemiin, välillä on vain puita ympärillä. Kurjet seisovat kuin odottaen rannoilla ja lentävät sitten jonkun matkan veneen edessä. Sopivin välein löytyy ”nautical halts” ilmaisia pysähdyspaikkoja, joissa on kaivo ja roskis. Kylät ovat rauhallisia, ravintoloissa olemme yleensä ainoat vierasmaalaiset. Kylien laiturit ja varsinkin sulkujen ympäristö ovat erittäin hyvin ja kauniisti hoidetut, satamamaksut vaihtelevat nol-lan ja 10 euron välillä. 5.6. ohitamme Canal du Centren korkeimman kohdan. Tästä eteenpäin Pariisiin saakka sulutamme lyhyttä matkaa lukuun ottamatta enää vain alaspäin, mikä on näissä suluissa huomattavasti mukavampaa. Pysähdymme näissä paikoissa: Ecuisses (vanha keramiikkatehdas ja kanavamuseo), Montceau-les-Mines (kaivoskaupunki), Genelard, Paray-le-Monial (vaikuttava Baseliq ue du Sacre Coeur), Digoin (Canal du Centren päätepiste).



Digoinissa ylitämme 240 m pitkällä kanavasillalla Loire joen. Toisessa päässä alkaa **Canal latéral à Loire**. Täällä kaikki sulut on miehitetty ja sulkumestarit hoitavat ne käsin. Monesti he ovat opiskelijoita, jotka saavat tästä mukavan kesätyön. Sulkumestarit hoitavat yleensä useampia sulkuja ja ajavat niiden välillä autolla tai pyörällä. Vähitellen näkyy enemmän veneilijöitä. Kanavien rannoilla olevat polut, jossa ennen hevoset vetivät veneet, ovat nyt pitkälti pyöräilijöiden hallussa. Koska sulkumestarit pitävät lounastauon 12:00 ja 13:00 välillä, pyrimme suunnittelemaan reittien aikataulumme sen mukaan.

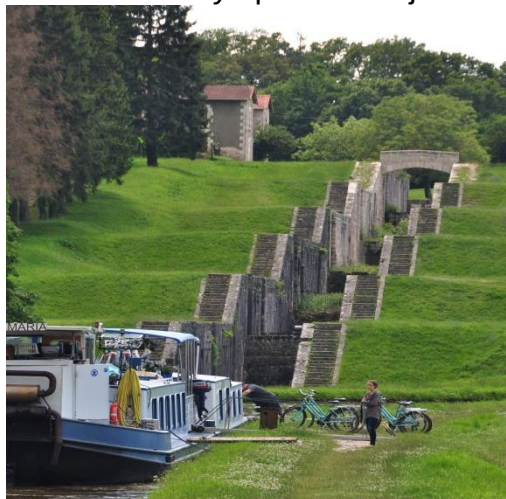


Sää pysyy hyvin vaihtelevana, yleensä sataa. Ensimmäinen pysähdys on Diou:ssa, jossa sveitsiläis-ranskalainen pariskunta pitää ravintolaa "La Traditionne", koko kylä tuntuu olevan siellä illalla. Sitten seuraavat kylälaiturit Les Vanneaux ja Fleury-sur-Loire, ennen kuin tulemme sivukanavan kautta Neversiin. Juhlimme illalla 101:n sulun ohittamista "Friture Fraiche" pienillä friteeratuilla jokikaloilla. Varaan viikoksi satamapaikan Pariisista. Neversia kuvaavat monet tornit ja kirkot, hieno paikka. Neversin jälkeen

seuraa toinen kanavasilta, 334 m Allier-joen yli, yöpyminen Cours-les-Barres. La Chapelle-Montlinardin laiturilta on seuraavana päivänä lyhyt matka Charité-sur-Loire kaupunkiin, joka tunnetaan Basilikastaan, antikvariaatti- ja kirjakaupoista. Sitten pääsemme jo 3,45 m sillan alta viinikaupungin Sancerren satamaan Saint-Thibaultiin. Laura-oppaan kanssa kierrämme 18.6. viinitarhoja ja -kellareita. Aivan uskomatonta,

miten paljon maisemassa on erilaisia vihreän sävyjä. Sateessa ajamme eteenpäin ydinvoimala Bellevillen ohi Lérén laiturille ennen kuin 20.6. jatkamme Briariin. Matkalla 10 km erittäin kapea kanavaosuus, mutta kukaan ei tule vastaan. Ennen Briaria sitten 660 m pitkä kanavasilta Loiren ylitse. Jäämme pienen telakan laiturille, ja kävelemme keskustassa olevalle vanhalle satamalle. Sieltä ei olisi löytynytäkään vapaata paikkaa.

Nyt on taas lyhyt nousu edessämme. Kahdeksan sulkua ja 32 m ylös **Canal Briarella**, sen jälkeen Pariisiin saakka vain alas-päin. Kanava kiertele mukavasti metsässä, päädymme Rogny-les-Sept-Ecluse kylään, jossa on vanha seitsemän sulun porras. 22.6. tutustumme kylään ja sen ympäristöön ja juhlimme illalla juhannusta veneessä pizzalla, juustolla ja punaviinillä. Puistonomaisessa ympäristössä ja



aurinkoisessa säässä jatkamme Montargiseen. 16 sulkua, osittain ketjussa, osa sensoriohjattuna. Kaksi kertaa joudutaan nostamaan sulun päässä oleva nostosilta, jotta pääsisimme ulos. Varsinainen satama on täynnä, sulkumestari neuvoo paikalle siltojen välissä. Ei ole sähköä eikä vettä, mutta ollaan yksin ja lähellä keskustaa. Kaupunkia kutsutaan "Gâtinaisin Venetsiaksi" koska täällä kohtaavat 3 jokea ja on paljon kanavia ja siltoja.

Kaupungin jälkeen ajetaan **Canal du Loingilla** ensiksi laajan teollisuusalueen läpi, sen jälkeen ollaan taas luonnossa. Kanava on leveämpi kuin muut kanavat, molemmat reunat on tuettu kivi- tai metalliseinillä, joki Loing kulkee kanavan vieressä. Lounaamme saamme nauttia sulussa Retourné 4, jonne voimme ajaa klo 12:00 vielä sisään, mutta sitten joudumme odottamaan, että sulkumestari tulee klo 13:00 taas töihin.



Château-Landonin laiturilta yritämme kylän keskustaan, eksymme mielestämme, mutta saamme sitten kuulla vastaan tulevilta englantilaisilta ja australialaisilta pyöräilijöiltä, että menemme oikeaan suuntaan, mutta matka on melko pitkä. Takaisin veneelle ja pyörät esille. Kylä on korkean mäen päällä, talot ryhmittyvät luostarin ja ison kirkon ympärille. Seuraavana päivänä ajamme vain sateessa, koemme reissun matalimman sulun – 48 cm – ja näemme helsinkiläisen pienen purjeveneen tulevan vastaan, nimi jäi epäselväksi. Nemoursissa löydämme paikan kahden suuren penichen välillä. Oppaassa mainittu kyläsatama on aivan liian matala. Viimeinen osuus Canal du Loingilla vie osittain itse jokea pitkin, sitten ollaan taas kanavalla. Kapeat läpiajot vaihtelevat pitkien suorien osuuksien kanssa. Seuraamme vastaan tulevan rahtilaivan St. Tropezin suluttamista. Alus mahtuu juuri ja juuri sulkukammariin, ei jää monta senttiä tilaa millään puolella, todellista tarkkuustyötä. Vihdoin pääsemme Moret-sur-Loingin mukavaan marinaan. Kaupungin keskusta kapeine kujineen, torneineen ja jokinäkymineen on aivan vieressä. Tapaamme australialaisia ja kanadalaisia veneilijöitä, mukava rupatella kaikkien kokemuksista. 28.6. siirrämmme veneen toiminnot taas "normaali tilaan". Pilssi tyhjennetään, antennit nostetaan, otetaan

tuoretta vettä. Koko matkan haastaavin osuus Ranskan keskiosan kanavilla on takana-päin, enää ei tarvitse varoa matalia siltoja ja ahtaita sulkuja.

Seinellä Pariisiin



Päivä alkaa eilisen kuumuuden jälkeen kahden tunnin ukkosella. Pääsemme Seinelle ja koemme jonkinlaista vapautuksen tunnetta, täällä on tilaa! Sulut ovat niin isoja, että sinne voi kunnolla ajaa eikä vain varovasti liukua sisään. Rantojen talot ovat kuin piparkakkutalot tai suoraan satukirjasta. Yöpyminen Melunissa, yksin kaupungin laiturilla. Aamulla matkalla Draveiliin piparkakkuarkkitehtuuri muuttuu nykyaikaisiin

loistotaloihin laajoine puutarhoineen. Täällä näyttää asuvan Pariisin kerma. 1.7. on enää lyhyt matka Pariisiin. Rannoille ilmestyy aina uusia asuinalueita ja teollisuuslaitoksia. Itse kaupungissa hävitetään Seinen rannoilla olevia vanhoja tehtaita ja korvataan ne moderneilla toimistorakennuksilla. On sunnuntai ja vain vähän liikennettä.

Sulun kautta pääsemme Pariisin vierassatamaan, Port Arsenaliin ja saamme hyvän paikan. Satama sijaitsee Bastillen ja Seinen välillä, erinomainen sijainti. Vieressä on puisto-alue, jossa istutaan piknikillä nurmikolla. Kun alue suljetaan illalla klo 23:00, nurmikolta ei löydy mitään roskaa, kaikki on viety roska-astioihin! Satamasta löytyy myös toimiva septitankkien imujärjestelmä. Jäämme viikoksi Pariisiin, kävelemme kaupungin eri osissa, teemme kanavaristeilyn, joka vie Canal St. Martinin tunneleiden kautta, varaamme Hollannista talvipaikan.



Pariisista Belgiaan

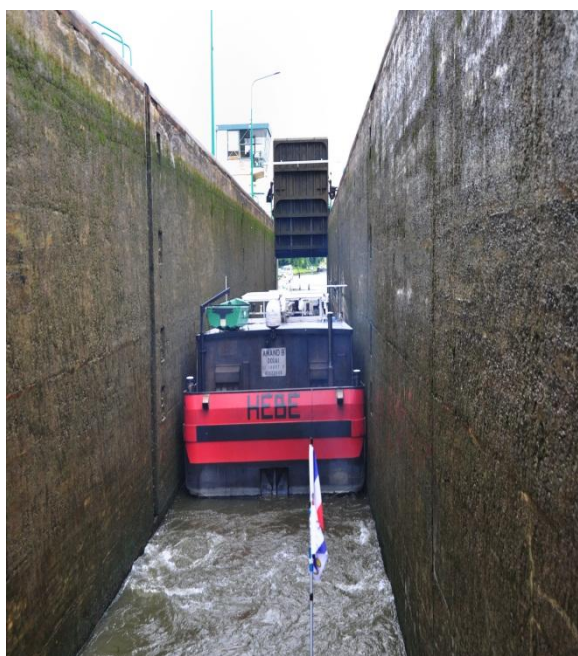


8.7. matkaa jatkuu **Seine**llä läpi komean Pariisin. Seuraamme sataman sulun jälkeen ranskalaista purjevenettä – punaisten valojen läpi - ja kohta on poliisivene vieressämme. Kun he vihdoinkin löytävät omasta joukostaan jonkun, joka osaa englantia, on paljon tarkastamista ja tutkimista, ennen kuin voimme jatkaa matkaa ilman sakkoa. Sulut ovat isoja, aina useampia kammareita, ja ne toimivat käytännössä tauotta. Tuuli voimistuu, joki alkaa kasvattaa lyhyttä ja jyrkkää aallokkoa. Pysähdys modernin asuinalueen laiturilla Rueil-sur-Seinellä. Seuraavana päivänä ohitamme Conflans-St.-Honorinen, jossa kymmeniä rahtialuksia on laiturissa. Käännyimme pohjoiseen **Oise**-joelle ja yövyimme Cergyn marinan vastaanottolaiturilla. Vieressä on laaja vapaa-ajan keskus ja futuristiselta vaikuttava rakennelma, joka johtaa 3 km mäkeä ylös uuden asuinalueen pylväiden ympäröimälle keskustorille. Oisella metsät ja maatalousmaisemat vaihtelevat tiheään. Liikennettä on enemmän kuin Seineillä. Creilin kautta ajamme Compiègneen, jossa käytämme harvoja tankkausmahdollisuuksia hyväksi.

Sateet jatkuvat kun tulemme **Canal du Nordille**. Sulut ovat kapeampia ja pitkiä, vilkas ammattiliikenne, joten vapaa-ajanveneilijöitä kerätään ryhmään suluttamista varten. Kanava muistuttaa Saksan Elbe-Seiten-Kanalia, joka betoniränninä halkoo myös peltojen ja niittyjen avoimet maisemat. Kohtaamme ensimmäisen tunnelin, melko ahtaan 1058 m



pitkän Souterrain de Panneterien. Pysähdyspaikka Languevoisinilta lähdemme 1,5 km kylään etsimään ruokapaikka, mutta kuten monessa kylässä Ranskassa sieltä ei löydy enää minkäänlaisia palveluja. Ranskan kansallispäivää katsomaan siirrymme Peronnen mariinaan. Kaatosateessa voimme kiinnittyä toiseen veneeseen. Se taisi olla siellä jo pitkään, uimatasolle vesilinnut olivat rakentaneet pesän. Keulapotkurin ohjaus flybridgellä ei oikein tykkää kosteudesta, se saa oikosulun ja alkaa toimia pyytämättä ja odottamatta. Onneksi se ei ole kovin vahva ja sammuttamalla sen kokonaan sen oma-aloitteisuus päättyy.



Peronne vaikuttaa punatiilirakennuksineen melko pohjoiseurooppalaiselta kaupungilta. Mitään erikoista kansallispäivänä ei tapahdu, myöhäisen ilotulituksen jätämme väliin. Seuraavana päivänä sataa matkalla niin kovasti, että pidämme tauon ja sen jälkeen ajamme rahtilaiva Cecinkelin perässä eteenpäin tunneliin Souterrain de Ruyaulcourt. Tämä on 4354 m pitkä, kunnollisen leveä, korkea ja hyvin valaistu. Yövyimme sulun edessä avarassa maisemassa. Pyöräilemme Marquionin kylään ja ilmoittaudumme siellä ainoan ravitsemusliikkeen, kebab-kioskin, asiakkaaksi. 16.7. Canal du Nordilla Arleux:lle saakka, sitten lyhyt matka **Canal de la Sensée**:llä ja vihdoin **Escaut-joelle**. Kanavat ovat taas leveämpiä, rannoilla paljon teollisuutta. Yön vietämme Valenciennesin vanhalla teollisuuslaiturilla. Kaupunki on siisti ja hyvin hoidettu, ratikka-kiskot kulkevat nurminauhalla läpi kaupungin, koirankakka-astioihin kuuluvat myös keräilypusit. Viimeiseksi pysähdykseksi olimme suunnitelleet Mortagne du Nord. Kyläsatama sijaitsee joen mutkan vieressä ja kääntyvät rahtialukset työntävät mudan satamaan, sinne ei ole mitään asiaa. Moottorivoimin pääsemme takaisin ajoväylälle ja jatkamme suoraan Belgian ensimmäiseen marinaan, Port d'Antoing.

Ranskassa olimme ajaneet 1410 km, 164 moottorituntia, 215 sulkua, 41 pysähdyspaikkaa, siltoja ei jaksettu laskea.



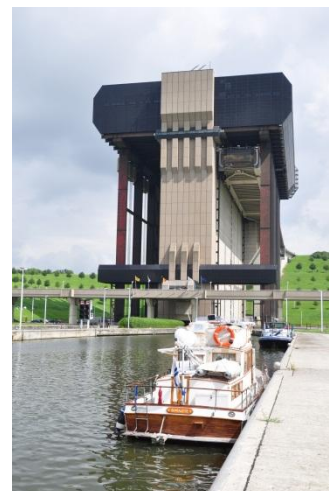
Belgia/Wallonia



Marina sijaitsee vanhaan hiekanottoaikaan rakennetulla järvellä, täällä on tilaa. Klubirakennuksesta saa ruokaa. Viereiseltä sululta haen pakollisen ”Permit de Circulation”. Asennamme tuulilasit ja ajotietokoneen näytön takaisin flybridgelle Pyörällä ajettu 10 km päässä olevaan Tournaihin ja ostettu internetmökkula Belgiaa varten.

Ajamme nyt **Canal Nimy-Platon-Peronnes** itään. Suuret sulut toimivat kuin unessa. On uivia pollareita, vesi liikkuu niin tasaisesti, ettei sitä melkein huomaa, varsinaista luksusta. Myös seuraava marina – Mons – sijaitsee ”järvellä”. Kuten jo Tourain on myös Mons tutustumisen arvoinen: kirkkoja, suuri Grand Place ja hieno raatihuone.

20.7. pääsemme **Canal du Centrella** maailman suurimpaan venehissiin, Strépy-Thieu, nosto 73,15 m. Veneet ajavat suureen ammeeseen, jota sitten nostetaan. Maisemat liukuvat alta pois kuin lentokoneesta katsottuna. Tämä uusi laitos korvaa 4 vanhaa hissiä. Ylhäällä matka jatkuu kanaalisiltaa pitkin, josta näkyvät pienet kylät vasemmalla ja oikealla.



Yöpyminen **Canal Bruxelles – Charleroi**:n sivuhaarassa Senneffen venekerhon satamassa, joka täyttyy iltaa myöten. Illalla mietimme, mitä Belgiassa tähän saakka on erilaista kuin Ranskassa: leipäkulttuuri on huonompi, yleensä saa vain valmiiksi viipaloitua vaaleaa ja pehmeää leipää; ravintoloissa ei tule automaattisesti vettä pöydälle vaan sitä pitää erikseen tilata; ruokalistat eivät perustu erilaisiin menuihin vaan yksittäisannoksiin, jotka ovat jättimäisiä; erittäin hyvät sulut ja hienot marinat; vähemmän patriotismia kuten liputusta ja kukka-asetelmia maan väreissä.



Kanava kiemurtelee seuraavana päivänä niittyrinteiden välissä. Suluissa tutustumme taas kerran uuteen porttitekniikkaan. Portit roikkuvat ja ne siirtyvät kokonaan sivulle. Kolmannella sululla tarkastetaan papereitamme ja huomautetaan, että lupamme koski vain kanaava Nimy-Platon-Peronnes. Saamme uuden luvan, joka kattaa koko Wallonian, Flanderin

puolella pitää taas hakea oma lupa. Byrokratia muistuttaa Kreikan toivotonta paperisotaa.... Ennen Charleroi-ta maisemat muuttuvat rajusti. Niittyjen tilalle tulee vanhoja, osittain lopetettuja raskaan teollisuuden laitoksia. Kanava kulkee keskellä teräsvalssaamoa. Näitä näkymiä pitkin ajamme 2 km **Sambre**-joella Marchiennesin pysähdyspaikalle saakka. Myöhemmin englantilainen jokilaiva Cedar tulee naapuriksemme. Olimme heidät jo nähneet Monsissa ja Senefessä, hekin ovat menossa Namuriin. Vahvasti muuttuva elinkeinotausta näkyy myös kaupunkikuvassa, toisaalta hyvin voivia asuinalueita, toisaalta ränsistyneitä kaupunginosia. Aurinkoisessa säässä matka sujuu seuraavana päivänä. Teollisuusalueet vaihtuvat taas luonnoksi. On sunnuntai ja vain vapaa-ajanveneitä liikkeellä. Eräällä sululla tapaamme avioparin, keskustelussa käy ilmi, että vaimon isä oli toiminut Liegessä Suomen konsulina. Tulemme Namuriin, jossa marina on täynnä, kiinnitymme vastapäiselle jokimuurille. Kun lataamme aamulla akkuja generaattorilla huomaamme, että latauslaite ei toimi oikein. Nyt marinassa on tilaa, siirrymme sinne ja kokeilemme samaa maasähköllä, ei muutosta. Laite on myöhemmin vaihdettu takuuna. Kävelemme kaupungin yläpuolella olevalle suurelle linnakkeelle, josta on hienot näkymät Maas joen laaksoon.



Namurista ajamme **Maas** jokea pohjoiseen. Suurten sulkujen (120 x 25 m) edessä joudumme jonkin verran odottamaan. Alussa rannoilta nousevat jyrkät kalkkikalliot ja metsärinteitä. Jäämme ennen Huyn kaupunkia Statten suojaan marinaan. Aamulla pyöräilemme kaupunkiin. Köysirata linnakkeelle ei toimi, joten sinne ei tarvitse mennä. Tuomio-kirkossa näkyy hienoja lasimalauksia. Palatessamme pyörille huomaan, että takarengas on tyhjä, kotimatkasta tulee vähän hankalaa. Vaihdan moottoriöljyt, nyt ei enää tarvitse sitä miettiä. Iltaa vietämme flybridgellä hollantilaisaustralialaisten Jennyn ja Michelin kanssa, aika kuluu nopeasti. Matka Liegeen on puhdas teollisuusreitti. Toisen sulun toista kammariä korjataan, mielenkiintoista nähdä suuret rakennelmat kuivana. Puolen päivän maissa olemme Liegessä, jossa meille marinassa oli varattu paikka. Marina on hyvin suojattu, 15 minuutin matka kaupungin keskustaan, mutta vain 1 vessa ja 1 suihku. Kaupungissa suurimmalta osalta melko uusia rakennuksia, näkemisen arvoinen on rautatieasema, espanjalaisen arkkitehdin hyvin kevyt ja ilmava taideteos. Netistä löytyy



myös erikoispyöräliike, josta saan uuden sisärenkaan pyörälle. Kun illalla telkkarissa pyörii Lontoon olympialaisten avajaiset, meillä pyörii samanaikaisesti 2 tunnin raju ukkosilma. Ukkonen on viilentänyt ilman kun aamulla jatkamme Belgian pisimmän viikkotorin ohitse Maastrichtin suuntaan. **Albert kanavalla** suuri sulku vie meidät 14 m alapäin ja kohta olemme Hollannin Maastrichissa. Kahden sillan välissä joessa on muuri, minne voi kiinnittyä, lyhyt matka mukavan kaupungin kummallekin puolelle.

Belgia/Flandern



Muutama kilometri Hollantia, sululla ei puhuta muita kieliä, ja sitten olemme taas Belgiassa **Zuid-Willemsvaart** kanavalla. Pitkät metsäiset suorat, ei paljon rantautumismahdollisuuksia, mutta sitten löytyy tilaa Breessä. Vieressä kiva ravintola "Tolhuys". Sää on edelleen viilentynyt kun jatkamme länteen. Pyökit, tammet ja männyt reunastavat kanavaa, välillä näkyy maissipeltoja. Useampi vapaa-ajanvene tulee vastaan. Sulkujen hoitajat eivät

vastaa VHF-kutsuun mutta ovat paikalla kun saavutaan sululle. Valot pysyvät koko ajan punaisella, meidät vinkataan sisään. Viimeiset 3 sulkua on rakennettu vuonna 1844, ovat siis edelleen käytössä ja osa Belgian teollisuushistoriaa. Paljon pyöräilijäryhmiä liikkeellä, rannoilta löytyy sopivin väliajoin pikku Gasthauseja. Yövyimme Port Aventurassa, taas kerran suuri järvi hiekanotto paikalla. Täältä ei löydy autolämmityskoteloita kuten Suomessa mutta sen sijaan voidaan ladata sähköpyörien akut. Edessämme on suuri kolmen kanavan risteys. Me jatkamme **Bocholt-Herentals-kanavalla**. Puusto taas kerran



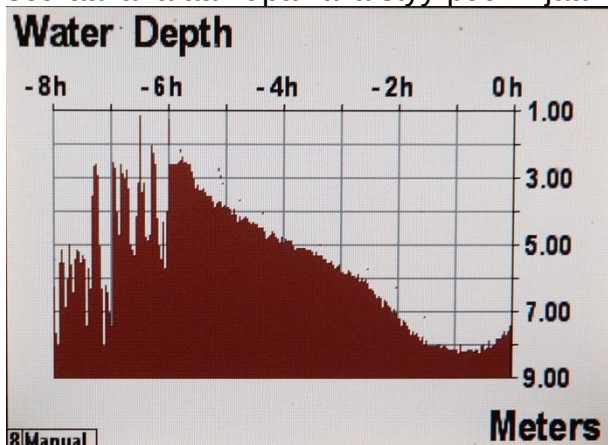
muuttuu, täältä löytyy enimmäkseen punatammeja, täytyy syksyllä näyttää todella komealta. Yöpaikan tarjoaa Jachtclub Herentals. Kanavan viimeisellä sululla ostan seuraavana aamuna vignetten Flanderin vesialueita varten (25 €).

Sitten tulemme 2.8.taas **Albert-Kanavalle**, jossa on kova ammattilaisliikenne. Ennen Antwerpenia joudumme odottamaan sulkuun pääsyä 30 minuuttia, sieltä on vielä 10 km mat-

kaa Antwerpenin suureen satamaan. Siberiabrugin nostosillasta pääsemme suoraan läpi, Londenbrugin sillan avaamista joudumme odottamaan. Ennen avaamista Willemdokin marinasta tulee vene, ottaa kaikkien sisään pyrkijöiden tiedot ja osoittaa sen jälkeen marinas- sa jokaiselle suoraan oman paikkansa, hienosti organisoitu. Marinan vieressä on



uusi mielenkiintoinen museo MAS (Museum am Strom), jonka kattoterassilta on hyvä näkymä satama-alueelle. Sieltä löytyy mm. maailman tämän hetken suurin sulku Berendrechtssluit 500 x 68 m, nosto 48 m. Samankokoinen sulku, jonka nosto olisi 70 m, on suunniteltu joen toiselle puolelle. Antwerpen on hieno ja mielenkiintoinen paikka. Olemme menossa Schelde-jokea (Escaut) Gentiin, joki on kokonaan vuorovesialuetta, vaihteluväli täällä on 5 m. Kun istumme terasseilla joen rannalla, meidän on vaikea nähdä, minne tänne vielä mahtuisi 5 m vettä lisää. Lähdemme 5.8. aamulla klo 10:00 ja pääsemme Royerssulun kautta joelle. On laskuvesi ja meillä on 4 -5 km/h vastavirtaa. Ajoväylä on vain heikosti merkattu, mutkissa pitää katsoa tarkkaan, että vettä riittää kölin alle. Basroden kylässä kiinnitymme kunnolliseen uivaan ponttoniin ja löydämme itsemme seuraavana aamuna 5 m korkeammalta. Kolme tuntia voimme vielä hyödyntää sisään virtavaa nousuvettä. Ainoa sulku vie meidät Gentin Ringvartille, joka johtaa laivaliikenteen kaupungin ympäri. **Lei** joella ajamme aivan kaupungin keskustaan, jossa meillä on paikka oikeuspalatsia vastapäätä Kettelvaartin pienellä kanavalla, kävelymatkaa keskustaan alle 15 minuuttia. Erona Antwerpeniin Gentissä ei ole vain yksi Grand Place vaan useampia toreja. Sillä tavalla elämä jakaantuu koko keskustaan ja sitä vilkastuttavat myös 30.000 opiskelijaa. Vaihdan seuraavana aamupäivällä styyrpuurin jäähdytysveden pumpun,



se oli alkanut vuotaa. Illalla syömme marinan vieressä olevassa hummeriravintolassa "Le Homard rouge", erinomainen kokemus. Jätämme Rumbalotten Gentiin ja lennämme 8.8. Suomeen Kirsi-tyttären häihin. 13.8. tulemme takaisin. Koska meidän lempiravintola on maanantaisin suljettu, jääme vielä päiväksi, katselemme lisää kaupunkia ja nautimme Belgian läksiäisillallisen taas Homard rougessa.

Hollanti

Lei joen ja Ringvaartin kautta ajamme **Gent-Terneuzen kanavalle**, jossa on vilkas liikenne. Kuten veitsellä leikaten loppuvat teollisuuslaitokset Belgian ja Hollannin rajalla. Hollannin puolta hallitsevat niityt ja vesialueet. Löydämme paikan Terneuzenin sisäsatamassa.



Pääsemme aamulla suoraan itäiseen sulkuun. Toisella puolella odottaa **Schelden** leveä suistoalue kuin meri. Tuntuu tosi hienolta. On alkava nousuvesi ja joka puolella näkyy vielä matalat hiekkasärkät ja mutapenkit. **Vlissingissa** sulkuun tungetaan 7 venettä, sitten joudumme opiskelemaan uutta taitoa, Hollannin avattavat sillat. Kaikki veneet jatkavat matkaa eskaaderina, aina löytyy niitä todella kiireellisiä, joiden pitää ehdottomasti vielä ohittaa ennen siltaa. Jäämme pariksi päiväksi **Middelburgiin** Jachthaven Arneen ja katselemme kaupunkia ja sen lähiympäristöä.

18.8. jatkamme matkaa. Ensimmäinen sulku, Veere, on taas kerran mielenkiintoinen ratkaisu. Kammari on leveämpi kuin portti, joten sinne mahtuu 4 venettä vierekkäin eikä vain 2. Ulos ajaessa pitää sitten vähän ohjailia. Veerse Meer kiiltää auringon paisteessa ja on täynnä purjeveneitä, sellaista emme vielä koskaan nähneet. Huomaa, että täällä elää paljon ihmisiä pienellä alueella ja kaikki tuntuvat harrastavan veneilyä. Infrastrukturi on hienosti järjestetty. Yhteys itäiselle Scheldelle menee Zandkreeks-sulun kautta, 150 x 20 m, vapaa-ajan veneille oma kammari. Sinne mahtuu noin 50 venettä kerrallaan! Päivän määränpää on **Yerseke**, osteri- ja simpukkakasvatuksen keskus.

Sopivasti siellä on vuosittaiset simpukka-juhlat. Tai ehkä ei niin sopivasti, sillä satama on täpötäynnä, rannoilla ei ole tilaa liikkua, sen lisäksi on painostavan kuumaa. Meidät laitetaan pakettiin purjeveeneen viereen ja hetken päästä meidän sivulla on vielä 2 venettä. Täällä uin ensimmäisen kerran tänä kesänä, kanavilla ei oikein haluttu mennä siihen nesteseen, jossa pitäisi olla myös vettä.



Seuraava päivä on ensimmäinen kerta Eteläranskan jälkeen, ettei ollut sulkua tai avattavaa siltaa. Päädymme **Sint Annalandin** marinaan.



Täältä jatketaan kahden suuren sulun kautta Volkerakin alueelle ja **Willemstadiin**. Ajamme suoraan kaupunkisatamaan ja pääsemme moottoriveneen kylkeen, illalla me saamme vielä ranskalaisen purjeveneeseen viereemme. Tämä kaikki käy melkein automaattisesti ilman minkäänlaisia keskusteluja, käykö vai ei. Olemme aivan kaupungin – entisen linnakkeen - keskustassa, ravintolat ja kaupat vieressä.

Aamulla pientä sadetta ja kylkinaapurimme tarvitsevat vähän aikaa lähteä. Lyhyen matkan jälkeen tuntuu siltä, että pakoputken äänet kuulostaisivat oudolta. Matkalla konehuoneeseen huomaan, että paapuurin kone savuaa ja jäähdytysveden lämpötila on koholla. Pumppu näyttää normaalilta, joten luultavasti vedenottoaukko on tukossa. Eilen olin jo poistanut meriheinää suodattimesta.

Ajamme yhdellä moottorilla **Dordrechtin** saakka, Nieuwe Havenin marinaan. Vähitellen saan aina enemmän heinää suodattimen läpi ulos letkusta. Lyhyet moottorin käynnistämiset auttavat syntyvän imun kautta ja vihdoinkin putki on kokonaan auki, kaikki kunnossa. Dordrecht on hieno paikka, kävelemme vanhoja kujia ja satamalaitureita, käymme museoissa ja istumme joen rannalla kahvilla (vai olikohan se jotain vahvempaa?).



Dordrechtista ajamme ensiksi Rotterdamin suuntaan ja sitten Hollandse Ijsselia pitkin **Goudaan**.



Matkan varrella näkyy paljon uusia asuinalueita kanavien rannoilla, jokaisella talolla on oma laituri. Goudassa marina on 1,5 km keskustasta, joten seuraavina (sateisina) päivinä tulee sopivasti liikuntaa. Katselemme taas vanhoja jokilaivoja, sulkuja, kirkkoja ja museoita ja löydämme tietenkin myös hyvän ravintolan, "De Mallemolen".



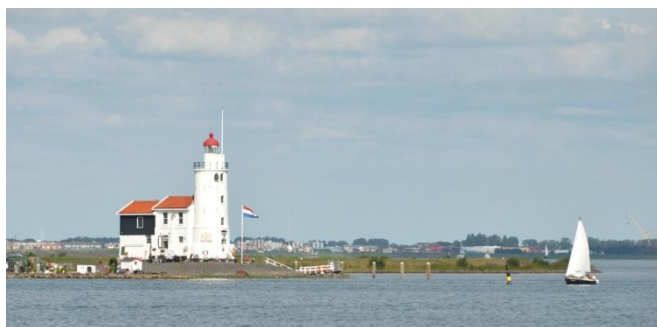
27.8. paistaa vaihteeksi aurinko. Waddinxveen sillalla on korjaustyöt menossa. Joudumme odottamaan kolme tuntia, ennen kuin se avataan. Sinä aikana kertyy kummallekin puolelle pitkä jono laivoja ja veneitä. Olemme menossa Leideniin,



mutta viimeisellä sululla ennen kaupunkia saamme kuulla, että reitti on suljettu rakennustöiden takia. Ei auta muu kuin kääntyä takaisin. **Alphenin** ulkopuolella löytyy kiinnityspaikka. Sieltä ajamme pyörillä Alphenin keskustaan ostoksille. Aamulla laskemme biminin alas, sillä näin voimme alittaa muutaman sillan ilman odotusaikoja. Olimme juuri lähteneet, kun rannalla näkyy samanlainen Grand Banks kuin Rumbalotte, omistaja huutaa meille, että tuntee meidät kotisivujemme kautta ja toivottaa hyvää matkaa! Tälläkin reitillä rannat ovat pitkälti rakennettuja uusilla asuinalueilla, joka puolella näkyy pieniä satamia. Hollantilaisen tuulimyllyn edessä kanavalla vene, jossa on pizza-uuni. Braassemermeer, Ringvaart van de Haarlemmer Meerpolder ja vihdoin Spaarne-joki vievät meidät **Haarlemin** keskustaan. Joka puolella asuntoveneitä, ei aina kovin kauniita. Satamamaksu sähköineen on 8 €, italialaiset olisivat veloittaneet ainakin 80 €. Käymme illalla urkukonsertissa ja näemme ensimmäisen kerran polkupyörien parkkihallin.

Neljän nostosillan ja yhden maksullisen sulun (emme kyllä ymmärrä miksi) jälkeen tulemme **Amsterdamiin** vievälle Noordzeekanaalille. Vasta keskustan lähellä liikenne vilkastuu. Suojainen vierassatama Sixhaven löytyy rautatieasemaa vastapäätä. Lautta lähtee toiselle puolelle kuuden minuutin tahdissa. Jäämme sateisella säällä pariksi päiväksi.

Oraniensulun läpi matka jatkuu Marker merelle, mistä löytyy Marker saari ja saarelta **Marker** niminen kylä. Tullessamme satamaan tuntuu siltä, että olisimme täällä jo olleet aikaisemmin. Menee vähän aikaa ennen kuin selviää, että olimme täällä tammikuussa hollantilaisten ystävien kanssa matkalla lentokentältä Amelandin saarelle. Pyörällä kierretty koko saari, toisella puolella meri satoine purjeveneineen, toisella puolella niityt lehmineen. Vilkaan viikonlopun jälkeen on meri maanantaina tyhjä. Matkalla **Lelystadiin** olemme yksin. Sulun kautta siirrymme Marker mereltä Ijsselmeren puolelle kohteena Flevo Marina, missä voimme myös tankata. Viimeinen ilta "merellä" ennen talvitelakkaa.



4.9. on viimeinen ajopäivämme, aurinkoinen sää, syksyä ilmassa. Ijsselmerellä näkyy vain ammattialuksia. Vasta suuren sillan jälkeen tulee Ketelmerellä myös vapaa-ajanveneitä vastaan. Puolen päivän jälkeen saavumme **Elburgiin**, kierrämme ensiksi kaupungin satamaa ennen kuin ajamme talvipaikkaamme, Jachtcenter Elburgiin.

Pieni satama on täynnä, kiinnitymme nosturin eteen ja sieltä meidät nostetaan 5.9.kuivalle maalle. Seuraa tavanomaiset siivous- ja huoltotyöt, töiden organisointia jne. Seuraavana viikon loppuna vierailemme hollantilaisten internet-tuttavien luona ja teemme heidän veneellään vielä puolen päivän pikku risteilyn, kuten sadat muut hollantilaiset. 14.9. lennämme kotiin ja sesonki on päättynyt.



Matka on ollut erittäin mielenkiintoinen. Olemme nähneet paljon enemmän erilaisia maisemia ja kaupunkeja kuin jos olisimme ajaneet Atlantin rannikkoa pitkin. Yllätys oli pitkä "sadekausi", joka pakotti lähtemään myös sateessa liikkeelle, mitä emme tehneet vuosiin. Mutta huono sää tulee tietenkin lännestä, joten merellä olisi ollut vielä epämukavampaa. Achilleksen kantapäämme olivat matalat sillat Ranskan keskiosassa ja siltä osin epävarmat ja epätäydelliset viralliset tiedot. Jos veneen korkeus ei ylitä 3,30 metriä ei ajamallamme reitillä ole mitään vaikeuksia.

Ja lopuksi tilastotiedot: 1262 nm/2338 km, 252 moottorituntia, 68 satamaa, 261 sulkua, siltojen määrä laskematta.

Ensi vuodeksi olemme suunnitelleet kotimatkaa Suomeen. Jos sää on suotuista, reitti kulkee Saksan Wattenmerin kautta Kielin kanavalle, Tanskan Jytlannin rannikkoa pohjoiseen, Skagerrakin yli Etelänorjaan, Osloon, Göteborgiin, Göta Kanalia Ruotsin läpi ja Ahvenanmaan kautta Espooseen. Katsotaan sitten, miten se onnistuu.

Marinereiden syystapaaminen 7.-9.9.2012 Pyhtään Kaunissaassa

Tänä syksynä Marinereiden syystapaaminen oli itäisellä Suomenlahdella Pyhtään Kaunissaassa. Saari on kotkalaisten ja pyhtääläisten suosima kesäviettopaikka kauneutensa ja hyvien liikenneyhteyksiensä vuoksi. Kotkasta sinne on matkaa 9 mpk ja Pyhtäältä hie-
man enemmän, se on riittävän kaukana mantereesta, jotta veneettömätkin tun-
tevat olevansa merellä. Saaressa on
viehättävä vanha kalastajakylä ja aal-
lonmurtajan suojaama satama, joiden
ympäriällä kaikki palvelut ovat, kaksi ra-
vintolaa, kyläkauppa, saaristolaismuseo
ja käsityöpuoteja. Kesäaika on vilkasta,
vierasvene-sataman laiturit ovat täynnä
ja yhteyksalukset tuovat useamman ker-
ran päivässä lisää kesäpäivän ja -loman
viettäjiä.

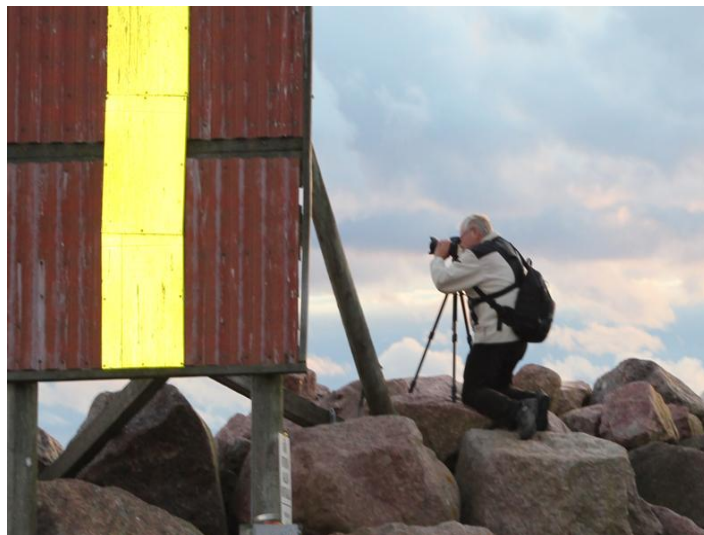
Marinereiden syyskokous osui juuri se-
songin jälkeiseen ensimmäiseen viikon-
loppuun ja ensin näyttikin siltä, että jou-
dumme elämään siellä omin eväin ja
ilman sataman palveluja, koska käytän-
nössä kaikki saaren palvelut oli jo suljet-
tu. Kyseisenä viikonloppuna vain kylä-
kuntalaiset kokoontuisivat yhteen juhli-
maan kauden päättäjäisiä. Erinäisten
puhelujen ja sähköpostien jälkeen asiat
järjestyivät, kyläkunta kutsui meidät osal-
listumaan juhliinsa maksuna vain osallis-
tuminen yhteisesti nautittavan lohikeiton
kustannuksiin ja satamanhoitajakin lupasi
tulla paikalle ja avata sataman jo suljetut
palvelut. Joten lopulta kaikki oli hyvin
kokoontumistamme ajatellen.



Marinerit vehreällä kävelyretkellä kylä-
länraitilla.



Marineriveneet MeriNeppis, Ohtan vihreää keulaa, Elisabeth, Christinen perä ja Penelopen keula. Taustalla perjantain sadonilviä



Niin se nöyryty kokeneempikin merenkävijä meren edessä. Kласu kuvaamassa näkymiä aallonmurtajalta merelle päin

Marinereita oli ilmoittautunut 9 venekuntaa ja paikalle pääsi kiitettävät seitsemän venettä; Penelope oli tullut jo torstaina, perjantain aikana tulivat Ohta, Elisabeth, Sirius, MeriNeppis ja Christine, ja illan jo pimettyä Helmi rantautui sysipimeässä sateessa valonheittimien avulla. Mikä oli rantautuessa, olihan kipparilla apunaan kaksi reipasta merimiestä.

Perjantai-ilta oli kääntynyt sateiseksi ja grillauspaikka ei oikein vetänyt puoleensa, Kласu

oli hankkinut perinteiset lohjet ja leivät ja toi ne Christineen, jonka kajuutta, kun viimeisetkin saunojat olivat tulleet, oli lopulta tupaten täynnä. Iloisen seurustelun ja kuulumisten vaihdon aikana lohileivät maistuivat ja taisi ohessa mennä vähän viiniäkin.

Lauantaina sää suosi meitä paremmin, auringon paisteessa teimme kävelyretken kalastajakylän läpi saaren itärannalle, missä metsän keskellä sijaitsee saarelaisten hautausmaa, jossa muutamat samat nimet toistuivat hautakivissä pienin kirjoitusasueroin. Sieni-ihmiset bongasivat suppilovahveroita polun reunoilta mennessä tullen ja Penelopen venevahti taisi löytää kyliltä jotain muuta mielenkiintoista, se katosi omille teilleen, mutta palasi pian takaisin kaikkien, etenkin Keesin iloksi. Retkeltä palattuamme kyläläiset olivat saaneet edellisenä iltana sataman rantaan hautaamansa rosvopaistin kypsäksi ja sitä monet meistä menivät maistelemaan kahvila Merituuleen. Hyvää oli lammasta. Lauantaille oli varattu eri sauna kuin edellisenä iltana, tämä oli kuulemma saaren pa-



Lepohetki hautausmaalla, Satu Harkke, Markku Piekkola, Paula Laasonen ja Aulis Pesonen.



Sunnuntaiaamu ja miehistöt lähtövalmiudessa: edessä Marita Elisabethin takatuhdolla, vieressä Satu ja Ohta, ruskean veneen takana Meri-Neppis ja sen vierellä näkyy Helmestä enää keula.

ras. Aivan ihana varttunut pariskunta lämmittää halukkaille vieraille saunan pientä korvausta vastaan. Niin he tekivät meillekin ja juhlapäivän kunniaksi he eivät halunneet vierailtaan mitään maksua, kunhan he vain voivat käydä ensin, että ehtivät illan juhlaan, niin sitten sauna olisi meidän vapaassa käytössä.

Saunan jälkeen oli vuorossa kyläjuhla Ravintola Kaunissaaren Majalla, sinne menimme koko porukka ja saimme kuin saimmekin istumapaikat parista pitkästä pöydästä ja sitten pitkänä kiemurtelevaan soppajonoon. Kesäkäyttöön tehty ravintola oli aivan täynnä, tyhjää paikkaa ei ollut missään. Lämpötila laski niin

ulkona kuin sisälläkin ravintolassa, mutta illan viileydestä huolimatta tunnelma oli lämmin.

Sunnuntaiaamu koitti, ja yhdestä jos toisestakin veneestä tuli ilmoille yllättävän virkeitä Marinereita, Kohta kun aamutoimet oli suoritettu, alkoi kotimatka, kellä pidempi kellä lyhyempi. Yksi toisensa jälkeen veneet irtautuivat laiturista ja suuntasivat aallonmurtajan suojista tuuliselle merelle.

Kiitokset kaikille osallistuneille, Marinereille ja etenkin Siriukselle ja Meri-Neppikselle, jotka varmaan kohta liittyvät meihin.

Sirkka Haarala ja Juhani Kaukasalo

Kun jää petti

Timo Totto

"Jos on nähnyt kuinka maisema muuttuu, kun näköpiiriin tulee vene, ei mitenkään voi ajatella, ettei yksittäisen ihmisen elämällä ole merkitystä. Sellainen rauha lepää veden ja maan yllä. Ihmiset antavat katseen liukua yli satamalahden, lepuuttavat silmiään ja katsovat pois. Kaikki on niin kuin aina. Jokaisen rinnassa on jonkin muun kaipaus, ja kaikki mitä kaivataan tulee veneellä."

Näin tapahtuu myös silloin, kun Antonin postivene näkyy. *"Maisema ei ole enää jähmeä, kaikki liikkuu kun viesti kulkee. Jotkut juoksevat jo ja huutavat: nyt he tulevat. ... Samoin on niidenkin laita, jotka ovat näkymättöminä ja ikiaikaisina näköpiirin ulkopuolella. Ihmisen lähestyessä ilma tiivistyy, tunnet kuinka ne tunkeilevat ja tahtovat päästä sinusta perille vaikka epäilet, etteivät ne enää muista, millaista on olla ihminen. Vaikka epäilet, etteivät ne ole enää ihmisiä eivätkä aavistelemasi hahmot enää ole meidän kaltaisiamme. Ja sittenkin tajuat kuinka kiihkeästi ne haluavat päästä perille siitä, kuka olet."*

Ulla-Lena Lundbergin Finlandia -palkittu romaani *Jää* alkaa tällä vaikean oloisella, Antonin mietiskelyllä. Se on tiivistelmä ja käsitteellistys, jonka 'avaamiseen' kirjailijalta menee yli kolme ja puoli sataa sivua. Tarina alkaa nuoren pastori Petteri Kummelin, hänen vaimonsa Monan ja vuoden ikäisen Sannan saapuessa Antonin postiveneellä Kökarin kirkkolaituriin keväisenä aamuyönä pian toisen maailmansodan päättymisen jälkeen.

Seurakunnan edustajat ottavat perheen vastaan sydämellisesti, *(pappilan) piipuista kohoaa lämmin savu, sillä naisväki on lämmittänyt, ja ruoka on jo hellalla odottamassa. ... Mutta kun hän (uusi pappi) aikoo astua maihin, vene liukuu laiturista aivan kuin meri tahtois ottaa hänet takaisin, ja salmen läpi käy kylmä viima. Mitä se tarkoittaa, sitä en osaa sanoa."*

Romaani on huikea, monipolvinen, systeemisesti kerroksinen kuvaus nuoren papin ja hänen perheensä jäsentymisestä kökarilaiseen kalastajakulttuuriin. Vähitellen idyllit ja idealisaatiot alkavat reaalistua. Asioita tarkastellaan niin Sannan kuin hänen pian syntyvän pikkusiskonsakin näkökulmista. Pastorska on jättänyt kansakoulunopettajan työnsä ja keskittyy (maatalon tyttärenä) organisoimaan maanviljelystä, karjanhoitoa, asumista, perheen ajan ja yksityisyyden rajoja. Kokonaisuuteen linkittyvät seurakunnan luottamushenkilöt perheineen, venäläinen pakolainen, kättilönä toimiva gynekologi, Osuuskaupan hoitaja ja monet muut. Kirkon edustaman uskon maailman ohella esillä on alussa mainittu Anton, joka edustaa myös tuonpuoleista, näkymätöntä todellisuutta, saa aavistuksia tulevast; pohjoisessa puhutaan etiäisistä.

Pastori nauttii ihmisten seurasta ja perhe uhkaa unohtua. Seurakunnallisen ja kaiken muunkin toiminnan perusjännitteenä on ikiaikainen juopa itä- ja länsiluotolaisten kesken. Pastorin organisatorinen ja sosiaalinen kyvykkyys näkyy elävästi kuvauksessa terveystalon rakennushankkeesta. Taistelu johtopaikoista on kiihkeä. Papilla on hyvä lauluääni ja hänen puheissaan tekstien sovellutukset alkavat vaihtua Genetsaretin järveltä Kökarin vesille. Hänestä tulee hyvin suosittu. Katastrofin uhkaaman pastoraalitutkinnon jälkeen hän saa vakinaisen kirkkoherran viran. Mutta sitten tapahtuu onnettomuus.

Kirkkoherra on palaamassa myöhäissyksyn pimeänä iltana hartaustilaisuudesta, ajaa polkupyörällä jäätä pitkin, jää pettää, hän vajoaa pyörineen veteen. Hän pitää tapahtumaa pienenä seikkailuna, hän on hyvä uimari, saa riisutuksi takin ja saappaat, yrittää pelastaa pyörän tavaratelineeseen narulla sidottua salkkua. Sukeltaessaan hän saa vettä henkeen-

sä, vaimeita avunhuutoja ei kukaan kuule. Jäähän iskeytyneessä päässä, venähtäneessä käsivarressa on sietämätön kipu, kylmyys iskee, voimat loppuvat.

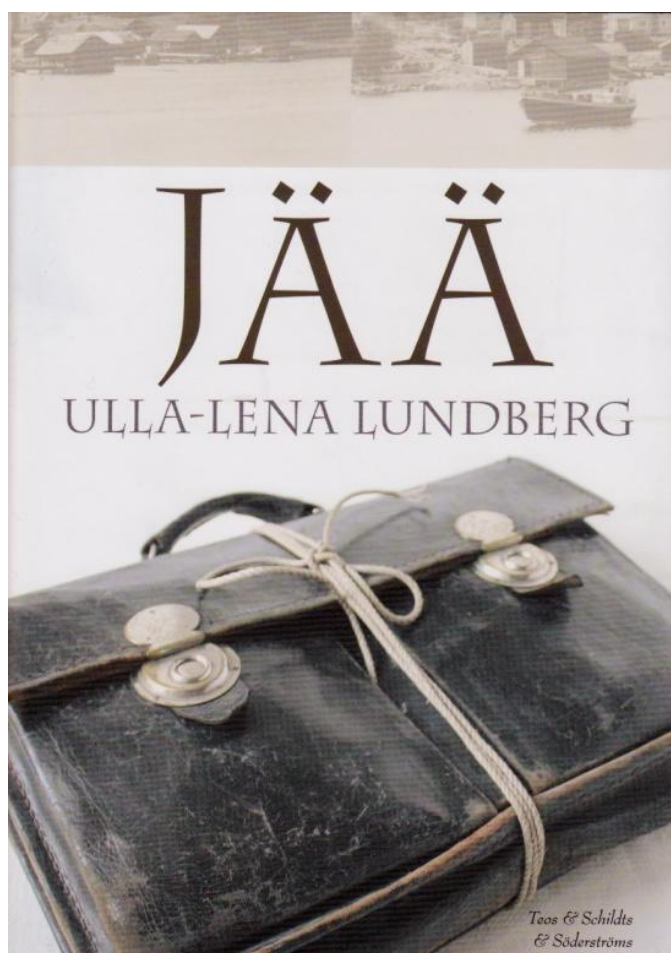
Kertomuksen rakenteessa on nähty antiikin tragedian kulkua. Niissä kuvattiin tavallisesti ihmisiä, jotka kohtasivat murheellisen kohtalon. Keskeistä oli traaginen erehdys, jonka seurauksena sankari ajautui onnettomuuteen. Hän suoritti tuon teon vapaaehtoisesti, joutui olosuhteiden tai tietämättömyyden armoille. Tragedian tarkoitus oli tarjota katsojille – tässä lukijoille – tilaisuus samaistumisiin ja tapahtuman herättämien tunteiden käsittelyyn. Puhuttiin katharsiksesta, emotionaalisesta puhdistumisesta; me voisimme puhua tunteiden uudelleen kokemisesta kehittyneemmällä psyykkisellä tasolla.

Aviomiehen, isän, lapsen, omaisen, työtoverin, papin menetyksen tuottamien tunteiden käsittelyn vaikeudesta antaa samoin traagisen kuvan kertomus hautajaisiin valmistautumisesta, Monan ja lasten talvi pappilassa ja lähtö Kökarista syksyllä. Mona lukitsee surun ja tunteet rationaaliseen tekemiseen, hänen kovuutensa hämmentää muita, tekee neuvottomiksi. Murtumaton jää peittää hänen tunteittensa meren. Alun tapaan romaani päättyy Posti-Antonin ajatuksiin; kun kuorma-auto Turussa vie pastorskan, tytöt ja lehmän kohti uutta kotia: *”Oli kaikkien kannalta parasta että he lähtivät.”*

Kertomus on osin elämäkerrallinen. Antiikin ajattelun mukaan tragediassa ilmenevät universaalit totuudet paremmin kuin historiankirjoituksessa.

Ulla-Lena Lundberg, Jää.

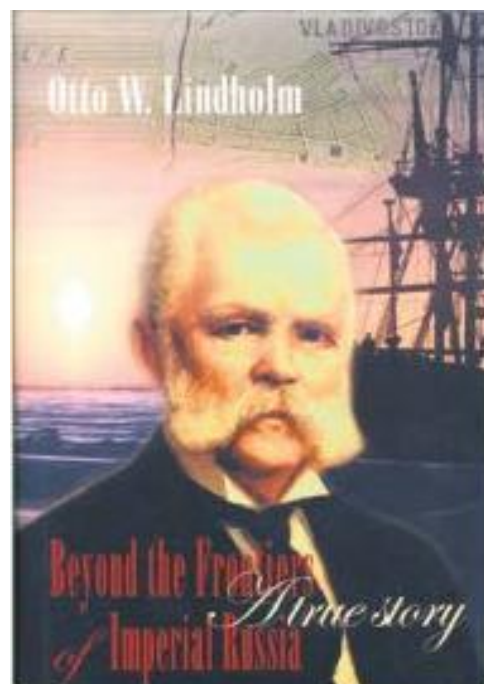
Teos & Schildts & Söderströms 2012. (366 sivua)



Elämänmatka Utöstä Vladivostokiin

Trygve Österman

Utön saari on jo usean vuoden ajan ollut Marinereille erityinen saari. Tämä saari on myös vaikuttanut minun elämääni monella tavalla ja saaresta on tullut jokavuotinen mieluinen käyntikohde. Olen ilolla seurannut saaren kehitystä joka hyvin kuvaa sitä peräänantamattomuutta jota Utöläiset ovat osoittaneet läpi vuosisatojen. Tämä tarina on eräs monista. Tämä on kertomus Utössä syntyneestä ja siellä lapsuutensa viettäneestä Otto W. Lindholmista. Kertomukseni perustuu Åbo Underrättelser-lehden artikkeliin, joka taas perustuu Oton muistelmiin ”Beyond the Frontiers of Imperial Russia” (437 sivua) jotka hänen lapsen-lapsenlapsensa hollantilainen arkkitehti Alexander de Haes Tyrtoff julkaisi muutama vuosi sitten.



Otto syntyi 1832 Utössä toimineen tullivirkailijan poikana. Hän oppi jo lapsena kalastamaan ja metsästämään. ”Jokaisella pojalla oli piilukkokivääri siihen aikaan” hän sanoi. Tästä oli varmasti hyötyä myöhemmässä elämässä. Isä kuoli kun Otto oli 12 vuoden ikäinen. Viisi vuotta myöhemmin, siis 17 -vuotiaana, hän purjehti Tyynelle Valtamerelle josta tuli hänen työkenttäänsä. Otto työskenteli valanpyyntialuksella jossa työ oli siihen aikaan sekä kovaa että vaarallista. Palattuaan tältä ensimmäiseltä matkaltaan hän opiskeli perämieheksi talousneuvos Erik Julinin rahoituksen avulla. Valmistuttuaan hän sai pestin uuteen turkulaiseen valanpyyntialukseen jonka nimi oli tietysti ”Turku”. Tällä aluksella hän toimi ensi perämiehenä ja myöhemmin päällikkönä vuosina 1852-1857. Toimialue oli Ohotanmeri Kamtjatkan ja Alaskan välillä. Alaskaa hallitsi siihen aikaan (vuoteen 1867 asti) Venäläisamerikkalainen komppania. Hänen kertomuksensa mukaan hengenlähtö oli monta kertaa lähellä mm. kun valas kerran kaatoi pyrstöllään harppuunareiden veneen ja hän joutui veden varaan. Toinen läheltä piti tilanne oli, kun hän melkein joutui intiaanien skalpeeraamaksi. Tämä Turku nimisen valanpyyntialuksen pienoismalli roikkuu tänä päivänä votiivilaivana Turun tuokiokirkon katosta.

Laiva palasi Suomeen ja Oton pesti päättyi. Hän ei kuitenkaan malttanut olla kotona vaan samana syksynä hän sai päällikköpestin ”Suurruhtinas Constantin”- nimiseen priikiin. Aluksen omistaja oli Helsinkiläinen valanpyyntiyhtiö. Tämä matka kesti noin neljä vuotta ja muodostui maailmanympäripurjehdukseksi. Matka oli dramaattinen ja hän kertoo elävästi niistä monista metsästysretkistä saarilla, joissa he poikkesivat matkan aikana. Kerran he mm. pyydystivät 50 villisikaa laivan proviantiksi. Itse hän makasi yhdeksän päivää tajuttomana Jaava- kuumeen takia. Hän joutui myös kapinayrityksen kohteeksi. Pyyntimatka oli kuitenkin erittäin tuloksellinen, 1.900 tynnyriä valasöljyä ja 23.000 paunaa hetuloita.

Muutama viikko kotiintulon jälkeen lähdettiin taas matkalle. Tällä kertaa maitse Siperian läpi. Rekiretki kesti yli seitsemän kuukautta. Mukana oli mm. Wiktor Alfred Törnqvist Jomalasta. Hänelläkin oli laaja kokemus valaanpyynnistä. He perustivat Ohotanmeren rannikolle valanpyyntiaseman ja harjoittivat valaanpyyntiä kahdella aluksella useamman vuoden. He liikkuvat alueilla, joista ei löytynyt edes karttoja. Otto kertoi, että heidän kuivattaessaan valaan lihaa rannalla rekikoirien ruoaksi pyrkivät karhut popsimaan lihat poskeensa. He ampuivat ainakin 50 karhua.

Otto asettui 1870-luvun puolessa välissä Vladivostokiin ja hänestä tuli nopeasti yksi kaupungin johtavista yrittäjistä. Hän perusti ensimmäisen säännöllisen höyrylaivayhteyden Nagasakiin Japaniin. Venäjän valtion myöntämällä sopimuksella hän rakensi useita maja-

koita Vladivostokin edustalle, sekä suurimman Euroopan ulkopuolella olevan laivatelakan. Telakan peruskiven muurauksen suoritti Venäjän kruununperillinen, myöhemmin tsaari Nikolaj II. Hän omisti myös hiili- ja kultakaivoksia. Hän valmisti tiiliä ja muuta rakennusmateriaalia nopeasti kasvavan Vladivostokin kaupungin tarpeisiin. Hän rakensi kaksi myllyä ja paljon muuta. Otto on aika vaatimaton muistelmissaan kun on kyse hänen liiketoiminnastaan.

Hän kertoo mieluummin hurjista valanpyyntiretkistä, hienojen illallisten isännyydestä ja metsästysretkistä korkea-arvoisten vieraiden (usein tsaariperheen jäseniä ja muita ruhtinaita) kanssa. Hän toteaa kuitenkin, että hän 1890-luvun alussa työllisti yli 5000 henkilöä.

Otto Lindholm oli maailmanympäripurjehtija ja maailmanmatkaaja. Hän vietti usein perheensä kanssa osan vuodesta Nizzassa, Napolissa ja muissa Eurooppalaisissa kaupungeissa. Otto meni kaksi kertaa naimisiin. Ensimmäinen vaimo, joka oli kotoisin Bremenistä, kuoli pian naimisiinmenon jälkeen. Toisessa avioliitossa amiraali Nordmanin tyttären **Natalian** kanssa syntyi viisi lasta. Näistä kolme tytärtä varttui aikuisiksi. Vanhimman tyttären **Tullien** mies **Kostaia Tyrtoff** sai liiketoiminnan hoitaakseen.

Otto aateloitiin ja hänelle myönnettiin kaksi venäläistä ritarikunnan merkkiä, Alexander Nevskij ritarikunnan ja St. Anna ritarikunnan. Hän kuoli Vladivostokissa 29. joulukuuta 1914 82 vuoden ikäisenä. Hän siis välttyi näkemästä elämäntyönsä tuhon, jonka aiheutti vallankumouksen jälkeinen politiikka. Tytär Tullie ja vävy Kostia

joutuivat luopumaan Oton rakentamasta komeasta talosta, joka muutettiin sairaalaksi. He jättivät pian Vladivostokin ja muuttivat Shanghaihin. Tullie kuoli Sussexissa Englannissa vuonna 1962. Oton leski Natalia kuoli 1920 ja on haudattu Kamaturossa Japanissa.



Vladivostokissa oleva koti.

Talo toimi muutama vuosi merimiesten sairaalana. Se siirtyi sen jälkeen yksityisomistukseen. Talossa toimii tänään pysyvä valokuvanäyttely jossa on esillä Lindholmin valokuvia

To dare and never know what the future holds for you is the 'leitmotiv' of this Finnish boy, whose family by tradition intended him to be a naval officer of the Tsar of all Russia. Losing his father at the tender age of twelve, he left the family home to study and in his early teens enlisted on a whaler, spending his early years on extended world voyages to the whale hunting grounds in search of one of the commodities that dominated 19th century life. Attaining his first command at the age of twenty-six, he quickly achieved prominence in a booming industry at the outer reaches of the Imperial Russian Empire. The discovery of oil in the latter half of the 19th century led him to pursue many other avenues of commerce in the Russian Far East and his support of the Imperial Russian Navy allowed him into the restricted circle of friends of the Tsar Alexander III and his successor Nicolas II. Beyond the Frontiers of Imperial Russia is a true adventure, full of unforeseen and incredible events. In an alert style and in a lively and vivid language, the author evokes the society of his era. These original memoirs are published thanks to the contribution of Alexander C.de Haes-Tyrtoff and Nicholas Tyrtoff Davis-Otto Lindholm's great grandsons.

Publisher: Alexander de Haes Tyrtoff (15 Sep 2008)

Language: English

ISBN-10: 1905633092

ISBN-13: 978-1905633098