

Marineri

1/2014



Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola FI22 6601 0003 8594 85
- Jäsenmäärä: 43 jäsentä, joista 27 päällikköjäseniä
- Veneitä: 23

Marineri 1/2014
 Jäsenlehti no 1/2014
 Huhtikuu 2014
 Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry
 Toimitus Paula Laasonen toimittaja
 Trygve Österman taittaja

Kansikuva Juutinrauman silta Marinerien silmin
 Kuva: Klaus Salkola

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä.

Sisältö

Marinerit ry.....	1
Kommodorin mietteitä	2
Iccy Kaliningrad	3
Tanskan eskaaderin veneet.....	6
Lapsiperheen veneilyä	9
Uutena jäsenenä	12
Meripelastuksen hälytysnumerouudistus	24
Vapaaehtoiset meripelastajat	27
Tanskan eskaaderi DANESK 2013 matkakertomus.....	29
Mahdollisia yllätyksiä polttoainejärjestelmässä?.....	59

"Rumbalotten" Euroopan matkan viimeinen etappi Hollannista Suomeen

löytyy seuraavan linkin kautta:

<http://www.rumbalotte.fi/holland-finnland-2013/matkakertomus-2013/>

Kommodorin mietteitä

Tänään, 5.4., se sitten vihdoinkin tapahtui. Lounainen tuuli vapautti ikkunoittemme alla lepäävän Suomenojan venesataman jäältä, nyt on sitten kiire päästä vesille. Talvi meni kaikenlaisten korjaus- ja huoltotöiden kimpussa. Yhä uudestaan siinä tulee mietityksi, miksi marraskuussa jonkun kanssa sovittu asia on maaliskuussa edelleen kesken. Ei mikään suomalainen erikoispiirre, samaa koettiin usein kuuden vuoden kestäneen Eurooppa-kierroksemme aikana eri maissa. Hyvä puoli on se, että siinä touhussa sitten oppii tekemään itse vaikka mitä. Yleistynyt elektroniikka asettaa kuitenkin omia rajoja ja esteitä. Jos ei halua jokaisesta toiminnosta erillisiä itsenäisiä laitteita vaan integroidun järjestelmän veneeseensä, on pitkälti naimisissa yhden toimittajan kanssa. Ja kun se toimittaja muuttaa jotain, niin seuraat perässä tai järjestelmäkokonaisuus hajoaa ja vaatii uusia investointeja. Taitaa olla vielä pitkä matka todelliseen avoimeen ympäristöön, josta laiteollisuus ei taida ollakaan kovin kiinnostunut.

2013 oli Marinereiden osalta tapahtumarikas vuosi. Keväällä järjestettiin Humallahden venekerhon tiloissa matkaveneilyn valmennustilaisuus, joka veti kerhotilat täyteen väkeä. Suunnitteilla oli ”Tanskan ympäri” eskaaderi, DANESK. Se toteutui siten, että yhteisen alkumatkan jälkeen osa lähtijöistä lähti alkuperäiselle reitille ja kiersi Jyllannin Pohjanmeren kautta ja osa suuntasi Göta- ja Trollhätte-kanavaa pitkin Ruotsin läpi Kattegatille. Näiden suoritusten perusteella saimme kolme uutta venekuntaa Marinereiden jäsenlistalle. Meitä on tällä hetkellä 43, josta 27 pääällikköjäsentä, ja 24 Marinerivenettä. Jäsenkunnan nuorentaminen on edelleen haasteemme. Osittain siinä auttaa kotisivumme. Kävijämäärä on noussut vuoden 2011 2100 kävijästä päättyneen vuoden 4000 kävijään. Erityisen tärkeää on saada jäseniltä ajankohtaisia matkakertomuksia ja muita yleisesti kiinnostavia veneilytietoja, jotka auttavat sivujen kiinnostavuuden ylläpitämistä ja kehittämistä.

Perinteiseksi muuttunut talviretki Utöseen osui 2012 helmikuun ja 2013 maaliskuun jälkeen taas tammikuulle. Jo menomatkalla riitti yhdysalus Eivorilla kertomista, tällä kerta jäätilanne ei haitannut laivan etenemistä. Porukkamme täytti koko hotellin ja oletan, että näin jatkamme myös tulevana talvena. Sitä ennen on kuitenkin uusi veneilykausi edessä. Hela-eskaaderi lähtee toukokuun lopulla Hiidenmaalle uuteen Kärddlan satamaan, kesäeskaaderi taas Ruotsin suurille järville Vättern ja Vänern. Syystapaaminen on Högsåraassa. Tapahumat ovat avoimia vieraille, joille haluamme antaa mahdollisuuden näinkin tutustua yhdistyksen toimintaan.

Kaikille oikein hyviä kelejä ja mielenkiintoisia retkiä. Pidetään yhteyttä vesilläkin!
Mike

Matkaveneilyn tapahtumia 2014



International Council of Cruising Yachts, ICCY

ICCY:n motto: "The Sea and the Friends we make from it"

International Council of Cruising Yachts, ICCY on 1986 perustettu kansainvälinen matkaveneilijöiden yhdistys, jossa on edustettuna 13 maata, lähinnä Pohjois-Euroopasta. Perustajajäsenenä Suomi on ollut aktiivisesti mukana järjestäen jo neljä tapaamista: Helsinki - Turku 1984, Helsinki 1989, Helsinki - Savonlinna 1999 ja Maarianhamina 2009.

Veneilyliiton entinen puheenjohtaja ja HSK:n kunniakommodori Seppo Seljavaara on yksi perustajajäsenistä. ICCY:n pääsihteeriys siirtyi Suomeen 2010, Veneilyliiton entiselle toiminnanjohtaja Hannu Laineelle. Nyt onkin kotoisen helppoa saada lisää tietoa ICCY:n toiminnasta ja sen teemasta "The Sea and the Friends we make from it". Myös jäsenmaksuttoman ICCY Cruising-jäsenyyden hakeminen on vaivatonta.

ICCY:n kesätapaamisiin ovat tervetulleita kaikki maamme 330 jäsenseuran lipun alla liikkuvat venekunnat. Osallistujat saavat lisäksi oman ICCY-tapahtumalipun merkiksi yhteisöllisyydestä. Keskimäärin tapaamisissa on ollut 40 venettä ja 120 henkilöä, lähes kaikista Itämeren maista.

ICCY Kaliningrad, heinäkuun 23.-28. 2014

Jo 33. International Council of Cruising Yachts, ICCY-tapaaminen on Baltiyskin satamakaupungissa, Kaliningradin merikanaalin suulla länsirannikolla. Järjestäjänä on Russian Navy Federation ja presidenttinä Alexander Voronchev (kuten jo ICCY Pietarissa 2003).

Kuudeksi päiväksi on tarjolla mielenkiintoista ja korkeatasoista ohjelmaa; mm. lippuseremoniat, bussiretkiä Zelenogradskiin, Svetlogorskiin ja Kaliningradin kaupunkiin, pitkän Kuurinkönkään hiekkadyynit, meripihkamuseo, katedraali, konsertti ja kulttuuriohjelmaa. Venäjän laivaston juhlaparaati Baltiyskissa ja tutustuminen sotalaivoihin. Hintaan sisältyy runsaita lounaita ja illallisia. Sunnuntain päätösillalliselle pukeudutaan purjehtijan juhla-asuun.

Johdettu eskaaderi järjestetään sekä meno- että paluumatkalla Baltian kautta. Näin myös ensikertalaiset voivat hyötyä kokeneempien tiedoista uusilla ja erilaisilla vesialueilla. Mahdollisia satamapaikkoja ovat Virossa Lohusalu, Dirhami, Kärđlan uusi satama, Haapsalu, Sviby, Heltermaa, Kuivastu, Lounaranna, Ruhnun saari, Kuressaar ja Möntu, Latviassa Ventspils, Pavilosta ja Liepaja sekä Liettuassa Klaipeda. Tällä itäisellä rannikolla ei ole ainuttakaan luonnonsatamaa, joten satamakirjat tai -tiedot ovat välttämättömiä. Meriturvallisuuden vuoksi SPV on tukemassa satamakirjojen hankintoja. Vaihtoehtoinen reitti kulkee Ruotsin rannikon ja Gotlannin kautta.

ICCY tapaamiset ovat avoimia kaikille järjestäytyneille veneilijöille, joten matkalle lähtee muidenkin seurojen veneitä. Myös Baltian maista toivotaan matkaseuraa. Saattueet on helppo tunnistaa isosta ICCY tapahtumalipusta.

Nyt jos koskaan kannattaa lähteä kokemaan uutta ja erikoista, kun isäntämaan edustajat ovat avaamassa sellaisiakin ovia joita ei yksin edes osaisi löytää.

ICCY 2014 Kaliningrad -tapaamiseen ilmoittaudutaan venekohtaisesti jo keväällä ennakkoon, jolloin suoritetaan puolet maksuista ja loput 15.5. mennessä. Henkilökohtaiset osallistumismaksut ovat aikuisilta 350 €. Hinnat sisältävät runsaan ohjelman lisäksi myös kaikki satamamaksut.

Venäjän matkoille tarvitaan viisumi ja esim. 30 päivän kertaviisumi antaa pelivaraa venematkalle. Viisumien hankinnoissa avustavat isäntäväki ja esim. Lähialuematkat. (huom. passin on oltava voimassa 6 kk viisumin päättymisen jälkeen).

Tervetuloa mukaan ICCY-toimintaan! Lisätietoa on sivulla "<http://www.iccy.org>".

Lisätiedot ja ilmoittautumiset; Kalevi Westersund, ICCY Council member
+358 400 808 620

kalevi.westersund@hoski.fi





Program «ICCY Rally - 2014» in the Kaliningrad region.

Wednesday, 23.07.

- 10.00 -18.00 Arrival, passing border, customs formalities, mooring to the Harbor.
- 18.00 - Opening Ceremony of the meeting, raising the flag ICCY.
- 18.30 – Reception and dinner.

Thursday, 24.07.

- 09.00 - 10.00 Breakfast
- 10.00 - 11.00 Transfer to buses in Kaliningrad.
- 11.30 - 13.00 Meeting with the leadership of the city of Kaliningrad and its region.
- 13.30 - 14.30 Lunch
- 15.00 - 19.00 (1/2) City tour, visit to the Museum of amber.
- 15.00 - 19.00 (1/2) Excursion to the Cathedral.
- 19.00 - 20.00 Return to home port of yachts.
- 20.30 - Meeting on yachts.

Friday, 25.07.

- 09.30 - 10.30 Breakfast.
- 10.30 - 13.00 Bus excursion in the national Park «Curonian spit».
- 13.30 - 14.30 Lunch in Rybachji.
- 15.00 - 18.00 Visit to the sights of the resort Zelenogradsk and Svetlogorsk.
- 18.00 – 19.00 Return to the harbor.
- 19.30 – Concert.

Saturday, 26.07.

- 09.00 - 10.00 Breakfast
- 10.00 - 18.00 Free time.
- 10.00 - 11.00 ICCY Council Meeting.
- 19.00 - 22.00 Cultural program.

Sunday, 27.07.

- 08.30 - 09.30 Breakfast.
- 10.00 - 13.00 Part in the celebration of the Navy Day of Russia
- 14.30 - 17.00 Visiting warships of the Russian Navy.
- 19.30 - 23.30 Gala dinner.
- 23.30 - 24.00 Return of the yacht.

Monday, 28.07.

- 09.30 - 10.30 Breakfast.
- 11.00 – 12.00 Closing Ceremony, handing a flag of the ICCY and Banquet.
- 12.00 - 16.00 Passing border, customs formalities and departure.

“The sea and the friends we make from it”

DANESK 2013 veneet

Teksti: Klaus Salkola Kuvat: Klaus Salkola

Ohta

Ohta on lasikuituinen omavalmiste, joka perustuu tasaperäiseen lohtajalaiseen Kaunotar -veneeseen. Venettä on kuitenkin pidennetty siten, että kokonaispituus perälaatikko mukaan lukien on 9,28 m. Tämä vene on ainutkertainen yksilö, jollaisia on olemassa vain Ohta. Ohta valmistui vajaan 2 vuoden omalla työllä vuonna 1999.

Moottorina on omin voimin tehdasuudesta teollisuusmoottorista "marinoitu" Cummins 4B3.9, joka antaa 80 hv 2800 rpm:lla. ZF -vaihte on hydraulinen ja varustettu luistotenttiilillä, jolla hidassajonopeuden voi säätää lähes nollaan. Polttoainetta mahtuu mukaan 440 l ja lisäksi öljypolttimen päivätankkiin menee 28 l. Kulutus eskaaderilla oli noin 0,72 l/mpk. Ohtassa ei ole keulapotkuria.

Septitankkina toimii kemiallinen WC ja tiskialtaan vedet johdetaan harmaavesitankkiin eikä satamaveteen. Muona säilyy päältä avattavassa jääkaapissa ja pilssitiloissa. Liesi on spriikäyttöinen Origo 2000.

Merenkulkulaitteiden ydin on itse koottu kiinteä PC -järjestelmä, jossa ajetaan karttaohjelmaa (Uusi Loisto). Tutkana on Lowrancen 4G HDS 12 gen 2 touch näyttö, joka toimii myös varakarttajärjestelmänä Navionicsin kartoilla. Lisäksi ruudulla näkyy tavallinen ja viisitokaikuluotain. Gps -vastaanottimia on kaikkiaan 4 kpl, joista 3 voi toimia erillisenä, muista riippumattomasti. Ohtassa on myös autopilotti ComNav 1101. Ohtassa on myös eteenpäin luotaava kaikuluotain Echo Pilot Platinum.



Kuva: Paula Laasonen

Penelope

Penelope on suomalaisen veneenrakennustaidon klassikko Family Cruiser vuodelta 1973. Runkomuoto on puhdasverinen kalastajamallisen veneen lasikuituversio. Kråköläisessä veneessä on lasikuiturunko ja mahonkia oleva ylärakenne. Kansi on teak -rimoitettu. Useimmista Family Cruisereista poiketen Penelopessa ei ole tukipurjetta vaan pieni, kauniisti kallistettu merenkulkumasto.

Moottorina on 4 -sylinterinen Perkins, josta kirjan mukaan saadaan 72 hv. Tällä matkan painavin vene pysyi eskaaderivauhdissa hyvin mukana. Polttoainetankit vetävät 500 litraa. Kulutus oli suuruusluokkaa 0,65 litraa / mpk. Keulapotkuri auttaa ohjailussa hitaalla nopeudella.

Penelopessa on paperikarttojen ja kompassin lisäksi sähköiset perusvarusteet autopilotti mukaan lukien, mutta ei tutkaa.

Penelopea on monin kohdin jälkivarusteltu omistajan tarpeiden ja mielihalujen mukaisesti ja poikkeaa siksi alkuperäisestä Family Cruiserista jonkin verran. Myös veneen kiinteä sisustus ja irrallinen varustus kuvastavat hyvin omistaja omaa viihtyvyyttä veneessään.



Sirius

Sirius on piikkiperäinen EA30, joka on valmistettu 1980. Vene on kauttaaltaan lasikuitua ja varustettu keskimoottorilla ja akselivedolla. Perän avotilan suojana on kangaskuomu jota matkan aikana ei kokonaan avattu. Ulkoisesti EA30 muistuttaa perinteistä itäisen Suomenlahden kalastajamallisia veneitä ja malli on Loviisalaisen veneenrakentajan, Esko Ampujan

tekemä. Pohjamuotoa on kuitenkin modifioitu terävällä palteella ja raskailla nousulistoilla. Lisäksi Siriuksessa oli suuri, tasomainen trimmitaso perässä. Veneen mitat ovat 9.30 x 2.80.

Moottorina on Perkins M80 dieselmoottori, joka 4500 rpm:llä antaa 80 hv tehon. Tankkitilavuutta kasvatettiin matkaa edeltävänä talvena 390 l:n. Huippunopeus on lähes 9 solmua joten eskaaderin 7 solmun vauhti oli Siriukselle enemmän kuin sopiva. Kulutus pysytteli noin litrassa / mpk.. Siriuksessa ei ole keulapotkuria.

Vene on sisustukseltaan pitkälti alkuperäisen mallin mukainen, mutta siihen on kuitenkin tehty eräitä muutoksia - kuten aikalaisiin veneisiin yleensä oli tapana. Asumismukavuuksiin kuuluvat mm. kaasuliesi ja jääkaappi sekä erillinen WC.

Siriuksen navigointi luonnistuu paperikarttojen ja kompassin lisäksi gps:n ja Lowrance HDS 12 karttaplotteri/tutkalaitteella. Apumiehellä oli käytössään iPad Navionicsin kartoilla. Viikkoa ennen hankitussa Tanskan kartassa suistomaan poijut olivat oikein vaikka puoli-toista viikkoa ennen kaupasta ostetussa niitä ei vielä oltu korjattu. Sirius oli kolmikon ainoa, jolla on AIS.



VENEILYÄ LASTEN KANSSA

Ostimme matkaveneen kesällä 2010, kun pienin lapsistamme oli kahden kuukauden ikäinen. Seuraava oli 3,5 vuotias ja vanhin oli 5 vuotias. Kotisatama meillä oli tuolloin Rauma. Pienen vauvan kanssa veneily oli toisaalta helppoa, koska hän pysyi hyvin paikoillaan, mutta toisaalta joissakin tilanteissa haastavaa. Syöttöhetket piti saada tehtyä ennen rantautumisia, koska rantautumisessa tarvittiin molempia aikuisia ja meidän kaikki lapset oli sinä kesänä vielä niin pieniä, että heistä ei ollut apua kiinnittäytymisissä.

Nykyinen vene

Valitsemamme vene on tyyppitään Norppa 10, joka sopii meidän perheelle erinomaisesti, koska siitä löytyy kunnon keittiö, (allas, kaasuliesi ja -uuni sekä paljon kaappitilaa) vessa, jossa on myös sauna. Vessasta löytyy painevesisuihku ja viime talvena asensimme isomman lämminvesi-varaajan veneeseen, joten nyt meillä on lämmin suihku saatavilla jatkuvasti. Lisäksi veneessämme on kaksi hyttiä sekä kunnollisen kokoinen ruokapöytä, jonka saa myös laskettua



alas, jolloin siitä tulee parivuode. Ulkona on erillinen ajohytti ja hyvät, korkeat kaiteet sekä myöhemmin teetimme kunnon uimatason. Hyttien vuoteiden alla on isot lokerikot, johon saamme mahtumaan paljon tavaraa, kun lähdemme pitemmälle reissulle. Matkarattaat on kätevä apu, jos on pieni lapsi, ettei kävelylenkeillä tarvitse kantaa häntä. Ja taittopöydän olemme huomanneet tarpeelliseksi, jos kauppa onkin vähän kauempana satamasta.

Ensimmäinen kesä

Ensimmäinen kesä meni Rauman ja Turun ja saaristoissa veneen käsittelyä opetellen. Mieheni on lapsuudessaan ja nuoruudessaan veneillyt, mutta minulla ei juuri ollut soutuveneestä enempää kokemusta. Eli aloitin

opetteluun oikeastaan ihan alusta veneen käyttäytymisestä ja kiinnittämisestä lähtien. Nykyään ajaminen on suurimmaksi osaksi mieheni tehtävä ja minä hoidan ruuanlaiton, lastenhoidon ja varmistan, että kaikilla on asiat hyvin matkan aikana. Lasten kanssa pelaamme paljon korttia ja lautapelejä ajon aikana. Usein myös seuraan merikorteista, että missä mennään ja katson, että merikorteista on oikea sivu esillä, jos mieheni haluaa tarkistaa niistä jotain. Vanhin lapsistamme on jo edelliskesänä ollut Rauman moottorivenekerhon juniorileirillä, jossa opetettiin mm. navigointia. Hän onkin saanut harjoitella oppimiaan taitoja reissuillamme. Sitten saatan tarttua myös ruoriin, jos mieheni haluaa pitää tauon. Rantautumisessa mieheni ajaa ja minä kiinnitän peräkoukun tai narut ja annan narun miehelleni, jonka jälkeen jatkan keulaan kiinnittämään etunaruja. Usein vanhin lapsistamme on jo silloin hypännyt maihin kiinnittämään etunaruja, jotka minä kiristan sopivalle etäisyydelle, mieheni kiristäessä takanaruja. Saaressa lapsilla on sitten paljon katseltavaa ja puuhattavaa. Lasten lempipuuhaa on pyydystä haavilla pikkukaloja ja soutaa kumiveneellä. Ja jos tekee mieli uimaan niin uikkarit jalkaan ja mereen. Välillä laitamme saunankin lämpeämään, että pääsee lämmittelemään. Sadekelillä kokkaamme jotain hyvää ruokaa ja pelaamme pelejä sekä luemme kirjoja, myös elokuvien katselu onnistuu mukana olevan läppärin tai tabletin kautta. Varsinainen lemppariruoka on alusta asti ollut letut. Ne maistuu aina.

Toinen kesä

Toisena kesänä kiertelimme vielä lähisaaristoja. Pisin matka oli Kumlingeniin Ahvenanmaalle. Samalla reissulla menimme myös Naantaliin ja ihanaan Muumi-maailmaan. Siellä sai komeasti päivän kulu-
maan. Tuntuu, että aikuisel-
lekin riittää katsot-tavaa aina
uudestaan ja lapsethan on
ihan innoissaan. Me olemme
olleet kaksi kertaa Naantalissa
veneellä ja molemmilla
kerroilla ihan kaivohuoneen
edessä. Paikkoja on aina löytynyt
hyvin, mutta se on aika meluisa
kohta olla, koska siellä on usein
live esiintyjä ja kova meteli
yömyöhään. Meillä lapset
nukkui hyvin, mutta aikuiset
häiriintyi musiikista. Siitä oli
kuitenkin lyhyt matka Muumi-
maailmaan ja keskustaan. Isommille
lapsille on Väskin seikkailusaari
tutustumisen arvoinen paikka.



Kolmas kesä

Kolmantena kesänä(2012) päätimme haastaa itsemme ja lähdimme Höga Kusten- eskaaderiin Marineiden mukana. Se matka vaati jo ihan eri tavalla suunnittelua. Veneen varustelutasoa paranneltiin mm. VHF hankittiin yhteyden-pitoa varten ja myös turvavälineeksi. Koko matkan eskaade-rilaiset keskustelivat VHF: välityksellä. Yhdessä matkustaminen on paljon mukavampaa ja kokeneessa seurassa paljon turvallisempaa. Myös muonavaras-
toja piti olla paljon enemmän. Meillä oli leipänä suurimmaksi osaksi näkkileipää ja hapan-
korppua. Tuoretta leipää ostimme satamassa. Kuiva-aineita ja säilykkeitä oli helppo va-
rastoida varastoluukkuihin. Myös mehutiivisteitä tuli hankittua runsaasti ennen matkaa. Satamasta ostimme aina lihaa ja kalaa ja siitä teimme ruokaa. Jääkaappi ei ollut mikään
suuri, joten kylmäruokien säilytys oli haasteellisempaa. Maihin päästyämme aloimme
yleensä grillaamaan. Ajaessa teimme ruuaksi laatikoita, uunipaistia ja leipiä. Oli eräänä
ajopäivänä kokonainen kanakin uunissa, joka saatiin suoraan pöytään, kun pääsimme
maihin. Ja hyvää oli!

Matkan suunnitteluvastuu oli Marinereilla, joten oli helpompaa tehdä päätös mukaan läh-
döstä. Ja aloittelijan kelpaa matkustaa kokeneessa seurassa. Meilläkin hajosi matkan ai-
kana mm. vessanpöntön pumppu, mutta Marinereilta saimme runsaasti hyviä neuvoja ja
käytännön apuakin ongelmien kohdatessa. Matka oli pitkä(reilu 3 viikkoa!), mutta saimme
runsaasti kokemusta veneilystä ja veneessä asumisesta. Esimerkiksi pyykkiä kannattaa
aina pestä, kun siihen on mahdollisuus ja jos vielä löytyy kuivausrumpu niin aina parempi.
Narulla kuivattaminenkin onnistuu, mutta vaatii aurinkoisen päivän ja pitkää maissa oloa.
Lasten kanssa sitä pyykkiä tulee äkkiä runsaasti.

Ruotsissa veneily oli helppoa ja varsinkin Höga Kustenin alueella, jossa rannat oli jyrkkiä
kallioseinämiä ja syvyyttä oli joissakin paikoissa yli sata metriä ja kiviä ei missään. Vie-
timme yhden yön Mjältönin saarella, joka on Ruotsin korkein saari(236m) . Aurinko paistoi
matalalla suoraan päin ja veneet ajoi aivan kuin suoraan kallionseinämän läpi, mutta viime
hetkellä näkyviin tuli aukko, josta ajettiin saaren 'sisälle' rauhalliseen lahdenpoukamaan.
Seuraavana päivänä tehtiin retki saaren huipulle polkua pitkin, ja käytiin laittamassa kivi
kivikasaan. 1960-luvulla veneilijät aloittivat tällaisen tradition, että alhaalta kannetaan kivi
mukana ja laitetaan huipulla se kivikasaan. Ja aika komea keko siellä jo oli.

Tankkauspisteet oli aika harvassa ja Ruotsissa ei aina käy samat kortit automaatteihin, kuin Suomessa, mutta ne asiat kannattaa selvittää ennen matkalle lähtöä, vinkkinä Visa Debit kortti käy moneen paikkaan hyvin. Aivan huikeita maisemia ja hienoja elämyksiä oli sen reissun anti.

Neljäs kesä

Neljäntenä kesänä(2013) siirsimme venepaikkamme Uuteenkaupunkiin, koska sieltä on lyhyempi matka Turun saaristoon ja Rauman saaristo jo kävi niin kovin tutuksi. Tänä vuonna matkamme suuntautui Ruotsiin ja Tanskaan. Juhannuksena lähdimme Marineiden suunnittelemaalle eskaaderille. Alkumatka mentiin yhtä matkaa, mutta Nynäshamnista matkamme erkaantuivat. Osa veneistä lähti Pohjanmerelle Tanskaa kiertämään ja meidän vene Jasmiina ja toisen lapsiperheen vene Merineppis lähti Götan kanavalle, sieltä Göteborgiin ja sitten Kööpenhaminaan. Tanskassa kävimme myös Legolandissa, joka oli aivan mahtava paikka. Vuokrasimme autot Helsingöristä ja ajoimme lähelle legolandia hotelliin, jossa olimme yötä. Seuraavana aamuna menimme heti, kun portit avattiin Huvipuistoon. Paikalla oli jo satoja ihmisiä odottamassa ja kuului paljon suomeakin joukosta.

Aikuisillakin oli paljon ihmeteltävää pienoismaailmassa. Niin pikkutarkkoja ja taitavia teokset olivat. Lapset pitivät varsinkin huvipuistosta. Vuoristoratoja oli ainakin kolme ja kaikenikäisille löytyi laitteita. 4D-elokuvaakin oli osa katsomassa ja se oli kuulemma jännittävä kokemus.

Kööpenhaminassa kävimme Tivolissa, katsomassa pientä merenneitopatsasta ja kävelimme Nyhavnin läpi. Sitten veneidemme tiet erkanivat ja jatkoimme yksin etelä- Ruotsin kautta kohti Suomea.

Götan kanavan läpimeno oli leppoisaa ajelua maaseudun halki ja välillä pysähdyttiin kaupunkiin yöksi. Matkalla katsoimme eläimiä ja ohiajavia pyöräilijöitä. Sulut oli suuri nähtävyys ja katselijoita riitti. Lapsista



oli hauskaa, kun ihmiset heiluttelivat kanavan reunoilla. Ensimmäisellä sululla jännitti, että miten sulutus menee, kun ei oltu ennen oltu sulussa, mutta siitä eteenpäin ei tarvinnut jännittää. Sulutukseen sai hyvät neuvot sulkujen henkilökunnalta ja helppoahan se sitten oli. Lapset pääsi kätevästi vierailemaan naapuriveneeseen aina satamissa, joten kavereita oli kokoajan matkassa. Säätkin suosi meitä. Saimme nauttia auringonpaisteesta suurimman osan päivästä. Suluista löytyy netistä aika hyvin tietoa ja videoitaakin. Götan kanavassa kulkemisen sanotaan olevan kuin menisi punaista mattoa pitkin läpi Ruotsin.

Valitettavasti emme ehtineet viettää aikaa isoilla järvillä, mutta se asia korjaantuu mahdollisesti tänä kesänä. Olemme miettineet, että menisimme sinne uudestaan. Niin paljon siellä jäi vielä nähtävää. Matka kesti reilu viisi viikkoa. Varusteet riitti hyvin koko ajaksi ja ruokaa sai täydennettyä satamissa. Ajopäiviä varten meillä oli reissussa korttipakka, lautapelejä, väritys- ja puuhakirjoja, kirjoja, dvd:itä ja leluja. Me emme ajaneet kovin pitkiä matkoja yhdessä päivässä, ettei lapset hermostuisi. Hyvällä kelillä ajettiin parhaimmillaan kahdeksan tuntia. Silloin onnistuu ruuanlaitto ja lasten leikkiminen ja liikkuminen. Lapset keksii uskomattoman hyvin tekemistä ajon aikana, jos ei paljoa keinuta. Meillä rakennettiin majaa, talutettiin koiraa, joka siis oli yksi lapsista, leikittiin koulua ja kauppaa, oli myös naamiaiset ja eläinleikkejä. Paljon otettiin kuvia ja lapset pääsivät myös ottamaan niitä.

Huonolla kelillä oli pakko pysyä veneessä paikoillaan, joten pidettiin ajomatkat lyhyinä. Oikein kovalla tuulella emme edes lähde liikkeelle. Tärkeintä on saada kaikki viihtymään

veneessä. Meillä otetaankin lapset mukaan veneen touhuihin, kuten ikkunoiden pesuun ja tiskaamiseen, lepuuttajien laskemiseen ja nostamiseen sekä köysien kiinnittämiseen hyvällä kelillä. Lapset saavat kokea olevansa tarpeellisia ja vuosi vuodelta he myös tulevat taitavammiksi veneilijöiksi, kun ovat saaneet olla mukana puuhassa pienestä pitäen.

Miksi veneilemme?

Aloitamme veneilykauden heti, kun jäät ovat lähteneet. Viime kesänä olimme vapunkin saarella ja tänä keväänä pääsemme varmaan vielä aikaisemmin merelle. Hieman vilpoista silloin vielä on, mutta riittävästi vaan vaatetta päälle ja veneessä on hyvä lämmitin, joten kylmä ilma ei ole ongelma.

Veneilyssä on hienoa se, että perhe viettää aikaa yhdessä ja luonnossa tulee liikuttua. Veneessä voi opetella tärkeitä taitoja ja tietoja samalla, kun ajetaan kohti määränpäättä. Esimerkiksi merimerkkejä, lintuja, kaloja, erilaisia solmuja, lukemaan merikarttaa, navigoimaan jne.

Olemme pitäneet lokikirjaa ensimmäisestä kesästä lähtien, mihin olemme laittaneet matkoista kuvia ja tietoa. Ulkomaan matkoilla aloimme pitää matkablogia aluksi lähinnä lähisukulaisiä varten, että he näkevät, missä mennään. Blogista saattaa saada myös muut lukijat vinkkejä esimerkiksi oman matkansa suunnitteluun. Blogin osoite on: <http://jasmiinalla.blogspot.fi/>

Kesää odotellessa!

Marja ja Jani Konsi

Jasmiina



UUTENA JÄSENEENÄ MARINEREIHIN

Teksti: Paula Laasonen

Kuvat: Paula Laasonen, Klaus Salkola ja Aulis Pesonen

Taustaa

Olemme kumppanini Aukun kanssa lapsuudesta saakka asuneet veden äärellä ja vesi on molemmille tuttu elementti. Viihdymme ja asumme mielellämme veneessä. Yhdessä olemme ajan olemme viettäneet lähes kaiken vapaa-aikamme huhtikuun loppupuolelta marraskuun alkupuolelle veneillen ja kalastellen kerhomme retkisatamassa. Kesälomat olemme liikkuneet veneellämme etupäässä saaristomerellä, itääkään unohtamatta.

Haave

Minua on aina kiehtonut vuorovesi ja olen aina haaveillut pääseväni joskus omalla veneellä Englannin kanaaliin. Vuorovedessä kiehtovaa on voimakas virta ja vedenkorkeuden voimakas vaihtelu ja kuinka siinä elementissä itse oikeasti pärjää.

Innostus

Kuulin loppukesästä 2012 huhun, että Marinerit olisivat ehkä seuraavana kesänä tekemässä pitkän eskaaderin Tanskan ympäri ja tälle eskaaderille voisi olla mahdollista päästä mukaan. Innostuin heti ja niin innostui Aukkukin. Tiesimme jo tuossa vaiheessa, että mikäli suunnitelma toteutuu, olemme mukana. Anomus viiden viikon mittaisesta yhtäjaksoisesta kesälomasta oikeaan aikaan laitettiin saman tien vireille.

Kunnostus ja hankinnat

Veneemme on 1980 rakennettu fiskari EA-30, jossa oli jo paljon elämää ja merenkulkua helpottavia elementtejä, mutta pitempiä matkoja varten oli hankintalistallamme ollut jo aiemminkin tutka. Nyt oli siis tutkan hankinnan aika, samalla hankimme siihen yhteen sopivan plotterin, sekä vastaanottavan AIS:in.

Tätä kyseistä matkaa varten tarvitsimme lisää polttoainekapasiteettiä sekä VHF radiopuhelimen.

Talvi menikin venettä kunnostellen; lattiat auki ja 250l lisäpolttoainetankki, joka tietysti mahtui vain vanhan septimme paikalle.

Uudelle septille paikka löytyikin helpommin. Aukku teki moottorille, voimansiirrolle ja ohjaukselle täyshuollon, jossa kaikki hiukankin epäilyttävät osat vaihdettiin ja muut huollettiin. Muodonmuutoksen koki myös uimatasomme, jota pienennettiin reilusti, jotta saimme keulasta herkemmin aaltoon nousevan. Pitkälle matkalle oudoille vesille tarvittiin myös aikamoinen kasa uusia karttoja ja karttakirjoja, sekä plotteriin tanskan lisäkortti ja Ipad:iin tanskan kartan päivitys



Koulutus

Sitten vain kertaamaan vuorovesioppia, koska nyt sitä tarvittaisiin. Samalla tuli hankittua kansainvälinen huvivenekuljettajan lupakirjakin.

Uuden VHF:n käyttämiseen tarvittiin lupakirja, minkä hankkimiselta oli tähän saakka vältytty.

Marinerit järjestivät pitkänmatkan moottoriveneilyn kurssin, mistä oli kovasti apua muussakin matkaan valmistautumisessa.

Lähtö

Seuratovereidemme vastusteluista ja varoituksista huolimatta irrotimme köydet kotirannasta juhannusta edeltävänä torstaina heti töiden jälkeen ja juhannuspyhien aikana siirryimme Marianhaminaan odottamaan maanantai-aamun lähtöä.

Kiehtovimmat elämykset, mitä Siriuksessa eskaaderin aikana koettiin

Tukholman ulkosaaristo



Tukholman ulkosaaristo jätti meihin lähtemättö-

män vaikutuksen kauneudellaan ja lukuisilla luonnonsatamillaan, jotka oli erinomaisesti merkitty karttakirjojen mukana hankittuun satamaoppaaseen. Tänne on mentävä joskus aivan erikseen ihmettelemään.

Kejsaren

Tässä me mokattiin raskaasti, koska emme ymmärtäneet vanhoja merenkulkijoiden perinteitä, emmekä osoittaneet hänelle riittävää kunnioitusta. Siispä saimme umpisumun niskaamme ja seuraavana päivänä Keisari pesekeli vielä veneemmekin huolella.

Avattava silta

Matkanjohtaja kertoi VHF:llä, että lähestymme avattavaa siltaa ja meidän untuvikkojen tehtävä on pyytää sil-



lanavausta VHF:llä n. tuntia ennen alitusta. Tämähän meille umpisuomalaisille olikin kinkkinen tehtävä. Lisäksi tehtävä ihmetytti muutenkin – kuinka näin väljillä ja liikennöidyillä seuduilla voi olla niin matala silta? Siispä karttaa tutkimaan ja vahvistusta netistä hankkimaan – Kalmari – Öölanti sillan alitus korkeudeksi oli annettu 36 metriä –

MEITÄ JÄYNÄYTETÄÄN! Muilla marinereilla oli hauskaa ja me saimme omat kannuksemme hankittua.

Siriuksen merikelpoisuus

Veneemme Sirius, jo hiukan iäkäs fiskari, EA-30 on meille rakas, muttei mikään edustusvene. Meille oli itsellekin suuri yllätys, kuinka hyvin veneemme käyttäytyi kaikenlaisissa vastaamme tulleissa olosuhteissa, koska olimme raskaasti aliarvioineet



Siriuksen merikelpoisuuden. Aallokossa vesi lensi ja vene kieppui, mutta niin tekivät kaikki muutkin matkallamme olleet veneet, eikä Sirius ollut yhtään heikompä.

Katajametsä

Ruotsin kaakkoisosassa olevassa Karlskonan saaristossa yövyimme jonkinmoisen luonnonsuojelualueen laiturissa ja löysimme iltalenkillä itsemme upeasta katajametsästä. En ole koskaan, en missään, nähnyt niin suuria ja kauniita katajia kuin siellä.



Suomalaiset venettä ihmettelemässä

Olimme vasta rantautuneet Simrishamnin satamaan, kun kuulin laiturilla suomenkielistä puhetta. Siellä olivat isä ja poika ihmettelemässä Siriusta. He olivat kotoisin Kotkasta ja olivat yllätyksekseen huomanneet Siriuksen saapumisen ja ihmetelleet, että rakennetaanko tuota venemallia myös Etelä-Ruotsissa, tuohan on samanlainen vene, mitä on Kotkassakin pari kappaletta. He olivat hiukan yllättyneitä, kuinka Sirius ja pari muutakin suomalaisivenettä oli eksynyt näin kauas kotivesiltä.



Ruotsin eteläisin kärki Smygehamn

Olimme tuulta pitämässä yhden päivän Ruotsin eteläisimmässä kärjessä Smygehamnissa. Tullessamme satamaan oli helteinen kaunis iltapäivä ja vastaamme tuli uskomattoman ällöttävä haju. Satamaan eteen oli rakennettu aallonmurtajaksi suoja-allas, jonka vaikutuksesta kaikenlainen levä merenkäyntien aikana

tulee sisään satama-altaaseen tehden siitä pulppuilevan ja haisevan kuvotuksen. Minulla oli sellainen tunne, ettei tämä haju lähde meistä enää koskaan pois.

Smygehamn on Ruotsin eteläisimpänä paikkana turistien suosiossa, siellä oli erinomaisia kalaravintoloita ja paljon muutaakin nähtävää, historiallisia kalkinpolttouuneja...

Seuraava päivä oli tuulinen, eikä enää helteinen, joten kuvottava haju ei enää juurikaan häirinnyt. Kaiken kaikkiaan Smygehamn oli hyvä satama tuulipäivän pitämiseen mielenkiintoisen ympäristönsä vuoksi.



Rødvig

Saapuessamme Tanskaan tulimme ensimmäiseksi upean Rødvigin satamaan. Tanska odellakin näytti meille parhaat puolensa, satama oli hyvä ja ympäristössä paljon mielenkiintoista nähtävää. Rødvigissä vuokrasimme polkupyörät, joilla pääsimme näkemään monet ympäristön hienot nähtävyydet, jyrkät kalkkipitoiset osittain mereen vajonneet rannat, merelle alttarinsa luovuttaneen kirkon, kävimme museossa, kalkkikivikaivoksessa ja monta paikkaa jäi vielä käymättä.



Præstøen patsas

Præstø on kaunis vanha kaupunki hyvin suojaisessa paikassa saarten väissä. Præstøssa, kuten muuallakin sa, oli äärettömän kaunis hautausmaa. Hautausmaakulttuuri on aivan erilainen kuin Suomessa, siellä on paljon upeita puita ja erinomaisen hyvin hoidettuja pensaita. Præstøssa tapasin jonkinmoisen entisen kartanon pihalla elämäni patsaan, jonka katsetta en koskaan unohda.



Faxe Ledeplassin jäätelöannos

Faxe Ledeplassin jäätelötötterön kokoa ei usko kukaan, joka ei ole sitä nähnyt. Suklainen pusu oli vain pienoinen nenä kaksin käsin pidettävän kiloisen tötterön laidalla ja tämä oli vain keskikokoinen annos.

Klint

Uskomattoman kaunis oli myös Klintin upea ja massiivinen kymmeniä metrejä korkea kalkkikivinen jyrkänne. Oli siinä mukava kolmen veneen nippuankkurissa lillua helteisenä kesäpäivänä ja nauttia ruhtinaallisesti lounasta.



Tuulimyllypuisto

Tuulimyllyjä oli silmänkantamattomiiin, laskeskelin kartasta ja rivistöistä niiden yhteismäärän olevan 150 – 200 kappaleen välillä. Niitä oli niin paljon, ettei tarkkaa lukua voinut saada ohi ajellessa.



Kiel

Kielin kaupunki natotukikohtineen oli myös oivallinen retkikohde, missä pääsimme rantautumaan kaupungin sydämeen. Kielissä laitettiin hempeämpää päälle ja onnistuin kävelemään jalkapohjiini elämäni rakon – ei montaa rakkoa vain yksi – ja iso. Tätä rakkoa parannellessa menikin sitten useampia päiviä. Kielissä nakkikoppikin toimi veneestä. Ruoka oli hyvää ja ilma oli kuin morsian, joten oli siellä matkalaisten hyvä nauttia elämästään.



Kielin kanava

Kielin kanava alkoi suurella sululla, mistä kanavamatkamme alkoi samalla sulutuksella yhden laivan ja yhden armeijan suurehkon aluksen ja tietysti lukemattomien muiden alusten kanssa. Kanava itsessään oli hyvin vaikuttava ja siinä liikkui paljon rahtilaivoja. Kanavassa näin myös elämäni ensimmäisen riippuvan lossi, joka oli ikävä kyllä remontissa. Kanavassa olimme kuin kärpäsiä rahtilaivojen välissä.



Eider joki

Eider joki erkaantui Kielin kanavasta noin kanavan puolivälissä ja oli taas aivan oma maailmansa. Joki oli pieni ja rauhallinen, poissa oli maailman kiireet. Muutamat lehmät, lampaat ja hylkeet matkaamme seurasivat.

Tönningin satama ja ilotulitus

Tönningin satama oli koko matkan suurimpia elämyksiä. Tönning sijaitsee vuorovesialueella ja satama-allas tyhjenee laskuveden aikana kokonaan vedestä. Itse Tönningin kaupunki

oli hyvin viehättävä vanha kaupunki, joka oli tottunut vuosien saatossa toimimaan meille niin erilaisissa olosuhteissa. Kaupungin kiersi mereltä päin tulvapato, jonka luukut suljetaan suurien Pohjanmeren myrskyjen aikaan, jottei kaikkialle tuleva Pohjanmeri aiheuttaisi vahinkoa ihmisille ja rakennuksille.

Tönningin sataman laiturit on rakennettu nousemaan ja laskemaan vuoroveden mukana ja toisinaan näkymä veneen ikkunasta oli kaupunkinäkymä ja toisinaan limaista betoniseinää limaisine tikkaineen.

Varsinaiset yllätykset minulle tulivat illan jo hiukan pimetessä. Veneen vesi-vc:tä vetäessäni syöksyi kirkasta huuhteluveden tuloputkea pitkin räjähdysenomainen valoilmio vessanpyttyyn, josta vain räjähdysen ääni puuttui. Oli kun nauha tähtisadetikkuja olisi nykäistyt vessanpyttyyn ja näkymä oli kuin diskossa. Näkymän aiheutti jokin kiiltomadon



sukuinen plankton, mikä veden liikkeestä lähtee kiiltämään – olipas uskomaton kokemus, varsinkin kun se tuli yllätyksenä.

Toinen iso yllätys, vaikkakin sen jo vuorovesikarttaa katsellessani olin jo päättellyt, tuli illalla pesutiloista tullessani ja veneen kannelle hypätessäni – vene ei enää heilahtanutkaan. Vesi oli laskenut niin, että Sirius seisoj tukevasti pohjassa. Satama-allasta tarkistellesamme näimme että roskat veden pinnalla olivat vielä hurjaa vauhtia menossa merelle päin. Puolen yön aikaan ei vettä ollut enää missään ympärilläkään, vaan olimme kuivilla. Tämä sama asia on toistunut Tönningissä jo vuosisatoja, eikä ole siellä mikään uusi asia, veneet laitureineen vain laskuveden aikana vajoavat pohjaliejuun, kunnes nousuvesi ne taas sieltä nostaa ylös. Aamulla herätessämme avautui ikkunasta jälleen kaunis kaupunkimaisema ja tyhjä satama-allas tuntui unenomaiselta ajatukselta.

Tönningistä lähdimme laskuveden jo käynnistyttyä, jolloin Siriuksenkin vauhti oli 11,5 solmua normaalin 7 solmun sijasta.

Pienoinen yllätys oli myös jatkuvan nousu ja laskuveden kuljettaman maa-aineksen liikkuminen siten, että väylämerkinnät kartoissamme eivät olleet ollenkaan kohdallaan. Väylä oli hyvin merimerkeillä merkitty ja parhaiten se oli kohdallaan edellisellä viikolla päivittämässämme iPad:iin kartassa.

Sylt

Syltin saari teki minuun myös lähtemättömän vaikutuksen, osin varmaankin vuoroveden ja kaukaisen sijaintinsa vuoksi. Sylt toimii useiden saksalaisten lomanviettopaikkana.

Saari on aika kookas ja sijaitsee riittävän kaukana mantereesta, ei sillä kaikki normaali arjen huolet heiluttele. Syltissä vuoroveden muutos on vielä useita metrejä, mutta satama on hyvä, laiturit liikkuvat veden mukana ja sataman syvyydestä johtuen pysyimme laskuvedenkin aikana kellumassa. Illan pimetessä myös vc:mme diskovalot taas toimivat.



Pohjanmeren synkkä päivä

Meistä länteen oli tuullut pari päivää reiluhkosti, meri oli tumma ja maininki korkeaa. Lisäksi päivä oli harmaa ja kaikin puolin synkän oloinen. Tunnelmaa helpotti kuitenkin muuta



ma lokki, joiden nähtiin kalastelevan meressä – ei siis huolen häivää, koska linnuthan olisivat siirtyneet mantereelle, mikäli keli olisi vielä heikkenemässä. Pohjanmeren satamien ja ainoiden suojapaikkojen etäisyys on noin 50 mailia, joten mikäli matkaan on lähdetty, täytyy matka vain taittaa eteenpäin kohti sitä seuraavaa suoja.

Tankkaus

Pohjanmeren Esbjergissä on suuri satama, missä on paljon myös ammattiliikennettä. Yllättävää kyllä, pienemmille aluksille ei ollut mitään tankkausmahdollisuutta. Kaupungissa oli kyllä useita huoltoasemia, muttei rannassa. Satamakapteenin avustuksella löydettiin kuitenkin eräs paikallinen ystävällinen



mieshenkilö, joka tuli peräkärryinsä ja 200 l tynnyrinsä kanssa hätiin. Hänen kanssaan sitten yksi toisemme jälkeen käytiin hakemassa huoltoasemalta polttoainetta, joka laskettiin pitkällä letkulla satama-altaan reunalta veneidemme tankkeihin. Kaiken kaikkiaan tähän operaation meni reilusti aikaa, muttei se haitannut, koska Pohjanmeri näytteli voimiaan, eikä meillä olisi ollut sinne järkevästi kyseisenä päivänä asiaakaan.

Kattoluukut

Lähtiessämme seuraavana päivänä jatkamaan matkaa huomasimme, ettemme olleet kuitenkaan aivan kaikkien varautuneet. Tuuli oli jo hiukan tyyntynyt, mutta Pohjanmeri ei ollut vielä täysin rauhoittunut. Maininki matlammalle rannikolle saapuessaan nousi normaalia korkeammalle, oli terävämpää ja mukana oli lisäksi maista päin palaavaa vasta-aaltoa.

Niinpä onnistuimme metsästäämään Siriuksenkin keulalle aallon kärkiä, jotka nousivat ohjaamon ikkunoiden yli ja osa nousseesta vedestä suihkusi kattoluukun reunoista sisään – olisihan ne luukut täytynyt huomata tiivistää.

Päästessämme syvemmälle (yli 10m) aaltoon tuli lisää pituutta ja aloimme pysyä kuivina.



Jäähyväiset Pohjanmerelle ja kotimatka alkaa

Viimeinen päivä Pohjanmerellä oli haikea. Pohjanmeren maininki oli kookasta, mutta loivaa, siinä oli suuri nautinto fiilistellä eteenpäin. Seuraaviksi kolmeksi päiväksi luvattiin meidän kalustollemme hiukan liian voimakasta tuulta ja lisäksi loman loppu-päivämäärä alkoi painaa mieltä. Niissä oloissa ei ollut mitään järkeä lähteä mään tanskaa vielä luoteestakin ympäri, vaan valitsimme lyhyemmän ja semman reitin Limfjordenin vuonon kautta. Kun käänsimme veneiden keulat kohti fjordeniä ja lähdimme poistumaan Pohjanmereltä, maistui se hetki todella katkeralta. luumatka oli peruuttamattomasti alkanut.



Aalborg

Seuraava päivä Aalborgissa, oli tuulinen.

Päivän tuulisuus oli etukäteen tiedossamme, kuten sekin että Aalborg oli hieno kaupunki,

missä oli hieno merimuseo ja meillä oli lisäksi yhdet synttärit. Välipäivämme oli nopeasti ohitse, viettäessämme synttäreitä, tutkiessamme merimuseota ja





jan oloinen, vaan säärintama olikin kulkenut ylitsemme hiukan etuajassa. Siispä otimme suoran suunnan Kattegatin ylitse Sjellanin pohjoisrannassa olevaan Gillelen maan. Kattegatin ylitys kesti koko päivän, enkä voinut jälleen olla ihmettelemättä, kuinka säätila kin vaihtua niin nopeasti. Samalla tehokkuudella ohitimme Köpiksen ja Juutinrauman sillankin.

UTKLIPPAN

Utklippan oli tietysti nähtävä, eikä se pettänytkaan odotuksiamme. Utklippanilla oli niin paljon veneitä, että ainut paikka minne Sirius mahtui, oli sellaisella luodolla, missä ei ollut vuokraveneitä. Emme siis päässeet majakkaa ja ravintolarakennusta hemmin ihmettelemään. Toinen erikoinen juttu oli, että tullessamme reen tulimme reilussa sa sisään ja tunnin kuluttua lähtiesämme Utklippanin toiselta puolen tuli sieltäkin kohtalainen aallokko sisään – mystistä.

Reipas tuuli Öölannin ja mantereen muodostamassa välissä

Paluumatkamme aikana Suomessa ja Itämeren itälaidalla puhalsivat kovat pohjoistuulet. Kalmarin jälkeen tämän matalan reuna löysi meidätkin ja Öölannin ja mantereen väli meni pieniä vuoristorataa, vaikka suihkuun ei juuri päästyäkään.

Blå Kustenin luonnonsatamat

Ruotsin saaristossa on paljon kauniita suojaisia luonnonsatamia, joissa on hyvä yöpyä ja muutenkin viettää siestää. Käymämme hienoja paikkoja kirjattiin karttakirjoihimme myöhempiäkin käyntejä varten.

Bogskärin majakan kautta Utöseen

Hiukan tuulisten päivien jälkeen oli tulossa hyvin heikkotuulinen päivä, joka hyödynnettiin





heti. Sandhamnin kohdilta otettiin suunnaksi Paraisten Utö. Matkanjohtajamme nerokkuuden ansiosta reitille osui tietysti omalla aluevesirajallaan oleva Suomen eteläisin paikka, Bogskärin majakka.

Koko päivä oli hyvin tyyni ja sumuinen ja olisiko Keisari ollut meihin kuitenkin mieltynyt pienten alkukankeuksien jälkeen, koska Bogskärin kohdalla hän avasi sumuisen verhonsa ja antoi meille auringon paistaa ja veti sumuverhon eteemme heti, kun jatkoimme matkaa.

Viimeinen matkailta Tammisaaren Fladalandetissa

Viimeinen virallinen matkayö vietettiin Tammisaaren edustalla Fladaladetin rannassa. Ilta oli jälleen kuin morsian ja mieli oli hyvä erinomaisesti onnistuneen reissun vuoksi, lisäksi tiesimme että tämä on matkan viimeinen yhteinen ilta. Söimme hyvin ja harmittelimme matkan huomista loppumista. Eskaderi oli sellainen reissu, jonka voisi tehdä koska tahansa uudelleen. Tunsimme itsemme etuoikeutetuiksi, kun pääsimme sille mukaan. Lisäextrana koko matkalle oli matkanjohtajamme erinomainen Tanskan tuntemus. Opimme paljon taustoja, kuulumme historiaa ja opimme ehkä hiukan ymmärtämään tanskalasten suuria haasteita koko ajanpienenevän maansa kanssa.

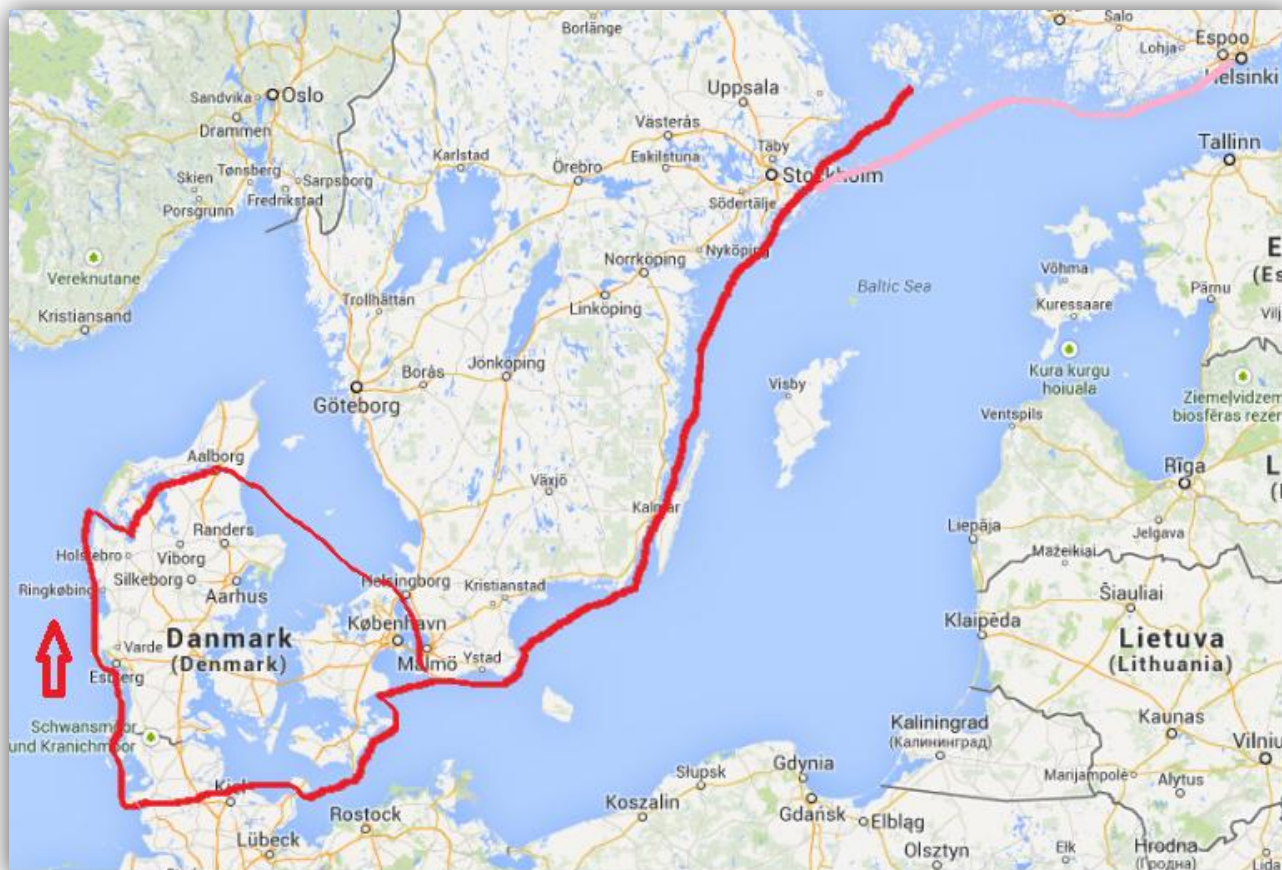
Paluu kerhon retkisatamaan Hästööseen

Kotiinpaluu kerhon retkisatamaan tapahtui lomani viimeisenä lauantaina iltapäivällä. Emme olleet kertoneet tulostamme, mutta joku viisas oli osannut laskea lomani olevan loppumaisillaan, joten siellä oli osattu olla varuillaan. Ajaessamme retkisatamaan alkoivat siellä veneiden äänimerkit soida, seuratovereita seisoskeli taputtaen ja hurraahuudoin rannalla ja vastaanottokomiteoita odotteli laiturissa.

Eipäs tarvinnut itse etuköysiä kiinnitellä.



Kuljettu reitin mitta; 5 viikkoa ja n 2 000 mailia
 Lämpimät kiitokset Marinereille, kun otitte meidät mukaan.
 Marineri jäsenet



Meripelastuksen hälytysnumero on muuttunut

Meripelastuksen uusi valtakunnallinen hälytysnumero 0294 1000

Puhelinnumero on tarkoitettu meripelastuksen vaaratilanteista ilmoittamiseen niin ammattimerenkulkijoille kuin huviveneilijöille sekä muille merellä liikkujille. Aktiivisista yrityksistä huolimatta meripelastuksen hälytysnumerolle ei ole saatu virallista "hätnumerostatusta" kuten yleiseurooppalaisella hätänumerolla (112) on. Siksi numeroon soittaminen on maksullista. Meripelastuksen hälytysnumero perustuu Rajavartiolaitoksen valtakunnalliseen yritys-puhelinnumeroon.

Meripelastuksen hälytysnumeron taustaa

Rajavartiolaitos siirtyi vuosituhannen taitteessa ensimmäisten toimijoiden joukossa käyttämään valtakunnallista yritysnúmeroa, jotta kansalaisten ei tarvitsisi maksaa kaukopuhelun maksuja soittaessaan Rajavartiolaitoksen toimipisteisiin. Tällöin perustettiin myös ensimmäinen meripelastuksen valtakunnallinen hälytysnumero, johon ei tarvinnut ottaa suuntanumeroa. Tämä hälytysnumero pohjautui Rajavartiolaitoksen yritysnumeroon, joka oli 020 410-alkuinen. Tähän yritysnumeropohjaiseen hälytysnumeroon päädyttiin, koska meripelastustoimelle ei voitu osoittaa omaa virallista hätänumeroa. Hätänumeron käyttö on yleiseurooppalaisesti hyvin tarkkaan säädelty eikä säännösten mukaan meripelastus kuulu hätänumeron käyttäjiin. Koska meripelastuksen hälytysnumerolla ei ole hätänumerostatusta, sitä ei teknisesti ole voitu toteuttaa hätänumero mukaisesti. Meripelastuksen hälytys-

numero on soittajalle maksullinen, joten siihen ei voi soittaa ilman SIM-korttia tai saldorajoittimen ollessa täynnä. Meripelastuksen hälytysnumerolla ei myöskään ole priorisoidun liikenteen oikeutta muuhun teleliikenteeseen.

Vaikka meripelastuksen hälytysnumerolla ei ole hätänumerostatusta, meripelastuksen johtokeskuksilla on hätäpuheluita vastaanottavan viranomaisen status. Status vaaditaan muun muassa matkapuhelinten paikantamista, liittymän lisätietojen saamista tai soittajan numeron tiedonsaantia varten. Meripelastuksen hälytysnumeron olemassa olo helpottaa ja nopeuttaa onnettomuustapauksissa huomattavasti myös matkapuhelimen pikaista paikantamista.

Pian yritysnumeroiden yleistyessä teleoperaattorit sisällyttivät yritysnumeroon soittajille ylimääräisen palvelumaksun. Tämä lisäpalveluveloitus koski muiden yritysnumeroiden tavoin myös meripelastuksen hälytysnumeroa. Vaikka Rajavartiolaitos on 2000-luvun alusta alkaen pyrkinyt saamaan meripelastuksen hälytysnumeron lisämaksuttomaksi tai kokonaan maksuttomaksi, teleoperaattorit eivät ole olleet halukkaita ratkaisemaan ongelmaa – vaikka Rajavartiolaitos on jopa lupautunut maksamaan kaikki meripelastuksen hälytysnumeroon tulevat puhelut teleoperaattoreille.

Eri viranomaisten lisämaksulliset asiakaspalvelunumerot (=yritysnumerot) ovat saaneet vuosien saatossa erinäisiä huomautuksia ja niistä luopumista on vaadittu mm. eduskunnan oikeusasiamiehen lausunnoissa. Jotta valtion toimijat pääsisivät eroon lisämaksullisista yritysnumeroista, valtio päätti vuosikymmenen alussa kilpailuttaa kaikkien virastojen yhteiset puhelinpalvelut ja siirtyä uuteen ”valtion puhelinnumeroavaruuteen”, joka on 029x xxx -alkuinen. Nämä numerot tulevat nyt vaihteittain eri valtion toimijoiden käyttöön ja jatkossa myös meripelastuksen uusi hälytysnumero perustuu tähän ”valtion numeroavaruuteen”. Muutosten myötä myös meripelastuksen hälytysnumero joudutaan muuttamaan. Muutoksen myötä numeroon soittaminen muuttuu lisämaksuttomaksi, jolloin soittaja maksaa soitosta puhelinliittymänsä mukaisen paikallisverkko- tai matkapuhelumaksun.

Meripelastuksen uusi valtakunnallinen hälytysnumero on 0294 1000

Kenelle meripelastuksen hälytysnumero on tarkoitettu?

Meripelastuksen hälytysnumero on tarkoitettu merenkulkijoiden ja muiden merellä liikkujien käytettäväksi erilaisissa merellisissä vaaratilanteissa, jotta avuntarvitsija saisi mahdollisimman nopeasti apua ja meripelastuksen johtokeskus ensikäden tietoa suoraan ilmoittajalta. Tällöin myös avuntarpeen välittämisestä jää pois yksi toimija, hätäkeskus, verrattuna ilmoitusta tehtäessä yleiseen hätänumeroon. Meripelastuksen hälytysnumeroon vastaa aina meripelastuksen ammattilainen, joille merellisten vaaratilanteiden johtaminen on tuttua. Meripelastuksen hälytysnumeroon soitettu puhelu voidaan, tilanteen niin vaatiessa, kääntää meripelastuksen johtokeskuksista suoraan myös lääkärille tai hätäkeskukseen.

Merellä liikkuva avuntarvitsija tai avun tarpeen havaitsija voi tehdä ilmoituksen kahteen eri numeroon; meripelastuksen hälytysnumeroon tai valtakunnalliseen hätänumeroon. Meripelastuksen hälytysnumeroon vastaa Rajavartiolaitoksen meripelastuksen johtokeskuksessa työskentelevä päivystäjä. Hätänumeroon soittaessa puheluun vastaa hätäkeskuspäivystäjä, joka varmistuttuaan tehtävän liittyvän meripelastukseen kääntää puhelun meripelastuksen johtokeskukseen – eli samaan paikkaan, jonne meripelastuksen hälytysnumero yhdistyy suoraan.

Meripelastuksen hälytysnumero, 0294 1000, yhdistyy soittajan sijainnin perusteella tehdyn operaattorikohtaisen valtakunnallisen alueohjauksen mukaisesti pääsääntöisesti lähimpään meripelastuksen johtokeskukseen Turkuun tai Helsinkiin. Halutessa meripelastuksen hälytysnumerossa on myös 1- ja 2-loppuiset keskuskohtaiset numerot, joilla puhelu voidaan numerovalinnalla ohjata haluttuun meripelastuksen johtokeskukseen.

Valistuneen merenkulkijan ja veneilijän tulisi tuntea meripelastuksen hälytysnumero ja tallentaa se matkapuhelimeensa, jotta hätätilanteessa sitä ei tarvitse etsiä. Vanha meripelastuksen hälytysnumeroon soitetut puhelut siirtyvät uuteen hälytysnumeroon yllimenokauden ajan.



Meripelastuksen uusi valtakunnallinen hälytysnumero on 0294 1000 (ulkomailta soitettaessa +358 294 1000)

ja alueelliset suorat hälytysnumerot ovat

Saaristomeri, Ahvenanmeri, Selkämeri, Pohjanlahti

MRCC Turku

suora hälytysnumero on **0294 1001**

Suomenlahti

MRSC Helsinki

suora hälytysnumero on **0294 1002**



Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard

UUSI!

Meripelastuksen hälytysnumero

NYA! Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

(pvm tai mpm - Ina eller msa)

www.raja.fi

Vapaaehtoiset meripelastajat tulevat apuun!

Meripelastusseuran vapaaehtoiset auttoivat vesillämme viime vuonna yhteensä 3160 ihmistä. Todennäköiseltä menehtymiseltä heistä pelastettiin 34. Yhteensä miehistöt suorittivat 1464 eriasteista pelastus- ja avunantotehtävää. Tehtävien määrä kasvoi edellisestä vuodesta 250:llä.

Kiireelliseen ihmisen pelastustehtävään lähdettiin 101 kertaa. Etsintöjä, sairaankuljetus- ja ensivastetehtäviä sekä sammutustehtäviä suoritettiin yhteensä 161. Loput olivat vaativuudeltaan eriasteisista avunanto- ja vahingontorjuntatehtäviä. Trossi-jäsenpalvelutehtäviä kertyi reilu parisataa. Lisäksi meripelastusyhdistykset hoitivat yli viisisataa turvavene-, valistus- ja esittelytehtävää erilaisissa tapahtumissa ympäri maata. Turvallisuusvalistuksella ja onnettomuuksien ennaltaehkäisyllä onkin yhä suurempi merkitys vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa.

Kiireisintä aikaa meripelastajille on keskikesä juhannuksesta heinäkuun loppuun. Avun tarpeessa on useimmiten alle 15-metrinen moottorivoimalla kulkeva huvivene, jonka matkan keskeyttää tekninen vika tai kuljettajan merimiestädollinen virhe.

Meripelastusseuran vilkain toiminta-alue on jo kuusi vuotta ollut Päijänteen ja Kokemäenjoen vesistö, missä suoritettiin viime vuonna lähes kolmannes koko maan tehtävistä (29 %). Vuoksen vesistön pelastusalueet hoitivat 23 %, Suomenlahden 20 % ja Saaristomeren 15 % tehtävistä. Pohjanlahden ja Pohjois-Suomen yhteenlaskettu osuus oli 13 %. Yksittäisistä paikallisyhdistyksistä eniten suoritteita oli Lahden Järvipelastajilla (131 kpl).

Osaava miehistö ja tehokas kalusto

Meripelastusseura kouluttaa kaikki pelastusmiehistöjensä jäsenet. Seuran oma koulutusjärjestelmä perustuu kuuden eri koulutustason osaamistavoitteisiin. Opiskeltavia asioita ovat mm. merimiestädot, merenkulku, alustekniikka, ensiapu, viestiliikenne, etsintä-, pelastus- ja avustustoiminta sekä johtaminen aluksella. Koulutusputkessa on mahdollista edetä kansimiesharjoittelijasta aina pelastusaluksen päälliköksi asti.

Meripelastusseuralla on yli 150 pelastusaluksia rannikolla ja sisävesillä paikallisyhdistysten käytössä. Pelastusristeilijöitä on 12 ja pelastusveneitä 84. Lisäksi kalustoon kuuluu viitisenkymmentä erilaista apuvenettä. Seuran lippulaiva on Helsinkiä kotisatamana pitävä 24-metrinen pelastusristeilijä Jenny Wihuri.

Aluskalustoa uusitaan noin viiden aluksen vuosivauhtia. Kaikki uudet pelastusalueet ovat erityisesti vapaaehtoisten meripelastajien käyttöön suunniteltuja, nopeita ja itsenäiseen toimintaan pystyviä.

Valtakunnallinen vapaaehtoisjärjestö

Suomen Meripelastusseura on 58 vapaaehtoisen meri- ja järvipelastusyhdistyksen keskusjärjestö, jonka toiminta perustuu yksittäisten meripelastajien auttamishaluun ja pyyteettömyyteen työhön. Seuran päätehtävä on pelastaa ja avustaa merihätään joutuneita ihmisiä rannikolla ja sisävesillä. Lisäksi se edistää toiminnallaan yleistä veneilyturvallisuutta ja hyvää merimiestäpää. Lippulaiva on Helsinkiä kotisatamana pitävä pelastusristeilijä Jenny Wihuri.

Meripelastusseuran yksiköt hoitavat noin neljänneksen kaikista rannikkomme meripelastustehtävistä, ja sisävesillä osuus on vielä suurempi. Pelastusalueiden ympärivuorokautinen päivystys avovesikaudella ylläpidetään kokonaan palkatta tehtävällä vapaaehtoistyöllä. Päivystyskausi 2014 alkaa toukokuun alussa.

www.meripelastus.fi

Suomen Meripelastusseura

- perustettu 1897
- 150 pelastusalusta
- 2000 vapaaehtoista meripelastajaa
- 58 jäsenyhdistystä, joissa yhteensä
- 20 000 jäsentä



DANESK 2013

Perinteinen marinereiden pitempi, avoin eskaaderi järjestettiin kesällä 2013. Kolmen marineriveneen vanavedessä matkaan lähti kolme silloin vielä yhdistykseen kuulumatonta venekuntaa. Matkatavoitteet samoin kuin miehistön kokoonpanokin johtivat hyväksi havaittuun ratkaisuun, jossa eskaaderi jakautui kahdeksi osaeskaaderiksi lapsiperheiden tehdessä perinteisen Götan kanavan kierroksen Kööpenhaminaan ja Itämeren kautta kotiin muiden käydessä tutustumassa Pohjanmeren vuorovesiin.

Eskaaderin venekanta oli riittävän homogeenista yhteisen matkanteon toteutumiseksi. Ainoa nopeampi vene oli Nimbus 3000 -tyyppinen Meri-Neppis, jolle eskaaderin 7 solmun vauhti silti soveltui mainiosti. Götan kanavassa sekin nopeus on liikaa. Muut veneet olivat Utö 31 -tyyppinen Elisabeth, Norppa -tyyppinen Jasmiina, omavalmiste (Kaunotar 305) oleva Ohta, Family Cruiser Penelope ja EA30 -tyyppinen Sirius. Edellisenä talvena monia veneitä oli kohennettu matkaa varten. Tiedettiin, että joka satamassa ei käydä tankkaamassa ja että usean viikon tulee oma vene olemaan ainut asuinsija. Veneessä oleminen ja eläminen pitkiä aikoja tulisi olemaan merkittävää, mikä matkan loppuvaiheessa myös kävi toteen. Kauden 2013 alkaessa veneet ja miehistöt olivat täydessä valmiudessa ja olimme täynnä intoa toteuttaa sen, mistä pitkään oli haaveiltu. Veneistä tuli kotimme seuraavaksi 5:ksi viikoksi.

Juhannuksesta matkaan

Yhteinen lähtö oli juhannuksen jälkeen Maarianhaminasta 24.6. kello 1004. Lähtöpaikalla olivat Elisabeth, Meri-Neppis, Sirius ja Ohta pk -seudulta tulleina sekä Jasmiina ja Penelope Selkämeren suunnalta saapuneina. Juhannusta oli vietetty kokoontumismatkalla eri kokoonpanoissa. Elisabeth, Ohta ja Sirius kulkivat merkitsemättömiä reittejä Hangon kärkestä Alskärin kautta aina Ledsundin suulle todeten kuinka matkaa voi lyhentää kulkemalla kaukana väylistä ja samalla kokea aikaisemmin näkemättömiä upeita maisemia. Ahvenanmaan hienot vierassatamat olivat vuorostaan kutsuneet muita eskaaderin juhannuksen viettäjiä.

Vinosti Ruotsiin

Matkasta tiedettiin tulevan normaalista veneetkistä poikkeava. Tähän verryteltiin yllättämällä Ahvenanmeri viistosti lounaaseen kulkematta lainkaan autolauttojen suosimilla vesialueilla. Määränpää oli Tukholman ulkosaaristo Svenska Högarna -tasalla ja siellä St.Nassan saaristo. Kiinnitimme jylhään kallioiseen luonnonrantaan ja vietimme illan yhdessä



Ahvenanmaalta oikaistiin lounaaseen eikä menty autolauttojen tielle...



Tukholman ulkosaaristo on ainutlaatuinen ja jää useimmilta suomalaisilta näkemättä – vaikka Ruotsissa käytäisiinkin....



...ja seuraava yö vietettiin St.Nassan rannassa keskellä merellistä erämaata.

Seuraava päivämatka jäi lyhyenpuoleiseksi. Kuljimme toki pitkän tovin väyläalueiden ulkopuolella, mutta St.Möjan kohdalta seurasimme kiltisti väyliä Nynäshamniin viettämään viimeistä koko eskaaderin yhteistä iltaa. Götan kiertäjät erkanivat siellä ja halusimme siis vielä olla kimpassa. Tämä kertomus on tästä eteenpäin Pohjanmeren kävijöiden eli Elisabethin, Ohtan, Penelopen ja Siriuksen matkan kertomus Ohtan silmin nähtynä.

Nynäshamnissa täydensimme varastojamme ja itse mm. ostin Nexukseeni ruotsalaisen Pre-Paid -liittymän SIM -kortin kymmenessä minuutissa paikallisesta nettimyymälästä. Se toimi heti ja on edelleen käytössäni kun olen Ruotsissa.

Lähdön jälkeen livahdimme vanhan sotilasalueen läpi ammutun Dragets Kanalin kautta ja sivuutimme Oxelösundin teräskaupungin näköetäisyydeltä. Sirius oli ensimmäistä kertaa pitkällä matkalla ja heitä vihittiin aiheen saloihin sekä vakavamielisesti, että sillä toisellakin tavalla. Meillä kaikilla oli hyvä yhteishenki.

Arkön jälkeen kehoitettiin "tulokkaita" eli Siriusta osoittamaan Keisarille kunnioitusta ja tarjoamaan Keisarille mitä Keisarille kuuluu. Syntyi hiljainen hämmennys, koska Siriuksessa ei todella tiedetty ainakaan tästä Keisarista mitään. Kun vihreä, kultaisella kruunulla varustettu marinereiden hyvin tuntema jääpoiju Arkön eteläpuolella tuli kohdalle, syntyi Siriuksessa lievä paniikki. Kirkas juoma-annos lensi moukkamaisessa kaaressa kohti Keisaria lasin jäädessä heittäjänsä käteen. Keisari pahoitti tästä mielensä sillä juoma olisi kuulunut antaa kunnioittavammin. Ja niin paikalle nousi välittö-



Tulokkaiden kunnianosoitus Keisarille meni sen verran pieleen, että saimme kulkea 2 seuraavaa tuntia umpisumussa...

mästi sankka sumu. Jatkoimme matkaamme Ruotsin kauneimpiin kuuluvan saariston läpi näkemättä siitä kahteen tuntiin oikeastaan yhtään mitään. "Keisarin valta on rajaton" ja nyt tämä kävi toteen. Siriuksessa opittiin veneilyn perinteiden kunnioituksen merkitys.



... yöpyäksemme Håskön umpisuojaaisessa lahdessa Väggön liepeillä.

Väggön alueella kiinnityimme marinerikartastossa mainittuun Håskön saarella olevaan syvään ja suojaiseen lahteen hetkeä ennen yhdeksää ja vietimme aikaamme rantakalliolla. Samalla sumu lettasi. Se oli matkan ensimmäinen - mutta ei lainkaan viimeinen sumu. Yksikään sumu ei meitä kuitenkaan pysäyttänyt vaan matka jatkui näkyvyydestä riippumatta.

Seuraavana päivänä Keisari oli jo leppynyt ja saimme ihailtavaksemme toisen puolen Blå Kustenista. Fyruddenin satamasta haimme polttoainetta, muonaa ja ennen kaikkea jäätelöä. Muutoin pysähtymättä olimme illalla kiinni alueen eteläpäässä Kråkelundin alueella olevassa Hufvallsössa. Saaren laelta näkyi jo tämä avoin ja kiehtova Kalmarin salmi. Tämä olisi seuraavan päivän tinki.



Kalmarsund

Kalmarsundiin mentiin aamulla jännittynein mielin sillä olihan tämä tulokkaiden ensimmäinen kerta myyttejä ja kertomuksia tulvivassa laveassa salmessa. Tuttua 7 solmun matkavauhtia kuljimme Kalmarsundia etelään pitäen yhteyttä VHF:llä. Avoimella osuudella veneiden kulkiessa automaattiohjauksella eräässä vaiheessa yhteys Penelopeen katkesi pitkäksi aikaa. Oli pakko ajaa viereen ottamaan selvää syystä. Lopulta mies tuli näkyviin ankarasti sadatellen. WC:n oven lukko oli

Hufvallsö on saariston ja Kalmarsundin rajalla. Tästä eteenpäin puuttuu saaristo ja matkan teko on rannan reunan seuraamista.



jumiutunut eikä ollut suostunut päästämään miestä pois. Saimme vahvan opetuksen asioista, jotka on huomioitava yksin kuljettaessa. Painamme tapauksen jättämän opetuksen kaikkien mieleen! Tämän jälkeen yksin kulkevat ilmoittivat muille poistuessaan ruorin ääreltä. Ahtaamissa paikoissa toki koko eskaaderi pysähtyi "saniteettitaualle" sopivin väliajoin. Muut varmistivat tilanteen yhden ollessa pois.



Letkeä maininki sai liikettä veneisiin eikä koko vene aina ollut näkyvissä

Tulokkaiden valmennusta jatkettiin nyt nakittamalla heille edessä olevan sillan avauspyynnön ja läpikulkuilmoituksen antaminen VHF:llä "Öölannin sillan silta-valvontakonttorille". Siriuksessa alettiin hakea tarvittavia ohjeita niin kartoista kuin netistä ja taidettiin siellä aloittaa pienimuotoinen pakkoruotsin opiskelukin. Huuli pyöreänä matka jatkui, koska mitään ohjetta sillan avauksesta ei löytynyt mistään. Tilanne rauhoittui vasta, kun saaren mantee-reeseen yhdistävä 6 km pitkä ja 36 m korkea kiinteä betonisilta alkoi näkyä. Nyt oli tulokkaat vihitty "hienotunteiseen" marinerihenkeen ja matka jatkui tästä eteenpäin normaalisti.



Tässä kohtaa Siriuksessakin oli selvää, että tätä siltaa ei tarvitse pyytää avaamaan.

Kulttuuria ja huoltoa Kalmarissa

29.6. oli eskaaderi levossa Kalmarissa. Kalmarissa oli paljon veneitä - kuten kesällä aina.



Otimme paikat sisäsataman ulkopuolelta hotellin edestä ja saimme olla pahimmalta meteliltä rauhassa. Kalmarin ruokakaupat ovat vähitellen siirtyneet pois satamasta ja nyt jo vanhasta kaupungistakin. Pitkän kävelyn takaa löytyi "Netto", josta kannoimme sen verran eväitä kyytiin, että pärjättiin. Kyllä on tämä satama mennyt alaspäin eikä pal-

Kalmarin tunnetuin nähtävyys on linna. Unioni on jo lakkautettu

velujen osalta enää pärjää vastarannalla olevalle Färjestadenille - polttoainemyyntiä lukuun ottamatta.



Sisällä on kuitenkin nautittu muutakin kuin ohra-puuroa.

◀ *Kalmarin linnan sisääntulo on kiveä ja kaita.*

Kävimme tutustumassa meitä varten lämmitettyyn sataman saunaan. Siellä oli + 26 °C eli hieman viileämpää kuin oven ulkopuolella. Veneissä tehtiin pieniä huoltotöitä, mm. Ohtassa säädettiin venttiilit ja vaihdettiin oireileva raakavesipumppu. Porukalla käytiin kahdesti Kalmarin linnan portilla ja toisella kerralla jopa sisällä kun lippukioskin kassapääte oli ilta-päivällä saatu laskutuskuntoon. Kävimme myös kylillä, kirkossa ja tietenkin sataman parhaassa ravintolassa lankkupihviasioidilla.

30.6. tehtiin yhteislähtö bunkrauksen jälkeen. Tavoitteena oli Hanön lahden ylitys vielä alkaneen päivän aikana, mutta toisin kävi. Sandhamnin kalasatamassa vietetyn ruokahetken aikaan alkoivat tummat pilvet nousta Elisabethin yläpuolelle. Kotona omassa yrityksessä oli syntynyt vaativia haasteita ja "Ellun" matkan jatko alkoi näyttää epävarmalta. Kuljimme kuitenkin Karlskronan ohitse tammipuumetsävyöhykkeelle, missä Arpön saaren laiturilla oli yösiuna.



Kalmarin linnan vähemmän tunnettu historian vaihe on naisvankila, jossa vankien ruumiillinen koskemattomuus ei ollut sääntönä.

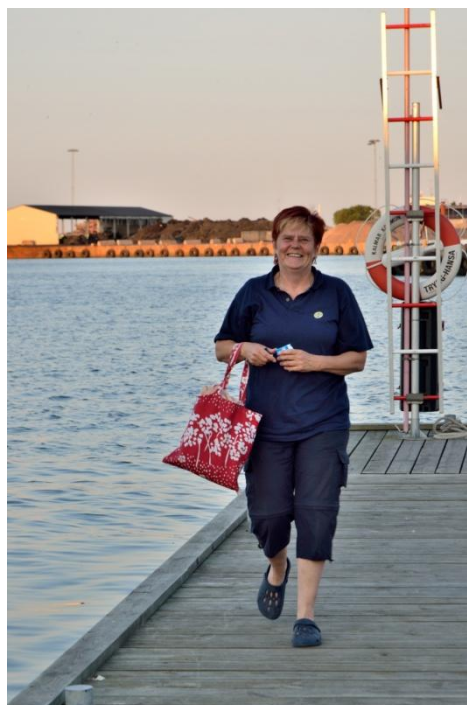
Aamulla Elisabeth jatkoi kanssamme vain hetken. Loma oli heidän osaltaan ohi, keula kääntyi kohti kotia ja siellä odottavia työperäisiä haasteita. Me muut eli Penelope, Sirius ja Ohta jatkoimme suunnitelman mukaisesti ja saavuimme ilta-päivällä vain Hanön lahden ylittäneinä Simrishamniin. 54 mpk

ei oikein ole matkaveneilyn päivämatka, mutta tunsimme myötätuntoa niitä kohtaan, joiden kotoiset huolet olivat katkaisseet matkan kokonaan.

Peruuttamattoman perhetapahtuman johdosta Ohta irrottautui 4:ksi vuorokaudeksi kulkien suoraan Tanskaan. Muut käyttivät loppoajan tutustumalla Etelä-Ruotsin ja Tanskan satamiin ja muihin nähtävyyksiin. 7.7. Eskaderi oli jälleen koossa Tanskassa Faxe Ladepladsin satamassa, mistä yhteinen matka jatkui. Ohta sai miehistötäydennyksen ja eskaaderin vahvuus oli nyt 3 venettä ja 5 aikuista. Penelope kulki edelleen yhden miehen voimin - vuonna 1937 syntyneen rautaisen merikarhun uskomattoman tarmokkaasti hallitessa isoa venettään yksin.

Møn on Tanskan hienoimpia rantoja

Lounaisella suunnalla matka kulki Mønin saaren korkeiden liitukallioiden editse. Tämä on vaikuttava näky. Koska keli oli lempeä, kiinnitimme veneet vanhaan marineritapaan rinnakkain yhteiseksi "letkuksi" ja ankuroimme sopivan matkan päähän rannasta. Vietimme pitkän tovin syöden, aurinkoa ottaen ja maisemaa ihaillessa. Maininki oli lempeä eikä kiirettä ollut minnekään. Olimme pelikentällä, jonne olimme olleet menossa.



Mukava sieltä siis oli päästä pois, Kalmarista siis.



Mønin kalkkikivijyrkänne "Klint" on vaikuttava näky myös veneestä katsottuna...



... joten jäimme sen juurelle pitkäksi toviksi kylkikiinnityksellä ankkuriin.



*Hesnæsin satama aallonmurtajineen tarjoaa matka-
veneilijälle sen, mitä yhden yön jutulta odotetaan.*

Illan satama oli Falsterin saarella oleva kalastama Hesnæs. Suojainen muuri merta vastaan ja peruspalvelut ovat sataman keskeisimmät palvelut. Satamakapteeni oli se vanha tuttu vuosien takaa eikä oikein paljon muutakaan ollut muuttunut - paitsi, että polttoainetankki oli ruostunut kelvottomaksi.

Fehmarn

Ensimmäinen Saksan satama on Burghafen. Fehmarin saaren etelärannalla on melko mahtava aallonmurtajan sulkema satama, jossa on muutamia laivoja ja tavattomasti veneitä. Eräs tulokkaistamme opetteli laituriin kiinnittäessä sen veneilyn perusasian, jonka mukaan ihmisen on hyvä olla vain yhdessä paikassa - joko veneessä tai laiturilla mutta ei molemmissa yhtä aikaa. reografisesti taidokkaan lisen performanssin jälkeen hän onnistui pysyttelemään vain veneessä.





Myös Burghafen Fehmarin saarella toimi yöpy-missatamana. Sieltä oli kitenkin hienoja kauppa-liikkeitä, iltapaikkoja ja aamulla otettiin bunkkeri

Ennen pitkään olemme jo Kielin lahden suulla. Sivuutamme La-boen ja Saksan laivaston muis-tomerkit ja löydämme itsemme vuoden 1936 olympiapurjehduk-sen satamasta - aivan Kielin keskustan tuntumasta. Paikka on minulle usealta käynnistä tuttu Donnan ajoilta joten vaihtelun vuoksi valitsin viereisen satama-altaan, jossa en ennen ollut käy-nyt. Tästä lähdimme kävellen keskustaan turistiksi ja ostoksille. Kiel palveluineen lienee monelle marinerille tuttu. Mieliin painuvaa on mm. kävelyreitit kulku värikäiden valomainosten verhoami-en aikuisten palvelutalojen vierit-se suoraan kaupungin ytimeen.

Nettiliittymä EU:ssa

Mieliin painui myös oma yritykseni ostaa paikallinen Pre-Paid - nettikortti. Menin Kielissä Verkkokauppa.comia muistuttavaan monialaliikkeeseen. Ensinnäkin, Sak-sassa pitää ulkomaalaisella netin käyttäjällä olla passi. Jos oma on veneessä niin kaverin passi käy jos kaveri löytyy kadulta ja sitten os-taakin sen kortin.

Käytiin läpi pitkä myyntineuvottelu, jossa selvitettiin juurta jaksain mil-lainen liittymä tarvitaan, millaiseen

- Vesi oli sitä paitsi melko likaista...

Burghafenin sataman sosiaalipalve-lut ovat lähes konttia muistuttavas-sa rakennuksessa, mutta itse paik-ka on pittoreski ja viehättävä. Söimme savustamon parhaita anti-mia ja illalla istumme viihtyisässä satamabaarissa pienillä ehtoon ei-neksillä. Aamulla otimme polttoai-netta sataman pumpusta. Sopa tilaa antaa ja homma tuli hoidettua. Sit-ten takaisin merelle jossa matka alkoi varttia vaille kymmenen.



Vuoden 1936 olympiasatama Kieler Yacht Club on kir-joittajalle tuttu useammalta matkalta. Se on edelleen oivallinen vierassatama vain kävelymatkan päästä Kie-lin keskustasta ja siellä olevista palveluista.



Saksassa käytetään Euroja kuten meilläkin

laitteeseen se tulee ja millainen SIM -kortti tarvitaan. Täytettiin useita kaavakkeita ja näpyteltiin tietoja verkkoon. Pahviaskissa oli saksankielistä ohjetta, levykettä, nettitikku ja SIM -kortti siinä mukana. Tarjottu hinta oli 15 €, johon ostajana suostuin. Sopimus allekirjoitettiin kynällä puolin ja toisin.

Myyjän oikeudet eivät kuitenkaan riittäneet tällaisen kaupan hyväksymiseen. Paikalle tarvittiin prokuran omaava toinen myyjä, jota odotettiin vartin verran. Ensimmäinen myyjä seisoi sen aikaa papereita täynnä olevan tiskin takana eikä ottanut uusia asiakkaita. Prokuristi saapui ja täytti vuorostaan ihan uusia lomakkeita. Myös ne allekirjoitettiin. Passi kopioitiin. Kaikki oli kunnossa ja melkein kättelimme onnistuneen diilin päätteeksi.

Annoin rahan, mutta se torjuttiin. Pitää maksaa kassalla. Menimme kassalle, jossa kassaneiti alkoi täytellä uusia A4:a. Taisimme jälleen allekirjoitella, mutta emme kätellä. Saimme laatikollisen Pre-Paid -kamaa ja poistuimme toiveikkain mutta helpottunein mielin.

Veneessä saksankieliset ohjeet luettiin samalla kun todettiin, että SIM kortti on liian suuri mahtuakseen Nexukseen, johon varta vasten sovimme ostavamme liittymän. Mukana oli nettitikku, johon kortti sopii. Nettitikku ei kuitenkaan sopinut Nexukseen, jossa ei tunnetusti ole USB -porttia. Kaivoin esille vanhan EeePC:n, jossa on USB -liitin. Nettitikku sopi siihen. Puolen tunnin ja noin kymmenen tunnetusti mehevän kirosan jälkeen Ohtassa oli nettiyhteys. Luin sähköpostini. Oli tullut paljon mainoksia.

Seuraavana päivänä Kielin kanavan takana nettiyhteys ei sitten enää toiminut. En myöskään saanut uusia mainoksia. Minulla on nyt saksalainen nettitikku ja laatikollinen ohjeita. Myyn kyllä vitosella jos joku tarvii...

Kanavalle

Kielin kanava - tai pikemminkin "Nord Ostsee Kanal" (Pohjan-Itämeren Kanava) on laivakanava, jossa veneet ovat karpäsiä suuren ammattiliikenteen seassa. Olimme samassa



Sulkuun mahtuu veneiden lisäksi muutama laivakin

sulussa rahtilaivan, sotalaivan ja suuren venelauman kanssa. Emme silti olleet lähelläkään ammattialuksia vaan kelluimme vaatimattoman ja rähjäisen ponttonin vieressä toisena vaikeasti kolmantena veneenä muiden sivulla.

Maksu maksetaan ylhäällä olevaan konttoriin, jonne kiivettään pystytikkaita. Vieressä kulkee pystysuora ponttonin ketju, jonka takia ponttonissa on suuri aukko tikkaiden vieressä. Alas tullessani astuin tietenkin juuri tähän aukkoon ja pludasin - en sano mitä myöten.

Housujen vaihtohan siinä tuli ja loppumatkan vaivasi reiteen syntynyt hitaasti parantuva haava.



Sulussa ollaan ponttonissa kiinni ilman vaikeuksia.

koinaan Keisari Wilhelmin rakentaman nykykanavan edeltäjä ja sitä pitkin on rauhallinen ja kaunis yhteys merelle – joskin tavattoman mutkainen. Joelle kuljettiin kolmen sulun kautta. Jokaisessa piti odottaa, mutta jokaisesta päästiin silti melko pian läpi. Korkeuserot olivat vähäiset eikä oikein syntynyt käsitystä sitä nous-

NOK ei ole mikään pikkuveneiden oja ►



Gieselaun sulkua erottaa valtakanavan idyllisestä Eiderin vesitiestä

Luonto on peittänyt ihmisen jäljet kaikessa muussa paitsi siinä, että joki kulkee kuilun pohjalla eikä ainakaan eskaaderin silmäkorkeudella juuri nähnyt muuta kuin kauniisti vihreätä kasvavaa penkkaa jossa kenties joskus näkyi talo tai laiduntava lammas. On se silti ihan

Sulutus kävi täysin huomaamattomasti ja turvallisesti. Olimme isolla kanavalla ten laivojen seassa kulkemassa kohti länttä ja Pohjanmerta. Kielin kanava on suora, leveä ja yksitoikkoinen. Se on tehty oikaisemaan Tanska saarivaltion kiertämisen sijasta. Sitä pitkin pääsee nopeasti Pohjanmerelle - jos haluaa. Mekin halusimme, mutta valitsimme kuitenkin Rendsburgin jälkeen kääntymisen oikealle jolloin lyhyt Gieselaun kanava auttaa pääsemään vanhalle Eider -joelle. Eider vuorostaan oli ai-

tiinko vai laskettiinko niissä. Lopulta oltiin kuitenkin itse Eider -joessa missä alajuoksun sulut erottavat pitkän uoman vuoroveden vaikutuksesta. Matka sujuu rauhallisesti ilman virtaa tai veden pinnan korkeusvaihteluja. Tunnelma on lepoisa ja lempeä. Ei täällä voi sattuakaan mitään, mistä kerhon laiturilla esittäisi sankarikertomuksen. Ehkäpä siksi täällä ei juuri näkynyt purjehdustakaan...

Mutkaista uomaa

Eiderjoki on luonnonkaunis. Siitä puuttuu keinotekoisuuden vaikutelma koska siitä on jo kulunut pitkä aika kun joki kaivettiin kanavaksi.

eri juttu kuin kivireunainen ja suoraviivainen ”Kielin kanava”. Kannatti valita Eiderin vaihtoehto.



Eider on toista maata kuin suuri ”Kielin” kanava. Satamapaikkoja on tarjolla runsaasti



Eiderin uoma on kaivettu, joten penkkojen yli on vaikeata nähdä maisemia. Vihreä vehreys on kuitenkin mahtavaa.

Eiderin varrella on paljon pieniä satamia. Ne vaikuttavat viljelijöiden, venekerhojen ja majoitusliikkeiden rannoilta ja mainostavat vieraspaikkojaan. Palvelut ovat riittävät, mutta eivät ylälliset. Laiturin lisäksi käyttämässämme Bargaenin satamassa oli pari grillipaikkaa, leikkipaikka ja täysin siisti WC / suihkutalo pesutupineen. Kylässä lienee ollut kauppa, mutta rouva satamakapteeni toimitti illalla tilaamamme leivät aamulla tuoreina veneeseen ennen töihin lähtöään.



Tarpeelliset saniteettitauot hoituivat pysäyttämällä koko eskaaderi. Yhden asioidessa muut valvoivat.



Viimeisen sulun jälkeen jokiuoma on vuoroveden vaikutuksessa ja maisema muuttuu täysin

Seuraavana päivänä alkoi matkamme kohokohta. Viimeisestä sulusta läpi tultuamme olimme vuorovesialueella. Sitä olimme tänne tulleet kokeilemaan. Ylä- ja alaveden välinen aikaero on vajaa 6 tuntia ja meriveden ollessa nousussa, vesi virtaa joessa sisämaahan päin. Rannat ovat loivat ja matalalla vedellä paljastuu leveä kaistale soraa ja savea. Merimerkit on kahdennettu siten, että rannan puoleisimmat ovat kuivilla matalan veden aikaan. Luonto muuttuu täysin aikaisempaan verrattuna - ja suurempi muutos oli vielä edessä.

Nyt näkee jo sivullekin. Ja kun katsoo tarkemmin, saattaa aivan vierestä löytää hylje ohikulkijoita ihmettelemässä. Kaukaa kun katsoo, niin ei aina erota hyljettä lampaasta. Matkalta löytyi mahtava hanhiparvi istumasta ja lähestyessämme tuhannen lintua suoritti yhteislähdön tieltämme. Oli siinä paljon lihaa kerralla ilmassa.

Tönning – vanha merenkulkupaikka

Lähestyessämme suistomaata edessämme näkyi pikkuinen kaupunki Tönning. Täällä kävin edellisen kerran Donnalla vuonna 1986 joten käynnistä on jo vierähtänyt aika tovin. Korkean kivimuurin reunustamaa kanavaa käännytään sisälle, josta löytyi upea ja pittoreski pikkusatama. Nyt reunoille oli laitettu ponttonilaiturit mutta muuten kaupunki näytti entiseltään.

Hylkeet ja lampaat elävät sovussa alajuoksulla ►





Vuosikymmenien perinteitään hehkuttava polttoainemyynti oli kuitenkin kylmänä, mutta muuta tarjontaa riitti.

Eskaaderi kiinni Tönningissä. Tässä ponttonissa nousimme ja laskimme kolmisen metriä ollen välillä lähes jalkakäytävän tasalla ja välillä pohjalla vain löysää liejua veneen alla.



Tulimme sisälle veden ollessa nousussa. Ponttonilta oli alimmillaan kiivettävä reilut kolmisen metriä ennen kuin oltiin jalkakäytävällä. Vesi nousi koko ajan ja myöhemmin pääsimme kulkemaan vain muutaman tikkaan portaan avulla. Vesi oli tällöin ylhäällä.

Rannassa oli museo, joka hahmotti Tönningin menneisyyttä. Ennen nykykanavaa kaupungilla on ollut huomattava merkitys kaupan ja laivanrakennuksen alalla. Museon seinällä komeili mm. "Helsingfors" nimisen laivan nimikirja. Nyt Tönning on hiljainen, mutta erittäin kaunis pikkukaupunki.



Matkan kulminaatio on saavutettu – olemme vuorovedessä. Tätä varten olemme kulkeneet lähes kolme viikkoa kotirannoil-tamme





Vanha satamamakasiini on muutettu museoksi...



Myrskytulvien aikana veden pinta nousee helposti talojen alakerroksen seinien korkeudelle. Erikoista, että näin vanhaan kaupunkiin on vasta "meidän aikoinamme" tehty tulvapadot katujen poikki kulkevine portteineen. Koko rannikkoa suojaava tulvapato Tanskasta arvatenkin Belgiaan asti lienee vielä uudempaa tekoa.



... jossa komeilee myös "Helsingfors" -laivan nimikilpi

veneiden kohdalle satamaan oli kaivettu kuoppa siten, että pursi mahtui matalalla vedellä kellumaan kuten kylpyammeessa. Tällaista on elämä näillä seuduilla. Eletään vuoroveden tahtiin vajaan kuuden tunnin sykleissä ja elämä suunnitellaan vuorovesikalenteria katsomalla.

Tulvavettä vastaan kaduilla on tulvaportit. Niitä on joskus tarvittu.





Ennen vilkas telakka- ja satamaranta on muuttunut pikku altaaksi. Kuvan purjeveneelle oli kaivettu kuoppa, missä se kellui matalan veden aikaan. Suomen lippu nousi sataman salkoon.



Tönning on pittoreski saksalainen pikkukaupunki...



Itse Tönning on idyllinen pikkukaupunki, jossa on vuoroveden lisäksi paljon muutakin nähtävää. Kiertelimme päivän katsellen sitä. Olimme lomalla – määränpäämme saavuttaneina eikä kiire painanut minnekään.

... jossa kannattaa ottaa hetki aivan rauhallisesti.



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

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



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

Eidersperrwerk ja suistomaan tasanko

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



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

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

Eidersperrwekissä on säännöstelyluukut, joilla tulvan määrää voidaan säädellä. ►

Nyt oltiin täysin Pohjanmerellä kulkemassa todella laajaa ja alavaa suistomerta ulos kohti edes vähän syvempää ja selkeämpää merta. Päivän määränpää oli Syltin saarella oleva Hörnumin satama. Tätä ennen ei olisi ollut tarjolla muita paikkoja, mistä hakea suojaa jos sellaista olisi tarvittu. Hörnum sattuu lähes reitin varrelle, on



Viimeinen satama joessa on tulvapadon sululla.

muutama metri eikä varsinaista rannikkoa juuri enää näe. Mutkainen luonnon muovaama uoma on merkitty lateraalipoijuilla ja sillä on syytä pysyä.

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

Padon läpi kuljetaan sulun kautta, jonka jälkeen ollaan Pohjanmerellä ►

suojainen ja jakaa sopivasti matkan Tanskan Esbjergiin kahtia. Meillä oli kelvollinen tuuliennuste mutta utuista ja hieman kosteata. Tuulen luvattiin nousevan ilta-päivällä, joten etenemisen oli hyvä tapahtua ajallaan. Siksi tämä aikainen lähtö kesken muuten hyvin sujuvan kesäloman.

Kartoissa poijut väärin

Ympärillä on pelkkää lakeutta ja vaalean ruskeana erottuvia, liejuisia särkkiä. Veden syvyys on





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

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

Extremelomailua rantahotellissa ▼

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

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



Sylt – Jet/Setin saari

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

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

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





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

Toisen kerran kohti Tanskaa

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

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

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

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



Ulkoilullekin oli mahdollisuuksia – kunhan ei mennyt golfkerhon puolelle.



Esbjergin venesatama on samassa altaassa työalusten kanssa



Museoitu majakkalaiva ei avautunut meille

Eksoottista polttoainehuoltoa.

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

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



Eksoottista polttoainehuoltoa veneseuran puuhamiehen avustuksella.



Loput kanisteriin

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

Matka jatkuu – kuten myös tuuli



Pohjanmeren aallokossa

Lähdimme matkaan maanantaina 15.7. kello 1020 koska aikataulu alkoi painaa ja sää näytti hieman rauhoittuvan. Tämä jälkimmäinen osoittautui luuloksi, sillä aallokko oli tulomatkaa korkeampi ja selvästi rasittavampi vaikka tuuli olikin asettunut kohtuulliseksi. Mitään ongelmia aallokosta ei kuitenkaan ollut, mutta ajamiseen liittyi voimakas liikehännän elementti, joka piti huomioida olemisessa ja tekemisessä veneissä. ”Toinen käsi itselle ja toinen veneelle” ei lainkaan ollut huono oppi.

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



Vanha aallokko teki matkasta mielenkiintoisen mutta hieman työntäyteisen

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

Hvide Sandessa kävin muutama vuosi sitten maitse ja silloin päätin tulevani sinne omalla veneelläni joskus. Nyt olin siellä. Tämä oli matkamme etäisin kohta ja minulle eräänlainen matkan määränää.



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

Matkasuunnitelmaa tarkennettiin. Olimme kuluttaneet paljon aikaa tähän saakka ja säätiédotus lupaili kovempia tuulia

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

tästä eteenpäin. Tanskan pohjoiskärjen kiertämisestä luovuttiin ja päätettiin oikaista Jyllannin niemimaan poikki kulkevan Limfjordenin kautta Kattegatiin. Tarvittiin enää vain yksi päivä avoimella rannikolla jonka jälkeen olisimme paremmassa suojassa vuo-



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

lisen lähellä rantaa ja nähdä maita. Rantaviiva nousi jatkuvasti korkeammaksi mitä pohjoisemmaksi tultiin. Rannan reuna on kuin hiekkakuopasta, sillä tuuli ja meri syövät jatkuvasti Tanskaa pienemmäksi. Taloja, kokonaisin kyliä sortuu vuorollaan mereen ja uusia rakennetaan idemmäksi tietäen, että sukupolvien jälkeen myös näiden aika koittaa. Se on jatkuva luonnon prosessi, josta on turha syyttää ihmisiä tai ohiajavien moottoriveneiden peräaaltoja. Mikään inhimillinen voima ei pysäytä Tanskan jatkuvaa hupenemista tällä alueella.

nossa. Lisäksi kotimatka lyhenisi useiden päivamatkojen verran. Seuraavana päivänä hieman jälkeen puoli yksitoista lipui eskaaderi aallonmurtajan aukosta ulos. Nyt sää oli rauhoittunut suorastaan läyryksi. Oli ihanaa voida ajaa suhteel-



Jyrkkä rantatöyräs soveltuu hienosti riippuliittoa varten. ▶



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

suunnattiin Normandiaan ja Tanska säästyi varsinaiselta sodalta.

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

Limfjordenin länsipäässä on Thyborønin kaupunki. Sivuutettuumme sen olimme sisävesillä - tosin suolaisessa ja jossain määrin merellisessä. Aallokko oli enemmän järvimaista eikä noussut meitä häiritseväksi. Alkuillan jälkeen olimme valmiit ottamaan kiinni pieneen kalasatamaan nimeltään Sillerslev.



Porukalla korjasimme Penelopen pelkästään kuminauhan varassa kiinni pysyvän ruorin ja totesimme tauon sattuneen oikeaan aikaan. Itse satamassa ei ollut erityistä tarjolla. Suihkussa käynti teki kyllä hyvää.

◀ *Tyypillinen Limfjordin pien-satama. se tarjosi meille yhden yön suojan ja hienon suihkun*

Limfjordenissa on useita siltoja ▼

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





Glyngøren satama on tunnettu sinisimpukoistaan ja muista meren tuotteistaan.



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

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

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

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

Merimuseossa käytiin katsomassa mm. sukellusvenettä



Tämän jälkeen maistuikin tanskalainen possupaisti ▼





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



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



Ei kovin kaunis laiva mutta varmasti hyödyllinen. ►

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

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

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

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



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

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

Aamulla maanantaina lähdettiin liikkeelle hetkeä ennen seitsemää sumun ollessa lähes täydellinen. Se hälveni vasta Kalmaria lähestyttäessä. Kiirehdimme nousevassa vastatuulella pysähtymättä Mönsteråsin tasalle, missä saimme kaivattua tuulen suojaa saaris-

Juutinrauman sillan alitus. Eipä tarvinnut tälläkään kertaa pyytää avaamaan ►



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

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



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

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

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

- On se vaan tyhmää maksaa turhasta!

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



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

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



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

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

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

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



Grillausta Tammisaaren kansallispuistossa. Viimeinen matkapäivä alkaisi aamulla.

Paikalla olevat huusivat hurraata ja soittivat veneidensä äänitorvia tervehdykseksi. Vastanotto oli mahtava!

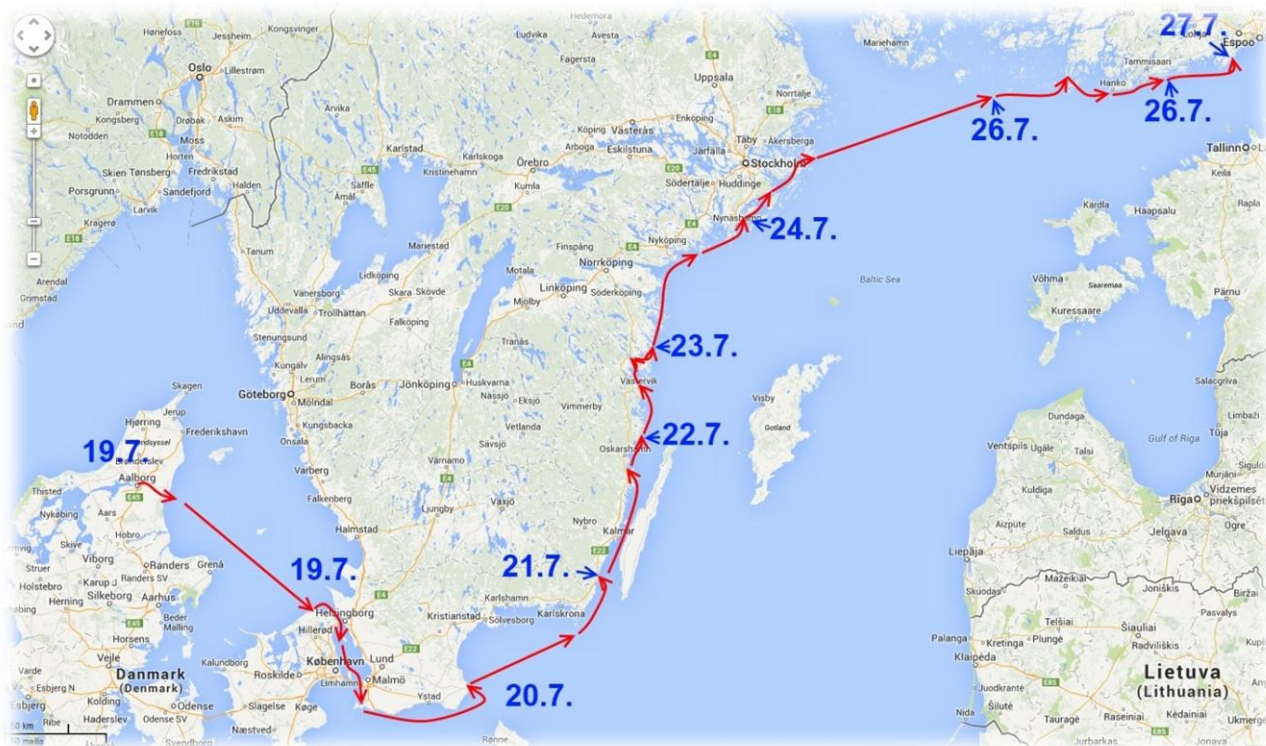
Päivämatkan kohokohta oli kuitenkin se, kun Hangon alueella Ohtan päällikkö puhallutettiin merivartioston kumiveneistä kahdesti peräkkäin perässä tulleen Siriuksen päästessä kummallakin kerralla kuin koira veräjältä! Ensimmäinen kerta oli heti Hauensuolen kohdalla ja seuraava jossain Tvärminneä lähestyttäessä.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

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

Lauantaina 27.7. oli mieli haikea. Irrotimme puoli yhdeksän jälkeen ja kuljimme siististi kohti itää. Porkkalan kärjen jälkeen saimme Elisabethin takaisin seuraamme. Kolmen veneen eskaaderina soljuimme sisälle HVK:n kerhosatamaan Porkkalan Hästössä kello 1420.



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



Paluumarssi ja kuinka se tehtiin.



Voittajan on helppo hymyillä

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

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

Tilinpäätös

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

Mitä olisi voinut tehdä toisin? Olisi kenties pitänyt tehdä pikamarssi kumpaankin suuntaan. Tällöin olisi ollut 3 ihanaa viikkoa kohdealueella ja paljon enemmän olisi ehtinyt nähdä ja kokea. Ensi kerralla ollaan viisaampia ja otetaan itseä niskasta kiinni jo lähtiessä. Vene on kulkemista varten!

Toisaalta, pakolliset satamissa makaamiset olisi paremmin voinut hyödyntää alueeseen tutustumiseen. Näin ainakin Esbjergissä ja hieman Ålborgissakin. Olisi eletävä tilanteen mukaan ja otettava ilo irti siitä, mistä sen kulloinkin saa.

*

PS. Penelope palasi kotimaahan pari viikkoa meidän jälkeemme. Teräksenluja 75 -vuotias merenkyntäjä suoritti loppumatkan omassa seurassaan nauttien rauhallisesti olostaan useissa satamissa pitkin matkaa



God Natt

Mahdollisia yllätyksiä polttoainejärjestelmässä ?

Markku Salminen, Rauman Moottorivenekerho Ry Venematkailutoimikunta

Kahden viimeisen vuoden aikana media on runsaasti kirjoittanut ongelmasta, joka on nimetty dieselbakteeriksi. Kyseessä on mikrobi.

Kirjoituksia on ollut lähes kaikissa venealan lehdissä, Turun sanomissa, Ajolinja lehdessä (lehdessä oli varoitus rekkamiehille) Suomen Autolehdessä sekä lisäksi klo 18.00 TV-uutisissa, jossa haastateltiin öljyalan edustajaa.

Purjehdus- ja veneylyliiton turvallisuusosasto lähetti turvaohjeet liittoon kuuluvien seurojen katsastusmiehille. Ongelman syyksi ”epäiltiin” polttoaineen biolisiä.

Pyrkimyksenä on vähentää ympäristöön päästöjä ja siksi polttoaineeseen lisätään muita komponentteja korvaamaan fossiilista polttoainetta. Tästä syystä mm. bensiiniin lisätään etanolia.

Dieselpolttoaineen biolisiä ovat mm. FAME, jota valmistetaan esim. uppopaistorasvoista ja teurastamojätteistä. Lisäksi käytetään RME:tä, joka on rypsimetyyliesteri. Muitakin biolisiä on, mm. Parafiinista valmistettu, sekä HVO jota tehdään esim. Palmuöljystä.

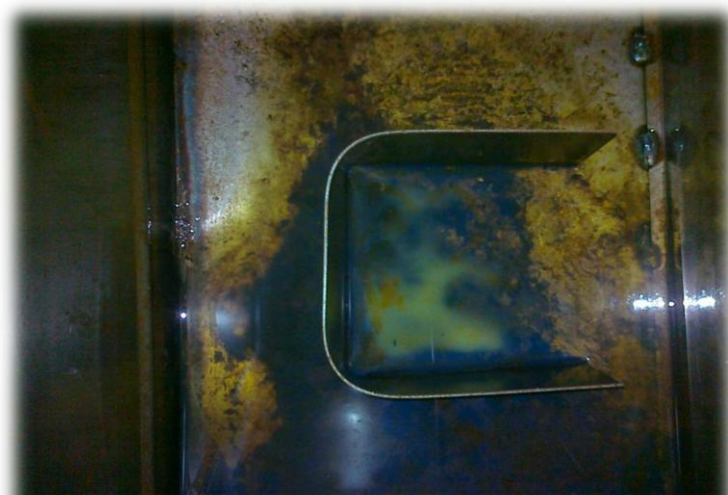
Ongelmallisimpia ovat olleet FAME ja RME, koska ne sitovat itseensä kosteutta. Mikrobit tarvitsevat lisääntyäkseen kosteutta, ”ruokaa” ja lämpöä. FAME ja RME sopivissa olosuhteissa ovat sitä hyvää ruokaa.

Veden ja polttoaineen rajapinnassa alkaa ”herkuttelu”.

Pahimmillaan mikrobikasvusto voi lisääntyä räjähdysmäisesti, kuten allekirjoittaneen veneessä kävi.

Mikrobit aiheuttavat tankkiin ns. ”sammakonkutua” joka tukkii suodattimet. Kierrokset puutoavat ja kone hyytyy sekä lopulta sammuu. Suodattimen vaihdon jälkeen melko pian sama uudelleen jne...

Tässä kirjoituksessani en perehdy tarkemmin itse näihin biolisiin, vaan pyrin antamaan ohjeita joilla voidaan varmistaa turvallinen veneily.



Tankki näyttää tällaiselta

Mitä pitää huomioida ennen vesilaskua ?

Vaihda polttoainesuodatin. CAV suodatin kannattaa leikata päästä auki ja vetää suodatinpanos ulos. Suodatinpaperista näkee, onko se polttoainetta läpäisevä vai tukossa. Samalla pitää tarkistaa myös koneessa oleva ns. hienosuodin.

Suodattimien ollessa tukossa (katso kuvat suodattimista) kannattaa ottaa polttoainesäiliöstä näyte. Ns. manuluukusta (jos sellainen on) imetään vaikka muoviputkeen näyte siitä kohdasta, jossa imuputki on. Näyte läpinäkyvään pulloon ja jos näkyy pal-



jon irttonaista hahtuvaa ja sakkaa, lieenee säiliöiden puhdistus paikallaan ?? Tämä harmittava toimenpide jääköön jokaisen itse harkittavaksi.

Itse olen puhdistanut oman veneeni molemmat säiliöt (2 x 150 L) kolme kertaa. Kerran ostettuani veneen (vm.-85) jolloin halusin tietää tankkien kunnon. Toisen kerran 2009 ja kolmannen kerran pakosta 2013 koskien mikrobiongelmaa.

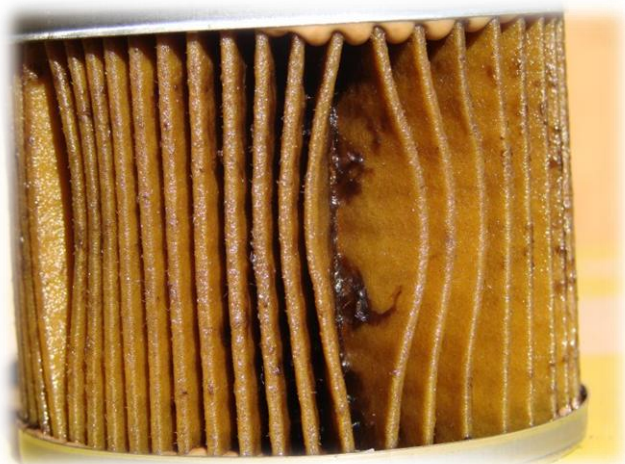
Miten varautua venematkalle ?

Kaiken varalta suodattimia mukaan. Kaikkeen ei voi varautua, mutta mielestäni kannattaisi pitää pikkupullo mukana sellaista ainetta, joka hajottaa mikrobikasvustoa, sekä polttaa sitä. Tällaisia aineita löytyy markkinoilta. .

Olen ollut öljyalalla 43 vuotta ja suhtaudun erittäin suurella varauksella kaikkiin lisäaineisiin. Ongeman ollessa akuutti, ei ollut vaihtoehtoa ja esim. Star Tron aineen lisäyksen jälkeen pääsimme ajamaan 20 tuntia ilman ongelmia (ennen suodin meni tukkoon jopa 2 tunnin ajon jälkeen)

Moottorien valmistajat suhtautuvat kaikkeen tankkiin lisättävään aineeseen kielteisesti. Merellä ei kuitenkaan takuuvaatimuksia lueta jos halutaan päästä rantaan omalla moottorilla.

Markkinoilla on useita aineita, jotka estävät kasvustoa, joita voi käyttää ennaltaehkäisevästi tai ongelman ollessa akuutti. Yksi tällainen on Bio protect 2, jota käytin viime kesän eikä ongelmia ollut, tosin takit oli puhdistettu. Jokaisen veneilijän omaan harkintaan jääköön näiden lisäaineiden käyttö.



Entäpä kaukana kotoa ?

Biolisien käyttömäärät polttoainessa ovat 1- 7 % eikä valmistajien niitä tarvitse ilmoittaa. Ruotsissa on käytetty jopa 10 % !! Kuulemani mukaan ongelmat ovat olleet mittavia ?

Eräs veneilykollegani kertoi tankanneensa Ruotsissa ja tankissa luki ” **Ei bio** ”.

Kannattaa ulkomailla tankatessa kysyä, sisältääkö polttoaine biolisää ja mitä sellaista ??

Miten koti Suomessa ?

Saamani tiedon mukaan kotimaiset öljy-yhtiöt eivät enää toimita (2014) veneasemille FAME-tai RME biolisättyä dieselpolttoainetta??? Ongelman aiheuttavat ilmeisesti tätä ennen tankatut polttoaineet, esim. vuosina 2011 ja 2012.

Kiitos medialle asian julkituomisesta ja tosin itsekkin olen ollut jonkinlainen ”räksykoira”, syyllistämättä mitään tahoa.

Annan mielelläni lisää informaatiota 0400- 534491

markku.salminen@castrol.com