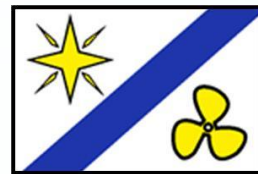


Marineri

1/2015



Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola FI22 6601 0003 8594 85
- Jäsenmäärä: 43 jäsentä, joista 26 pääällikköjäseniä
- Veneitä: 24

Marineri 1/2015

Jäsenlehti no 1/2015

Toukokuu 2015

Julkaisija

Toimitus

Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry

Paula Laasonen

Trygve Österman

päätoimittaja

taittaja

Kansikuva

Kuva:

Bos ja Ristna

Klaus Salkola

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä.

Sisältö

Marinerit ry

Kommodorin mietteitä

Marinereiden tulevia tapahtumia kaudella 2015

Kinda Kanalilla Ruotsissa

Veneretki Kuurinlahdella

Ohta Saimaalla

Veneily ja Golf

Helaeskaaderi Viinistuun

Uusi Seelanti 2015



Kommodorin mietteet

Kesä 2014 tarjosi upeita veneilypäiviä, ...kun oli liikkeellä oikeaan aikaan. Omalla kohdalla sattui kuitenkin pääreitille pohjoisen Itämeren ympäri kylmäkö kesäkuu, jota jalosti kuitenkin satamien ja luontokohteiden väen vähyys. Aina vain ihmettelee, miten vahvasti veneilysesonki keskittyy muutamaankin viikkoon kesäkesällä. Me Marinerit saimme yhdessä nauttia onnistuneesta helaeskaaderista Hiidenmaalle Kärölan uuteen satamaan ja aurinkoisesta syystapaamisesta Högsåraassa. Kumpaankin tilaisuuteen osallistui kolmannes rekisterissämme olevista veneistä.

Suomenlahden ja saaristomeren tilanne kiinnostaa ja huolestuttaa meitä kaikkia. Sen takia oli erityisen positiivista huomata, miten kirkkaat vedet olivat itäisellä Suomenlahdella, kun samanaikaisesti lännessä paksu leväkerros peitti vedet. Systemaattinen ja määrätietoinen työ Pietarin jätevesipuhdistamon aikaansaamiseksi näyttää kantavan nyt hedelmää.

Espoolaisena ei voi olla puhumatta Suomen suurimman vapaa-aikaveneilysataman, Suomenojan, ympärillä vellovista tapahtumista. Espoon kaupunki suunnittelee uutta kaupunginosaa Finnoota, jonka tieltä halutaan siirtää laiturit merelle päin, täyttää nykyistä satamaa ja rakentaa sinne – voimalan edustalle – kerrostaloja. Samalla talvisäilytystilat vähensivät rajusti ja veneille suunnitellaan uutta telakointialuetta 20 km päähän Ämmäsuon kaatopaikan alueelle. Kunnalliset palvelut siirtyisivät yksityisille yrittäjille. Tuntuu siltä, että ”merellinen” tarkoittaa enää täyttömaalle rakennettuja tiiviitä ja urbaaneja alueita, joiden tieltä veneilytoimintojen on väistyttävä. Täytyy toivoa, että venekerhojen perustama some-ryhmä ”Säilytä veneilijä Espoo” pystyy aktiivisuudellaan vaikuttamaan alue-suunnitteluun. Ainakin ryhmä on saanut lyhyessä ajassa yli 800 jäsentä ja sen tekemään veneilyä koskevaan kyselyyn vastasi yli 1000 veneilijää. Kun kaupungin edustaja kertoi, että Suomenojalle suunnitellut toimenpiteet koskevat jatkossa myös muita satamia, kannattaa kaikkien veneilijöiden olla aktiivisesti tukemassa ryhmää.

Tälle kesälle olemme suunnitelleet tutustumista kahteen uuteen kohteeseen: helaeskaaderia Viron Viinistuun Tallinnan itäpuolella ja syystapaamista tänä vuonna yleisölle avattavaan Öron saareen. Kesän päätapahtuma on eskaaderi Saimaalle. Toivotan kaikkiin tilaisuuksiin paljon marineriveneitä ja aktiivista osallistumista.

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

Mike



Marinereiden tulevia tapahtumia 2015

Kesäeskaaderi 2015 Saimaalle.

Lähtö Kotkasta juhannuksen jälkeen, paluu elokuun alussa.
Tarkoituksena on, että ajamme ainakin Saimaan kanavaa ryhmänä. Saimaalla on useampia reittimahdollisuuksia, näillä näkymin pääreitti olisi keskimäinen suunta (Savonlinna, Oravi, Heinävesi, Valamo, Kuopio). Mielenkiintoa on myös herättänyt itäinen suunta aina Pieliselle ja Nurmekseen saakka.

Marinerien syystapaaminen ÖRÖssä 12.9 – 13.9. 2015 (Varalla Taalinehdas)

Örön linnakesaari avataan kävijöille kesäkuun 2015 alussa.
Sata vuotta suljettuna sotilasalueena ollut Örön linnakesaari tutustuttaa rannikkopuolustuksemme historiaan Venäjän tsaarin ajoilta nykypäivään. Saaren päänähtävyydet ovat hienosti säilyneet kasarmialueet, järeät Obuhov-tykit sekä erikäiset puolustusasemat ja linnoitteet. Linnakehistoriansa ansiosta ulkosaariston Öro on myös yksi Etelä-Suomen tärkeimmistä uhanalaisten lajien ja luontotyyppien keskittymistä.

Ajankohtaista tietoa Marinerien tapahtumista löytyy kotisivuiltamme
<http://www.marinerit.net>



Matka Kinda Kanalilla Ruotsissa

Teksti: Marja Konsi

Kuvat: Marja ja Jani Konsi

Päätimme lähteä kesälomareissulla taas kanaville ja tutustua tarkemmin Ruotsin järviin. Veneemme Norppa 10 on niin kotonaan kanavilla ja järvillä että pitihän sitä hupia saada lisää! Matkakumppaniksi saimme kokeneen Saukon miehistöineen.

Pakkaamiset ja varustelut sujui jo rutiinilla, joten se ei vienyt enää niin paljon aikaa. Ruokia emme myöskään varanneet varastoitavaksi niin paljon kuin aikaisempina vuosina, koska kauppoja on melkein joka kylässä.

Koneet käynnistettiin 22.6. ja ensimmäinen yö vietettiin Rauman moottorivenekerhon saaresa. Seuraavana aamuna suuntana oli Maarianhamina ja Saukko liittyi seuraamme heti Uudenkaupungin saaristossa. Matkalla tuuli ylti kovaksi, joten menimme tuulta pitämään Fiskön saarelle ja tehtiin ruokaa. Iltapäivällä pääsimme jatkamaan ja tuuli hiipui ihmeellisesti matkalla olemattomiin. Olimme Maarianhaminassa illalla kymmenen maissa. Siellä seuraamme liittyi toinen Norppavenekunta. He halusivat tehdä ylityksen meidän kanssamme.

Maarianhaminassa vierähtikin useampi päivä kovan tuulen takia. 26.6. pääsimme jatkamaan matkaa. Useamman päivän kovan tuulen takia maininkeja riitti, mutta ylitys sujui silti hienosti. Tukholman saaristossa toinen Norppavene jatkoi omaa matkaansa ja Jasmiina sekä Saukko jatkoi Dalaröön, jossa olimme seuraavan yön. Dalarön jälkeen menimme Öxelösundiin, jossa tapasimme purjehtivan raumalaisen Prima Vista venekunnan. He liittyivät meidän seuraamme ja tällä kokoonpanolla suuntasimme Memin suulle ja siitä sisälle Götan kanavalle. Näin alkoi matkamme Ruotsin sisävesille. Götan kanavahan oli meidän perheelle tuttu paikka edelliseltä kesältä. Saukko ja Prima Vistalle kanavareissu oli ensimmäinen.

Ajelimme useamman päivän aikana kanavaa pitkin pikkuhiljaa nauttien kylistä ja maaseudusta aina Roxenjärvelle asti katsomaan Bergin sulkua, jotka on Götan kanavan suurimpia nähtävyyksiä ellei suurin. Berg on 7 sulkua peräkkäin. Sieltä käännyimme takaisinpäin. Purjevene jatkoi takaisin Memiä kohti ja Saukko ja me lähdimme Roxenjärveltä alaspäin Kinda kanaalia pitkin kohti Linköpingiä. Siellä olimme ensimmäisen yön Kinda kanaalin varrella.

Kinda kanal on 80 km pitkä kanavien ja järvi- en yhdistelmä syvälle Ruotsin sisämaahan. Kanavaa pitkin ei pääse merelle (kumikanava mahdollisuus kylläkin oli eli rekan kyytiin vene ja sillä merelle) vaan täytyy tulla takaisin samaa reittiä. Kanavan varrella on todella kauniit maisemat, jotka vaihtelivat vehreistä jokisuistoista, kallioseinämiin ja pikkukyliin. Reitin varrella oli useampi pienehkö järvi. Muutama isokin mahtui joukkoon. Vierasesatamia oli mielestämme liian vähän ja ne oli huonosti merkattu. Suomalaiset veneet herättivät suurta kiinnostusta yleisössä, jota suluilla oli runsaasti.

Götan kanavan sulut olivat lasten leikkiä verrattuna Kinda kanaalin monikerroksisiin sulkuihin. Hovetorpissa oli suurin korkeusero. Neljän kerroksen sulussa tuli 15.8m nousu/lasku. Kumpaan suuntaan sitten olikaan menossa.



Osa sulkuvahdeista päästi veden liian nopeasti, jolloin etumainen vene eli meidän vene joutui sellaiseen pyörteeseen, että joutui tosissaan pitämään köydestä kiinni niin että kädet huusi hoosiannaa. Kerran kävi niin, että voimat ei vain riittänyt ja keula pääsi irtoamaan liikaa ja pyörteet nappasi siihen kiinni. Sitten jo paiskauduttiin takaisin seinää päin ja vaikka kuinka monta lepuuttajaa oli välissä, niin meidän vastalakattu kaide koki kovia eikä ollut enää kunnista katseltavaa sen jälkeen. Kippari oli todella vihainen sulkuvahdille. Sulussa ei olisi mitään hätää ollut jos sulkuvahti olisi vain malttanut laskea vettä rauhallisesti. Sulkuvahdit vaihtelivat nuorista pojista papparaisiin. Götallahan kaikki on nuoria tyttöjä ja poikia. Ainakin ne, jotka me olemme nähneet. Kovasti ihmeteltiin suomalaisia paatteja ja vielä niin isoja(!) (11m ja 12,5m), Kinda kanaalissa yleensä liikutaan alle 7m järvikäyttöön sopivilla veneillä. Myöskin suomalaiset herättivät suurta ihmetystä, ei kuulemma ulkomaisia tällä kanavalla juuri koskaan käy. Jasmiina ja Saukko mahtuivat kaikkiin sulkuihin kahdestaan ja peräjälkeen. Joskin tiukkaa teki ja kapteenin taidot oli välillä koetuskella! Keulapotkuri on erittäin suositeltava apuväline koska sulkuvahdit oli aika malttamattomia välillä sen veden juoksutuksen kanssa. Kindakanalin varrella ei ollut kuin yksi isompi kaupunki eli Linköping. Muuten olikin sitten pikkukylä tai pieniä mökkejä. Kaikki sulut ovat käsisulkuja. Välillä sama sulkuvahti hoiti kolmeakin sulkua. Osa suluista oli niin korkeita, että meillä oli koko ajan tytöt ylhäällä ottamassa naruja ja irrottamassa niitä. Kahdestaan ei olisi onnistunut. Tytöt hoiti myös Saukon narujen kiinnittämiset.



Kindakanalilla oli useampia siltoja Linköpingin kohdalla.

Kanavalla liikkuville tärkeitä mittoja:

Aluksen Max pituus 24.5m, Max leveys 4.5m, Max syvyys 1.5m ja Max korkeus 3.09m

Me mahduimme ensimmäisen sillan ali, kun kaadoimme merenkulkumaston. Saukosta jouduttiin myös irrottamaan tutkamasto. Eli purjeveneet ei tälle reitille voi mennä. Eikä kovin korkeat moottoriveneetkään. Kanavalla meni myös kaksi risteilijää päivittäin. Ne lähtivät Linköpingistä ja sinne myös palasivat.

Sulkujen korkeudet vaihtelivat puolesta metristä seitsemään metriin. Monikerroksisia sulkuja oli useita. Meno kanaalilla oli todella rauhallista ja maisemat maaseutua ja järvimaisemaa. Kiire, ahtaus ja ruuhka ei ollut ongelmana toisin kuin Götalla. Menimme kolmessa päivässä kanaalin loppuun ja saman verran takaisin. Sitten yövyimme jälleen Linköpingissä.

Seuraavana aamulla jatkoimme Bergiin takaisin. Tuuli oli yltynyt järvellä erittäin kovaksi. Pääsimme myötäisessä hyvin vauhdikkaasti, mutta silti onnistuneesti laituriiin. Onneksemme meillä on Emilia, josta on tullut jo taitava ja nopea köysien kiinnittäjä. Sitten menimme uimarannalle, jossa oli kunnon aaltoja. Vähän jännitti veden pinnalla näkynyt vihreä 'kasvusto'. Onneksi meillä on makeanveden suihku veneessä, jossa päästiin peseytymään.



Seuraavana aamuna jatkoimme Norsholmiin, jossa oltiin taas yö. Ja sitten Söderköping ja siellä yö. Sitten oli kanaalit koluttu ja suuntasimme Memin kautta merelle. Tuuli oli vieläkin vähän navakkaa.

Seuraava yö oltiin Trosassa, joka oli ihan tupaten täynnä. Mutta ihan viimeisestä nurkasta meille löytyi hyvä paikka. Trosa on täynnä ravintoloita ja musiikkia, iso paikka. Aamulla tankkauspisteellä tultiin Saukon miehistöltä kysymään, että onko lippu hukassa? Ja niin sitten huomattiin, että näköjään. Joku neropatti oli yöllä sen käynyt nappaamassa. No onneksi se oli löytynyt ja viety tankkausasemalle.

Suuntasimme kohti Mälarenjärveä. Matkalla oli yksi rahtilaivasulku Södertäljessä. Seuraavan yön vietimme vanhassa huoltolaiturissa. Illalla seuraamme liittyi pienenpieni saksalainen omavalmiste vene. Tuli lähinnä mieleen polkuvene. Niin pieni se oli. Ja he olivat tosiaan tulleet Saksasta asti.

Aamulla matka jatkui kohti Tukholmaa, jossa olikin jo aika lailla enemmän liikennettä. Varsinkin lähestyessämme Vasahamnia lauttoja ja vesibusseja meni ristiin rastiin. Vierasvenestama oli aika täynnä. Me saimme paikan samantien, mutta Saukko ei saanut ja vapaat paikat oli liian pieniä, joten he lähtivät muualta etsimään yöpymispaikkaa. Jasmiinan miehistö söi sapuskaa ja lähti sitten huvipuistoon, jossa oltiinkin 7 tuntia eli iltaan asti. Ja lapset oli tyytyväisiä. :)

Yön jälkeen jatkettiin matkaa ja tavattiin Saukko vähän matkan päässä Vasa Hamnista. Siitä seuraava etappi oli Fejan, joka oli jo ihan ulkosaaristoa. Mukava ja rauhallinen paikka jossa hieman myös palveluita. Kippari kävi rankkasateessa saaren toisella puolella koputtelemassa kalastajan torpan ovea, sieltähän se kalastajaeukko löytyi ja päästiin kalakaupoille. Fejanissa oltiin yö ja aikaisin aamulla lähdettiin ylittämään Ahvenanmerta. Vastaan tuli taas isoja autolauttoja kolmeltakin varustamolta. Aavalla oli mahtavan isot mainingit ja förstikin pääsi



opettelemaan ajotaitoa kunnon aalloissa. Onneksi kaikki lapset sai nukuttua pahimman keinumisen ohi.

Viimein pääsimme Maarianhaminaan, jossa olimme seuraavan yön. Matkamme lähestyi loppuaan. Försti sai vielä hyvää ajoharjoitusta, kun ajeli Enklingeeseen, jossa yövyttiin. Enklingessä pääsimme jälleen paikallisen kalastajan kanssa kaupoille, kyllä maistui!

17.7. sitten lähdimme kotia kohti. Aamu meni täydellisessä umpisumussa ja keskellä saarisokkeloa. Onneksi kipparilla oli jo tutkan käyttö hyvin hallussa niin ei tullut ongelmia, nopeutta vain laskettiin sopivammaksi 4 solmun nopeuteen. Ja tulipa vastaan purjevene, jolla ei tutkaa ollut. Hullun rohkeaa touhua ajella umpisumussa ilman tarvittavaa välineistöä. Lopulta sumu hälveni ja loppumatka oli leppoisaa ajelua kohti Uuttakaupunkia. Taas satoja kokemuksia rikkaampana tämän reissun jälkeen!

Ensi kesänä uudet reitit ja uudet kokemukset. Matkasuunnitelmat on jo kovassa vauhdissa! :)

Tällä kertaa mennään Suomen sisävesille. Norpan syntysijoille. Tulkaa tekin! :)

Matkakertomus Jasmiinan blogissa:

<http://jasmiinalla.blogspot.fi/2014/06/2014-kesalomareissu-alkoi.html>

Kinda Kanal: <http://www.kindakanal.se/index.php/kinda-kanal/slussarna>

Jasmiinan miehistö



VENERETKI BALTIAAN JA KUURINLAHDELE

Teksti: Paula Laasonen

Kuvat: Paula Laasonen ja Aulis Pesonen

Baltian kierros ja veneretki Kuurinlahdelle

Kesälomamme alkoi sopivasti heti helatorstaiviikonlopun jälkeen. Marinerien Helaeskaaderi 29.5 – 1.6.2014 suuntautui Hiiumaan Kärdlaan. Matkasimme jo keskiviikkona **Tammi-saaren kansallispuistoon**, mistä matka jatkui torstaina **Kärdlan** satamaan (58 mailia).

Edellisistä reissuista oppineina meillä oli Siriuksen katolla pakattuina taitettavat polkupyörät, joista olikin meille paljon iloa ja veneilyn ohessa liikuntaa koko reissun ajan.



le Kihnun saarelle. Päivän aikana voimistui itätuuli, mikä oli Kihnun satamaan mahdollisimman epäsuotuisa, joten jatkoimmekin matkaa suoraan **Pärnuun**, jossa olimme illan hämärtyessä klo 22:45. Matka päivälle kertyi n. 100 mailia.

Johtuen varhaisesta ajankohdasta Pärnun satama ei ollut vielä täydessä valmiudessaan, mutta saatiin sieltä kaikki mitä tarvittiin. Ilmat hemmottelivat meitä lämmöllään ja pääsimme tekemään mu-



Lähdettyämme Kärldlasta viikonlopun jälkeen oli aikomuksemme mennä Riianlahdella oleval-



kavia pyöräretkiä ympäristöön. Pärnussa on paljon vanhoja, mielenkiintoisia ja toiminnallisia puistoja ja viheralueita pitkien hiekkarantojen ja kylpylöiden lisäksi. Pärnussa olisi voinut viihtyä pidempääkin.

Parin päivän jälkeen matkamme kuitenkin jatkui, tuulen suunta oli kääntynyt ja pääsimme **Kihnun** saarelle, mistä tuli välittömästi lemp-parini. Kihnu on sopivan kokoinen kierrellä pyöräillen ja ympäristö on kaunista, eikä saarella ole liian suuria korkeuseroja.

Kihnussa pääsimme käymään myös paikallisessa majakassa.

Kihnusta matkamme jatkui hiukan synkempään saareen **Ruhnun**.

Ruhnulaisten huumorintaju oli minulle sopiva, sieltä löytyi Varomaton mopoilija, synkkään korpeen tehty suojatie karhulle ja tiellä kielletty veneily.



Eestin satamien parannuksiin oli saatu kovasti EU rahaa, mutta kunnostukset olivat vielä osittain kesken. Laituri ja satamaparannukset oli suurimmaksi osaksi tehty, mutta huoltorakennushankkeet olivat vasta aloitettu.

Jäähyväiset Riianlahdelle ja tervehdys Latvia ja Liettua

Poistuimme suojaiselta Riianlahdella ja lähdimme matkaamaan Latvian rantaa alaspäin. Ensimmäinen pysähdyspaikka oli **Ventspils**, johon oli 70 mailia Ruhnusta. Ventspils on iso ja

vireä satamakaupunki, mutta huviveneille ei ollut polttoainetta saatavana.. Huvivenesatama on aika vaatimaton, mutta sijainniltaan loistava kaupungin tutkiskeluun polkupyörillä. Kevyenliikenteen väyliä oli runsaasti ja ne johdattivat usein mielenkiintoiisiin paikkoihin. Ventspils lienee kuuluisa myös lehmistään, joita oli rakennettu maamerkeiksi monille keskeisille paikoille.

Onnistuimme jopa osumaan Ventspilsin linnan keskiaikaismarkkinoille, missä tottelemattomille oli käydä huonosti. Linnanmuseo oli muutenkin mielenkiintoinen ja tutustumisen arvoinen. Viihdyimme Ventspilsissä pari päivää ja pyöräilimme paljon tässä hienossa kaupungissa.





Ventspils on paikka, mihin haluan mennä vielä joskus uudelleen

Seuraava etappimme oli **Pavilosta**, vain 35 mailia Venstpilsistä. Pavilostassa on hyvien palvelujen venesatama jonka läheisyydestä löytyi myös polttoainetta myyvä huoltoasema.

Latvian ja Liettuan länsiranta on kauttaaltaan matalaa hiekkarantaa, minne rantautuminen muualla kuin satamiin on mahdotonta. Satamissa on todella pitkät aallonmurtajat, joiden sisään tuloväylät jouduttaneen aika ajoin ruoppaamaan alati liikkuvan hienojakoisen hiekan vuoksi.

Veneilysää oli meille suotuisa, joten teimme matkalla reittimuutoksen ja ajoimme Liepajan sijasta suoraan Latvian **Klaipeidaan**, jolloin matkaa päivälle tuli noin 80 mailia ja olimme perillä vasta 22:30.

Klapeida oli vielä suurempi vanha sata-
makaupunki kuin Ventspils ja Klaipedasta
aukeaa reitti Kuurinlahdelle.

Klaipedan Vanhan Linnan vierasvenesata-
tama oli miellyttävä yllätys näin ensikerta-
laiselle kävijälle.

Linnan satama oli ilmeisesti tehty vanhaan
linnan vallihautaan, minkä reitillä oli ihmis-
voimin avattava kääntösilta. Satamassa oli
vain yksi venepaikka vapaana, jonne saa-
tiin sovitettua toinen retken veneemme
Ohta, Siriuksen jäädessä sovittelupaikalle
parin purjeneen väliin.



Kaipeda oli ensimmäinen paikka, missä eurot eivät enää käyneetkään maksuvälineenä, mutta pankkiautomaatit palvelivat. Klaipedassa viihdyimme koko seuraavan päivän pyöräillen sitä pitkin ja poikin, kävimme ihastelemassa vanhaa kaupunkia ja linnan museota.

Kuurinlahti avautuu

Kuurinlahti oli minulle aivan uudenvuorokokemus, iso matala hiekkapohjainen vesialue, josta Latvian alueella kulkukelpoista oli vain hyvin viitoitettu länsiranta, väylän syvyys oli heikoimmillaan van pari metriä, itäranta olikin sitten huomattavasti matalampaa.

Pari kilometriä ennen Kaliningradin rajaa löytyy viihtyisä **Nidan** kaupunki (Klaipedasta Nidaan matkaa on n. 30 mailia). Nida on viihtyisä turismista elävä kaupunki kuurinniemen itärannalla.

Nidan vierasvenesatama oli hyvä ja viihdyimme siellä jopa kolme yötä ja mielenkiintoista liikunnallista päivää. Vierasvenesataman viereisellä kentällä järjestettiin myös



paikallinen musiikkitapahtuma, joka ei kuitenkaan jatkunut liian myöhäiseen. Venesatamasta tehtiin turisteille suosittua oloisia venesafareita Kaliningradin ja Latvian välisille rajapöjjuille.

Raja-alue oli myös hyvin nähtävissä niemen korkeimmalla kohdalla olevalta näköalapaikalta. Kuurinniemen leveys Nidan kohdalla oli vain neljä kilometriä, mikä taittui helposti pyöräillen. Kävimme



ihailmassa meren puolella navakaksi yltyneen tuulen nostamaa aallokkoa ja kurkistelemassa maantien raja-asemaa, joskin jätettiin siihen pienoinen "suoja-alue". Kuurinniemen ongelma ja erikoisuus on alati tuulen ja aallokon mukana kulkeutuva hienojakoinen hiekka.



Veneretki keskelle peltoa

Ohtan kapteeni oli kuullut jostakin, että kuurinlahden toiselta reunalta lähtevästä Katmata / Nermunas joesta erkaantuu merikarttoihin merkitsemätön vesireitti, joka johtaa pieneen kaupunkiin – siispä sitä innokkaasti tutkimaan.

Kilometrin verran ennen Kaliningradin rajaa olikin joenpenkereessä karttaan merkitsemätön aukko, mistä lähti vanha kanavan oloinen vesiväylä.

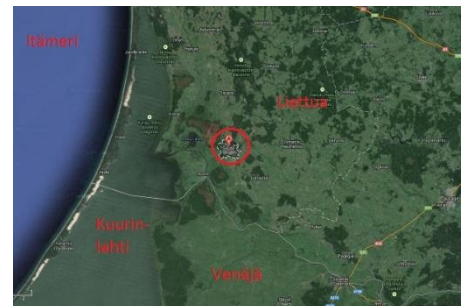
Keväällä päivitetty plotterimme kertoi, että ajelemme keskellä peltoa. Syvyyttä väylässä oli alimmillaan reilu metri. Kanavan pituus oli noin 3 mailia.

Kanavan päässä aukesi matkaaajan yllätykseksi vanha **Siluten** Kaupunki, missä oli uskomattoman hyvä, EU rahalla rahoitettu venesatama polttoainemyynteineen.

Silutessa kävimme pienellä kaupunkikävelyretkellä ihastelemassa vanhaa kaupungin vanhaa arkkitehtuuria. Kannatuksen vuoksi tankkasimme myös polttoainetankkimme täyteen.



Jatkomme matkaa vielä saman päivän aikana **Mingen** kylän venesatamaan. Matkaa päi-



välle kertyi vain 25 mailia, mutta ihasteltavaa sitäkin enemmän.

Mingen satamassa meitä hemmoteltiin ja pääsimme käymään jopa venesataman saunassa.

Paluumatka Kuurinlahdelta alkaa

Seuraavana päivänä käynnistyi paluumatka ja tarkoituksemme oli ajaa Latvian puolelle, Liepajan kaupunkiin.

Lähdimme siis liikkeelle jo varhain aamulla klo 6:10.

Oheisessa kartassa on ainoat väylät, joita on turvallista liikkua Kuurinlahden pohjoisosassa, Liettuan alueella. Nämä väylät olivat myös kulke-
mamme Kuurinlahden reitti.



Ohitimme kaihoisasti Klapeidan kaupungin, siirryimme takaisin Itämerelle ja matkasimme mukavan ja myötäisen sään vallitessa Baltian rantaa ylöspäin.

Liepajassa olimme 80 mailin merimatkan jälkeen n. klo 18:00. Liepajakin on iso satama

kaupunki, jossa vierasvenesatama on ennen ensimmäistä isoa siltaa, paikallisen hotellin rannassa. Peseytymistiloissa ei siis ollut moitteen sijaa ja palvelu oli hyvä. Puistoissa ei saa tupakoida.

Liepajassakin viihdyimme pari päivää pyöräillen sitä pitkin ja poikin, kevyen liikenteen laatoitettuja väyliä siellä oli kymmeniä kilometrejä, sekä paljon vehreitä puistoja, joskin



pyöräillen löysimme myös heikompiakin, hiukan pelottavia asuma-alueita. Kävimme ihas-
telemassa vanhaa kaupunkia toreineen ja Eiffelin suunnittelemaa siltaa. Nousimme ve-
nesataman vierestä raitiovaunuun, jolla ajelimmekin koko reitin. Huviveneille ei Liepajas-
akaan ollut tankkauspaikkoja, joten polttoaineen tarvitsijat toivat sitä veneisiinsä kaniste-
reilla.

Liepajan jälkeen käytiin suorittamassa retken vaatehuolto **Pavilostassa**, mistä otettiin pe-
rinteiden mukaisesti myös polttoainetta.

Pavilostan venesatama on muista rannikon
satamista poiketen pieni ja todella sympaati-
tinen satama mikä palvelee ympärivuotises-
ti kylän kalastajia ja heidän pienehköjä ka-
lastusaluksillaan.



Takaisin Riianlahdelle

Pavilostan jälkeen ohitimme kaihoisasti
Ventspilsin ja matkasimme reippaassa
myötätuulella Riianlahdelle, Ohta ja Sirius
kisailivat sydämensä kyllyydestä myötäisessä aallossa, Siriuksen vauhtikin nousi parhail-
laan 7:stä 15:sta solmuun ja välillä näytti hänen aikovan ajaa Ohtan yli.
Tarkoituksenamme oli rantautua Möntun satamaan Eestin Saarenmaalla, mutta siellä oli
satamaremontti niin heikossa vaiheessa, että päätimme jatkaa suoraan Kuresaareen.
Matkaa päivälle tuli n. 100 mailia.

Kuresaari oli minulle iloinen yllätys ystävällisyytensä ja monipuolisen ympäristönsä vuoksi.

Kuresaareissa viihdyimme kaksi yötä, viettäen siellä myös suomalaisen juhannuksen. Kiertelimme kaupungissa, jotkut kävivät myös hieronnassa ja jotkut Kuresaaren vanhassa linnamuseossa.

Hiukan askeettisempi paikka olikin seuraava Muhun **Lounaranta**, minkä satamaravintolasta oli muodostunut paikallisten kuppila.

Satama-allas oli hyvä ja suojaisa, mutta ympäristö ei kutsunut luokseen.

Hiiumaan kaakkoisosassa sijaitseva **Orjaku** on yksi suosikkipaikoista, edellyttäen että on polkupyörä mukana.

Viihtyvyyteen Orjakussa vaikutti hyvän sataman lisäksi paikallinen eestiläinen juhannus, jonka vietimme pyöräillen paikallisille juhannusjuhille Kassariin, käytyämme ensin juhannussaunassa Orjakun satamassa.

Juhlat olivat perinteiset juhannusjuhlat kokkoineen, keinuineen, juhannusleikkeineen. Orkesteri soitti, juhlavieraat tanssivat ja nauttivat kojuista ostamiaan grilliherkkuja juhannusjuomien kera. Yhtään Suomessa niin perinteistä humalaisista ei juhlilla tavattu, vaikka alkoholipitoisia juomia olisi ollut avoimesti tarjolla aivan kioskeista lähtien.



Paluumatkalla oikaisimme paikallisten neuvomaa ja Ohtan jo aiemmin kulkemaa oikoreittiä Hiiumaan kaakkoisosan matalikon yli ja matkasimme päivän aikana **Dirhamiin**. Dirhami oli minulle henkilökohtaisesti kaikista satamista suurin pettymys, minne tuskin tulen moottori-veneellä enää koskaan palaamaan. Satama oli hyvä ja suojaisa, jossa oli periaatteessa rakennettu hyvä laituri aisapaikkoi-

neen. Hyvät aisapaikat olivat jostakin syystä varattu vain purjeveneille ja joihin moottorive-neillä ei ollut asiaa vaikka tilaa olisi ollut. Satamassa meidät ohjattiin pienten veneiden ai-sapaikoille, mihin veneemme olivat aivan liian suuria. Ohta joutuikin siis vetämään itsensä kylkiparkkiin, koska kiinnittyminen hentoon pieneen aisaan oli mahdotonta. Siriuksen väel-lähän ei juuri ongelmaa ollut, koska pääsimme kylkiparkkiin Ohtan viereen, eikä meidän ylitsemme kukaan kulkenut, toisin oli Ohtassa asiat. Ensin oletin heidän odottavan suo-mesta tulevaa eskaaderia, jonka vuoksi normaalit aisapaikat olivat varattuja, mutta näin ei ollut. Satamamaksu meiltä kyllä perittiin kuten vierasvenepaikoillekin tulleista veneistä.



Tallinnan kautta kotiin

Matka läheni uhkaavasti lop-puaan. Vietimme viimeisen yön Tallinnassa, Piritan sa-tamassa, missä tankkasimme veneemme huolella ja ylitim-me suomenlahden seuraa-vana päivänä Porkkalan nie-men eteläkärkeen.

Matka oli hauska ja Kuurin-lahti mieleen painuva.

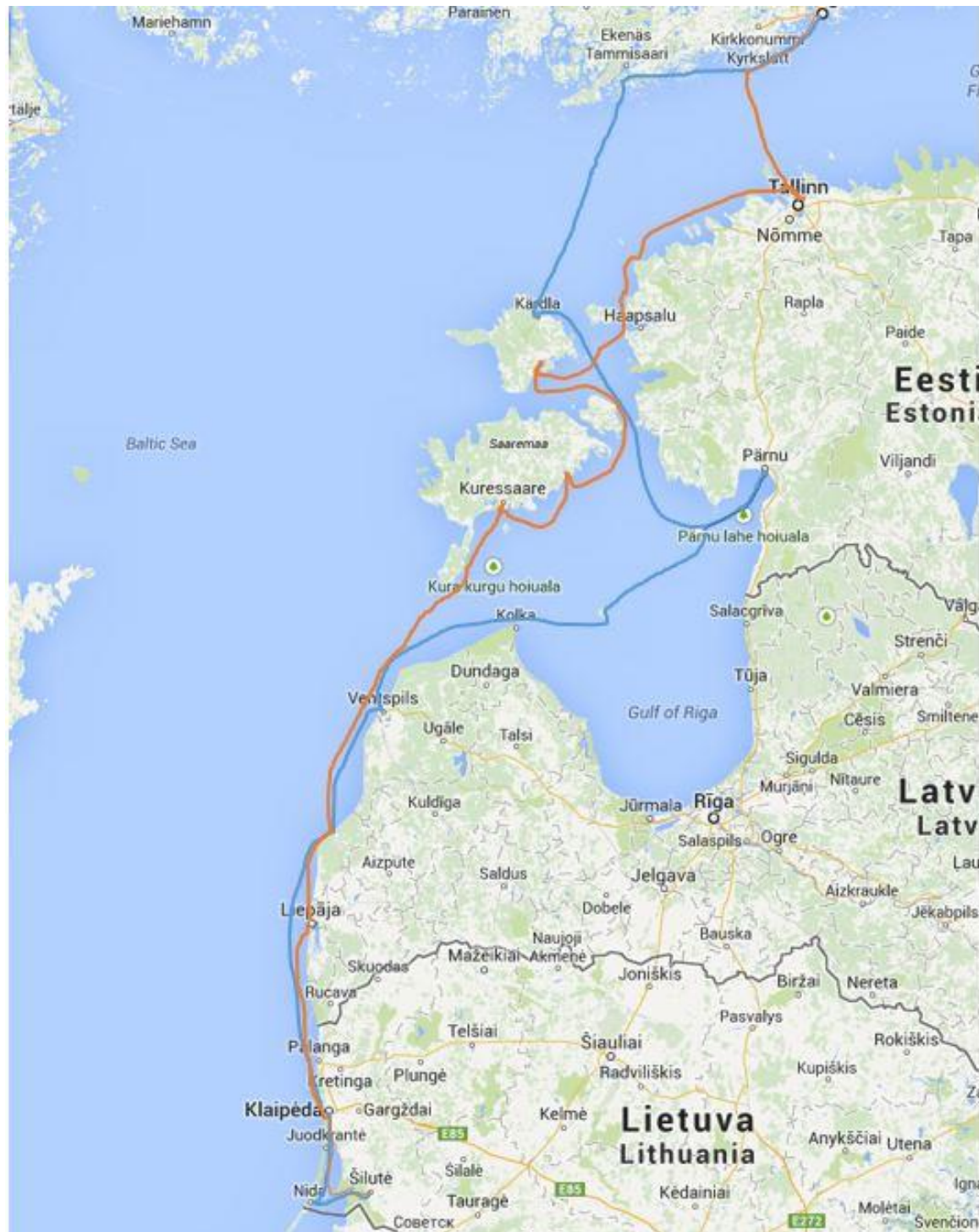
Sirius muistaa parhaiten ki-sailunsa Ohtan kanssa Riian-lahdelle palatessamme.

Matkaa kertyi noin 1000 me-rimailia veneellä ja muutamia satoja kilometrejä polkupyö-rällä, aikaa retkeen käytimme 4,5 viikkoa, eli koko kesäloman + helatorstaiviikonlopun.



Kyllä taas kannatti lähteä!

Matkareitti Helsingistä Kuurinlahdelle ja takaisin



Menomatka on kuvattu sinisellä ja paluumatka punaisella

Ohta Saimaalla ja muualla vuonna 2014

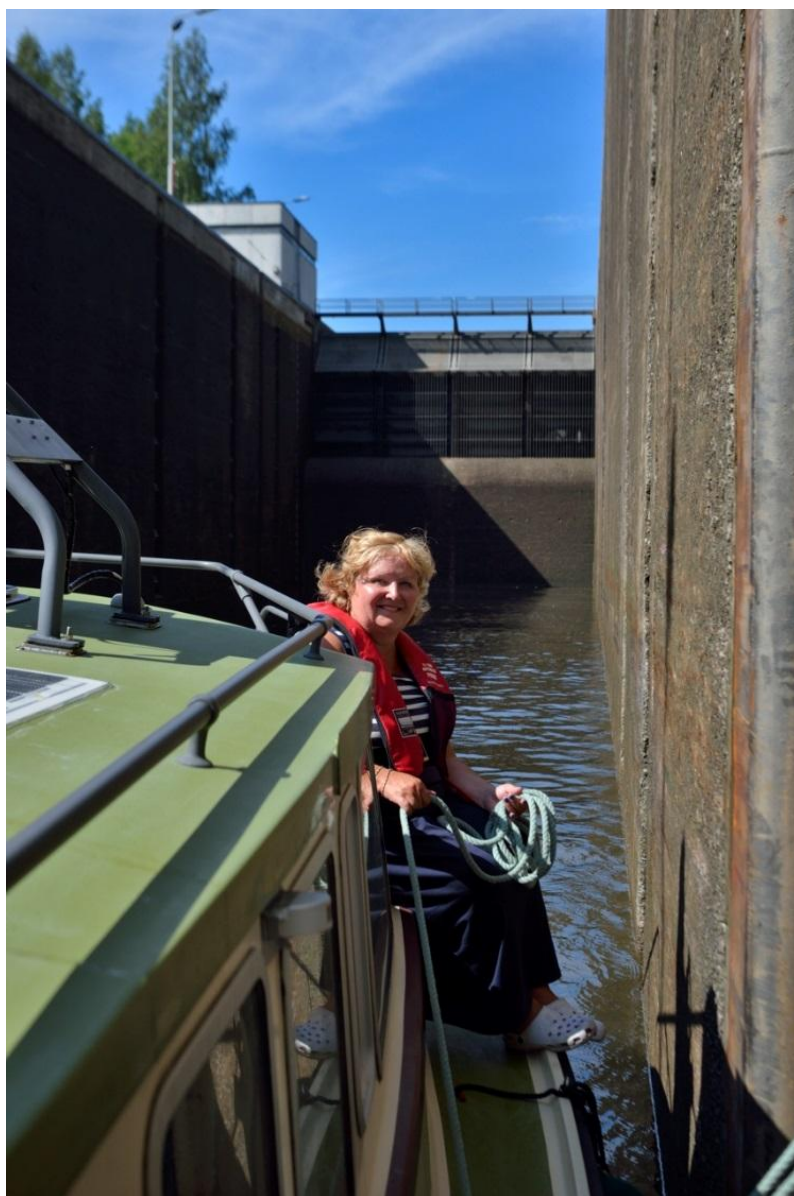
Teksti: *Klaus Salkola* Kuvat: *Klaus Salkola*

Oli jo pitkä aika siitä kun Ohta edellisen kerran teki kotimaan matkan (Perämeri 2005). Asia korjattiin keskikesällä 2014 käymällä hetken mielijohteesta Saimaalla. Oli nimittäin juhannuksen jälkeen palattu BALTESK 2014:stä Kuurinlahdelta ja saatu leikattua kotipihan nurmikko, kun sukulaistytön häiden jälkeen alkoi maasäteily vaivata. Eräänä heinäkuun alkupään päivänä olikin vene sitten matkalla kohti itää määränpäänä serkun kesämökin ranta.

Suomenlahden osuus on normaalia suojaisten saariston matkaa eikä Santion merivartioasemalle tultuamme asiasta ehtinyt syntyä enempää kerrottavaa. Mitään etukäteisvalmisteluja matka ei enää edellyttä, vaan mennään omaan tahtiin Santion laituriin. Ulosselvitys tehtiin jo illalla ja naapurivaltiolle meni rajanylitysilmoitus virallista tietä. Aamulla kahdeksalta lähestyimme rajaa ja ystävällinen naapuri otti yhteyttä VHF:llä toivottaen tervetulleiksi. Näimme Primorskin öljysataman ja siinä pari tankkeria ennen kuin kuljimme niin Uuraan salmesta läpi kuin itse kaupungin ohi. Pysähtyminen olisi edellyttänyt viisumia.

Ensimmäisen sulun edessä olevalla rajalaiturilla tehtiin muodollinen maahantuloselvitys virkailijan rupertellessa kaverinsa kanssa kännykässä sen pariminnuuttisen, mitä kahden kaavakkeen ojentaminen odotuksineen vei. Ensimmäinen portti avautui ja olimme yksin sulussa. Yksin saimme olla koko matkankin ja vain yhdellä sululla piti odotella alas tulevaa laivaa. Polttoainetta otettiin ensisulun jälkeen noin 80 c / litra.

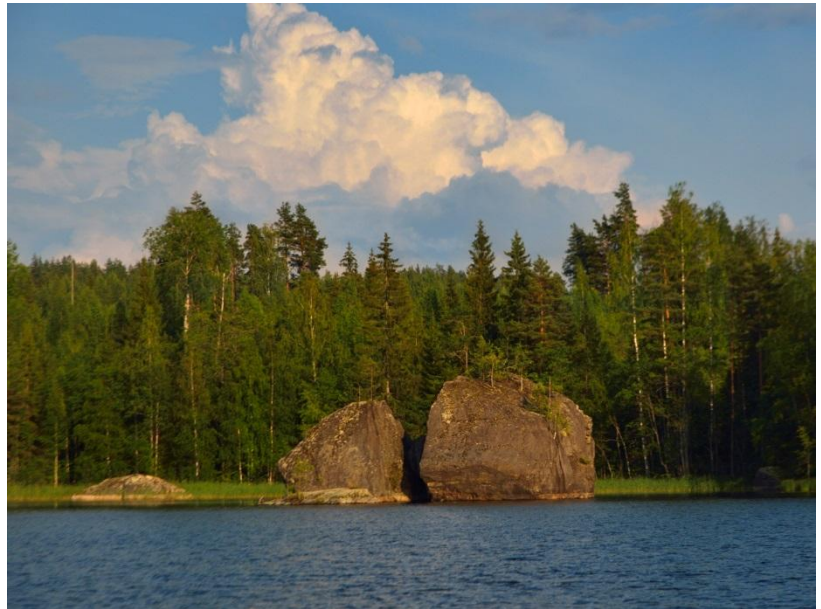
Kanavassa ei voi eksyä, joten merikortin puuttuminen niin pöydältä kuin tietokoneestakin ei mitenkään häiritse. Jossain vaiheessa jätimme ”Suuren ja Mahtavan” kahden naisvirkailijan ottaessa jälleen pari kopiota ja kurkistaessa Ohtan vessaan. Suomen puolella ei ollut sen kummempaa, paitsi, että virkailija olikin mies...



Suluissa eteneminen ei ole hankalaa sillä pollarit nousevat ja laskevat veden pinnan mukana.

Saimaan eteläosa

Lappeenrannan ohitimme ja jatkoimme saaristoväylää pohjoiseen. Illan koittaessa otettiin hieman väylän sivuun ja laitettiin ankkuri. Maisema oli tyystin erilainen kuin kotisaaristossa. Kasvillisuus jatkuu veteen saakka ja pienenkin karikiven päällä saattoi kasvaa talon kokoinen puu, mutta ennen kaikkea, vesi oli suolatonta ja lämmintä. Oli pakko uida – ja sitä tehtiin seuraavat viikot jatkuvasti.



Osa väylistä oli erittäin kapeita, lähinnä jokea muistuttavia ja niillä saattoi tavata melko matalia siltoja. Suur-Saimaan ylitys sujui kitkattomasti – vähän niin kuin Airiston olisi kulkenut. Laivat vain olivat pienempiä; vanha Kristiina Brahe oli muuttunut pelkäksi Braheksi ja ohitti Ohtan. Vastaan tuli myös tukkilastissa ollut työntöproomu.

Vastarannan jälkeen löysimme

itsemme Puumalan sillan juurelta kovassa helteessä lukuisten ihmisten joukossa jäätelökioskia etsimästä. Oli suljettu, joten tyydyimme tyhjentä-mään kemssan sataman käymä-lään ja poistuimme käytyämme ensin ihaillessa maisemia korkean sillan päältä. Tornissa oli ensimmäinen näkemäni hissien kieltotaulu, jossa kielletään mopojen kuljettaminen hississä.





Päivän päätös oli yöpyminen maamme suurimman kalliojyrkänteen juurella Sulkavan Linnavuoren edessä. Emme tosin päässeet laituriin vaan kelluimme ankkurissa, sillä paikallinen teräsvene oli kiinnittänyt ainoaan laituriin siten, ettei muilla ollut siihen asiaa eikä omistajalla ollut mielihaluja muutella kutomaansa hämähäkin seittiä. Maassa maan tavalla ja nyt oltiin Savossa.

Kutsumattomana vieraana Savonlinna alueella

Matkan tavoitteena ollut huippukohta lähestyi, sillä ennen Savonlinnaa poikkesin väylältä ja menin itselleni – ja varmaan monen muunkin – täysin tuntemattomasta kapeasta saarenvälistä läpi Uuden Loiston karttojen ja Echo Pilot sonarin avulla. Luotaimen näyttämät matalat kiertelin kapeassa uomassa ja lopulta avautui eteemme muutaman karikon takana oleva pieni saari, jossa oleva mökki olisi kerrotun mukaan serkkuni. Hämmästyivät tietenkin Ohtan saapumista ja sitä, mistä saaren välistä oltiin tultu. Ymmärsin, että kapea ränni oli pikemminkin melojien suosiossa.



Vapautin serkkuni remonttihommista ja kävimme koko porukalla seuraavana päivänä Savonlinnan takana olevassa vanhassa pitsihuvilassa, jonne pääsykin järjestyi ”takaoven kautta”. Rauhalinna on venäjänvallan aikuisen hyväksösti toimeen tulleen ihmisen kesämökki, joka nykyään palvelee yksityisenä pitopaikkana ja varmaan myös eräänlaisena mökkinäkin. Täytyy myöntää, että venäläinen mökkikulttuuri on loistokkuudellaan ollut valovuoden edellä jopa nykyisiä omia ökymökkejämme.



Muikkuja syötiin Savonlinnan torin ravintolassa ja kävimme paikallisen Cittarin laiturista käsin ostoksilla. Seuraavan päivän iltana olimme jättäneet isäntäväen askareisiinsa ja siirtyneet Savonlinnan rantaan kiinni. Muikkuja syötiin jälleen ja kaupassakin piipahdettiin.



Täällä ollaan, minne sitten?

Olisi voitu palata kotiin, mutta päätimmekin ensin käydä Puruvedellä. Sinne väylä kulkee peltojen ja metsien halki ja sen varrelle sattuu myös itse avattava Virtasalmen silta. Punkaharjun toiselle puolelle pääsee vain yhden sillan alta sillä toinen on liian matala. Olimme Puruveden kirkkaassa vedessä ihmettelemässä mihin sitten mennä.

Ratkaisuksi tuli ankkuroida yöksi tyhjän saaren viereen noin 100 m päähän rannasta. Tämä tapa havaittiin parhaimmaksi yöpymistavaksi koko Saimaalla. Se ei maksa mitään ja ennen kaikkea, hyttyset pysyvät loitolla. Puskissa kiinni oltaessa Raidin kulutus on huikea ja iho menee punaisille näppylöille. Nyt saatiin muikkuja suoraan avotilassa paistavan Safire – grillin levyltä sitä mukaa kun niitä valmistui.



Virtasalmen silta avataan itse eli vedetään narusta.

Tässä vaiheessa on hyvä mainita, että järvien lämmin ja uimakelpoinen vesi veti puoleensa useita kertoja päivässä. Vene vain pysäytettiin ja narua myöten käytiin jonkassa. Syytäkin oli, sillä ilma pysyi koko ajan aurinkoisena ja lämpötila lähenteli 30 astetta.

Seuraavana päivänä kävimme Kerimäellä. Komea puukirkko näkyy metsän reunan yläpuolella pitkälle. Itse satama on suojainen ja idyllinen ja puukirkko on mahtava.

Irrotimme illan suussa ja matkasimme vielä pohjoisemmaksi. Päädyimme Pohjois-Karjalan puolella olevan Linnasaaren alueelle. Itse saarella on täydellinen laguunisatama ja siellä oli paljon veneitä. Ilta vaikutti sujuvan siellä rattoisasti mutta hyttysiä varoaksemme päätimme poistua yöksi saaren viereen ankkuriin. Vaikka tämäkin ankkuripaikka oli mereen tottuneen silmin arvioituna avoin, ei näillä paikoilla vaikuttanut olevan hätää kiinnitettäessä.



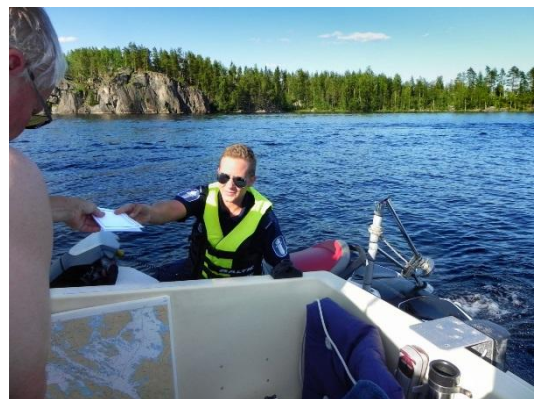
Kerimäen satamaa.



Paluumatka alkoi – vai alkoiko?

Punkaharjussa ei edelleenkään ollut toista siltaa, joten oli kuljettava samaa reittiä pois Puruvedeltä. Tämän jälkeen valittiin toki toinen reitti kohti Puumalaa. Näitä reittejä Saimaalla on pienen verkoston verran ja yleensä löytyy vaihtoehtoisia valinnan varoja veneille, joiden korkeus on kohtuullinen. Purjehtijalle Saimaa saattaa muodostua yksitoikkoiseksi, sillä siltoja on toistuvasti eikä vesikään aina niin syvää ole.

Meitä ei kuitenkaan kiinnostanut päästä Saimaalta pois, vaikka elokuun alkupuolella olikin Turussa edessä kahden nuoren naisen häät. Kiertelimme Saimaata etsien toistuvasti syitä, miksei vielääkään kannata lähteä pois. Maisema oli hyvin erämaan oloista eikä tuntikausiin näkynyt taloja eikä muita kulkijoita. Vastaan tuli yllättäen vesijetti, jonka kuski nosti käden tervehdysasentoon. Moikkasin takaisin, mutta huomasin, että ajopeliin olikin kirjoitettu POLIISI. Nuori konstaapeli halusi puhalluttaa minut täällä keskellä ei mitään. Lisäksi häntä kiinnosti nähdä rekisteritodistus ja sammutin. Esittelin hänelle Ohtan pienimmän – kaksikiloisen ”poliisisam-muttimen” – joka juuri täyttää lain vaatimuksen. Isompaa tosisammutinta en viitsinyt ryhtyä kantamaan ulos.

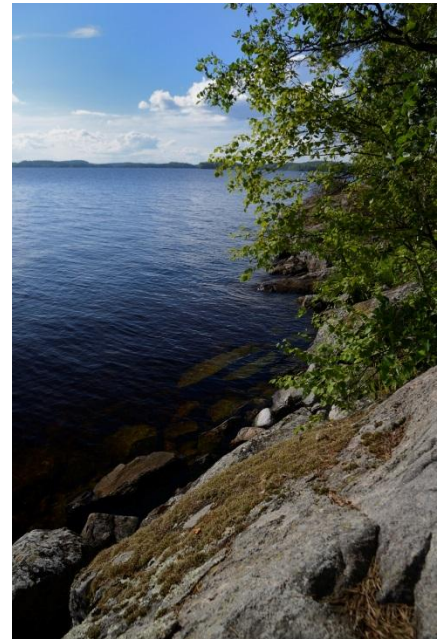


Nuorimies kutsutti itseään poliisiksi vaikka vastaantulija näkeekin rinnoissa vain sanan BALTIC.

Puumalassa oli jälleen tekninen pysähdys ja otin myös pienen tilkan Suomen kallista polttoainetta siten, että varmasti pääsisin ainakin Klamilaan tai Haminaan siinäkin tapauksessa, että bunkraus kanavalla ei onnistuisi. Kelluimme yötä erilaisissa saarenväleissä mökkiläisten tehden Bustereillaan asiaa Ohtan vierestä. Vihreä vene on ihmeellinen eikä vapaa ankkurointikaan ihan tavallista liene.

Yhden kerran kiinnityimme suurehkon selän keskellä olevaan kalliosaareen. Näky oli huikaisevan kaunis ja paikalla viihdyimme erinomaisen hyvin – siihen saakka, kunnes hyttyset tulivat. Palasimme pikkureittejä Lappeenrantaan ja poikkesimme kaupungille ostoksille. Sataman septi-imuri ei ollut käytettävissä kemiallisen vessan tyhjentämiseksi ja jälkien pesemiseen tarkoitettu vesihanakin oli lukittu. Yleisökäymälä sai vastaanottaa tankkimme sisällön, kuten monessa muussa paikassa.

Yleisesti ottaen Saimaan septipalvelut ovat kuitenkin hyvät. Mm. Savonlinnassa linnan pohjoispuolella kelluu mainio tyhjennysasema, jonka imupää ylettyy kannettavan tankin pohjalle ja Kerimäellä oli imulaitteen tankin päällä luukku, joka otti vastaan mitä kaadettiin. Jostain syystä imulaitteiden imupäät useimmissa tapauksissa soveltuvat vain kannelta imemiseen eikä ole olemassa paikkaa minne kannettavan tankin kaataisi. Näinhän asia on myös merellä.



Paluumarssi alkaa sittenkin

Viimeinen yö Saimaalla vietettiin ankkurissa Lappeenrannasta hieman Joutsenoon päin. Sitten kohti kanavaa, jonne olisi voinut ilmoittaa saapumisaikansa vaikka tuntia ennen. Me jouduimme vartin odottamaan liikenteen järjestelyjä jonka jälkeen pääsimme matkaan.

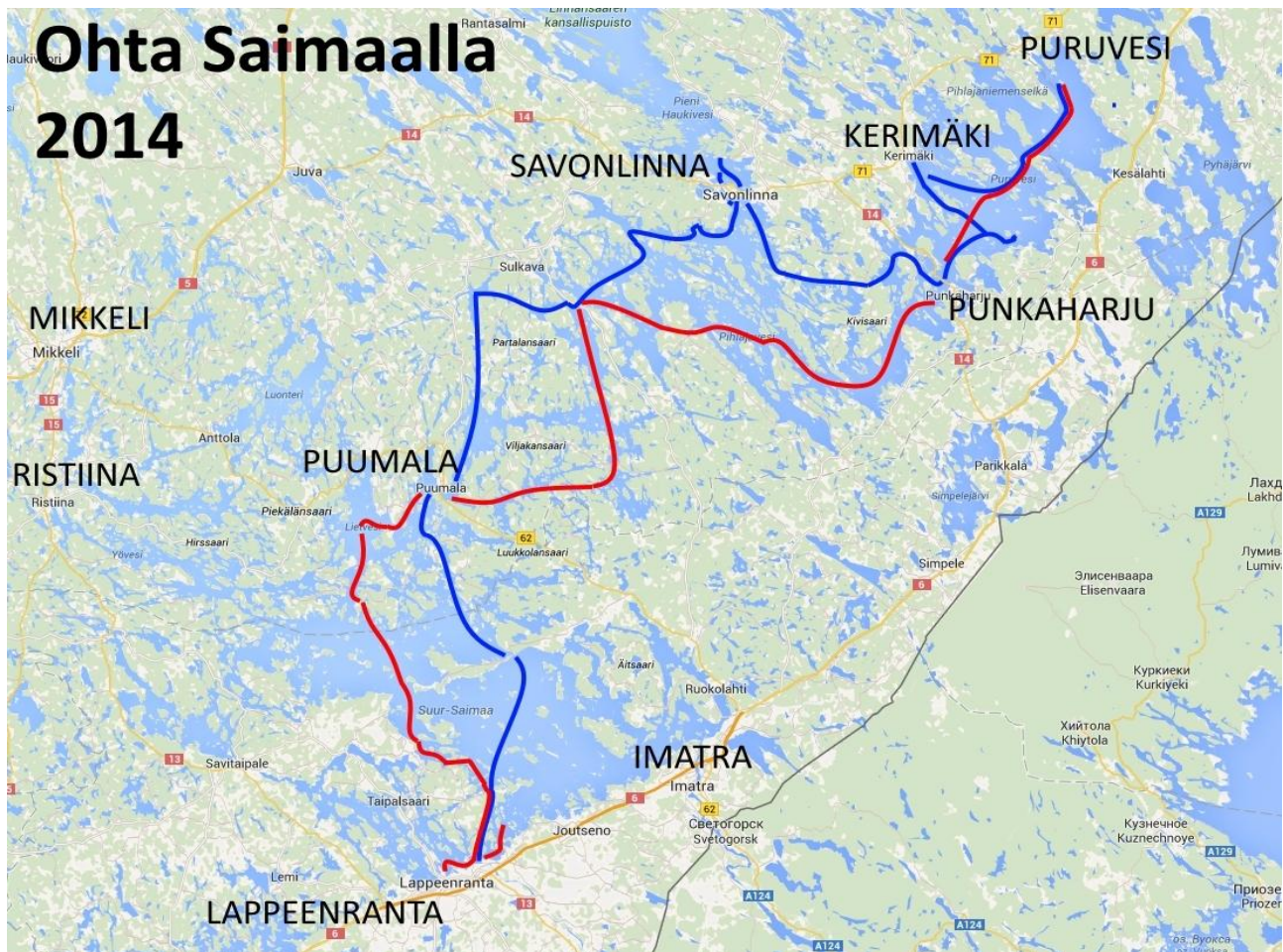
Ulosselvitystä saimme odotella tovin, sillä tullilaiturilla ei missään kerrottu, miten saadaan virkailijaan yhteys. Venäjän puolella kaksi naisvirkailijaa oli reippaina meitä vastassa ja käsittelivät papereitamme tovin toimistossaan, johon sain myös itse tilaisuuden tutustua.

Polttoainetta saatiin viimeisellä sululla ja ulosselvitys oli jälleen läpihuutojuttu. Edes vessaan ei kurkistettu. Kotimatalla yksi vartiovene koukkasi läheltämme tunnistustehtävissä. Koska Ohtan nimi lukee sivulla melko selvästi, ei missään ole kenelläkään ollut tarvetta koukata aivan vierestä – ei edes Kaliningradissa 2011.

Santiossa ei tuloamme kauaa ihmetelty mutta yövyimme silti laiturissa. Aamun sarastaessa olimme jo matkalla kohti länttä. Poikkesimme Kaunissaaren kaupassa ja ihmettelimme välillä kulkevia suuria purjealuksia. Niillä oli jokin regatta. Yöpaikaksi valitsimme Pellingin ulkopuolella olevan Kummelskärin saaren. Saarelle minun piti viedä koulukavereitani keväällä vuonna 1971 mutta vesipumppuvika poltti pakoputken puhki jo Vartiokylän lahdella. Nyt, 43 vuotta myöhemmin, tuli tämä akka tapettua.

Vieläkään ei matka ollut loppu, sillä aivan lähistöllä, Äggskärissä, vietettiin vielä yksi päivä ja yö yhdessä kommodorin kanssa. Sen jälkeen oli pakko mennä kotiin leikkaamaan nurmikko ja suuntaamaan kaikessa rauhassa kohti Turkua. Sekin matka venähti muutaman viikon mittaiseksi – Venellä.

Lopputuloksena oli, että allekirjoittanut nukkui Ohtassa kaikkiaan 112 yötä kaudella 2014. Pitihän sitä keväällä ja syksyllä myös käydä veneilemässä.





Christinen miehistö Juhani Kaukasalo ja Sirkka Haarala

Golfia veneillen

Frösåkers Mälarenin rannalla

Olemme veneilyä ja golfia harrastava pariskunta ja kahden aikaa vievän harrastuksen yhdistäminen on ollut meille sekä mielenkiintoinen että pal-kitseva haaste.

Teemme kesäisin noin viiden viikon mittai-sen lomamatkan veneillen pitkin Itämerta, mutta koska haluamme myös liikunnallista vastapainoa veneessä olemiselle gol-faamme matkamme aikana aina kun vain voimme. Matkareitin ja etenkin sopivien satamien etsiminen ja valinta harrastusten yhdistämiseksi onkin haastava tehtävä.

Ensimmäisen pitkän veneretken teimme Nordwestilläämme 2010, jolloin päätavoit-teemme oli kiertää Itämeri, minkä teimme-kin. Golfvarusteet olivat toki mukana, mutta emme olleet vielä toden teolla paneutuneet asiaan ja pelasimme siellä missä voimme, mikä yleensä tarkoitti pitkiäkin taksimatkoja satamasta kentille, esim. Puolan Gdans-kissa tai autonvuokrausta mm. Viron Ku-ressaareissa ja Ruotsin Höllvikenissä.

Seuraavaa kesäretkeä suunnitelles-samme otimmeikin tehtäväksemme löytää golfkenttiä mahdollisimman läheltä vieras-venesatamia, mieluiten kävelymatkan päästä tai sitten niin että muutama kenttä olisi 10-30 km säteellä jostain mukavasta pikkukaupungista, mistä auton vuokraa-malla tavoittaisimme kentät helposti.



Vasemmalla Fågelbron vieraslaituri, oikealla Wermdön.

TUKHOLMAN SAARISTO

Ruotsi on golffarin paratiisi, ainakin kentti-en lukumäärällä mitattuna, joten seuraavan kesäretken kohteeksi tuli Ruotsin rannikko Tukholman saaristosta etelään. Vertasim-me netissä Ruotsin vierasvenesatamien karttaa golfkenttien karttaan etsien sopivia kohteita, missä satama ja kenttä olisivat lähemmäs, seuraavaksi lähetimme kyselyt niille Ruotsin golfkentille, jotka olivat sel-västi meren rannalla, olisiko heillä vieras-venelaituria tai kuinka lähellä olisi lähin vierasvenesatama. Ilmeni, että joillain oli jopa oma sähkö- ja vesipisteellä varustettu vierasvenelaituri. Tästä eteenpäin lo-miemme suunta oli selvä, Turun ja Naanta-lin kautta Kastelholmaan ja sieltä Tukhol-man saaristoon ja rannikkoa pitkin etelään.

Veneilevän golffarin unelmapaikkoja ovat Tukholman saariston Fågelbro ja Wermdö, molemmissa upeat kentät, hyvät ravintolat ja vierasvenelaiturit. Etelään mennessä seuraavana on vuorossa Små Dalarö, kenttä on vain 9-reikäinen, mutta

sen korvaa hyvä ruoka ja erinomainen puulämmitteinen sauna.

Vajaan 15 merimailin päässä etelään on Haninge-strand, pienellä laiturilla ei ole mitään palveluja ja ensimmäisellä kerralla pelkäsimme kiinnikkeiden irtoavan 10-tonnisen veneemme kiskoessa niitä, mutta hyvin se on kestänyt kaikki käyntimme.



Wermdössä tapasimme tämän viehättävän iäkkään pariskunnan, jotka olivat tulleet pikaveneellään Tukholmasta illalliselle klubin ravintolaan



Haningestrandin pieni laitur, jonne saimme viime kesänä purjehtivan ruotsalaisparin seuraksemme.



Mauritzbergin pieni, viehättävä ja hyvin varustettu vierasvenelaituri.

Bredvikenin etelärannalla on suomalaisen Liisa Lipsasen Mauritzberg, ihastuttava linnakompleksi, jossa on hyvän golfkentän lisäksi erinomainen ravintola ja pieni sähkö- ja vesipistein varustettu vierasvenelaituri.

Västervikissä kenttä on kävelymatkan päässä kaupunkia vastapäätä olevasta satamasta.

Etelämpänä olemme turvautuneet auton vuokraamiseen. Pienimmät autot eivät paljon maksa, eikä meitä haittaa että sen kyljessä lukee kissaakin suuremmilla kirjaimilla Q8 259 kr. Vuokrauspaikat kannattaa tarkistaa etukäteen, kaikissa pikkukaupungeissa ei ole lainkaan auton vuokrausta, lähin paikka saattaa olla bussi- tai taksimatkan päässä jolloin sekä auton haku että palautus tulevat turhan aikaa vieviksi.

Näin meille kävi 2011 Dalarössä, pidimme itsestään selvinä että pikkukaupungeissa on Q8:n tai Statoilin autonvuokraamo, mutta eipä ollutkaan.



Kaikki tarpeellinen mahtuu mukaan.

MÄLAREN

Ruotsin järvillä olemme käyneet vain Mälarenilla, sinne meidät sai maan ja kenties pohjoismaiden paras golfkenttä Bro Hofs Slott, jolta löytyi myös pieni, ilman palveluja oleva, mutta erittäin tukeva vierasvenelaituri. Lähimpänä golfkenttää olimme samalla Mälarenin reissulla Frösåkersin golfkentän vesiesteessä, matalan lahden perällä. Kävimme myös Mariefredin viehättävässä pikkukaupungissa, jonka vierasvenesatamasta on vain vajaat 2 km Gripsholmin kentälle.



Bro Hofs Slottin Stadium kenttä



Illallismaisema veneestä Mariefredissä

SUOMEN ETELÄRANNIKKO

Suomen puolella tarjonta on vähäisempää, matkallamme Haminasta Tukholman saaristoon poikkeamme Harjattulaan, jos vain kentän pienessä laiturissa on tilaa, Turkua lähestyttäessä menemme mieluiten Ruisaloon, jossa on yksi suosikkikentistämme, Auragolf. Vaihtoehtona on lähellä oleva



Vasemmalla Naantalin Kultaranta ja oikealla Harjattulan laitur.

Naantalin Kultaranta, jolla on oma vierasvenesatama noin kilometrin päässä kentästä.

Ahvenanmaalla Kastelholman nykyisin oikein viehättävää pientä vierassatamaa vastapäätä on erinomainen 36-reikäinen Ålands golfklubb, matkaa lahden ympäri tulee noin 2 km mäkestä hiekkatietä ja olemmekin nykyisin laiskistuneet niin paljon, että menemme sinne usein vain 10 € maksavalla taksikyydillä.

Olemme mielestämme onnistuneet hyvin näiden harrastustemme yhteen sovittamisessa ja vietämme vastakin lomamme näin. Tuleva kesä kyllä asettaa taas uudet haasteet, koska suunnitelmissamme on osallistua Marinereiden kesäeskaaderiin Saimaalle ja siellä helposti saavutettavia kenttiä on ehkä vain pari, Saimaan kauniit maisemat varmaan korvaavat tämän puutteen.

Sirkka ja Juhani



Kastelholma Ahvenanmaalla, Slottsbananäkyy lahden takana.



Marinereiden perinteinen helaeskaaderi suuntautui tänä vuonna Viinistuun, joka on pieni Virolaiskylä noin 60 km Tallinnasta itään. Voidaan ehkä sanoa, että tutustuminen Viron uusiin satamiin jatkuu. Viime vuonna tutustuimme Kärđlan uuteen satamaan Hii-denmaalla.

Kova tuuli yritti parhaansa jotta tapaamisesta ei olisi tullut mitään mutta toisin kävi. Vähitellen alkoi Marinerveineitä saapua satama-altaaseen. Ensin tulivat Helmi, Sirius ja Ohta. Seuraavana päivänä saapuivat Marinett II, Elisabet ja Rumbalotte. Aamulla, kun herättiin, huomasimme, että Merineppiskin oli saapunut. Huomattiin myös, että Naatulan Hannele oli saapunut autolla ja majoittunut hotelliin. Meitä oli siis seitsemän veneettä satama-altaassa. Sää oli kaunis, aurinko paistoi ja tutustuminen kylään alkoi. Otettiin pyörät esille ja reput selkään. Kymmenen minuutin kulutta palattiin satamaan ja todettiin, että siinähan se sitten olikin. Kylässä ei ollut edes ruokakauppaa. Sehän ei tahtia haitannut, suuntana ravintola ja sieltä pöytävaraus illaksi koko porukalle. Ruoka oli erinomaisen hyvää ja kaiken lisäksi edullista. Kolmen ruokalajin ateria viineineen kahdelle maksoi 61 Euroa.



Miksi vierassatama Viinistuun?

Viinistu on yli 1000 vuotta vanha kalastajakylä, johon Neuvostoaikana rakennettiin kalatehdas ja joka jossain vaiheessa yhdistettiin Kirov kolhoosiin. Viinistu oli myös Suomen kieltolain aikana sijaintinsa takia eräs tärkeä pirtun lähtösatama. Viron itsenäistyttyä kolhoosi lakkautettiin, mutta rakennukset jäivät jäljelle. Eräs poikalapsi syntyi 1940-luvun alussa muutama sata metriä tehtaasta. Hän sai nimen Jaan ja sukunimi oli Manitski. Hän joutui 1943 yksivuotiaana pakenemaan puna-armeijaa Suomen kautta Ruotsiin. Vartuttuaan hän elätti ensin itsensä sieniviljelijänä kunnes ryhtyi sijoittamaan lauluyhtye ABBA:n rahoja. Viro itsenäistyi ja Jaan muutti miljoonineen takaisin ja osti koko kalatehtaan itselleen. Hän toimi siinä ohella myös Viron ensimmäisenä ulkoministerinä. Venäjän viennin tyrehdyttyä hän muutti tehtaan hotelliksi, konferenssikeskukseksi ja ravintolaksi. Samalla hän sisusti pakastamon taidemuseoksi. Hänelle oli nimittäin kertynyt yli 600 virolaista taideteosta, johon ihmiset nyt voivat tutustua. Rannassa ei ollut kunnollista laituria, joten hän kaivautti kuopan ja rakensi sen ympärille aallonmurtajan ja siitä tuli sitten tämä uusi satama, jossa me nyt olimme. Satama on



suojattu muilta tuuilta paitsi itätuulelta. Silloin aallokko pääsee satamaan ja saa aikaiseksi ikävän pumppauksen.

Miten saimme aikamme kulumaan?



No, olihan meillä myös iloisia asioita. Hannele oli ostanut käytetyn Fjord- veneen ja hänet "ylennettiin" päällikköjäseneksi ja hänelle luovutettiin viiri ja venenumero puheen ja skoolauksien saattelemana. Seurattiin Espoolaispurjehtijoiden "kauppa-auton" saapumista ja tuotteiden roudaamista veneisiin. Kulttuuriläjäyksemme koostui pianokonsertista ja tutustumisesta taidenäyttelyyn, olihan nyt kansainvälinen museopäivä ja sisään-pääsy ilmainen. Päivän ja tapaamisen päätteeksi kokoonnuimme Marinetin takahytettiin nauttimaan Klasun tekemää graavilohta. Seuraavana aamuna irrotettiin köydet ja jokainen suuntasi keulansa kohti kotisatamaansa. Ilma oli mitä parhain ja Suomenlahti pläkätyyni.

Kun Marinerit tapaavat niin aina riittää jutunaihetta. Takana oli talvitelakointi ja yllättävän monilla oli ikävää kerrottavaa ostopalvelujen heikoudesta ja ammattitaidottomuudesta. Polttoainesuodattimien pohjahanat oli jätetty auki, jäähdytysvesiletkut irti, jne. jne. Huoltoliikkeet eivät taida ymmärtää mihin vaaratilanteisiin he saattavat asiakkaansa. Venettä kun ei voi pysäyttää tien varteen odottamaan tiepalvelua.



Muutama sanaa alueen lähihistoriasta.

Minulla on paha tapa heittäytyä luennoitsijaksi kun olen liikkunut historiallisilla maaperillä. Koettakaa kestää...

Tullessa jouduimme ylittämään Jumindan niemen ja Kerin majakan välistä merialuetta. Samalla ylitimme ehkä maailman suurinta merionnettomuusaluetta. Venäläinen kaasuyhtiö halusi vetää kaasuputkensa tästä, mutta virolaiset kielsivät hankkeen mm. sen takia, että merenpohjassa makaa tonneittain räjähteitä ja yli sata uponnutta laivaa.

Tallinnan evakuointi tapahtui toisen maailmansodan aikana 28. elokuuta 1941. Operaatiossa evakuoitiin neuvostojoukkoja ja neuvostohallintoa perheineen, joiden maayhteydet itään saksalaiset olivat katkaisseet. Evakuointiin käytetyt lähes 200 laivaa juutuivat suomalaisten ja saksalaisten Suomenlahden poikki laskemaan Juminda- miinakenttään, missä ne joutuivat alttiiksi miinoille, pommikoneille, rannikkotykeille sekä suomalaisten ja saksalaisten kevyille sota-aluksille. Kaikkiaan 65 alusta upposi ja arvellaan että jopa 15 000 ihmistä kuoli. Mukana oli myös kuuluisa laulaja Georg Ots. Hän joutui myös veden varaan, mutta selvisi onneksi hengissä.

Jumindan miinakentän laskeminen

Kun saksalaiset joukot alkoivat lähestyä Tallinnaa vuonna 1941, neuvostojoukot päättivät evakuoitua meritse Leningradiin. Suomalaiset saivat vihiä hankkeesta ja laskivat Jumindan

niemen eteen, Lahemaan rannikon tuntumaan suuren miinakentän. Miinoja tuotiin muun muassa Porvoon Tolkkisten satamaan ennen sodan syttymistä saksalaisilla rahtilaivoilla.

Suomalaiset miinalaivat Ruotsinsalmi ja Riilahti laskivat kesäkuun 29. ja 30. päivän välisenä yönä 200 merimiinaa Jumindan niemen pohjoispuolelle Tallinna–Kronstadt-laivareitille. Tätä miinoitetta saksalaiset ja suomalaiset miinalaivat kasvattivat vähitellen seuraavien viikkojen aikana niin, että siinä oli lopulta yli 2 000 miinaa ja 1 000 raivausestettä Jumindan niemen ja Kalbådagrundin matalikon välisellä alueella.

Hukkuneiden neuvostokansalaisten muistomerkki on pystytetty Jumindan niemen kärkeen.

Kerin saaren tapahtumat.

Majakkasaareen pääsee ainoastaan uimalla tai jollalla. Saaresta löytyy suomalaisten pystyttämä muistomerkki matkustajakone Kalevan pudotuksesta. Matkustajakone Kaleva (OH-ALL) oli Aero O/Y:n kolmimoottorinen Junkers Ju-52-lentokone, jonka kaksi neuvostoliittolaista pommikonetta ampui alas sen ollessa reittilennolla Tallinnasta Helsinkiin 14. kesäkuuta 1940. Ampumisen syynä pidetään Neuvostoliiton halua saada haltuunsa koneessa ollutta diplomaattipostia. Tapahtuma oli dramaattisimpia tapahtumia välirauhan ajan Suomessa.



Miehistö ja matkustajat

Kalevan ohjaamossa oli kahden hengen miehistö: ohjaajana toimi kapteeni Bo von Willebrand ja radistina Tauno Launis. He olivat lentäneet Kalevan samana päivänä nor-



maalilla päivittäisellä vuorolennolla Tukholmasta Turun ja Helsingin kautta Tallinnaan. Iltapäivällä Kalevan oli tarkoitus palata samaa reittiä takaisin Tukholmaan. Matkustajina olivat virolais-suomalaissyntyinen Gunvor Maria Luts, ruotsalainen Max Hettinger, saksalainen liike mies Friedrich Offermann, saksalainen liikemies Rudolf Cöllen, ranskalaiset kuriirit Paul Longuet ja Frederic Marty sekä yhdysvaltalainen kuriiri, Yhdysvaltain Helsingin-suurlähetystössä työskennellyt Henry William Antheil. Näillä kuriireilla oli mukanaan yhteensä 227 kiloa diplomaattipostia.

Alas ampuminen

Kaksi neuvostoliittolaista DB-3T-pommikonetta odotti Kalevaa Suomenlahden yllä kahden kilometrin korkeudessa. Toinen niistä ampui varoituslaukauksia, mutta Kaleva jatkoi matkaansa. Lähellä Kerin majakkasaarta toisen pommikoneen konekivääriampuja avasi tulen noin 50 metrin etäisyydeltä. Kaleva sai osumia vasempaan moottoriinsa, joka syttyi palamaan. Kaleva kääntyi vasemmalle kyljelleen ja syöksyi mereen Kerin majakkasaaren pohjoispuolelle, noin 30 kilometrin päähän Tallinnasta. Kalevan putoamispaikalla veden syvyys on noin 100 metriä. Kaikki Kalevassa olleet saivat surmansa. Heidän ruumiitaan ei ole löydetty.

Tapahtumat alas ampumisen jälkeen

Lähellä putoamispaikkaa oli kolme virolaista kalastusvenettä. Kalastajat ryhtyivät ottamaan talteen pinnalle noussutta tavaraa: lentokoneen kappaleita, matkustajien tavaroita ja postisäkkejä, niiden mukana 100 kiloa diplomaattipostia. Noin puolen tunnin kuluttua paikalle tuli neuvostoliittolainen sukellusvene Štš-301, joka pakotti kalastajat luovuttamaan löytönsä venäläisille. Sukellusveneeseen päällikkö, kapteeniluutnantti G.A. Goldberg, sähkötti esikuntaan Kronstadtin ja ilmoitti, että Neuvostoliiton pommikoneet olivat pudottaneet matkustajakoneen ja, että hän oli korjannut pinnalle nousseen tavaran veneeseensä.

Kalevan alas ampumisen syytä on etsitty koneessa olleesta diplomaattipostista. Diplomaattiposti ei liene kuitenkaan syy Kalevan tuhoon. Neuvostoliiton ei olisi tarvinnut turvautua varsin epävarmaan pudotusoperaatioon, jonka varjopuolia olisivat olleet säähän liittyvät riskit, pudotuspaikka vain parinkymmenen minuutin päässä Suomen rannikosta ja aggressiivisen teon mahdolliset poliittiset seuraamukset. Jos venäläiset olisivat todellakin olleet kiinnostuneita Kalevan ruumassa olleesta diplomaattipostista, he olisivat voineet ottaa postisäkit haltuunsa helposti vähän aikaisemmin, kun Kaleva oli vielä Tallinnan lentoasemalla. Luontevimman selityksen Kalevan pudottamiselle tarjoaa Neuvostoliiton Itämeren laivastolle annettu käsky Baltian saarrosta. Käskyn mukaan neuvostolaivaston, sukellusveneiden ja lentokoneiden oli pidätettävä kaikki Viron, Latvian ja Liettuan sota-alukset ja kauppalaivat ja katkaistava näiden maiden yhteydet ulkomaailmaan. Ilmavoimia käyttäen oli estettävä Viron ja Latvian ilmavoimien koneita lentämästä Suomeen ja Ruotsiin. Tätä taustaa vasten Kalevan pudotus näyttäisi olevan – pikemmin kuin huolellisesti suunniteltu toimenpide – venäläisten Baltian miehitysoperaation sekaviin alkuvaiheisiin liittynyt teko, partiolenolla olleiden pommituslentäjien ylireagointi, kun he kohtasivat kiellettyyn suuntaan matkalla olleen lentokoneen. Štš-301 -sukellusveneellä taas ei ollut mitään tekemistä Kalevan alas ampumisen kanssa. Kapteeniluutnantti Goldberg aluksineen oli yksinkertaisesti ollut partioimassa kohdassa, joka sille oli määrätty Baltian saartosuunnitelmassa.

Hylyn etsintä

Kalevan hylkyä on etsitty useina kesinä Kerin saaren pohjoispuolelta. Järjestelmällisintä työtä on tehnyt Viron merimuseon tutkimusala Mare. Tutkimuksia johtaneen Vello Mässin mukaan on myös mahdollista, että venäläiset nostivat Kalevan hyllyn kesällä 1940. Neuvostoliitto ei koskaan myöntänyt pudottaneensa Kalevaa. Saksalaiset kysyivät asiaa suoraan venäläisiltä välirauhan aikana, mutta suurlähettiläs Wipert von Blücherin mukaan nämä kiistivät itsestään alas ampumisen.



Uusi Seelanti 2015

Erilaiset merimatkat

Michael Eidam

Matkakohdelistallamme Uusi Seelanti on pitkään odottanut käyntiä. Alkuvuodesta 2015 toteutimme sen ja kaikki, mitä olimme kuulleet maan kauneudesta oli totta. Viivymme 7,5 viikkoa, jolloin kävimme läpi molemmat saaret aivan etelän Stewart Islandilta pohjoissaaren Cape Reingaan saakka. 3 viikkoa lisää ei olisi ollut pahitteeksi. Sinä aikana olimme 12 kertaa merellä. Viidestä retkestä pieni kuvakokoelma alempana.

1. Banks niemi ja Akaroa



Maan englantilaisimmaksi kutsuttu, muutama vuosi sitten maanjäristyksessä pahasti kärsineen eteläsaaren Christchurchin kaupunki oli ensimmäinen etappimme. Sieltä Banks niemi työntyy merelle päin ja sen kärjestä löytyy Akaroa. Akaroa taas on Uuden Seelannin ranskalainen alue. Sinne tuli 16.8.1840 57 ranskalaista ja vielä tänäkin päivänä ranskalaisuus näkyy. Teimme muutaman tunnin retken, unohdimme aurinkovoiteet ja kärsimme jälkeinpäin sen seurauksista. Kun pääsee suojaiselta satamalahdelta avomerelle on seuraava ranta Chilen rannikko 6000 mailin päästä.





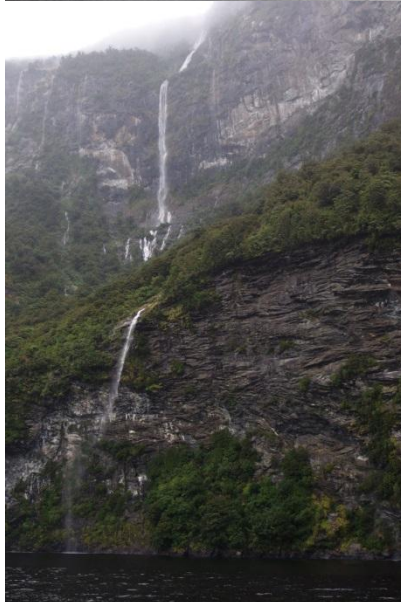
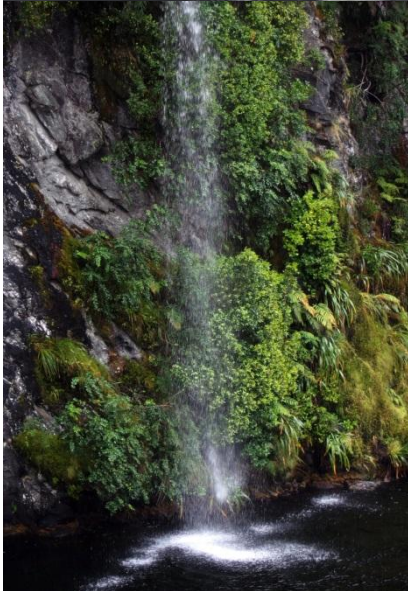
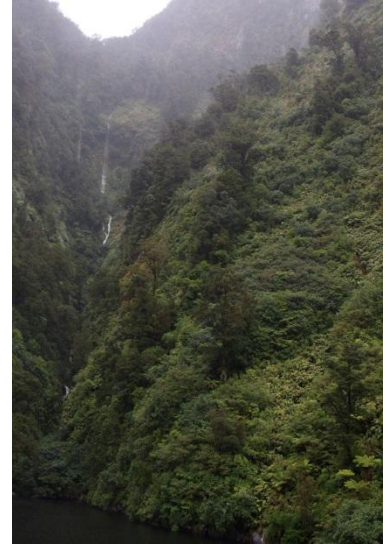
2. Doubtful Sound ja Milford Sound



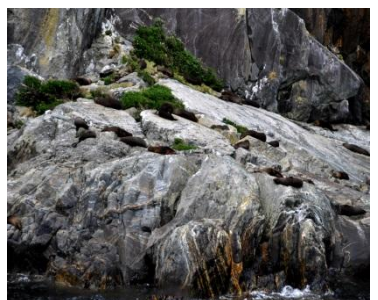
Eteläsaaren lounaiskulma muodostaa Fjordlandin 12500 neliökilometrin suuruisen kansallispuiston. 14 vuonoa, 2700 m korkeita vuoria, sateita 6 – 9 metriä vuodessa, pääteiden lisäksi ei olekaan mainittavia muita teitä. Alue on patikoiden paratiisi. Kävimme ensiksi Doubtful Soundilla ja koimme katkeamattoman sadepäivän. Seuraavana päivänä sitten sininen taivas ja aurinkoa Milford Soundilla. Korkeat kallioseinämät, vihreä viidakkometsä ja lukemattomat vesiputoukset tekevät unohdettoman vaikutuksen.

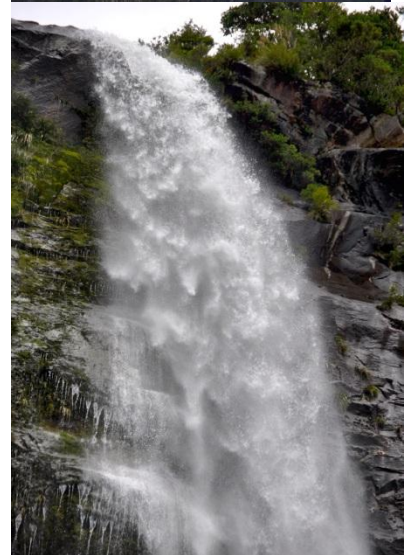
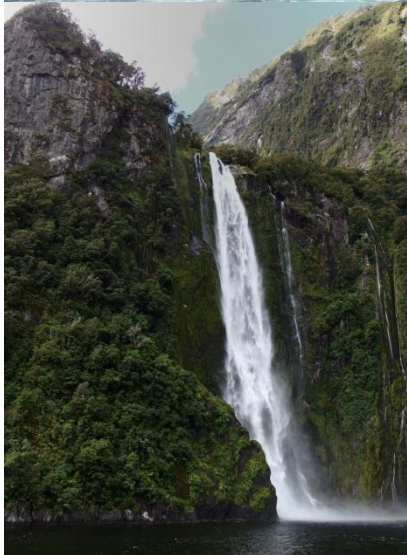
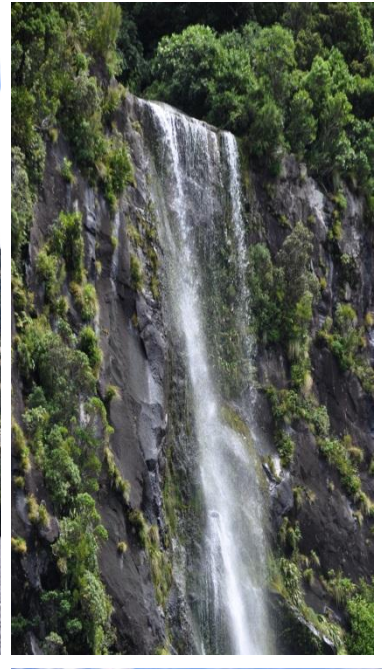
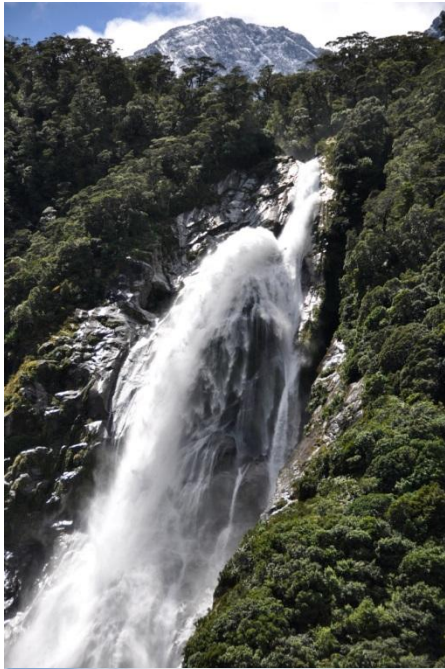
Doubtful Sound





Milford Sound





3. Postiveneellä Marlborough Soundseille



Marlborough Sounds sijaitsevat eteläsaaren pohjoisrannalla ja muistuttavat Turun saaristoa. Suurimpaan osaan aluetta pääsee vain veneellä. Postivene kuljettaa postia ja turisteja, joten sinne vain päiväksi mukaan. Kapteeni ilmoittaa radiopuhelimitse saapumisesta ja ihmiset odottavat venettä valmiina laitureilla.



White Island



50 km pohjoissaaren Bay of Plentyn edustalla löytyy aktiivinen tulivuorisaari White Island. 1900 luvulla siellä oli yli 20 eruptiota. Tulivuori on jatkuvassa seurannassa ja vain seurantatasolla 1 ja 2 sinne päästetään kävijöitä. Pakollisiin varustuksiin kuuluvat kypärä ja kaasunaamari. Kraatterissa oleva järvi elää koko ajan, me emme päässeet sitä näkemään paksun höyry- ja savuverhon läpi. Keltainen rikki on tunnuksenomaista täällä. 1900 alussa sitä yritettiin hyödyntää, mutta kaikki yritykset päättyivät jo 1934. Tehtaan ja laitteiden rauniot muistuttavat siitä.

