Marineri

1/2016

Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC-ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken Tapiola FI22 6601 0003 8594 85
- Jäsenmäärä: 46 jäsentä, joista 30 päällikköjäseniä
- Veneitä: 28

Marineri 1/2016

Jäsenlehti no 1/2016

Maaliskuu 2016

Julkaisija	Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry	
Toimitus	Paula Laasonen	päätoimittaja
	Trygve Österman	taittaja
Kansikuva	Maisemakuva Saimaalta	
Kuva:	Klaus Salkola	

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä.

Sisältö

Marinerit ry	1
Kommodorin puheenvuoro	2
Itämeren huipulle	4
Aikamatka Saimaalla	13
Eskaaderi Saimaalle	19
Matka Raumalta Saimaalle	25
Eskaaderi Varkaus-Petroskoi	30
Aloitteleva merenkävijä	33
Marinereiden matkaan	36
Ristiinan Pursiseuran laiturin korjaus	38
Vene kuntoon ennen matkaa	41
ICCY Rostock 2016	45

Kommodorin puheenvuoro

Vuosi 2015 on ollut niin täynnä onnistuneita veneilytapahtumia, että haluan ne täällä vielä lyhyesti kerrata:

Perinteinen talviretki Utön saarelle aloitti vuoden sillä kertaa tavallista pienemmällä joukolla.

Helaeskaaderin kohteeksi oli valittu Tallinnan itäpuolella sijaitseva Viinistu, pieni yksityinen satama. Itse torstaina saapui 3 venekuntaa, muut 4 venettä odotti kovan tuulen laantumista ja tulivat perjantaina. 21 marinerilaista viihtyi mukavassa kevätsäässä tutustumalla polkupyörillä mielenkiintoiseen lähiympäristöön, istumalla satamaan kuuluvan hyvän ravintolan terrassilla ja katselemalla illalla kansainvälisenä museopäivänä (kukapas tiesi, että sellainenkin on olemassa?) virolaista kuvataidetta. Liian ahtaita poijuvälejä lukuun ottamatta satama palvelee kiitettävästi.

Kesän eskaaderi johti Saimaalle. Sopivasti jäseneksi tulleet kaksi Saimaan veneilijää auttoivat hienosti ohjelman laatimisessa. Yhteiseksi päätavoitteeksi määriteltiin uuden Valamon luostari, jonka jälkeen lähdettäisiin omien aikataulujen ja mielenkiinnon mukaan eteenpäin. 24.6. lähti 6 venekuntaa Kotkasta Santioon, jonne saapui seuraavana päivänä vielä 1 vene. Saimaan kanavan byrokraattiset tarkastukset sujuivat ilman mitään vaikeuksia, sulut erinomaisessa kunnossa. Lappeenrannan ja Puumalan kautta ajettiin Savonlinnaan ja sieltä Valamoon. Pujotteleminen ahtaita reittejä pitkin metsäisissä maisemissa ja jännittävät sulkuportaat antoivat eskaaderille omat mausteensa. Kaikki veneet kävivät vielä Kuopiossa asti, jonka jälkeen yksi ryhmä lähti Varkaudesta eteläiselle Saimaalle ja toinen Joensuun kautta Pieliselle aina Nurmekseen saakka. Käynti Kolin kansallismaisemissa kuului tietenkin ohjelmaan.

Syyskuun alussa tavattiin yhdentoista veneen ja 22 hengen voimin Örössä, joka oli avattu 2015 yleisölle. Satama oli aivan täynnä, laajennusta on jo suunniteltu ja uusi saunarakennus tässä välin valmistunut. Teimme hienossa aurinkoisessa säässä ohjatun retken Bengtskärin majakalle, mahtavat maisemat jäävät mieleen. Örössä hyvä polkuverkosto veti porukan tutustumaan saareen ja opastuksella käytiin katsomassa tykkiasemaa. Päätösilta sujui keskustellen grillipaikalla.

Tälle vuodelle ei ole kesäeskaaderia suunniteltu, vaan valmistelemme vuoden 2017 eskaaderia eteläiselle Itämerelle ja siihen tähtäävää valmennustilaisuutta. Helatorstaina ta-

paamme taas Virossa, tällä kertaa Pranglin saarella Tallinnan edustalla ja syksyllä Porvoossa.

Meitä marinereita on tällä hetkellä 46 ja marineriveneitä 28. Viime vuonna saatiin 4 uutta jäsentä, joten tätä vauhtia eteenpäin haamuraja 50 jäsentä ja 30 marinerivenettä ei ole kovin kaukana. Kotisivuillakin tapahtuu. Vuosina 2013/2014 kävijämäärä oli yli 4000 ja viime vuonna jo yli 5000 lukijaa. Marinereiden omakohtaiset kertomukset auttavat herättämään lukijoiden mielenkiintoa.

Tällä kertauksella odotan pikaista jäiden lähtöä, kaikkien veneiden valmiiksi saattamista suunnitellusti ja oikein hyvää veneilykautta 2016.

Mike

Klaus Y. Salkola

Itämeren huipulla

Itämeren altaaseen kuuluu varsinaisen Itämeren lisäksi Suomenlahti ja Pohjanlahti. Itämeren eteläisin kohta löytyy – katsantokannasta riippuen - joko Saksan Wismarista tai Puolan Szczecinistä. Ohta ei varsinaisesti ole käynyt kummassakaan, mutta Stettinin sisämeren poikki kuljettiin Elisabethin seurassa BALTESK 2011:lla matkalla Itämeren ympäri. Vuonna 2015 kohteena oli Itämeren altaan pohjoisin satama, joka löytyy Ruotsista Kalixin kunnassa olevasta Törestä. Tornio, jossa aikaisemmin on käyty, jää leveyspiiriltään tästä hieman eteläisemmäksi.

Matka tehtiin suuremmitta kiireittä, sillä ***Sirius*** otti Perämeren matkalleen parin viikon varas-lähdön eikä kiireesti etenevää venekuntaa kannattanut yrittää tavoittaa. Juhannusta ennen lähdin HVK:n Hästön kautta yksin matkaan viettäen juhlan ***Helgan*** hyvässä seurassa Porkkalan selän reunalla olevassa saaressa. Edullisempaa polttoainetta otin Inkoosta, josta sunnuntai-illaksi kuljin Saaristomerelle Kuggön lahdelle ankkuriin. Alkuviikon makasin sitten Aurajoessa lähellä Tuomiokirkkoa tehden erilaisia työjuttuja ja odotellen uutta kameraani.

Turusta etenin Taivassalon ankkuripaikan kautta Reposaareen. Irrotessani poijusta jäi yllättäen ”tyhjät käteen” sillä alumiininen vaihdevaijerin pidike väsyi poikki eikä vaihde enää mennyt eteenpäin. Onneksi olin vielä poijun kohdalla ja pääsin hivuttautumaan takaisin laituriin. Porilainen neuvokkuus ja avuliaisuus toivat paikalle veneilevän metallimiehen, joka tunnissa valmisti minulle uuden osan – toki haponkestävästä. Olisiko tuo onnistunut Pääkaupunkiseudulla? Mies oli tekemässä matkaa Itämerellä ja annoin hänelle kiitokseksi marinereiden valmennusaineiston matkaansa varten.

Hamskerin kivipelto

Matka eteni hiljalleen ja kävin matkan varrella useissa paikoissa, joista ennen olin vain mennyt ohi. Näitä olivat mm. ***Ouran*** täyttä kivikasaa olevan saariston kaksi fantastista satamapaikkaa: ***Ouraluoto*** ja ***Hamskeri***. En ikinä ole osannut kuvitella, että sellaiset paikat voisivat olla kiehtovia käyntikohteita. Luonto on jotain aivan muuta, mihin kotirannoillamme olemme tottuneet. Ouran saaristossa meni kaksi päivää ja yötä.

Hamskerin sisäsatama

Bunkkerin otin Kaskisissa mutta en jäänyt paikalle vaan jatkoin Vaasan lounaispuolelle tosimatalaan Bergön kyläsatamaan. Pienten, maannousun nostamien aittojen ympäröimässä satamassa on vettä vain senttejä enemmän, mitä Ohta tarvitsee. Jopa paikallinen, kaljoilta palaava nuoriso ajaa siellä todella hiljaa.

Vaasa

Kävin Vaasan ulkosaaristossa olevaan ***Rönnskärin*** alueeseen kuuluvalla vanhalla luotsiasemalla, joka nyttemmin on vierailusatama saunoineen. Hieno paikka, jonne toiseksi yöksi tuli kourallinen veneitä – suviseuroista palaavia. Oli muuten lapsukaisia laiturilla.

Huoltotäydennys haettiin Vaasasta kiertäen polkupyörällä niin kaupat, venetarvikeliike, Multitronic kuin Biltemakin. Syötävän lisäksi mukaan saatiin puuttuva työkalu, plotterikartta, kovalevyasema ja Isakssonilta hankitut uudet vaelluskengät.

Mikkelinsaaristo jäi väliin kun suuntasin pohjoiseen. Ensi kerran kävin Uudessakaarlepyyssä – tosin pykälää ulommassa lahdessa olevassa satamassa, sillä Lapuanjoki ei vaikuttanut kiehtovalta. ”0,jotain metriä” syvä.

Kulttuuripläjäyksen otin Pietarsaaren moottorimuseosta. Pietarsaaressa lienee ollut eniten moottoritehtaita Suomessa niinä viime vuosisadan vuosikymmeninä, jolloin moottoreiden pienimuotoinen valmistus Suomessa oli mahdollista. Nykyäänhän meillä on monta moottoreiden maahantuontia harjoittavaa kauppaliikettä.

Ohtakarin salmi

Pietarsaaren – Kokkolan välinen sisäväylä lähtee Nautorin kulmilta ja se on kyllä kokemisen arvoinen. Lukuisat hienosti hoidetut huvilat reunustavat kivikkoisen veden läpi viitoitettua väylää. On kuin puistossa ajaisi. Ohtan henkinen syntysija ***Ohtakari*** on minulle välttämätön käyntikohde. Kaksi yötä meni paikalla hyvän ystäväni seurassa ja saunoessa. Pääsin mm. mukaan rysille ja

Ohtakarin satama

saaliin perkuuseen ennen niiden toimittamista myyntiin. Kalaveneen nimi on muuten ***Lohta***. Mistähän lie ideoitu?

Raahe

Kalajoelle sisälle turhaan yritettyäni menin ***Raaheen*** odottamaan ***Satua*** miehistötäydennykseksi. Meille näytettiin koko kaupunki liitännäiskunti-neen ja käsitimme,

Olen Wanha Herra, maailman vanhin sukelluspuku."

että aikoi-naan Suomen suurimman kauppalaivaston omannut kaupunki on nykyään paitsi historiallinen, myös elinvoimaiselta vaikuttava hienoine asuinalueineen ja lukuisine yrityksineen. Matka jatkui sen jälkeen täydellä miehityksellä ja suuntasimme ***Tauvon*** edestä ***Marjaniemen*** sijasta ***Ouluun***. Hiukan läikkyi ja paikkahan on tunnettu ikävästä aallokostaan.

Oulu on erityisen kaunis satamapaikka ja siellä on eräs maamme upeimpia toreja. Vieras-satamakulttuuri ei vain vieläkään ole sinne oikein rantautunut, mikä näkyy palveluntarjoajien avutto-muutena käsittää, mitä muualta tullut veneilijä tarvitsee (ja mitä ei). Kaikkea oli loppujen lopuksi kuitenkin tarjolla kunhan osasi etsiä ja kysyä ja malttaa odotella – paitsi vesiletku liitettäväksi keulan edessä olevaan vesihanaan. No, voihan siinä kädet pestä.

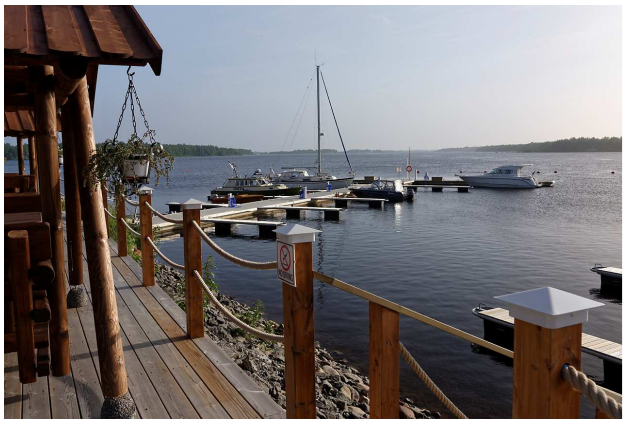
Oulu

Perämeren edullisinta polttoainetta otimme ***Kellon Kiviniemestä*** jäätelön kera. Sieltä siirryttiin ***Iin Röyttä*** nimiselle saarelle, jossa toimii muistaakseni 7 eri venekerhoa saman satama-altaan ympärillä. Paikka on entinen laivojen kuormauspaikka ja siellä on kivinen aal-

lonmurtaja ja paljon historiasta kertovaa. Meidät otettiin lämmöllä vastaan ja oli valittavana, minkä venekerhon saunaan menisimme. Kutsuja tuli enemmän kuin yksi.

Matkalla ***Kemiin*** tutustuimme ***Kuivaniemen*** alueella olevaan saareen, jota on keinotekoisesti parannettu suojasatamaksi kovaa tuulta vastaan. Sieltä sitten menimme Kemiin, missä tutussa ***Ulenin*** satamassa vierasveneitä hoitaa vuoron perään jompikumpi kahdesta venekerhosta. Olimme sydämellisesti tervetulleita jo laituria lähestyessämme. Ohta oli nyt ***Meri-Lapissa***. Kauppamatka, kiertoajelu ja vierailu serkun luona jättivät hyvän muiston käynnistä. Aamulla jatkoimme länteen serkkuni ollessa sen päivän seuranamme. Täällä yksitoikkoinen avorantamaisema alkaa jälleen muuttua hieman Lapin tuntureita muistuttavien kumpusaarien reunustamaksi saaristoksi.

Tornion Röytän satamasta löysimme pienen pätkän alkuperäistä, sodan aikaista laituria ja sen päällä muistomerkin poliittisessa pakkotilanteessa 1944 tehdystä uhkaroh-keasta Tornion maihinnoususta, jossa isäni oli ollut mukana. Näky toi hetkeksi vakavat ajatukset mieleen. Jatkoimme jokea yläjuoksun suuntaan, sillä laivasatamassa veneille ei ole paikkoja.



Vierassatama Tornado

Tornionjokea oli sitten viime käynnin ruopattu ja viitoitettu mutta siitä huolimatta kiinnitettiin Ohta alueen uusimpaan vierassatamaan ***Toranda***, joka sijaitsee hieman lähempänä merta. Paikalla sijaitsi aikaisemmin pieni ***Hellälän*** puulaituri, jossa Ohta ja ***Saukko*** yöpyivät vaiherikkaan matkansa aikana 2004.

Satama on Tornion ja Haaparannan yhteinen ja siihen kuuluu venesataman lisäksi tanssiravintola, vaunualue, ravintola ja paljon muuta. Satama ja sauna olivat uutuudesta johtuen ilmaiset, mutta polttoainetta ostimme tästä kiitokseksi hintaan 1,76 €/l. Täällä Tornionjoessa oli poijutettu pujottelurata, jota kierrettiin moottorikelkalla. Älyttömältä kuulostava revittely ja huikea nopeus pitivät vikuroivan ajopelin pinnalla. U -muotoinen nosto-ponttoni oli rannalla valmiudessa ja kelkan päällä oli fenderikoho ja narukerä joten epäonnen tapauksessa ajopeli olisi noussut nopeasti kuiville. Kaupunkilais-poikien vesijetillä ajelu on tähän verrattuna lälläreiden pilipalihommaa!

Moottorikelkalla voi ajaa kesälläkin

Ruotsin puoli on jo erämaatyyppistä saaristoa. Perämeren saariston läpiajo synnyttää voimakkaan tunteen. Luonto on jylhää, karua ja lähes tunturimaisemaa, mutta silti suojaisaa. Se on kovin erilaista kuin kotivesillämme. Katsoin kartasta, miten pohjoiseen veneellä voisi päästä ja valitsin Töre nimisen pikkukylän pitkän vuonon perukoilta. Paikka sijaitsee Torniota ja ***Kalixia*** lännenpänä ja myös lähempänä pohjoisnapaa. Kartan mukaan sataman jälkeen olisi 0,1 m vettä ja sitten tulee jokin tunturipuro. Perillä oli jäänteitä muinaisesta satamatoiminnasta ja sementtisiilo lastauslaitureineen. Laiturin vieressä oli suuri, keltainen poiju, johon oli merkitty paikan koordinaatit. Ohta oli todistettavasti saavuttanut Itämeren altaan pohjoisimman pisteen latitudilla 65° 54,07´. Tästä ei napapiirille 66° 32´ olisi ollut linnuntietä kuin vaivaiset 38 mpk vaan kun vesitie puuttuu. US Navyn epävirallisen perinteen mukaan napapiirin ylityksestä alus saa ”Blue Nose”n eli keulan kärki maalataan siniseksi. Ohta ei tästä sitä saa, mutta odotan Tören sataman postitse lupaamaa sertifikaattia!

Itämeren altaan pohjoisin piste

Vierassatama on leirintäalueen yhteydessä ja kaikki palvelut ovat yhteisiä. Pikkukylässä oli ruususen hiljaisuus ja sieltä löytyivät myös Ruotsin kaupunkien ja kylien oleellisimmat pyhimmät rakennukset Kirkko ja sosialidemokraattinen puoluetalo ”Folkets Hus”. ICA kaupan rappusilla istui maahanmuuttajataustainen, hyvin pukeutunut kerjäläinen. Olimme siis Ruotsissa.

Seuraava satama oli Luleån kaupunki, jossa tehtiin provianttitäydennys ja hankittiin Sadulle ajanmukaiset paukkuliivit velvollisuuksin myös käyttää niitä. Piteån sivuutimme ja menimme vanhalle majakkasaarelle Pite Rönnskär. Kalastajien mökki-kylästä on tullut paikallisten ihmisten loma-alue. Kävimme ylhäällä maja-kassa ja nautimme kahvit pienessä kahvilassa. Illalla saimme uusia ystäviä grillinuotiolla.

Näkymä Piten majakasta

Pitkällä vedolla vedettiin alas Merenkurkkuun ja tehtiin tekninen yöpyminen Holmön saaren satamassa, josta aamulla kuljettiin komeata ja voimakkaasti virtaavaa Uumajanjokea sisämaahan Uumajaan. Laiturissa oli usean solmun virta mutta satamamaksu puuttui, mistä oikein kilvellä ilmoitettiin. Paikka on syvällä kaupungin sydämessä ja vanha keskusta on parin korttelin päässä – tosi hieno. Uumajasta löytyi niin Biltema kuin

ystäviäkin ja saimme tutustua kaupunkiin ja sen historiaan. Uumaja on Västerbottenin keskus ja vahva yliopistokaupunki – mm. muotoilusta kuuluisa.

Bunkraus tehtiin joen suussa olevassa venekerhon satamassa, missä polttoaineen laatua kehuttiin sanomalla, että se on rapsivapaata! Cummins oli siitä hyvillään kun tankkiin ei kasva pöpöjä. Ohtan keula suuntasi sitten etelään ja tekninen yöpy-minen tehtiin pienessä Järnasin satamassa käy-mättä siellä oikeastaan edes maissa.

Höga Kustenin maisemia

Mjältön huipulla

Edessä oli Höga Kusten. Kiersimme minulle ennestään tutut paikat kuten Trysunda, Skrobban, Mjältö, Ulvöhamn, Docksta ja uutena Bönhamn. Vein pari länsimetrotyömaalta louhittua kivenpalasta Mjältön huipulle (236m) kasvattaakseni ennestään jo huikeasti kasvanutta kekoa. Onpahan arkeologeilla sitten aikanaan miettimistä!

Ulvöhamnissa kävimme tutussa ravintolassa syömässä, toki tällä kertaa emme ottaneet hapansilakkaa. Saaren museo oli vaikuttava ja katunäkymän kruunasi surströmmingsmainoksilla teipattu Rolls Royce. Kävimme myös katsomassa Ulvön keskellä olevan lammen saaressa olevaa hautausmaata. Skuleberget saavutettiin Docksta Ohtan taittopyörillä, joista on aina matkalla ollut iloa. Laelle toki mentiin hiihtohissillä katselemaan upeata maisemaa.

Mjältön Baggviken

Bönhamn

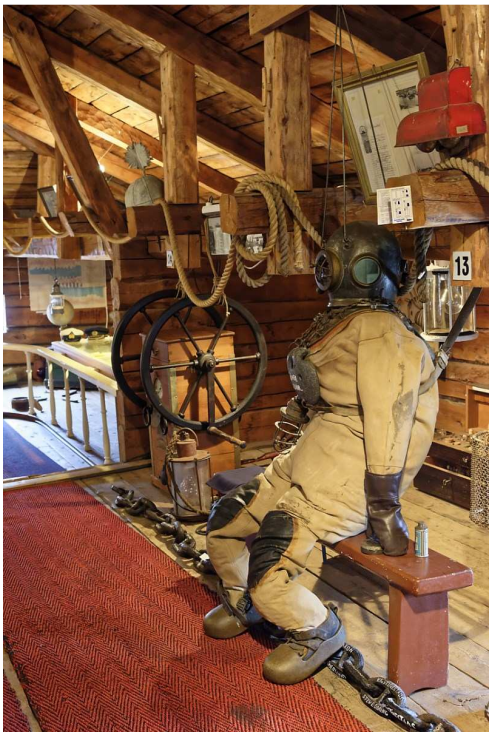
Näkymä Skulebergetiltä

Bönhamnista päätettiin sopivan sääikkunan satuttua ylittää Merenkurkun eteläosa suuntana Närpiön Gåshällan. Yöpyminen tapahtui Fagerön venesatamassa ja siellä syötiin todella

Docksta

erinomainen leike paikallisessa ravintolassa! Vanha, kuuluisa marinerivene ***Kirribilli*** bongattiin uudella omistajalla ja uudella nimellä.

Polttoainetäydennys tehtiin nopeasti Kaskisissa ja sen jälkeen mentiin Kristiinankaupunkiin, jossa sinne hiljakkoin eläkepäivikseen muuttanut OV:läinen ystäväni järjesti meille kiinnityksen ravintolan terassin kaiteeseen, illallisen ja suihkut heidän kotonaan sekä käynnit kaupungin kahdessa meriaiheisessa museossa – maanantaista huolimatta. Kristiinankaupunki on aikoinaan ollut Suomen laivanrakennuksen keskeinen paikka ja siellä on rakennettu eniten laivoja maassamme puulaivojen kulta-ajan loppumiseen saakka. Toista museota hoiteli toinen – jo aikaa sitten samalla tavalla



Kristiinankaupungin merimuseo

Kristiinankaupunkiin muuttanut OV:läinen ystäväni joten tässä paikassa oli kotoisaa liikkua ja olla.

Selkämeren rannikko oli Sadulle uusi kokemus ja pistäydyimme Ouraluodon kautta matkalla Luvian saaristoon, missä yövyimme Luvian Vene Kolmio ry:n saaressa paikalliset veneilijöiden lämmittäessä meille saunankin. Tästä oli

Ouraluoto

Ouraluoto

helppoa kulkea Rauman sisä-saariston läpi Uuteenkaupunkiin, jossa kesämökkivierailun jälkeen menimme Joonaslokin laituriin yöksi. Olimme palanneet ”jokamiehen veneilyvesille” josta kotimatka sitten kulki Kustavin, Airiston, Stormälön, Dalskärin (jossa tapasimme ***Helmin***) ja Hangon Itämeren Portin kautta kotiin.

Ouraluoto. Kiviä enemmän kuin vettä?

Tilinpäätös:

- Matkalla oltiin 18.6. - 3.8. eli 46 päivää.
- Matkaa kertyi 1549 M eli keskimäärin 33,7 M/päivä
- Käyntiaika oli 224 tuntia josta seuraa keskinopeus 6,91 solmua.
- Polttoainetta taisi kulua noin 1200 litraa huomioiden sen, että öljypoltin oli päällä lähes joka yö .

Näkymä Mjältön huipulta

Timo Totro

Aikamatkalla Saimaalla.

Kesällä 2015 Marinella III miehistöineen oli marinerien Saimaan eskaaderissa mukana vain Santiosta Lappeenrantaan ja jatkoi sitten omille väylilleen. Kaksi kesää aiemmin teimme kahden kuukauden retken Saimaalle. Molemmat retket tarjosivat 'aikamatkan', yleiseen ja omaan historiaan.

Sisävesireitit ja kanavat ovat merkittävä osa Suomen talouden historiaa. Vanhimmat kanavahankkeet ovat 1400-luvulta. Hieman myöhemmin Saimaata ja Viipuria yhdistävää maakannasta yritettiin kaivaa, että olisi syntynyt kulkukelpoinen virta mereen. Tuo ajan tekniikalla hanke ei - onneksi – kuitenkaan onnistunut. Korkeusero mereltä Saimaalle on noin 80 metriä. Ensimmäisen Saimana kanavan rakennustyöt aloitettiin 1845. Kustannukset arvioitiin noin 1,2 kertaa silloisen suuriruhtinaskunnan vuosibudjetin suuruisiksi.

Kanavan pituus oli noin 60 kilometriä, sulkuja peräti 28. Rakentaminen kesti 11 vuotta. Vilkkaimpina aikoina kanavassa kulki päivittäin 27 vuorolaivaa ja paljon rahtia. Kuvassa haloilla lastattuja tervahöyryjä odottamassa sulkuun pääsyä.

Nykyveneilijä siirtyy Suomenlahdella Santion merivartioaseman jälkeen Venäjän alueelle ja merkitylle väylälle. Sen loppupäässä Viipurin lahdella on nähtävissä vielä neuvostoajan sosialistista realismia. Kanavan läpikulkuun liittyvä byrokratia on vähentynyt minimiin, kulttuurissa elää sekä englantia puhuva palveluhenkisyys että venäjää puhuva ilmeettömyys ja kontrolli. Suomalaisen liikenneohjaajan informaatio veneilijöille VHF- puhelimen kautta esimerkiksi odotuksista suluilla on varsin niukkaa. Nykyisellään 1960-luvulla uusittu kahdeksansulkuinen, osaksi vuokrattu kanava tuottanee lähinnä tappiota liikenteen vähäisyyden vuoksi. Kuvassa näkyy oikealla Brusnitchnoen sulku, vasemmalla vanhan kanavan Juustilan sulun jäänteet; keskellä piirros laivasta Juustilan sulussa vuodelta 1873 ja kuva marineriveneestä nykyisen sulun suulla kiinnittymässä tullausta varten.

Saimaan historia on myös raja-alueiden historiaa. Ruotsin ja Venäjän raja siirtyi 1700-luvulla Saimaalle. Lappeenranta ja Savonlinna/Olavinlinna kuuluivat Venäjään, niiden välisen vesiväylän solmukohdat Puumala ja Sulkava Ruotsiin. Napoleonin sotien aikaan suur-

valtapolitiikka tuli Saimaalle. Kenraali Suvorov sai tehtäväkseen avata neljä sotakanavaa (eli ohittaa Puumalan), rakennuttaa niiden yhteyteen varuskunnat ja perustaa Saimaan sotalaivaston. Alukset olivat myöhempien kirkkoveneiden pituisia, mutta leveämpiä ja aseistettuja. Ajatuksena oli turvata Pietari ruotsalaisten hyökkäyksiltä sisävesiä käyttäen. Kanavat ovat osin entisöityinä nykyään pienveneilijöiden käytössä.

Matkan Savonlinnasta Kuopioon voi tehdä joko Soisalon saaren länsi- tai itärantaa seurailen.

Tämän Ahvenanmaata suuremman saaren länsireunaa kulkevan reitin kahta koskea Varkaudessa ja Leppävirralla oli jo kauan yritetty turhaan perata kulkukelpoisiksi. Kosket katkaisivat laivojen etenemisen. Kun ensimmäisen Saimaan kanavan suunnittelu käynnistyi savolaiset halusivat hyötyä uudesta yhteydestä merelle ja niin päädyttiin Taipaleen kanavan rakentamiseen Varkaudessa ja Konnuksen kanavan Leppävirralla. Rakennustyöt aloitettiin 1835 - siis kymmenen vuotta ennen Saimaan kanavan rakentamista - ja ne kestivät viisi vuotta. Rakentajina oli pääosin ympäristön työvelvollisia talonpoikia. Hankkeessa käytettiin hyväksi kokemuksia Götan kanavan rakentamisesta Ruotsissa. Kuopiolaisillekin avautui näin vesiväylä merelle. Taipaleen ensimmäinen kanava oli laivaliikenteen käytössä 31 vuotta. Myöhemmin se on toiminut laivojen kuivatelakkana, siinä on sijainnut myös saha ja mylly. Kuvassa näkyy alempi sulku nykyisessä asussaan.

Itäisen väylän varrella Palokin sahan omistajalla, Heinäveden Höyryvenhe Oy:llä ja Heinäveden kunnalla oli samoin intressejä saada väylä merelle ruopatuksi ja kanavoiduksi. Niin valmistui Karvion kanava 1896, osin työttömyystyönä. Reitin eteläiset esteet raivattiin rakentamalla Kerman, Vihovuonteen ja Pilpan kanavat sekä Vääräkosken avokanava (1903-1905). - Rantauduimme 2013 Karvion leirintäalueen heiveröiseen vieraslaituriin, joka on tarkoitettu meitä pienemmille veneille. Koski kohisi tutusti korvissa. Olen syntynyt (talvisodan alkamisvuonna) ja elänyt ensimmäisen vuosikymmeneni Karvion kanavalla. Isäni toimi siellä kanavakasöörina, äiti oli kunnankätilö. Lapsuusvuosiin liittyy vilkas laivaliikenne: hinaajat vetivät proomujonoja, tervahöyryt olivat mahtavia, nippuuittoa näiden lisäksi sekä Heinävesilaivojen matkustajaliikenne Savonlinnan ja Kuopion välillä. Sinne suuntautuivat myös ensimmäiset kaupunkimatkani. Karviosta muistan vieläkin kyltin kosken yli johtavan sillan ja kääntösillan kupeessa: ”Hevosella juosten ajo sillalla kielletty kolmenkymmenen päiväsakon uhalla.” Sotavuosina kolmen maantien risteyksessä taukoa

pitävät sotilasosastot kalustoineen oli tavallinen näky. Rannalla oli myös täisauna. Nyt maisema on myllätty kokonaan uusiksi. Lähes sadan vuoden takaisessa kuvassa on Karvion kanavan ylempi sulkuportti ja kasöörin virka-asunto;

viereisessä kuvassa silloinen sulku ja kääntösilta sekä edellä mainitsemani kosken yli johtava silta. Täällä vietin lapsuuteni kymmenkunta ensimmäistä vuotta.

Sitten takaisin läntiselle reitille; Taipaleen kanava oli uusittu hätäaputyönä nälkävuosina 1860-luvun lopulla. Tilanteen katastrofaalisuudesta kertoo sekin, että yli kolmasosa työväestä eli noin 250 henkeä kuoli rakentamisen aikana. Isoisäni isä ja isoisäni asuivat pääosin talvet silloisessa Säämingissä, nykyisessä Savonlinnassa sukutilaa viljellen kaukana muusta asutuksesta. Kesäisin he toimivat luotseina Saimaalla ja asuivat Varkaudessa. Luotsien mökki seisoo yhä hyväkuntoisena – mutta asumattomana – Taipaleen suursulun reunalla. Isänikin aloitti luotsioppilaana. 1950-luvun alussa hän palasi perheineen Karviosta kanavakasööriksi sulun toiselle puolelle. Kävin pääosan oppikoulusta Varkaudessa. Veneilyinnostus pohjaa noihin vuosiin, ehkä vielä kauemmas esi-isien luotsigeeneihin. Opiskeluaikojen kesiä kului nippu-uitossa kanavalla. Sitä tehtiin urakalla päivä- ja yövuoroissa. Noiden vuosien tyttöystävän kanssa aloitettu yhteinen veneily on jatkunut näihin päiviin. Kuvat kertovat Taipaleen ’toisesta’ kanavasta ja nykyisestä Marinellan kipparista siirtämässä ’keluveneellä’ sulutettavia nippuja.

Saimaan kanavan uudistamistöitä oli aloitettu jo 1930-luvulla, mutta sota keskeytti ne, ja rauhanteossa osa kanava-alueesta jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliitolle. Kanava-alueen vuokrasopimus ja sopimukset kanavan uudistamisesta neuvoteltiin 1960-luvun alussa ja uudistettu kanava avattiin 1968. Kun se oli suunniteltu aiempaa suuremmille aluksille, tuli eteen ns. syväväylien rakentaminen Saimaan suurimpiin satamiin. Siinä yhteydessä myös Taipaleen kanava (ja Konnuksen kanava) saivat kolmannen, nykyisen rakenteensa, yhden suuren sulun.

Taipaleen vierassatamaan käännytään heti sulun jälkeen oikealle. Alla olevassa kuvassa näkyy Marinella III:n takana keltainen luotsien entinen virka-asunto, jossa ukkini isä ja ukkini perheineen (siis isänikin) ovat aikoinaan asuneet.

Palataan vielä edellisestä sadan vuoden taakse ja Soisalon itäiselle, Heinäveden reitille. Aloite Juojärven yhdistämiseksi Saimaaseen tehtiin 1870-luvun puolivälissä. Silloin suunniteltiin Juojärven kanavointia Oriveteen, Savonlinnasta Joensuuhun kulkeneeseen väylään. Silloisen tekniikan pohjalta se olisi vaatinut kymmenen sulkua, hanketta pidettiin liian kalliina. Heinäveden reitin kanavien valmistuttua Juojärvi päätettiin yhdistää Varisveteen. Varistaipaleeseen tuli nelisulkuinen kanava ja sen yläpuolelle Taivallahden kaksisulkuinen kanava. Rakentajia oli parhaimmillaan lähes 400, kauempaa tulleiden perheellisten lapsille palkattiin ylimääräinen opettaja Palokin kansakouluun. Kanava valmistui 1914, ensimmäisen maailmansodan alkamisen vuonna. Kanavaa käytettiin paitsi nippu-uittoon myös Outokummun kaivoksen malminkuljetukseen.

Varistaipaleen kanava on edelleen korkeuseroltaan (12-14 m.) suurin Suomen kanavista. Veneilijälle nousu Juojärvelle on edelleen elämys. Vesi ryöppyää mahtavasti kohisten sulkuporttien luukuista, tekniikka on uusittu, toimintaperiaate vanha. Niin päästään Suomen ’korkeimmalle’ järvelle, yli sata metriä merenpinnasta, noin 20 metriä muista järvistä. Ve-

den korkeus on säilynyt kivikaudesta saakka. Varistaipaleen kanavamuseo palautti mieleen muistoja lapsuudenaikaisesta kanavasta, koskesta ja kotitalosta Karviossa.

Juojärven rannalla sijaitsee nykyinen Valamon luostari ja sen vieraslaituri. Ortodoksinen luostari luterilaisessa ympäristössä on yksi esimerkki historiasta ja rajasta, aikanaan – ja jälleen - kovin jyrkästä epäluulosta puolin ja toisin. Tämäkin alue Saimaata on ollut rajaaluetta satoja vuosia. Toisen maailmansodan vuosina alkuaan Laatokan saaressa sijainnut luostari joutui evakkoon Heinävedelle. Muistan proomujen tuoneen luostarin tavaroita Karvion kanavalle. Yksi luostarin suomea puhuvista munkeista kävi Karviossa postissa ja kaupassa. Ensimmäisenä alakouluvuonna pääsimme hänen hevoskyydissään usein koulusta lähelle kotia. Paastonaikana hän kävi ostamassa meiltä kananmunia. Muistan hänen ystävällisen hymynsä ja puheensa.

Luostari rakennuksineen ja messuineen on kuin pala vuosisatojen takaista bysanttia. Korkeiden kuusiaitojen reunustamat kävelytie luostariin ja metsähautausmaalle pysäyttävät kiireen. Toisaalta nykyisessä luostarissa näyttää pyhä ja bisnes kietoutuvan toisiinsa. Luterilaisena toisaalta kadehtii, toisaalta on vaikea saada tuntumaa mutkattomaan pyhyyden läsnäoloon. Sen kokee myös hautausmaalla. Mekin lisäsimme pienen kiven kirjailija Pentti Saarikosken muistomerkille. Luostarin arjen pyörittämisessä monitaitoisten talkoolaisten panos näyttää olevan merkittävä. Matka jatkui Juojärven toiselle rannalle Tuusniemelle. Siellä jälleen ihmettelee, miten kekseliäästi pienten kuntien ja niiden asukkaiden on kerättävä elämänsä edellytykset yhteistyöllä ja verkostoitumalla. Vierassatama ja leirintäalue käyttävät samoja fasiliteetteja. Niihin on satsattu todella paljon, veneilijälle kohtuulliseen hintaan. Maisema on avara, lasten taide on esillä, angry birds on pesinyt lasten laivaan, takkakota on erinomainen, sininen viiva ohjaa kauppaan. Vanhasta matkustajalaivasta löytyy ties mitä, ja kaikessa ”oot perillä yhessä sujjauksessa”, varsinkin kun veneemme varusteisiin kuuluvat polkupyörät. Pääsimme jopa paikalliseen lehteen, kuvan kanssa. Kodassa nautimme auringon laskiessa ja illan viiletessä takan äärellä mansikoita ja jägerteetä. Ystävällinen ovien sulkija antoi meille vielä jatkoaikaakin, kiitos! Ihmettelimme suurta ja hyvin hoidettua hautausmaata. Tiekirkossa olisimme halunneet sytyttää kynttilät lastemme perheille, opasta ei ollut ”ohjeistettu kynttilöiden ja tulitikkujen paikasta”, niitä ei löytynyt; kankea strategiakieli on ehtinyt kirkkoonkin. Silti ymmärtää hyvin että paikkakunnalle nimensä ehkä antanut sotamies Duus asettui mieluummin tänne kuin kiersi sotatantereita. Vakuudeksi paluumatkan alkuun koukkasimme veneellä Ohtaansalmelle Täyssinän rauhan muistomerkille, mikä kertoi ”ikuisen rauhan” julistamisesta (1595). viereisessä kuvassa lasten muovaama vedenneito Tuusniemen vierasvene-satamassa.

Viime kesän retkellämme kävimme Palokissa Lintulan (nais)luostarissa. Kävelymatka vierassatamasta luostariin oli kiintoisa. Rannassa olisi voinut liittyä kunnostettavan S/S Panulaivan osakkeenomistajaksi, tien varrella valkoisen suuren teräsveneen katolla oli kyltti: ”Osta vene”, ympärillä naivistinen veistospuisto, luostarin portilla infotaulu: ”Luostariin eivät

sovi ranta-asut, eivätkä koirat.” Ilta satamassa nuotion ääressä aktivoi nuoruuden nostalgisia muistoja.

Kuopio on elämäni ensimmäinen kaupunki, matka tehtiin Karviosta Heinävesi-matkustajalaivalla. Kesän 2015 retkellä ajelimme viikonloppuna polkupyörillä kohti entistä kasarmialuetta, jossa isäni oli palvellut varusmiehenä. Tulimme Kasarmikadulle, rouva jarrutti ja kaatui, ranne murtui, onneksi lähellä yliopistollista keskussairaalaa. Ambulanssilla ensiapuun, käsi kipsiin viideksi viikoksi, veneeseen yksikätinen miehistö. Paluumatkalla vammaa kuvattiin röntgenillä kolmessa sairaalassa ja kipsi poistettiin Helsingissä. Siitä huolimatta käytiin vielä Joensuussa ja Punkaharjulla Luston metsämuseossa; ihastuttava paikka. Lopuksi kolme ’naturalistista’ taideteosta Brusnitchnoen sulun seinästä, Kotkan vesipuistosta ja Pyhtään kaunissaaren vierassatamasta. Ne kuvaavat hyvin retkemme tunnelmia.

Michael Eidam

Eskaaderi Saimaalle

Kuusi venettä kokoontuu 23.6. Kotkassa (Christine, Elisabeth, Jasmiina, Meri-Neppis, Primavera ja Rumbalotte), lähtee seuraavana päivänä Santioon ja saapuu sinne ukkosen ja sateen saattamana.

Rajavartioston tarkastukset sujuvat nopeasti, mutta kun seuraavana päivänä tuulee liikaa ja päätämme jäädä vielä päiväksi laiturille, tulee vähän sanomista. 26.6. lähestymme yhtenä letkana Viipurin lahtea, venäläiset tarkistavat meitä partioveneistä käsin, ja nautimme kohta Saimaan kanavan hyvin toimivista suluista ja maisemista. Osa veneistä yöpyy Nuijamaalla, osa jatkaa suoraan Lappeenrantaan. Siellä on parhaillaan kansainväliset markkinapäivät.

Voi tarkistuttaa sähkölaskunsa, solmia uusia kännykkäsopimuksia tai ostaa eri maiden ruokaerikoisuuksia.Ensimmäiset muikut maistuvat, mutta ne häviävät kyllä myöhemmin Savonlinnan ja Kuopion tarjonnalle. Ensimmäinen aurinkoinen päivä vie meidät Puumalaan ja sieltä 30.6. eteenpäin Savonlinnaan. Sillä matkalla vettä lentää ympäri Rumbalotten konehuonetta, mutta onneksi sen aiheutti vain haljennut käyttöveden pumpun letku, josta vesisuihke osui moottorin jäähdytysveden pumpun hihnaan, joka taas jakoi sen tasaisesti ympäristöön.

Kaksi päivää myöhemmin matka jatkuu Haukiveden yli pittoreskille Oravin kanavalle. Jokainen tavallaan:

Siitä eteenpäin pujotellaan vastavirtaan ahtaita mutkia pitkin läpi repäläisen saarimaailman. Pilpakanavan ja Vääräkosken kanavan sulkujen jälkeen kiinnitymme idyllisen Kermankeitaan laituriin. Sauna maistuu illalla.

Ravintolassa nautitun hyvän aamiaisen jälkeen on tavoite Valamon luostari. Vain 20 mailin matka, mutta välissä 8 sulkua, mukaan lukien Varistaipaleen kanavan sulkuporras. Siellä joudutaan odottamaan tunnin verran, kun soutueskaaderi Valamosta Säynämöön tulee vastaan. Taivallahden kanavan suluilla on tekninen ongelma ja sen jälkeen pääsee vielä matkustajalaiva Sergeij ohitsemme. Valamon laiturilla olemme yksin, kunnes myöhään illalla 2 paikallisvenettä ihmettelee veneitten paljoutta. 4.7. aamupäivällä koko porukka tutustuu luostariin ja sen ympäristöön. Valamo oli eskaaderin yhteinen päätavoite, tästä eteenpäin venekunnat ajavat omien aikataulujen ja suunnitelmien mukaan aina välillä taas tavaten toisiaan.

Primavera ja Rumbalotte jäävät sulkujen laskemisen jälkeen läheiselle Palokin laiturille, lämmin ja aurinkoinen päivä. Kävellään metsässä, tutustutaan Ronttopuiston kahvilassa olevaan mielenkiintoiseen sahamuseoon ja joku vielä jatkaa matkaa Lintulan luostarille.

6.7. jatkamme matkaa kohti Kuopiota, jonne johtaa ”pitkä suora” monipuolisten saarten ohitse. Maljalahden satamassa kuusi eskaaderivenettä tapaavat illalla uudestaan. Sää muuttuu yöllä melko syksyiseksi, iltapäivällä alkaa sataa seuraavaan aamuun saakka. Kun näkyvyys paranee aamulla, lähdemme Kallaveden saariston läpi Leppävirralle Kalmalahden vierassatamaan , jonne myös Primavera ja Elisabeth tulevat. Primavera jää nyt kotisatamaansa Varkauteen. Elisabethin kanssa matka jatkuu kolmen yhdyskanavan kautta Taipaleen sulkukanavan laiturille, jonne illalla myös Jasmiina ja Meri-Neppis saapuvat. Käymme kanavamuseossa ja kun tämä on viimeinen ilta, ennen kuin me Elisabethin kanssa suuntaamme itään, nautitaan saunasta pitkään.

Aamu alkaa sulutuksella Unnukalta Haukivedelle. Kansallispuiston Linnansaaren jälkeen käännymme itään Haponlahden kanavalle. 47 mailin matkalla tulee vain kourallinen venei-

tä vastaan, sen sijaan useita puulauttoja. Hyvin suojainen yöpymispaikka löytyy Savonrannasta , satamassa ravintola ja kaupat lähellä.

11.7. Orivedellä ja Pyhäselällä vastainen koillistuuli nostaa hetkeksi lyhyita jyrkkiä aaltoja. Jäämme Pielisjoen suulle Jokiaseman satamaan, josta löytyy hyvät palvelut. Keskustaan on noin 20 minuutin matka kauniin puistoalueen läpi. Siltä matkalta löytyy Christine, joka on aikaisemmin mennyt melko ahtaalle kaupungin laiturille ilman palveluja.
Christine lähtee aamulla takaisin länteen, me vietämme päivän vielä Joensuussa. Ohjelmassa on taidemuseo, paikalliset herkut torilta, käsityöläisten putiikit ja Joensuun kaunis kirkko. 13.7. alkaa jokimatka Pielisjokea pitkin Suomen neljänneksi suurimmalle järvelle, Pieliselle. Joensuussa on avattava 5 kuudesta sillasta, se tapahtuu ilman viivästyksiä. Molemmat isot sulut, Kuurna ja Kaltimo, toimivat hienon pehmeästi, siitä on helppoa mennä. Jäämme yöksi isolle laiturille Uimaharjussa. Pohjoistuuli kertoo, että niemen toisella puolella on paperitehdas, vaikka rahahan ei haise! Keskustaan on kilometrin matka; sieltä löytyy 2 kauppaa, kioski, kahvila, pankki ja apteekki ja rakenteilla oleva uusi koulu. Mitä muuta tarvitaan?

Seuraavana aamuna 10℃ ja tyyntä. Odotamme 20 minuuttia katu- ja rautatiesiltojen avaamista, sen jälkeen olemme Pielisellä. Välillä tulee aurinko esiin ja peilaa pilvet järven pintaan. Kohta näkyy Kolin kumpuilevat mäet, jotka antavat maisemille aivan uuden profiilin Saimaan metsäisiin reitteihin verrattuna. Kolmen tunnin ajon jälkeen pääsemme Kolin ala-aseman jykevälle laiturille. Satamamestari Mika on iloinen, kun sinne eksyy ja antaa hyviä neuvoja. Niin, me emme nähneet koko matkalla yhtään muuta venettä.

15.7. ajamme tuolihissillä Kolin yläasemalle ja käymme Kolin eri huipuilla. Jokaiselta on hienot näkymät järvelle. Ansaitun hotellilounaan jälkeen kävelemme metsän läpi Kolin kylään ostoksille ja taikaisin veneille.
16.7. aamulla sininen taivas ja aurinko, peilinkirkas järvi. Nautimme rauhallisesta menosta – taas yksin – Paalasmaalle, josta löytyy laituri ja lomamökkialue palveluineen. Iltapäivällä alkava sade muuttaa suunnitelmamme kiivetä tämän Suomen korkeimman saaren huipulla olevalle näköalatornille.

Paalasmaalta matka jatkuu Nurmekseen, taas ajetaan yksin, täällä on tilaa. Suurella laiturilla ei ole yhtään vierasvenettä. Olemme päässeet matkamme pohjoisimpaan kohtaan.

Ilmoitustaulun mukaan ensimmäinen päivä on ilmainen, toisesta maksetaan uimarannan vieressä olevaan kioskiin. Syömme turkkilaisella kebabia ja pizzaa ja teemme kaupunkikierroksen. Paljon vanhoja hyvin hoidettuja puutaloja, Suomen viidenneksi suurin kirkko, koivujen reunastamia katuja. Elisabeth lähtee seuraavana päivänä Enoon, nyt Rumbalotte on enää yksin liikkeellä. Yö oli kylmä, paksu aamukaste peittää veneen, tästä saa nopeasti pikaisen pintapesun aikaan. Otamme pyörät esille ja poljemme Bomban karjalakylään. Takaisin veneellä kuuluu yhtäkkiä kova paukku. Kestää aikansa ennen kuin selviää, että Ullan pyörästä oli räjähtänyt rengas.

Matkalla Lieksaan lievää sadetta, sumua ja dramaattisen näköisiä pilvimuodostelmia, kun aurinko tulee esiin Vapaa-ajan satamassa joudumme pohjamutaan, kun yritämme liian suoraa reittiä laiturille. Laituri on melko heppoinen, mutta siellä on kuitenkin yksi vapaa poiju. Kunnes huomaamme, että se on irti ja me raahamme sen mukaan laiturille. Onneksi löytyy joen rannalta jykevämpi laituri, mihin yleensä kiinnittyy vuorovene Lieksan ja Kolin välillä, mutta se on rikki eikä liikennöi tänä vuonna lainkaan. Rannalla on juuri uskonnollinen tilaisuus, saamme ilmaisen musiikkiesityksen.

Tänään on viimeinen päivä Pielisellä. Vaihtelevat ilmat ja taas niitä uskomattomia pilvenmuodostelmia. Uimasalmen sillalla pitää taas odottaa 15 minuuttia, kunnes voimme jatkaa Enoon. Laiturilla olemme yksin, kuten tavallista. Kansainvälistä meininkiä illalla, kun syömme paikallisessa kebabravintolassa intialaista ruokaa. 21.7. taas joen isot sulut mukavasti alaspäin. Kaikki Joensuun sillat avautuvat ennakkoilmoituksemme jälkeen ilman odotusta, mikä on siinä virrassa oikein mukavaa.

22.7. on lepopäivä. Vuokraamme auton ja käymme Liperin Ylämyllyn Pärnätuvassa. Siellä vietti kapteeni 1968 kahdeksan viikkoa kesäleirillä ylioppilasvaihdon järjestämänä. Ympä-

ristö näyttää tutulta, mutta armeijan silloinen alue on muuttunut omakotialueeksi ja Pärnävaaralla on syntynyt ampumahiihtostadion. Varmuuden vuoksi tarkistamme vielä Liperissa pienvenesatamaa, eihän sitä tiedä, jos sinnekin olisi joskus menossa. Joensuun torilla nautimme päätteeksi taas Marttojen karjalaisia piirakoita munavoilla ja käymme ostoksilla. Joensuusta matkaamme 17 mailia Paksuniemeen, vaihteeksi näkyy nyt taas muitakin veneitä. Hyvät laiturit, paljon tilaa, mukava ravintola. Vain saunassa lämpötila ei nouse yli 50 asteen. Ravintola maksaa saunamaksun pyytämättä takaisin ja tilaa juuri käyneen huoltomiehen uudestaan töihin.

Aurinko ja sade vaihtelevat keskenään, sade voittaa. Olimme menossa Linnanvuorelle, mutta ei tässä säässä. Hyypiänniemeltä löydämme kunnollisen laiturin, rannassa vanhan meijerin rakennukset, kahvila on suljettu. Myöhään illalla tulee vielä purjevene laiturille. Tilaamme Savonlinnasta oopperalippuja, ohjelmassa on moderni versio La Traviatasta. Aamupäivällä on pilvistä, mutta tullessamme kasinorantaan paistaa aurinko ja on lämmintä. Torilla maistuu muikut ja illan esitys miellyttää meitä. Seuraavana päivänä sataa melkein taukoamatta. Nopeat ostokset ja muuten on lepopäivä.
Kun Primavera ilmestyy yllättäen satamaan, riittää juttukavereitakin

Olavinlinnan kiertäminen Kyrökosken virrassa nostaa aamulla sopivasti adrenaliinitason. Kallioseinien ympäröimä kapea reitti johtaa Partalan saaren ympäri, päivän kohde on Pisamalahden linnavuori. Laiturilla on vain 3 paikkaa, kaukaa katsottuna kaikki varattuja. Kun tulemme lähemmäksi yksi veneistä lähtee ja saamme sen paikan. Jyrkät puuportaat vievät kalliohuipulle, mistä on mahtavat näkymät. Aamulla käymme Puumalassa tankkaamassa ja jatkamme sieltä Sahanlahteen, missä tavataan Marinereiden uusi jäsen Matti. Kun Matin veneilyhistoriaa on käyty ensiksi Sahanlahden hyvän ravintolan terrassilla ja sitten Matin veneessä läpi, voimme luovuttaa hänelle Marineritunnukset ja toivottaa tervetulleeksi. Eskaaderilaisten lukumäärä tuplaantui. Seuraavana päivänä käymme yhdessä Ristiinan Pursiseuran saaripaikassa Korkiasaaressa. Matkalla sinne pistäydymme varsinaisessa piilopaikassa, Äyrätsalon pullonpohjassa. Kapea ja matala aukko johtaa täysin suojattuun lah-

teen, veden syvyys sisällä 5 m. Kiinnitämme veneet yhteen ja pidämme ansaitun kahvitauon. Ilta saaressa kuluu saunassa ja grillin ääressä.

Matka Lappeenrantaan kestää 6,5 tuntia. Nyt täällä on rauhallista, voimme nauttia mukavasta kaupungista. Valmistaudumme kanavaosuutta varten kaikkine papereineen ja katselemme säätietoja. Ne eivät lupaa oikein hyvää, useampana päivänä kova lounaistuuli työntää aallot Suomenlahden pohjukkaan. Päätämme vierailun Saimaalla illallisella ravintola Wolkoffissa.
1.8. olemme Saimaan kanavalla. Välillä pääsemme suoraan sulkuun, välillä joudumme odottamaan. Brusnitchnoen sululla jäämme yöksi yläportin vieressä olevalle laiturille ja seuraamme vilkasta rahtilaivojen liikennettä.

Herätessämme sulku on jo ylhäällä ja näyttää vihreää. Ei muuta kuin liikkeelle. Tullipaperit ojennetaan alhaalla kuten tulomatkalla pysähtymättä. Viipurin lahdella 5 – 8 m/s tuulta, ei aaltoja. Se muuttuu nopeasti kun tullaan avomerelle, 12 – 14 m/s tuulta ja aallot edestä sivulta. Vettä tulee pilssiin ja pilssihälytin huutaa häiritsevästi. Onneksi se ymmärtää, ettei tässä huutaminen auta ja lopettaa toimintansa kahden tunnin jälkeen. Keli oli sen verran

epämukavaa, etteivät venäläiset partioveneetkään lähteneet satamasta katsomaan meitä läheltä. Kello 14.45 olemme Santiossa . Kestää vähän, ennen kuin saamme veneen sivutuulta vastaan kiinni laituriin. Heti sen jälkeen ilmestyvät rajaviranomaiset ja toivottavat meidät tervetulleeksi .

Saimaan eskaaderi porukalla ja ilman on päättynyt. Meille se tarkoitti yli 700 mailia uusia maisemia ja kokemuksia. Sinne voisi joskus mennä uudestaan.

Marja Konsi

Matka Raumalta Saimaalle

Kapteeni aloitti matkan jo ennen juhannusta ja ajoi Jasmiinan Hangon ja Helsingin kautta Kotkaan, jossa hän liittyi muihin Marinereihin. Sieltä he jatkoivat yhdessä Saimaan kanavalle ja Lappeenrantaan. Loppu miehistö tuli autolla Raumalta Lappeenrantaan.
Valtava määrä tavaraa, kolme lasta, koira ja försti astuivat paattiin ja siitä alkoi meidän perheen kesä! Erilaista edellisiin reissuihin oli se, että oltiin järvellä ja meillä oli uusi matkustaja,l labradorinnoutaja Tara.

Lappeenrannassa oltiin kaksi yötä. Saimme pulikoida hotellin kylpylässä vierasvenepaikkamaksua vastaan. Ilmat oli välillä tosi hienot ja välillä tuli rankkasateita ja ukkoskuuroja. Kaupungissa oli kansainväliset markkinat ihan vierasvenesataman vieressä, joten porukkaa riitti joka puolella. Kolmantena päivänä jatkettiin yhdessä matkaa ja ensimmäinen etappi oli **Puumala**, jossa lapset pääsivät uimaan(vaikka vesi oli vain 15 astetta) ja täydennettiin muonavarastoja. Haluk-kaat saivat myös saunoa.

Puumalasta jatkoimme **Savonlinnaan**, jossa viihdyimme kaksi yötä Kasinon rannassa. Kaupungilla tuli käytyä torilla lörtsyjä maistelemassa ja tietenkin Olavinlinnassa piti käydä kiertämässä. Ooperajuhlat oli juuri alkamassa ja se toi omaa vipinää kaupunkiin ja varsinkin linnaan.

Savonlinnasta jatkoimme kohti Heinävettä ja Valamon luostaria. Yövyimme kosken vieressä idyllisessä pienessä vierasvene-laiturissa nimeltään **Kermankeidas**. Palveluista löytyy sähkö, polttoainejakelu, sauna, uimaranta, majoitusta, leirintäalue ja ravintola. Aamiaista

sai ostaa ravintolasta. Tankkauksen jälkeen suuntasimme Heinävedelle päin ja melkein koko päivä meni suluissa ja tietenkin hellepäivä osui juuri siihen kohtaan. Illemmalla olimme perillä **Heinävedellä** ja pääsimme vihdoin uimaan. Seuraavana päivänä kävelimme Valamon luostariin, joka oli ihan kivenheiton päässä vierasvenelaiturista. Sama hellekeli jatkui vielä. Luostarissa oli paljon katsottavaa ja ihmeteltävää. Osa teki ostoksia matkamuistomyymälästä ja osa osti luostarin omia tuotteita, kuten esim. viiniä ja leipää.

Osa veneistä jäi vielä toiseksi yöksi Heinävedelle, mutta Jasmiina ja Merineppis palasi sulkuja takaisinpäin ja meni **Paimensaareen** yöksi. Saaressa oli koukkuja kalliossa ja poijut. Palveluina oli ulkohuussi ja grillipaikka. Ilta meni rattoisasti uidessa ja Jasmiinan saunassa saunoessa.

Seuraavana aamuna otimme suunnaksi **Kuopion**. Matka-aika oli reilu kolme tuntia kovassa tuulessa. Kyllä järvelläkin vaan voi olla kovaakin keliä. Muut Marinerit tuli myös Kuopioon.

Loppujen lopuksi olimme kolme yötä Kuopiossa huonojen kelien vuoksi. Neljäntenä päivänä lähdimme Merineppiksen kanssa **Kaitasaareen**, jossa oli pieni laituri, jossa oli poijukiinnitys. Pieni saksalainen purjevene, joka oli myös Kuopiossa, oli tullut jo ennen meitä saareen. Mahtoivat ne katsoa kauhuissaan, kun kaksi lapsiperhettä tuli samaan saareen. Desibeli-tiimi vauhdissa :) Näimme saman purkkarin myös muissa paikoissa. Samoja reittejä siis mentiin.

Saaressa oli mökki, jossa oli sauna ja pieni tupa, jossa oli kamiina. Myös grillipaikka löytyi ja ulkohuussi/puuvaja. Ilta meni siis saunoen ja uiden ja vaahtokarkkeja grillaten.

Aamulla kokeilimme onkimista ja voi sitä riemua, kun sitä kalaa oikeasti tuli. Sehän piti tietenkin valmistaa ruuaksi, että lapset sai maistaa itse pyydystettyä kalaa. Lisäksi meillä oli grillipaikalla herkulliset pöperöt. Tämä oli sitä elämää, mitä Saimaalta oli tultu hakemaan. Suomen kesä aivan mahtavissa maisemissa ja nuotiolla valmistettua ruokaa. Näitä muistellaan lasten kanssa vielä pitkään!

Sitten oli aika jatkaa matkaa kohti **Varkautta**. Siellä kohtaisimme taas muut Marinerit. Perille päästyämme lähdimme kaupunkijunalla keskustaan kauppaan ja sieltä kävelimme takaisin. Illalla oli saunaa ja uimista tarjolla.

Seuraavana aamuna porukka jakaantui kahtia. Osa lähti kohti Kolia ja lapsiperheet eli Desibeli-tiimi jatkoi kohti kansallispuistomaisemia eli **Linnansaareen** ja siellä vielä tarkemmin **Sammakkoniemeen**. Saaresta löytyi kioski, vuokramökkejä, laituri, jossa oli poijukiinnitys, eripituisia retkeilyreittejä, grillikatos, pöytäpenkkejä ja kanootinvuokrausta. Retkeilyreiteillä oli aika haastaviakin osuuksia ja huimat korkeuserot.

Ilta meni taas saunoessa ja uidessa sekä lätyillä herkuteltiin lopuksi.

Aamulla Merineppis jatkoi kohti Savonlinnaa ja Jasmiina suuntasi lähellä olevaan palvelusatamaan **Oraviin**, jossa oli kauppa, pyykinpesu, tankkaus, ravintola ja saunat/suihkut. Jäimme lopulta Oraviin kahdeksi yöksi, koska koiramme oli syönyt chilipähkinä pussin tyhjäksi ja ajattelimme, että parasta jäädä sinne, jos menee vatsa ihan sekaisin. Ja menihän se. Kahden yön jälkeen suunnistimme **Savonlinnaan**, jossa yövyimme lähellä Olavinlinaa. Kapun isä vaimonsa kanssa otti lapset haltuunsa ja vei heidät hotelliin ja kylpylään ja försti ja kapu sai vapaaillan. Ensin menimme syömään ja sitten Ooperajuhliin katsomaan Figaron häät -ensi-iltaa. Kokemus oli todella hieno!

Aamulla menimme vielä hotelliin aamiaiselle ja sitten lapset tulikin jo takaisin. Seuraava etappi oli mahtavaksi hehkutettu **Mitinhiekka**. Merineppis liittyi seuraamme vajaalla miehistöllä, koska heidän kapteeni oli lähtenyt viikoksi töihin.

Matka sujui leppoisasti kauniilla ilmalla. Kohteessa oli laituri poijukiinnityksillä, mutta me päätimme kokeilla ensimmäistä kertaa keulan ajamista rantahiekkaan ja perä ankkurilla kiinni. Se onnistui erittäin hyvin. Niinkuin nimikin kertoo, Mitinhiekan ranta oli ihanaa hiekkarantaa, jossa lapset jaksoi leikkiä ja rakentaa hiekkalinnoja. Saaresta löytyi myös grillikatos ja huussi. Hieno paikka! Saimaan helmiä!

Seuraavana aamuna suunnistimme kohti **Punkaharjua**. Siellä oli yksi lasten lempikohde: kesämaa. Vaikka ilmat ei ollut kauhean suosiollisia(vesisadetta) niin lapsia se ei tuntunut haittaavan.

Punkaharjulla oltiin lopulta kaksi yötä ja sitten suunnistettiin **Iso-Kankaisen** retkisatamaan. Matkalla oli keppiviidakkoja ja itsepalvelusiltoja. Perillä meinasimme mennä keula taas rantahiekkaan, mutta siellä olikin liikaa kiviä, joten perä poijuun ja keula kalliolenkkeihin. Saaresta löytyi puuvaja, huussi, grillikatos(jonka grilli oli rikottu) ja nuotiopaikka. Lisäksi saaressa kiersi useampia polkuja ja merkittyjä reittejä. Illalla tuli vielä muitakin veneitä. Labbis Tarakin sai kaveriksi 4 kk:n ikäisen bokserityttö Mazan.

Saari on kuuluisa kauniista auringonlaskustaan ja kieltämättä se oli tosi hieno.

Aamulla jatkettiin taas **Savonlinnaan**, jossa oli hieno hellepäivä. Kaupunkiin oli saapunut höyryvenenäyttely. Porukkaa oli paljon katselemassa veneitä ja kiertelemässä muutenkin Savonlinnan torilla. Myös vierasvenelaitureiden viereinen nurmikkoalue oli kansan suosiossa. Varsinkin nuorison, joka leiriytyi yömyöhään asti nurmikoille. Aamulla olikin sitten vähän varottava, mihin astui ja mitä koira suuhunsa laittoi. Tällä kertaa olimme Savonlinnassa 2 yötä, jonka jälkeen suuntasimme **Linnavuorelle**, joka kohosi jylhänä järvestä. Nimi tulee siitä, että saaresta löytyi muinaislinnan jäännökset. Osa porukasta lähti kiipeämään ylös ja katselemaan hienoja näköaloja. Seuraavana vuorossa oli syöminen ja sitten oli aika jatkaa matkaa **Mannilanniemen** maaseutumatkailukohteeseen. Perillä oli kunnon laiturit, grillipaikka ja pienen kävelymatkan päässä päärakennus, josta löytyi respa ja ravintola. Alueella oli mökkejä, leirintäalue, tenniskenttä, minigolf, frisbeegolf ja rantasauna.

Aamulla jatkettiin matkaa Puumalan kautta, yhteen hienoimmista saarista, missä reissun aikana oltiin. Paikka oli **Rokansaari**. Sieltä löytyi useita grillikatoksia, jätepisteet, huussi, rantasauna ison lammen rannalla, jossa oli lähdevesi. Hiekkarantaa oli taas pitkästi ja metsä täynnä mustikoita, joita lapset keräsi ja söi. Ilta meni lautapelejä pelaten ja rennosti ottaen. Tätä Saimaalta lähdettiin hakemaan: rentoa yhdessäoloa hienoissa saarissa, joissa lapset saa mennä ja touhuta(ja metelöidä). Päästiin uimaan ja saunomaan paljon ja grillaamaan nuotion päällä. Pelattiin yhdessä pelejä ja suuri kiitos kuuluu tietenkin matkakumppaneillemme Merineppikselle. Lapsilla oli kavereita, joka auttoi kaikkien viihtyvyyteen. :) Kyllä kaupungeissakin oli kiva käydä, mutta nämä ihanat saaret oli aivan mahtavia!

Matka suuntautui aina vaan lähemmäs Lappeenrantaa ja kotiinlähtöä. Pikkuhiljaa selkeni suunnitelmat, että milloin perhe erkanee veneestä ja Kapu ajelee taas veneen yksin kotiin.

Matkaväsymystä oli jo hiukan aistittavissa kaikilla.

Seuraava kohteemme oli **Satamosaari**. Vähän matkalla sinne jännitti, että onko siellä paikkoja. Saari oli hirveän suosittu laguuninmuotoinen suojaisa paikka. Mutta hyvin me sinne mahduimme. Lapset pääsi heti uimaan. Saaressa oli grillipaikkoja vaikka muille jakaa ja sauna sekä jätehuoltopisteet löytyi myös. Hyvät polut kiersi saarta ristiin rastiin. Ilmakin oli vielä kuin morsian. Toiseksi viimeinen päivä perheellä veneessä. Sitten suuntana **Lappeenranta**. Viimeinen päivä yhdessä. Pakkauspäivä. Kävimme yhdessä syömässä paikallisessa ravintolassa. Seuraavana aamulla klo 5.30 pakattiin lapset, koira, försti ja tavarat autoon. Automatka Raumalle alkoi. Klo 6 lähti Jasmiina ja Merineppis kanaville.

Kapu ajoi siis yksin veneen kotisatamaan asti. Pysähdykset oli Nuokkio-Byön-Elisaari-Hanko-Vehaniemi(Uki). Matkapäiviä tuli 43 ja merimaileja yhteensä 1137. Pohjoisin paikka missä käytiin oli Kuopio ja eteläisin Russarön eteläpuoli.

Tässä meidän blogin osoite, jos haluat lukea enemmän matkastamme.
http://jasmiinalla.blogspot.fi/

Erkki Kettunen Marineri 57

Eskaaderi Varkaus-Petroskoi 20.6.–14.7.1991

Matkan valmistelu alkoi noin vuosi ennen matkaa. Valmisteluihin liittyi tiivis yhteistyö, Varkauden ystävyyskaupunki Petroskoin, Nuormerimiesten Purjehdusseuran kanssa. Yhteishenkilönä Petroskoissa oli Anatoli Nikitin. Koska matka suuntautui Neuvostoliiton sisävesille, oli lupa saatava Moskovasta. Hyvissä ajoin keväällä oli saatu kaikille mukana oleville 60 henkilölle viisumit ja muut tarvittavat asiapaperit.

Veneitä oli eskaaderiin ilmoittautunut 12 kpl. Kaikki moottoriveneitä, joista suurin oli 14 m ja pienin 6,5 m. Kaksi moottoriveneistä oli liukuvarunkoista, loput hitaita. Eskaaderin nopeudeksi sovittiin 7 solmua. Pääjoukko lähti Varkaudesta 20.6.-91 klo 18.00 kohti Saimaan kanavaa, jonne matkaa Varkaudesta on noin 120 mailia. Kaikkien veneiden kokoontuminen oli Saimaan kanavan ensimmäisellä sululla 21.6.-91 klo 12.00. Hyvin mahtui kaikki 12 venettä samaan sulkuun ja ikimuistettava eskaaderi alkoi. Tuolloin oli juhannusaatto ja joissakin veneissä oli myös juhannuskoivut. Suomen tulli- ja rajatarkastus olivat Nuijamaalla, jonka jälkeen siirryimme Neuvostoliiton puolelle. Silloin oli Neuvostoliiton raja- ja tullitarkastus Juustilan eli alimman sulun alasatamassa. Tarkastuksen jälkeen tuli luotsi ensimmäiseen veneeseen ja saattoi eskaaderin Vikhrevoyn saaren rantaan, jossa yövyimme ja vietimme juhannusaattoa.

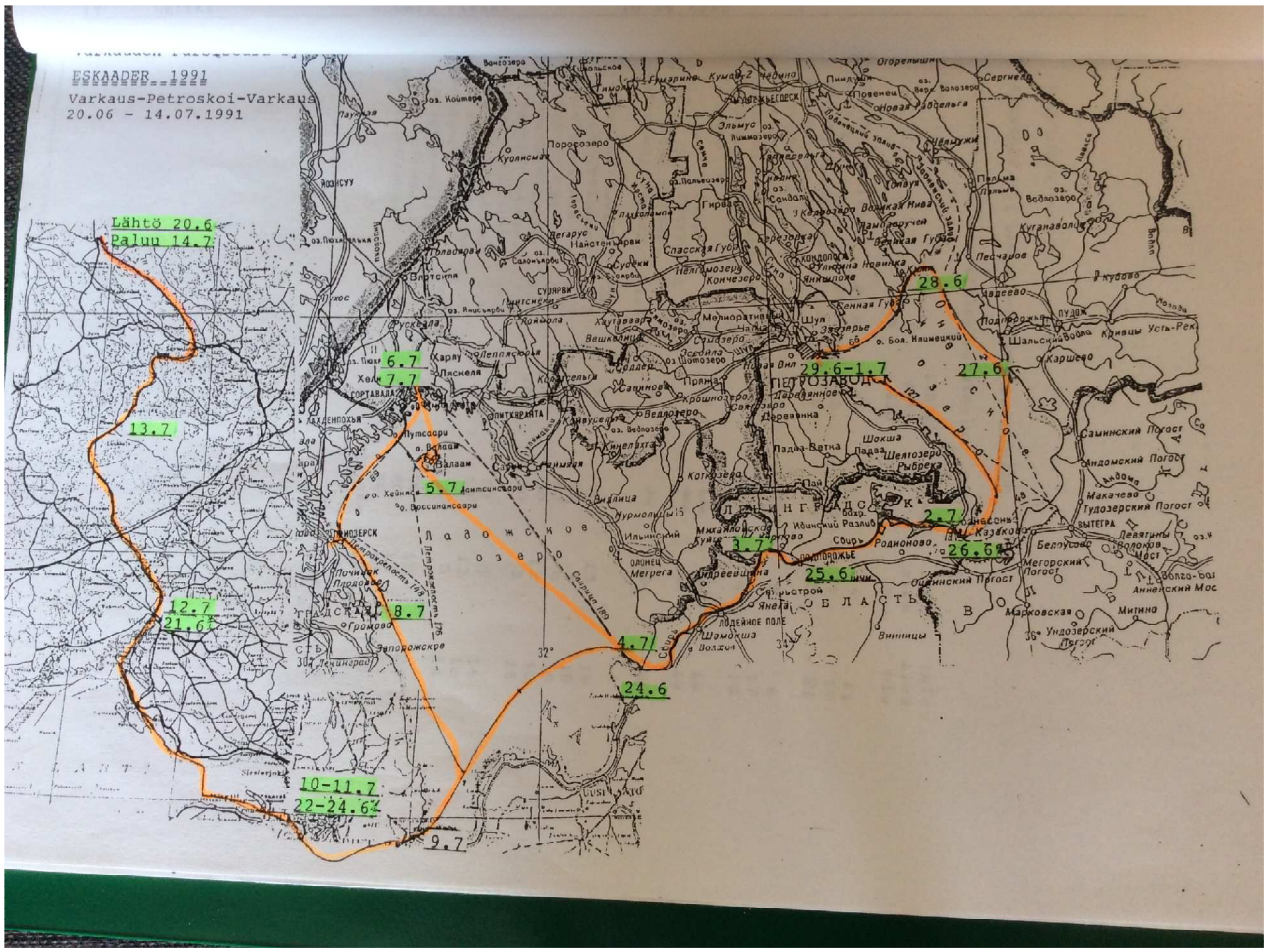
Juhannuspäivä valkeni puolipilvisenä ja tuulisena. Tuulta oli noin 6-8 m/s. Eskaaderi lähti matkaan kohti Leningradia. Avomeri osuus oli noin 80 mailia ja tuulen suunta etelästä, joten varauduimme kuoppaiseen kulkuun. Sitä riitti aina Kronshtadtin padolle saakka, josta alkaa kapea sisääntuloväylä Leningradiin ja Nevalle. Satamamme oli aivan Nevajoen suulla, jossa myös viranomaiset tarkastivat kaikkien paperit. Satama oli hyvä, suojainen ja vartioitu. Leningradissa vietimme pari päivää tutustuen muun muassa Kesäpalatsiin.

Oli aika jatkaa matkaa. Illalla eskaaderi eteni Nevaa pitkin Leningradin kaupungin halki aina kääntyvien siltojen ohi. Matkassa oli kaksi mastollista venettä, jotka tulivat vasta Nevan siltojen auettua, muun laivaliikenteen mukana. Petroskoista vastaan tullut huoltoaluksemme odottikin meitä jo siellä. Huoltoalukselta saimme polttoainetta ja moottoriöljyt. Ensimmäinen polttoainetankkaus tehtiin sinkkiämpäreillä, koska polttoainepumppua, jonka toimme Suomesta, ei saatu toimimaan. Polttoainepumpussa olisi ollut mittari ja suodatin. Käytimme myös laivan suihkuja.

Aamulla oli eskaaderi jälleen koossa ja matka jatkui Nevaa pitkin kohti Laatokkaa. Neva joki on leveä, ilman sulkuja oleva joki, jonka kautta myös Suomesta Vuoksen vesistön vedet laskevat mereen. Pitkään ei matka jatkunut, kun viranomaisveneet ohjasivat eskaaderin rantaan. Tästä alkoi kaksivuorokautta kestävä neuvottelu matkan jatkamisesta. Kävi nimittäin niin, että Nevan liikenteen valvoma viranomainen oli löytänyt Neuvostoliiton laista pykälän, joka kieltää ulkomaisten alusten liikkumisen Neuvostoliiton sisävesillä. Lupa jatkaa matkaa saatiin korkealta taholta Moskovasta. Veneiden ja miehistön paperit tarkastettiin ja niin matka jatkui.

Laatokan ylityksen jälkeen alkaa noin 250 km pitkä Syvärin joki, jossa on kaksi sulkua. Syvärin virtaus on paikoin melko voimakas. Kolme heikkotehoisinta venettä olivat laivan hinauksessa useita kertoja. Pakkopysähdyksen jälkeen otimme aikataulua kiinni. Ajoimme 20 tuntia ja 4 tuntia lepoa, koska oli sovittu Petroskoihin saapumisesta kaupungin perustamisen vuosipäivänä. Aikataulu saatiin kiinni ja saavuimme perille juhlistamaan kaupungin juhlapäivää. Vietimme Petroskoissa 3 päivää, jona aikana suoritettiin miehistöjen vaihtoja. Suomeen palaava miehistö lähti helikopterilla Suomen rajalle Värtsilään ja uusi miehistö tuli samalla koneella Petroskoihin.

Paluumatkalla kiersimme Laatokan ja vierailimme vanhassa Valamossa, josta jatkoimme Sortavalaan. Pohjois-Laatokalla on todella kaunis saaristo. Käkisalmen jälkeen oli aikomus poiketa Konevitsan luostarisaarella, mutta saari oli vielä neuvostoarmeijan käytössä, joten saimme tyytyä katselemaan saarta vain veneistä käsin. Paluumatka sujui suurelta osin rutiinilla. Tosin yhdestä veneestä katkesi vetoakseli ja se tuli Varkauteen laivan kannella. Minulla oli veneenä Albatros MS 321, joka toimi hyvin. Matka oli mielenkiintoinen, vaikkakin kaupat ammottivat tyhjyyttään, puulaiturit olivat lahoja ja joissa liikkuminen oli hankalaa. Poijuja ei tietenkään ollut, joten ankkurille oli paljon käyttöä. Moni asia on kahteenkymmeneenviiteen vuoteen muuttunut ja ei kaikki välttämättä hyvään suuntaan. Saimaan kanava on toiminut aina hyvin myös Venäläisten osalta. Matkaa eskaaderille tuli noin 1400 mailia ja aikaa meni neljä viikkoa.


ESKAADER 1991
Varkaus-Petroskoi-Varkaus
20.06 - 14.07.1991
Lähtö 20.6
Paluu 14.7
13.7
6.7
7.7
5.7
12.7
21.6
8.7
10-11.7
22-24.6
9.7
4.7
24.6
28.6
29.6-1.7
27.6
2.7
26.6
25.6
ПЕТРОЗАВОДСК
Ладожское озеро

Katri M. Rosenberg

Aloitteleva merenkävijä

Veden ääressä oleminen kesällä on varmasti parasta mitä tiedän. Meri, luonnon karuus ja samalla kauneus saa minut kerta kerran jälkeen hämmästelemään luontoäidin kykyä muovata asioita omaan suuntaansa.

Aloittelevalle merenkävijälle uusien asioiden oppiminen voi olla haasteellista. Minulle itselleni osa asioista oli jo ennalta tiedossa, sillä olen ollut laivoilla töissä mutta täydelliselle maakravulle voi pelkästään veneen puolet/ laidat olla kummastuksen aiheita. Mitkä ihmeen styrpour ja parpour miettii maakrapu, kun hänelle ohjeita annettaan. Veneilyssä kun jokaiselle asialle on oma nimensä ja se on suurella todennäköisyydellä lainattu jostain toisesta kielestä. Satamaan tullessa kipparin sanoessa maakravulle, ”että mene laittamaan fenderit, ahteriköysi ja föörikköydet paikalleen” voi olla, että herää kysymys anteeksi mitä? Ennen kuin itse olin edes päässyt ensimmäistä kertaa veneeseen, olin tietoinen sanonnasta; ”hyppää perkele”. Kaikki laivalla sanoivat minulle, että tulen kuulemaan sitä paljon, jos jatkan veneilyharrastusta. Itse kuulin sanonnan ensimmäistä kertaa, lähellä Naistenklinikan sairaalaa, jonne veneellä menimme katsomaan suvun uusinta tulokasta kesällä 2013. Siellä huumorimielessä vasara lensi rannalle ja emäntä kuulemma saa hypätä perässä. Monta hyppyä on tuon hypyn jälkeen suoritettu ja toivottavasti monta on vielä edessä.

Aikojen myötä olen huomannut, että kun muut lähtevät viettämään esimerkiksi pääsiäistä tai vappua meillä se suurella todennäköisyydellä tarkoittaa veneen korjaamista useimmiten kylmissä olosuhteissa ja todella ergonomisissa tiloissa ja asennoissa. Tässä kuvassa olemme viettämässä pääsiäistä 2014. Lämpöä mittarissa taisi olla +2 astetta ja varusteet olivat sen mukaiset. Koko päivä siinä meni, että generaattori saatiin paikoilleen, mutta saimme työn tehtyä ja sähköä on riittänyt monissa paikoissa missä muut haikailevat sen ylellisyyden perään, meillä sitä on omasta takaa. Laite

on hyvin äänieristetty, joten emme häiritse toisia veneilijöitä omatoimisen sähkömme kanssa. Veneessä on aina jotain laitettavaa, tutkittavaa, paranneltavaa, ei ole olemassa hetkeä, jolloin kaikki olisi laitettuna. Aina voi jostain kohtaa laitella venettä paremmaksi.

Uusiin paikkoihin tutustuminen on varmasti parasta mitä tiedän veneilyssä. Ihmiset ja heidän tapansa elää, joskus todella karussa olosuhteissa, saa ymmärtämään miten helppoa elämä on kaupunkilaiselle. Suurimman osan ajasta kaupunkilaisen ei tarvitse miettiä miten selvitä talvesta tai syysmyrskyistä. Saaristossa asuvan aika on jollain lailla pysähtynyt luonnon ympärille. Kunnioitan suuresti ihmisiä, jotka ovat jääneet asumaan karuihin olosuhteisiin esimerkiksi Utössä. Aika tuntuu pysähtyneen saarella.

Veneily on antanut minulle myös uusia harrastuksia. Kalastuksesta on tullut suuri intohimoni, jota mieheni kanssa molemmat harrastamme. Huumorimielistä käymme kisaa siitä kumpi meistä saa isoimman saaliin, kun merelle lähdemme. Loppupeleissä saaliilla ei ole sen suurempaa merkitystä vaan sillä, että saa olla merellä ja nauttia yhdessä olosta. Jos saalista tulee, niin hyvä on. Ahdin ollessa nihkeämmällä päällä mikä tarkoittaa sitä, että siimat eivät ole olleet kireällä, niin seuraavalla kerralla paremmalla onnella. Aina ei saaliin tarvitse olla suuren suuri. Tuolla pienellä sintillä on voitettu naistensarja siikaonginnassa. Taitaa johtua siitä, että muita naisia ei osallistunut kisaan. Kesän toinen harrastus, jota meidän veneessä ahkerasti harrastetaan, on vesihiihto ja lautailu. Varsinkin sellaisina päivinä kun luontoäiti on päättänyt jättää tuulen puhaltamisen kokonaan pois, kaivamme gallyn lattian alta vesisukset ja laudan esille. Riemukas meno alkakoon!

Kaiken kaikkiaan olen todella onnellisessa asemassa, kun olen päässyt mukaan veneilyyn, joka on antanut minulle suuren määrän uusia kokemuksia. Aina se ei ole ollut niin helppoa, mutta kerta kerran jälkeen asiat alkavat muuttua helpommiksi. Vielä on haasteita yönavigoinnissa, kun valot välkkyvät joka puolella, tuuli vihmoo vettä tuulilasiin ja näkyvyys voi olla mitäänsanomaton.

Yöylitykset taas ovat minun suosikkejani. Meri näyttää erilaiselta yöaikaan ja parhaimpina öinä kuu luo siltaansa meren pintaan. Meidän veneessä ylitykset on jaettu 3 tunnin jaksoihin, jotta molemmat saavat yön aikana torkahtaa hetkeksi. Yön hiljaisuus. Laivojen valot. Majakat. Luonnonkauneus aamuvarhaisella. Nautinto.

Joka kerta kun köydet irtoavat kotisatamasta ja lokikirjaan pääsee laittamaan uuden merkinnän, tiedän että tulen taas saamaan paljon kokemusta tältäkin venereissulta. Oli reissu lyhyt tai pitkä aina oppii jotain uutta. Tapaa uusia ihmisiä. Näkee uusia paikkoja. Pääsee nauttimaan merellä olosta.

Näiden muutaman vuoden, jotka olen mieheni kanssa veneillyt, suurimman huomion olen tehnyt siinä, että aina löytyy niitä, jotka ovat neuvomassa miten köysiä pitäisi laitella. Useimmiten neuvot ovat olleet aivan metsässä, joten seuraavaan neuvon annan kaikille niille, jotka köysien kanssa pähkäilevät miten laittaa, missä järjestyksessä, ketä kuunnella. Ainut jota kuuntelet, on veneesi kippari, hän on se joka kertoo mitä tehdä missä järjestyksessä ja miten. Laiturilla huutelijoille voi aina sanoa, että kippari haluaa nämä köydet laitettavaksi näin. Jos keli on haasteellinen käy rantautuminen läpi kipparisi kanssa kunnolla ja kysy, jos et tiedä mitä tehdä. Käy läpi mikä poiju, mille puolelle, kumpi köysi ensin, mihin laitetaan kiinni. Vielä senkin jälkeen, jos et tiedä missä järjestyksessä asiat menee, kysy. Voi olla, että asiat ovat itsestään selvyyksiä sellaisille henkilöille, jotka ovat veneilleet koko ikänsä. Itse en ole, ja en edes yritä olla mitään muuta kuin noviisi. Itse kysyn mieluummin, kuin pistän kalliin veneen kolhimaan muita kalliita veneitä.

Lempeitä tuulia ja kevään odotusta kaikille!

m/s Wellamo Liisa Savunen & Markku Riekkinen

Marinereiden matkaan?

Useimmiten venekerhoon liitytään niin, että anotaan jäsenyyttä, maksetaan liittymismaksu ja tavanomaiset jäsenmaksut. Marinerit ei ole tavanomainen venekerho eikä siihen liitytä tavanomaisin keinoin. Kerhon jäsenyys edellyttää veneilykokemusta vähintäänkin yhdeltä pitkältä moottorivenematkalta. Jäsenvaatimuksissa todetaan: "edestakainen matka Suomesta Sandhammarenin majakan latitudin (55° 20' N) eteläpuolelle tai vaativuudeltaan muu vastaava suoritus."

Meillä on uppoamarunkoinen vene, joka kulkee noin 7,5 mailia tunnissa. Pidämme pitkistä venematkoista ja voimme hyvin ajaa pitkiä päiviä. Lisäksi veneessämme on kohtalaisen suuret vesi- ja polttoainetankit pidemmillekin etapeille ja septikin riittää useaksi päiväksi. Veneily ei voi olla kuitenkaan pelkästään ajamista vaan pitää olla aikaa pysähtyä nauttimaan maisemista ja uusista paikoista. Kesäloma-aika on myös rajallinen ja koska muitakin asioita sekä ihmisiä pitää ottaa huomioon, meillä ei ole ollut eikä ihan lähitulevaisuudessa tule olemaan mahdollisuutta yrittää Marinereiden täysjäsenyyttä.

Tavallisesta venekerhosta Marinerit poikkeaa siinä, että se ei ole suljettu, yksinomaan jäsenille tarkoitettu klubi. Yhdistyksen toimintaan ja tilaisuuksiin voivat osallistua kaikki matkaveneilystä kiinnostuneet. Tärkeintä ei ole veneen matkanopeus tai kuinka nopeasti päästään paikasta A paikkaan B vaan kiinnostus matkaveneilyyn, veneessä olemiseen, asumiseen ja toimimiseen. Sanalla sanoen samanhenkinen käsitys siitä, miksi harrastetaan veneilyä ja mikä veneilyssä on kivaa. Vene ei ole matkaveneilyssä vain vene vaan se on koti, jossa asutaan, ollaan ja tehdään ihan niitä samoja asioita kuin kotonakin.

Olemme itse kokeneet, että edellä kirjoitettu on täyttä totta eikä vain kaunis ajatus. Me kuulimme Marinereista ensimmäisen kerran matkaveneilyä harrastavan venekerhoystävän Paulan kautta. Koska itsekin olimme jo harrastaneet matkaveneilyä, Marinereiden toiminta alkoi kiinnostaa. Ensi alkuun osallistuimme Marinereiden järjestämään matkaveneilykoulutukseen. Koulutuksessa ei sinänsä tullut uusia asioita, mutta koulutus vahvisti omaa käsitystämme osaamisestamme ja ennen kaikkea olemisestamme veneessä pitkillä venereissuilla.

Koulutuksen jälkeen ryhdyimme myös pohtimaan veneemme suorituskykyä ja arvelimme, että siitä voisi olla muuhunkin kuin Saaristomeren kansallispuiston kierrokseen. Olimme ottaneet ikään kuin annettuna sen käsityksen, että jos vene on katsastettu saaristoon, niin siellä sitten liikutaan. Mutta kysehän ei ole katsastusluokasta vaan meri- ja tuuliolosuhteiden ottamisesta huomioon. Konkreettisesti huomasimme tämän, kun Paula ja Aulis lähtivät uppoamarunkoisella Siriuksellaan Tanskan kierrokselle ja vene suoriutui matkasta hyvin.

Samaan eskaaderiin, mutta erilaisella reittivalinnalla, osallistui Marinereista myös Jasmiina, joka on samantyyppinen vene kuin meidän. Keskusteluissa Klasun kanssa selvisi myös, että veneen ohjattavuutta voidaan parantaa suunnittelemalla parempi peräsin.

Marinereiden koulutusillan innoittamina ryhdyimme suunnittelemaan veneilymatkaa Ruotsiin. Kun sitten 2014 kuulimme Marinereiden suunnittelevan eskaaderia Ruotsin kanaville, otimme yhteyttä järjestäjiin. Pohdimme pitkään, liitymmekö mukaan. Lopulta päätimme kuitenkin lähteä toiselle reitille tapaamaan sukulaisia Ruotsissa. Mutta koska Ahvenanmeren ylittäminen ensi kertaa arvelutti ja aikatauluihin sopi, liityimme Maarianhaminassa Marinereiden eskaaderiin. Jasmiinan ja Saukon kanssa ylitimme Ahvenanmeren hauskasti ja turvallisesti. Opimme samalla, ettei se Ahvenanmerikään nyt niin ihmeellinen oikeastaan ollutkaan.

Marinerit järjestää vuosittain talvitapaamisen Utössä. Osallistuimme tapaamiseen tammikuussa 2016. Matkaan lähdettiin Nauvon Pärnäisistä perjantaina klo 18.00. Viiden tunnin laivamatkan aikana osallistujat tulivat tutuiksi. Meidät otettiin vastaan melkein kuin olisimme jo olleet täysjäseniä. Tulevan kesän suunnitteluun osallistuimme ja kuinka ollakaan, merkitsimme omaan kalenteriin Marinereiden perinteisen helaeskaaderin päivämäärät ja ryhdyimme suunnittelemaan osallistumista siihen. Olemme antaneet Marinereille pikkusormen ja kenties kohta menee koko käsi. Vielä ensi kesänä emme kuitenkaan ryhdy edes miettimään Sandhammarenin majakan eteläpuolelle seilaamista, mutta kukaties sitä seuraavana kesänä.

Matti Pitkänen

Ristiinan Pursiseuran laiturin korjaus 2014 – 2015

Oli vuosi 1978 ja eteeni tuli Haminan Hiirenkarin sataman puuhirsiarkuista tehdyn laivalaiturin korjaustyön tarjouspyyntö. Mietin asiaa ja aloin kehitellä mielessäni betonihirttä. Kuinka ollakaan, ajatus osoittautui olevan toteutuskelpoinen. Emme kuitenkaan pärjänneet siinä kilpailussa, mutta hieman myöhemmin Kotkan kaupunki tarttui tarjoukseeni ja rakensi Sapokaan 60 metriä pitkän vuoromoottoreiden rantalaiturin tällä menetelmällä.

Tilanne rannassa 27.4.2015 klo 07:59

Sittemmin betonihirsiä on käytetty moniin eri kohteisiin.

Korkian laituriarkku oli tehty aikanaan tietenkin puusta ja oli täytetty isoilla kivenmurikoilla. Muistan kuinka yhtenäkin kesänä, saattoi olla 2011, vietimme aika isolla porukalla yhden päivän korjaamassa sitä kun se osoitti sortumisen merkkejä. Talvi 2012-2013 näytti jo olevan liikaa meidän arkkuvanhukselle ja sitten 2014 heti keväästä tuli esiin tarve sen uusimiselle.

Muistin vanhat hyvät kokemukseni betonihirsistä ja ehdotin sellaista ratkaisua. Ehdotukseni hyväksyttiin ja kävimme toimeen.

Mittailimme maisemaa ja päädyimme sijoittamaan uuden arkun vanhan ympärille. Tein sen mukaiset suunnitelmat. Hankimme arkun hirsistä tarjoukset ja rakennusluvan. Jukka ja Heikki olivat kuitenkin miettineet asiaa lisää ja ehdottivat uuden arkun sijoittamista vanhan arkun itäpuolelle niin että koko laiturilinjasta tulisikin suora entisen polven sijasta. Tämähän oli tosi hyvä ehdotus ja piirustukset muutettiin sen mukaisiksi.

23. – 25. lokakuuta Pynnösen Toni oli kaivinkoneellaan tasoittamassa arkun pohjaa tuomallaan sepelillä.

Hirret tilattiin syksyllä ja kuorma oli Jurvansaaren kärjessä 5.11.-14 jossa ne pinottiin odottamaan jatkotoimenpiteitä.

Lunta oli jo vähän maassa kun marras-kuun 10. päivänä maanantaina mentiin taas Korkiaan ja sitten alkoi tiistain aamusta tapahtua. Olimme jo aikaisemmin koonneet hirsien asennusta helpottamaan teräksisen kehikon joka laskettiin ensin kohdalleen.

Ensimmäinen hirsi oli menossa paikalleen kello 12:11 Piiparisen Sepon ohjaamana ja niitä sitten ladottiin sellaista vauhtia, että arkku oli valmis 16:56.

Asennuskehikko otettiin pois ja jäätiin odottamaan kevättä.

Talven aikana oli hankittu ja käsitelty laiturin kannen runkopuut ja toimitettu saareen hyvissä ajoin.

Maaliskuussa oli talkoot 13. – 15. päivä, jossa oli porukkaa mukana parisenkymmentä henkeä. Siinä purettiin vanhaa ja rakennettiin uutta runkoa odottamaan kesää ja kannen rakentamista.

27.4. oltiin jo aika joukolla: Heikki, Jukka, Pekka, Jaska ja minä, tehtiin kansilankutusta iltaan saakka.

Menin Vappuajelulle ja sitten 2.5. Toni ilmestyi kivikuorman kanssa saatuaan koneen taas kuntoon. Latoi tuomansa kivet ja purki vanhan arkun puuosat ja onki kaikki kivet sieltäkin uuteen arkkuun.

Kevättalkoolaiset tekivät sitten kansirakenteet valmiiksi ja niin työ tuli tehdyksi.

Matti Pitkänen

Paljasjalkainen kouvolalainen jo vuodesta -45.

Nuorena <20 kaivinkoneurakoitsija ja sittemmin Kotkan Tekun jälkeen -74 rakennusinsinööri ja -79 lähtien alan yrittäjä, nykyisin eläkkeellä.

Ennen kuin ensimmäinen vene oli vielä tullut Suomeen -99 oli saaristo- ja rannikkolaivurin todistukset hankittuna ja sitten seuraavana talvena avomeri.

TUR30; puurunkoinen 4 t, 9 metriä -99 johdatti minut sitten tämän loistavan harrastuksen pariin. TUR33; vanha Pedro 950 -08

Nyt sitten tämä uusi TUR35; Linssen GS 34.9 AC ensin sisäänajoa Hollannissa viikko. Sitten rekalla Heiligenhafeniin ja ajettuna sieltä Saimaalle touko- / kesäkuussa 2014, ja josta minulle riittää venettä koko loppuelämäksi.

Klaus Salkola

Vene kuntoon ennen matkaa

Pitempää matkaa suunniteltaessa tulee veneen kuntoon ja varusteluun kiinnittää normaalia enemmän huomiota. Ohessa on lyhyt katsaus siitä.

Suuri osa työstä tehdään ennen vesillelaskua ja niitä voi aloittaa jo syksyllä, jolloin tekijöillä on aikaa. Keväällä on kaikilla kiire.

Veneen tulee olla hyväkuntoinen ja varmatoiminen. Tähän ei riitä, että vene on edelliset vuodet toiminut moitteettomasti, vaan sen kunto tulee tarkastaa normaalia huolellisemmin ennen sitä hetkeä, jolloin matka tapahtuu.

Tavallisen Saksan-matkan aikana kertyy ehkäpä 200-250 käyntituntia, joka vastaa tavallisen veneilijän 4-5 vuoden tuntimäärää nyt yhden kuukauden aikana ajettuna. **Ei ole yhdentekevää missä kunnossa ja huoltotilassa vene lähtöhetkellä on**. Kevennetyssä huollossa pitkään ollut vene voi pitää sisällään aikapommin, joka laukeaa pitkän matkan aikana.

Katsastus kotimaassa antaa lisävarmuutta siitä, ettei mikään veneilyn perusasia ole kelvottomassa kunnossa. Pyydä katsastajaa katsomaan vene pitkää matkaa silmälläpitäen.

Merikuntoisuus

Veneen rungon ja koneiston tulee olla moitteettomassa kunnossa. Uusi vene ei ole edellytys – huomio kiinnitetään kuntoon. Tee rungonkatsastusta vastaavat tarkastukset keväällä tai teetä rungon katsastus katsastajalla.

Koeaja koneisto huolella ennen matkaa. Aja myös täysillä ja tyhjäkäynnillä. Korjaa säätölaitteiden välykset ja sähköliitäntöjen puutteet. Katso, että koneisto on tiivis eikä vuoda. Tarkasta akselivetoisen veneen laakerit ja akselitiiviste. Huolehdi siitä, että perävetolaitteen suojakumit ovat moitteettomat.

On hyvä etupainotteisesti vaihtaa eräitä kulutusosia, vaikka ne tarkastushetkellä eivät vielä olekaan loppuun kuluneita. Näitä ovat mm. vesipumpun siipipyörä, hihnat ja polttoainesuotimet. Samoin on syytä tarkastaa harvemmin tarkas-tettavia kohteita kuten polttoainetankkien puhtaus sisäpuolelta ja jäähdyttimien kunto.

Tarkasta kaikki letkut ja sähköjohdot. Kokeile pohjahanat. Uusi jos vähäistäkään aihetta esiintyy.

Tarkasta ohjauslaitteen toiminta. Korjaa jäykkyys, takertelut, välykset ja muut heikkoudet. Tarkasta kaukosäätölaitteen kunto samalla tavalla.

Tarkasta mittareiden ja varoitusvalojen oikea toiminta.

Vaikka veneen kuomu, ikkunat ja venttiilit pitävät kohtuullisesti vettä tavallisen iltapäiväsateen verran, ne eivät välttämättä ole tiiviit sen jälkeen, kun veneellä on tehty viikon verran matkaa sateessa tai pärskyvässä aallokossa.

Tarkasta kaapistot, hyllyt ja muut säilytystilat jotta tavarat varmasti pysyvät paikoillaan myös pitkäaikaisesti aallokossa kuljettaessa.

Tankkitilavuudet

Hyvänkin veneen tankkikapasiteetteja saattaa joutua lisäämään, jotta matka onnistuisi. Tämä vaatii suunnittelua ja vie aikaa. On hyvä tehdä jo edellisenä syksynä ja talvella, sillä keväällä kaikilla on kiire.

Itämeren länsirannalla ja etelässä kulkevalla matkalla tulee veneen kyetä turvallisesti kulkemaan vähintään **150 M tankkaamatta**. Tällöin voidaan ylittää suuriakin aukkoja ja muita meren erämaakohtia eikä matkasta muodostu pelkkää bensa-aseman haeskelua. Itärannalla suositeltava toimintamatka on tätä suurempi – tyypillisesti **250 – 300 M.** Polttoaineen saannissa saattaa olla vaihteluja ja etäisyydet ovat pitkät.

Juomavettä saa satamista, mutta mukana olisi oltava noin viikon tarve.

Jätevesitankki on voitava tyhjentää imutyhjennyksellä ja mereen. Tyhjennyspisteitä ei hyvästä tahdosta huolimatta todellakaan ole joka satamassa. Tankin tulisi riittää ainakin puoleksi viikoksi miehistön käyttäessä veneen vessaa ainoana vessana.

Kulkuvalot, merkkikuviot ja tunnukset

Kulkuvalojen olisi hyvä olla kansainvälisten sääntöjen mukaiset ”suuret” valot. Etelässä liikutaan sisäisten vesien ulkopuolella eivätkä pohjoismaiset pikku-lyhdyt ole hyväksyttyjä kaikissa maissa.

Ankkuripalloa käytetään muissa maissa enemmän kuin Suomessa ja Ruotsissa. Puute voi johtaa ikävyyksiin.

Lippu osoittaa veneen kansallisuuden. Sen käyttö on välttämätöntä. Sillä pitää olla kunniallinen ja toimiva lipputanko tai kahveli.

Kohteliaisuuslippu tulee voida nostaa veneen oikealle puoliskolle. Huomioi, että kohteliaisuuslippua saatetaan vaihtaa merellä.

Veneen nimi tulee olla selkeästi merkitty. Mitä kauempaa se on luettavissa, sitä etäämmällä vartioveneet pysyvät…

Pelastusvälineet

Tasoksi riittää suomalaisen katsastuksen vaatima taso (luokka 2 tai 3). Pelastus-lautta antaa lisäturvaa jos liikut avomerellä. Rannikolla veneily ei turvallisuus-mielessä poikkea oleellisesti kotimaan veneilystä.

Tarkasta kaikki pelastusvälineet ohjeiden mukaisesti äläkä säästä mahdollisissa huolloissa tai uusimisissa. Paukkuliivejä ei tarvita silmänlumeeksi jos ne eivät laukea tai eivät pidä ilmaa.

Anna katsastajan tarkastaa välineet huolella.

Merenkulku- ja viestivälineet

On tärkeämpää, että laitteet ovat kunnossa ja osaat niitä käyttää kuin että veneeseen on ostettu uusimmat hienoudet ilman, että niistä saadaan hyötyä.

Välttämätöntä:

Kompassi. Huomaa, että veneessä oleva magneettinen ja magnetisoiva materiaali vaikuttaa kompassiin ja että matkalla eksymä saattaa olla tavallisuudesta poikkeava. Tarkasta eksymä!

Loki. Myös sen tarkkuus tulee säätää kalibroimalla.

Merikartat välineineen. Yhdessä kompassin ja lokin kanssa niistä muodostuu riittävä merenkulkuvarustus, jolla matkan pystyy tekemään. Niillä myös selviää pulmasta silloin, jos hienommat laitteet eivät toimi.

VHF –puhelin lupineen on käytännössä välttämätön pohjoismaiden ulkopuolella. Pohjoismaissa ja Itämerellä se on tärkeä turvavälinne.

Mukava olla:

Kaikuluotain on aina hyödyllinen ja sen käyttökelpoisuus paranee etelämpänä, missä meren pohja on tasainen ja kaiulla voidaan selkeästi varoa ajamasta liian matalassa vedessä. Monesti voidaan kulkea tietyn syvyisessä vedessä tai suorastaan seurata syvyyskäyrää.

Tutka antaa lisäarvoa huonon näkyvyyden vallitessa ja aina avomerellä kun halutaan arvioida suurempien alusten sivuutustapa. Tutkaa on osattava käyttää ja sen on oltava oikeissa säädöissään – omistaminen ei riitä. Tarvehetkellä halvinkin tutka on parempi kuin yhdetkään silmät.

GPS on hyödyllinen ja nykypäivänä edullinen ja tavallinen. Suurten avoimien kohtien ylityksessä perinteinen reittipistenavigointi toimii mainiosti. Karttaplotterin muodossa GPS:n lisäetuna saadaan sähköinen merikartta.

Autopilotti on arvokas apuväline, joka vapauttaa kädet ja silmät navigointiin. Oikein käytettynä autopilotti lisää turvallisuutta – muuten ei.

AIHEESTA LISÄÄ

Pitkän venematkan valmistelusta ja suorituksesta kerrotaan paljon enemmän Marinerit ry:n järjestämillä valmennuskursseilla (puoli sunnuntaipäivää). Seuraa marinereiden nettisivuja (www.marinerit.net) ja tule mukaan!

ICCY 2016 Rostock, Saksassa 13.-17.7.

International Council of Cruising Yachts, ICCY:n jo 35. kesätapaaminen on Saksan Rostockissa. ICCY:n perustajaseurana 1980-luvulla oli Touren Yachtclub von Deutschland, TYvD ja sen kommodori Klaus Bolte on ICCY:n Presidentti 2016.ICCY:n uutena pääsihteerinä on aloittanut HSK:n uusi kommodori Joni Nuorivaara.

Kaikille osallistuville veneille on TYvD varannut paikat aivan keskustan kaupunkisatamassa, jonne tullaan jatkamalla Warnemünden ohi etelään, Warnowin jokisuistoon. Ohjelman paikalliskohteina ovat kaupungintalo, vanha yliopisto ja laivanrakennusmuseo sekä päiväretket Stralsund / Rugeniin ja Warnemündiin. Grilli-ilta Rostocker Yachtclubilla ja ”TYvD open boats” sekä gaalaillallinen Steigenberger Hotellissa.

Ilmoittautuminen avautuu piakkoin ja jatkuu toukokuulle. Miehistönvaihtoja helpottaa esim. Finnlinesin Helsinki – Travemynde 28 tunnin yhteys Star-laivoilla.

Suomen Purjehdus ja Veneily, SPV:n kanssa avustetaan eskaadereita sekä meno- että paluumatkalla Baltian tai Ruotsin rannikon ja Bornholmin kautta. Näin ensikertalaiset voivat hyötyä kokeneempien tiedoista uusilla vesialueilla. Itämeren vastakkaiset rannat ovat hyvinkin erilaisia. Parhaimmillaan on mahdollisuus laajaan rengasmatkaan, riittävästi aikaa varaten.

ICCY tapaamiset ovat avoimia kaikille järjestäytyneille veneilijöille, joten matkalle lähtee useiden seurojen veneitä. Myös naapurimaista saadaan matkaseuraa. Saattueet on helppo tunnistaa isosta ICCY tapahtumaviiristä.

Moni on aikanaan suunnitellut matkaa Rügenin taakse vanhaan Itä-Saksaan. Nyt kannattaa lähteä kokemaan uutta ja erikoista, kun paikalliset isännät ovat avaamassa sellaisiakin ovia joita ei yksin edes osaisi löytää. www.iccy.org www.tyvd.de

ICCY 2016 Rostock -tapaamiseen ilmoittaudutaan venekohtaisesti jo keväällä ennakkoon, jolloin suoritetaan puolet maksuista ja loput toukokuussa. Henkilökohtaiset osallistumismaksut vahvistetaan piakkoin (viimeksi aikuisilta 350 €). Hinnat sisältävät runsaan ohjelmatarjonnan lisäksi myös kaikki satamamaksut.

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. HSK:n kunniakommodori Seppo Seljavaara on yksi perustajajäsenistä. ICCY:n pääsihteeriys siirtyi Suomeen 2010 Veneilyliiton entiselle toiminnanjohtajalle Hannu Laineelle ja edelleen 2016 HSK:lle, kommodori Joni Nuorivaaralle. Maksuttoman ICCY Cruising-jäsenyyden hakeminen on vaivatonta.

ICCY:n tapaamisiin ovat tervetulleita kaikki maamme 330 jäsenseuran lipun alla liikkuvat venekunnat. Osallistujat saavat oman ICCY- tapahtumalipun merkiksi yhteisöllisyydestä. Keskimäärin tapaamisissa on ollut 40 venettä ja 120 henkilöä, lähes kaikista Itämeren maista. Hoskilaisia on lähes aina ollut kotimaisena enemmistönä, mm. lukuisa joukko Savonlinnassa 1999, kahdeksan venekuntaa Pietarissa 2003 ja neljä Tukholmassa 2015. Viime vuosina myös Marinereiden venekuntia on osallistunut, kunhan vain kokoontumispaikka on ollut riittävän kaukana. 2010 ICCY Rotterdamissa ”Kees” Bossille luovutettiin Longest Distance -pokaali pisimmästä matkasta (n. 1200 M per suunta, Uudestakaupungista Euroopan kanavia pitkin Hollannin toiseksi suurimpaan kaupunkiin Rotterdamiin ja takaisin).

Tervetuloa mukaan ICCY-toimintaan! Lisätietoa on sivulla www.iccy.org

Lisätiedot ja ilmoittautumiset; Kalevi Westersund, ICCY Council member

+358 400 808620

kalevi.westersund@hoski.fi

s/y Nitouche II, HSK

Touren - Yachtclub
von Deutschland e.V.

35th INTERNATIONAL
MEETING OF CRUISING YACHTS
Rostock 2016

Provisionally program

13.07.2016

12:00 – 15:30 Uhr	Arrival and registration
17:00 – 18:00 Uhr	Opening cremony
19:00 – 24:00 Uhr	Dinner, music and dance

14.07.2016

09:30 – 13:30 Uhr	Guided round tour in Rostock, town hall, university, ship building museum
13:30 – 14:00 Uhr	Lunch
14:00 – 17:00 Uhr	Leisure time
18:00 – 22:00 Uhr	Grill evening at Rostocker Yachtclub

15.07.2016

09:00 – 17:00 Uhr	Daytrip to Stralsund / Ruegen
18:00 – 20:30 Uhr	Open Ships on the yachts of TYvD

16.07.2016

09:30 – 14:00 Uhr	Daytrip to Warnemünde
14:00 – 19:00 Uhr	Leisure time
14:00 – 15:30 Uhr	Council Meeting
19:00 – 24:00 Uhr	Gala dinner at Steigenberger Hotel, music and dance

17.07.2016

11:00 – 12:30 Uhr	Closingceremony
Ab 13:00 Uhr	Return to home land.