



Matkaveneilyvalmennus

Erilaiset vesiväylät

Vierailta vesillä kohdataan myös erilaisia uusia vesiväyliä ja käytäntöjä. Näistä selviää terveellä järjellä eikä kukaan kiellä kysymästäkään. Veneily- ja satamaoppaissa on paljon tietoja asioista, jotka kannattaa huomioida. Osa asioista on myös merkitty merikarttoihin. Ohessa on eräitä huomioon otettavia asioita.

Väylät

Suomessa saaristo on piirretty täyteen väyliä, joita pitkin voidaan kulkea minne ollaankin matkalla. Siellä, missä saaristo puuttuu, väylä tulee yleensä vain satamasta ulos merelle, josta alkaa avoin, jokaisen itse navigoitava osuus. Väylän ulkopäässä on usein suurehko poiju, jonka avulla väylän pää löytyy mereltä saavuttaessa. Siitä sisäänpäin on lateraaliviitoitettu, usein viivasuora väylä, joka päättyy satamaan.

Opettele reitin laatiminen avoimelle vesialueelle ja kulkeminen ilman väyläviivaa.

Merimerkit

Muulla käytetään meillä tuttua IALA (A) viitoitusta. Meille outoja ovat joessa ja kanavassa käytettävät puna/vihreät pääväylästä sivuväylän osoittavat poijut. Katsominen karttaan valaisee asiaa.

Itse merimerkit ovat kuitenkin ”eri tehtaalta”. Suomalaisia muoviputkiviittoja ei ole Ruotsia kauempana samoin kuin kapeita jääpoijuja. Viitoissa on yleensä aina huippumerkit. Oma vivahde syntyy paikallisista merkeistä kuten punottu luuta joko harja ylös- tai alaspäin.

Sillat

Silta ei sinänsä ole meille uusi asia. Niitä on kiinteitä ja avattavia. Kiinteiden alituskorkeus ilmoitetaan kartassa tai oppaissa. Avattavien alituskorkeus kiinni asennossa ei välttämättä näy ja eräät sillat ovat yllättävän matalia.

On olemassa itsepalvelutyypisiä siltoja kuten meilläkin. Näiden käyttöohje on näkyvillä odotuspaikalla, mutta usein vain paikallisella kielellä. Useimpien siltojen vastuuhenkilöön saa yhteyden VHF:llä – jopa englanniksi. Usein on suotavaa ottaa yhteys hyvissä ajoin ennen sillalle tuloa.

Siltojen avaus on usein rajoitettu tiettyihin kellonaikoihin. Ne voivat olla puolen tunnin välein tai vaikkapa vain kahdesti päivässä. Siksi kannattaa siltojen läpikulku tiedustella etukäteen

kun suunnittelee matkaohjelmaansa. Ammattiliikenne saattaa olla vapautettu kellonajoista ja tällöin on huviveneillä usein mahdollisuus päästä samaan aukaisuun.

Eräiden siltojen avaus saattaa olla maksullista – ehkei usein Itämeren alueella.

Joet

Joet ovat merkittävä vesiväylä veneilylle. Niissä saatetaan noudattaa omia sääntöjä ja rajoituksia tai CEVNI on voimassa. Jokuoma ei välttämättä ole koko leveydeltään kulkukelpoista. Luonnonlaki sanoo, että ulkokaarteessa on syvempää joten merkintöjen puuttuessa, älä oikaise sisäkaarten kautta.

Vuorovesialueella joessa saattaa vaikuttaa huomattava vuorovesi. Vaikutus voi tuntua kymmenien kilometrien etäisyydelle merestä. Eräät joet on kuitenkin ”katkaistu” suluilla siten, ettei meriveden korkeusvaihtelu tunnu joessa.

Kanavat

Kanavat ilman sulkua ovat kuten jokuoma. Niissä saatetaan noudattaa omia sääntöjä ja rajoituksia tai CEVNI on voimassa. Kanavissa ja joissa saattaa esiintyä omia liikennemerkkejä ja niissä saattaa toimia paikallinen liikenteen ohjaus. Joskus edellytetään huviveneenkin ilmoittautumista VHF:llä kanavaliikennettä varten. Ota selvää.

Sulut

Sulut ovat usein välttämättömiä kanavan veden korkeuserojen tasaamiseksi tai vaikkapa vain virtauksen hillintään eroosion välttämiseksi. Veneiden sulutustapa ja aika vaihtelee joten joskus voi joutua odottamaan. Virka-ajan ulkopuolella sulutus voi olla pysähdyksissä tai siitä peritään korotettu maksu. Sulut kuuntelevat VHF radiota. Käytä karttaan merkittyä kanavaa tai 16. Ennakkoilmoittautuminen on yleensä suotavaa.

Monet sulut ovat maksullisia. Maksu on usein pieni ja se käydään suorittamassa joko ennen sulkuun ajoa tai siellä odotellessa. Varaudu siihen, että samalla saatetaan kysellä erilaisia tietoja veneestä ja itsestäsi. Se on tapa – ei utelua.

Veneen kiinnitystapa sulkuun vaihtelee kanavan mukaan. Monesti sulussa on ponttonilaituri, johon tehdään kylkikiinnitys. Löytyy myös veden korkeuden mukana liikkuvia pollareita joihin on helppo kiinnittyä mutta on myös kiinteillä pollareilla olevia sulkua, joissa miehistön tulee jatkuvasti säätää ja vaihtaa köysien paikkaa veden korkeuden vaihtuessa.

Sulkumestari opastaa ja sitä kannattaa noudattaa. Pakokaasun vuoksi moottori pysäytetään sulutuksen ajaksi.

Sulkuja voi olla myös sataman aallonmurtajan tai vallin aukolla. Tällöin niillä ylläpidetään vakaa vedenkorkeus satamassa vuoroveden korkeudesta riippumatta ja sulku on käytössä vain vuoroveden tietyllä korkeudella (ylävesi). Tämä tulee ottaa huomioon sekä tullessa, että lähettäessä. Kulku satamaan tapahtuu vuoroveden tahdissa. Eräissä satamissa, kuten Bornholmin itärannikolla, sulut suljetaan kovalla tuulella. Silloin ei ole asiaa sisälle eikä ulos.

Erikoisimmat sulkuportit ovat tulvapadon läpi kulkevan tunnelin päässä. Kanavasta voi kulkea vain veden korkeuden ollessa riittävä veneen syväydelle mutta ei liian korkea, jottei vene mahtuisi tunneliin. Tällaisia sulkuluukkuja esiintyy mm. Pohjanmeren tulvapadossa.

Vuorovesi

Vuorovesi ei ole merkittävää Itämeren alueella. Se alkaa näkyä Juutinraumassa ja on otettava huomioon viimeistään Kattegatissa. Vuorovesi vaikuttaa veden korkeuden huomattavanakin vaihteluna ja vesimassojen liikkumisesta seuraavana vuorovesivirtana. Kumpikin vaikuttaa voimakkaasti veneen kulkemiseen ja täytyy ehdottomasti ottaa huomioon.

Ikävintä on joutua kuivuvalle alueelle laskuveden ajaksi. Kartasta käy ilmi, missä on vettä matalan veden aikana ja missä voi kävellä.

Vuorovesi kulkee ”kello kaulassa”. Huippujen välinen aikaero on hieman yli puoli vuorokautta. Tämän vuoksi korkean ja matalan veden esiintymishetki siirtyy vuorokaudesta toiseen ja joka päivälle tarvitaan paikkakuntakohtainen oma vuorovesitieto.

Vuorovesialmanakka ja plottereiden vuorovesilaskimet kertovat, mikä on vuoroveden korkeus ja virran suunta eri paikoissa eri aikoina. Satamissa jaetaan paikkakunnan vuorovesitaulukoita laskettuna kyseisen paikkakunnan kohdalle. Niistä näkyy veden korkeus ja ehkä virran suuntakin muutaman viikon jaksolla. Niitä saa satamatoimistosta ja jopa kauppojen mainoslehtisinä. Taulukko on paikallisten asukkaiden arkipäivää. Se on myös matkaveneilijälle tärkeä paperi.

Kattegatissa Skagenin itäpuolella korkeusero on suuruusluokkaa puoli metriä. Kielin kanavan jälkeen Pohjanmeressä korkeusero on jo metrien luokkaa. Siellä on vesialueita, joissa vettä on vain korkean veden aikaan. Alavedellä siellä ajetaan autolla mutta samojen alueiden läpi kulkee väyliä. On huomioitava, että hiekat liikkuvat eikä tuorekaan kartta aina pidä paikkaansa. Kysele osaavilta ja seuraa poijuja.

Opettele vuorovesinavigointi. Vaikka kuinka olisit suorittanut teoreettisen vuorovesinavigoinnin kurssin Suomessa, olet silti noviisi käytännön vuorovesinavigoinnissa. Käytännöt vaihtelevat jopa satamasta toiseen. Täällä kannattaa todella kysellä paikallisilta miten menettellään ja pyytää suosituksia siitä, mihin aikaan on hyvä lähteä. Lähdön hetki voikin olla hyvin epämieluisa hetki vuorokaudessa, mutta se on siedettävä. Ota myös huomioon, mihin aikaan olet saapuvilla määränpäähän.

Kiinnittyminen vuorovesisatamaan on erilaista. Helpointa on, jos veneet kiinnitetään kelluviin ponttoneihin. Siinä ei ole Itämeren satamaan muuta eroa kuin ruosteiset tikkaat tai kaltevuudeltaan muuttuvat portaat ylös maihin. Kova kiinnitys edellyttää pitkiä köysiä, joiden varassa vene voi vapaasti liikkua matkansa pystysuunnassa. Matalan veden aikaan tulee veneen alle myös jäädä riittävästi vettä, mikä ei aina toteudu. Joskus kiinnityspaikalle on kaivettu kuoppa, jossa vene kelluu alaveden aikaan pääsemättä ulos. Jälleen: Kysy ettet kadu!