

Veneen hankinta pitkän kaavan kautta

Tero Ellilä

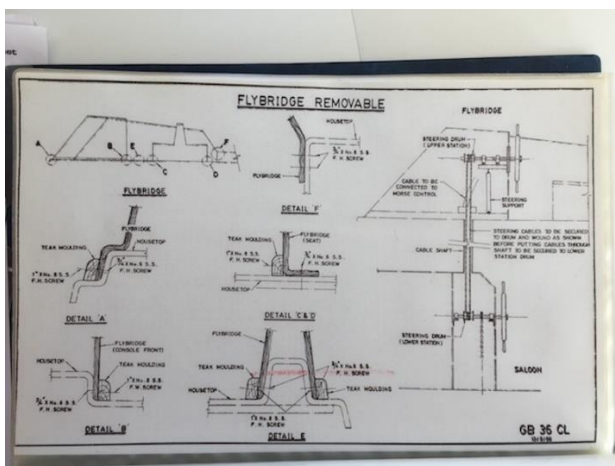
"She is a beauty!"

Ei kai auta muu kuin totteleminen, kun vaimo pomppaa ylös sohvalta ja tilaa lentoliput Italiaan Ja kommentaa: "Nyt kyllä lähdet katsomaan sitä venettä!" No, olenhan minä sanonut kerran "tahdon". Ei kai sitten muuta, kun pakkaamaan.

Jonkin verran aiemmin oli päätetty lopettaa kryssiminen ja myydä purjevene. Perheen pojat eivät enää lähteneet mukaan veneelle ja kädet aikoivat loppua ison veneen kanssa. Olin pienestä pojasta saakka katsellut Grand Banksejä sillä silmällä. Silloin tällöin tuli tehtyä netissä jonkinlainen markkinakatsaus ilman sen kummempaa tarkoitusta. Vietimme sitten yhden juhannuksen Örön uudessa satamassa Jaakko Mustakallion kolmekutosen vieressä. Kun vaimoni Jaana pääsi katsastamaan veneen tilat, hän nyökkäsi ja sanoi: Tahdon.

Esittelin vaimolle varovasti nettilöytöjäni, mutta hintapyynnöt olivat aika kovia. Silmään pisti myös siisti yksilö Kroatiaassa, mutta senkin hinta oli kova. Ihan linjassa parhaiden brittiyksilöiden kanssa. Tässä pitää todeta, että kaikki veneet ovat netissä kuvattuina myyjän tai välittäjän kannalta edullisimmasta kulmasta. Ja kaikki vaikuttavat siisteiltä. Ajan kuluessa veneen hintapyyntö oli kuitenkin laskusuunnassa. Jaana piti sitä edelleen liian kalliina. Ajan kuluksi laskeskelin maileja eri reittejä kotiin ja lueskelin kaikki tarinat seikkailuista Euroopan jokireiteillä. Vaikutti siltä, että loman puitteissa veneen ajaminen kotiin tekee tiukkaa eikä sietäisi varasuunnitelmia pahan sään varalle. Saisiko veneen jonnekin lähemmäs rekalla? Löysin netistä veneen mitat ja totesin korkeuden olevan reilusti liian suuri maanteille. Masentavaa.

Olin nähnyt jossain kuvan Grand Banksistä ilman yläohjaamoja. Olisiko siinä ratkaisu? Jaakko selvitti oman veneensä ohjekirjasta, että flybridgen kiinnitys ei näytä kovin monimutkaiselta. Hyvä juttu. Asia jäi muhimaan, kunnes koitti maaliskuun alussa vaimon kanssa yhteinen tv-ilta sohvalla. Selasin samalla iPadilla netistä venetarjontaa. Kroatian veneen hintaa oli laskettu reilusti. Ilmeisesti se oli päätetty myydä nyt hinnalla millä hyvänsä. Ja samalla löytyi Italian puolelta toinen vene, jonka hinta oli suorastaan halpa. Se oli toki myös ensimmäinen vene, jonka kuvatkaan eivät luvanneet hyvää. Tässä vaimo lausui nuo komentosanansa.



Lähtisikö se siitä?

Sieltä vastausta ei tullut lainkaan. Enhän ollutkaan ostamassa heiltä uutta venettä. Kummankaan veneen välittäjä ei osannut sanoa asiaan mitään. Oxford Yacht Agencyllä on tosi hyviä artikkeleita Grand Banksien huoltamisesta ja korjaamisesta. Yläohjaamosta ei sanaakaan. Heiltä sain sähköpostia, jossa he sanoivat

Alkoi selvittäminen, miten tuo yläohjaamo oikeasti irtoaisi. Kävin hyvän ystäväni Arin kanssa Lautasaaressa tutkimassa ja kuvaamassa Jaakon veneen rakennetta. Ei mahdoton. Ei laminaattia. Paljon ruuveja ja liimamassaa. Älyttömästi sähköjohtoja. Veneen manuaalissa oli hyvät poikkileikekuvat rakenteesta, mutta sivulla oli epäilyksiä herättävä sana "optional". Voisiko rakenne olla erilainen eri yksilöissä? Miksi joissakin olisi valinnaisena ominaisuutena irrotettava yläohjaamo? Ja toisaalta olisiko ylipäättään mitään etua tehdä rakennetta kahdella eri tavalla. Laitoin sähköpostia moneen suuntaan, myös valmistajalle.

irrottaneensa useita yläohjaamoita. Selvää vastausta ei kuitenkaan tullut siihen ovatko ne kaikki rakennettu samalla tavoin. Antoivat kuitenkin ymmärtää, että se olisi ammattilaisten hommaa.

Maaliskuun 17. 2016 lähdin kuitenkin matkaan. Lensin Venetsiaan, josta jatkoin vuokra-autolla Ligan Pinetan loma-alueelle. Olin varannut sieltä huoneen viikonlopuksi. Ensimmäinen murhe oli saada uusi firman kännykkä toimimaan paikallisessa netissä. Kun lopulta kaikki asetukset, suodattimet ja valtuutukset olivat kohdallaan, pääsin syömään vielä sesonkia odottavan loma-alueen tyhjään ravintolaan. Seuraavana aamuna oli treffit italialaisen veneen välittäjän kanssa. Vene sijaitsi Aprilia Marittiman satamassa vain muutaman kilometrin päässä. Olin vähän aikaisessa enkä mennyt suoraan välittäjän toimistolle, vaan ajoin sataman kautta. Näin, että veneen ovet olivat auki. Joku on siis jo paikalla. Menin sitten toimistolle ja tapasin välittäjän.

Välittäjä oli syntyjään saksalainen ja kertoi joskus aiemmin myyneensä Grand Banksejä Pohjois-Saksassa. Jätin auton toimistolle ja siirryimme satamaan hänen kyydillään. Ja siellä tuo kiinnostuksen kohde odottikin ovet suljettuina. Päällisin puolin vene oli heti melkoinen pettymys. Etelän julma aurinko oli polttanut suojaamattomat puuosat surkeaan kuntoon. Vesilinja kasvoi partaa. Välittäjä avasi lukitut ovet ja kiinnitti huomioni raikkaaseen sisäilmaan, vaikka vene on seissyt koskemattomana pitkään. En viitsinyt kysyä kuka kävi aamulla tuulettamassa veneen. Pyysin saada tutkia veneen rauhassa ja se sopi hänelle. Ilme oli kuitenkin hämmästynyt, kun puin repustani suojaaja-arin päälle ja kysyin, että tavataanko sitten lounaan merkeissä.

Aloitin veneen manuaalista, jossa oli sivu otsikolla ”Flybridge removable” ja samat leikekuvat kuin Jaakolla. Sitten tyhjensin yläohjaamon lokerot ja kiemurtelin sisään luukusta varusteinani kännykän kamera, taskulamppu ja mittanauha. Kuvasin kaikki sähköjohdotukset ja totesin, että kaikissa johdoissa oli liitokset irrotusta varten. Jatkoin sitten veneen sisätiloihin. Vene oli nuhruinen ja täynnä tavaraa. Irrotin kaiken mahdollisen ja kävin läpi rakenteet. Vene oli ensivaikutelmaan nähden yllättävän hyvässä kunnossa. Suurin ongelma oli, että yhdenkään rungon läpiviennin sulku ei inahnutkaan. Ei siis välttämättä merikelpoisessa kunnossa. Jos jokin letku alkaa vuotaa on se saatava ehdottomasti suljettua.

Olin purkamassa pylly pystyssä takakannen alta tavaroita pois, kun välittäjä tuli ehdottamaan lounasta. Sanoin, että tämä on viimeinen kohde, mutta olen menossa vasta sisälle. Hänellä olisi kuulemma meno lounaan jälkeen, joten hän kävisi kuitenkin nyt pikaisesti syömässä. Se sopi minulle. Sanoin, että mitään ihan erityistä ei ole tullut vastaan, mutta elektroniikka joutaa museoon enkä ollut saanut moottoreihin mitään eloa. Generaattori starttasi kuitenkin helposti. Välittäjä kertoi, että heillä ei ole tapana yleensä ensimmäisellä näyttökerralla käynnistellä koneita. Hiukan tiukemmalla sävyllä muistutin, että kovin monta reissua en tekisi tänne Suomesta. Lopulta hän sai sovittua puhelimitse, että seuraavana aamuna hän saisi paikalle huoltomiehen selvittämään moottoreiden tilannetta. Tingin ajan hyvin aikaiseksi, koska minulla oli seuraavana päivänä ajo Kroatian veneelle.

Veneen ensimmäinen omistaja oli nyt jo yli kahdeksankymppinen mies, joka oli myynyt sen pari vuotta sitten uudelle omistajalle, joka taas oli sairastunut vakavasti pian kauppojen jälkeen. Vene oli vuodelta -89 ja punaisilla Ford Lehmaneilla oli ajettu vasta 880 tuntia! Veneestä löytyi moottoreihin kaikki tiiviste- ja letkusarjat. Tehtaan paketissa oli melkein kaikki mahdolliset varaosat uutta starttimoottoria myöten. Hyvää tahtoa oli ollut, mutta toteutus oli jäänyt kesken.

Ajoin takaisin majapaikkaani hieman sekavin mielin. Mitä jos toinenkin vene on samanlainen? Olisiko paineita valita kahdesta huonosta vain siksi, että vene olisi saatava? Tai toisaalta eihän tuokaan huono ollut, mutta ensimmäinen vuosi menisi veneen laittoon eikä merelle pääsisi. Päädyin eiliseen ravintolaan, jossa olin taas ainoa asiakas. Sen sijaan, että henkilökunta olisi toivonut saavansa katsoa rauhassa jalkapalloa, he ottivat minut vastaan erinomaisella palvelulla. Söin itseni ähkyyn ja laahustin majapaikkaani katsomaan veneunia.

Aamulla veneen kimpussa oli kaksi iloista huoltomiestä. Akut olivat täysin tyhjiä, mutta heidän mukanaan tuomasta akustakaan ei ollut apua. Pääkytkimet olivat hapettuneet. Niiden rassaamisen jälkeen Fordit jyrähtivät reippaasti käyntiin. Käynti kuulosti moitteettomalta ja vaihteet toimivat hyvin. Olin edellisenä päivänä todennut öljyjen värin moottoreista ja vaihteista ymmärtämykseni perusteella terveeksi. Toivotin huoltomiehille mukavaa päivänjatkoa ja lupasin ottaa yhteyttä välittäjään myöhemmin. Käänsin vuokra-auton nokan kohti uusia seikkailuja.

Italialaisen vuokraamon navigaattorista kartat loppuivat Slovenian rajalle. Laitoin sitten kännykän navigaattorin päälle ja jatkoin matkaan. Soitin välittäjälle, joka tässä tapauksessa oli saksalainen firma. Sain kuulla huonon uutisen, että en pääsisi sisään veneeseen. Oli tarkoitus, että omistajan poika tulisi paikalle, mutta hänelle oli tullut este. Tiedustelin, milloin hän oli ajatellut ilmoittaa asiasta minulle, koska olisin ehkä tunnin kuluttua perillä. No, menisin joka tapauksessa katsomaan venettä. Jatkoin matkaan muutaman piirun verran pahalla päällä. Pian Kroatian rajan jälkeen totesin, että firman puhelimen operaattorilla ei ole sellaista sopimusta paikallisen verkon kanssa, että pääsisin nettiin. Navigointi pitäisi siis hoitaa näkömuistilla. Onneksi puhelin toimi edelleen puhelimenä. Ja sää oli suosiollinen. Auringossa lähelle paria kymmentä astetta. Löysin kuitenkin perille Cervar Poratin marinaan aika helposti. Pieni satama ja lomakylä, joka oli nähnyt jo parhaat päivänsä. Odotuksen veneen suhteen eivät olleet kovin suuret.

Vene oli paikalliseen tapaan parkkeerattu perä edellä laituriin. Ja aika kauas laiturista. Perässä oli hydraulinen kulkutaso, joka yllätyksekseni oli toiminnassa. Ensimmäisen loikan jälkeen kulku helpottui ja marssin veneeseen reppu selässä. Veneen tiikkikaiteet ja partaat oli suojattu mittojen mukaan tehdyillä suojuilla. Samoin ikkunat ja yläohjaamon etuosa oli suojattu. Tiikkiset nimikyltit oli irrotettu ja viety suojaan auringolta. Vaikutti hyvältä. Puin haalarit päälle ja aloin tyhjentää yläohjaamon lokeroita. Rantaan ajoi poliisiauto. Jatkoin hommia ja vilkuilin varovasti virkavaltaa. Poliisimiehet nousivat autosta ja kävelivät edestakaisin laiturilla selvästi kiinnostuneina minusta. Sitten he hakivat kahvilasta evästä ja jäivät rannalle autoonsa seuraamaan puuhiani. Ajattelin, että valkoinen suojahaalarini sai heidät epäröimään. Soitin välittäjälle ja kyselin tietääkö hän mitään kroatialaisista vankiloista. Hän lupasi puhua puolestani puhelimitse, jos poliisi tulisi jututtamaan minua.



Kaikki on purettavissa



Tässä se on!

Sukelsin taas yläohjaamon sisään ja kävin kaikki systeemit läpi. Kyllä tämäkin irtoaisi. Penkkien alla oli pienet laminoidut pätkät, jotka saa helposti poikki. Otin kuvia joka paikasta. Tyhjensin takakannen alla olevan säilytystilan tavaroista ja sukelsin sinnekin. Tullessani ylös huomasin toisen poliisin tulleen ulos autosta ja tähyilevän suuntaani. Kun aloin pakata tavaroita takaisin, he ilmeisesti kyllästyivät ja lähtivät. Kyllä täälläkin puuosat olivat kärsineet auringossa, mutta ainakin tiikkikansi tuntui olevan kiinni alustassaan. Hiomisvaraa ei olisi, koska ruuvien päät alkoivat olla paikoin esillä. Kurkin ikkunoista sisään sen verran kuin

oli mahdollista ja siistiltä vaikutti. Laitoin Jaanalle kuvan ja viestin, jossa totesin, että tässä se on. Pienellä riskillä, koska minkään laitteen toiminnasta ei ollut takeita. Välittäjän antamien tietojen mukaan moottoreilla oli ajettu 22 vuoden aikana 950 tuntia! Ja generaattoria oli käytetty sata tuntia.

Yksi kaverini oli muuttanut Zagrebiin jokunen vuosi sitten ja hän lupasi hoitaa koeajon, kunhan päästään siihen asti. Paluumatkalla poikkesin Slovenian puolella Koperin satamaan. Olin ottanut selvää, että siellä olisi mahdollista nostaa vene rekan päälle. Marinassa oli aivan loistavaa porukkaa. He hoitavat suuren osan Kroatiaan menevien veneiden vesillelaskusta ja varustamisesta. Veneitä hoidetaan myös päivittäin matkalle toiseen suuntaan. Heillä oli kaikki pelit ja vehkeet. Esittelin asiani ja kyselin pientä tilaa laiturissa purkua ja pakkausta varten. He sanoivat, että totta kai järjestyy. Kunhan soitan, niin tulevat rantaan vastaan. Sain myös palveluhinnaston ja nipun esitteitä kuljetuksia hoitavista rekkafirmoista. Tältä osin huokaisin jo helpotuksesta. Ajoin takaisin Italian puolelle ja hakeuduin taas samaan ravintolaan illalliselle. Nyt paikalla oli pari muutakin asiakasta, mutta palvelu ei siitä kärsinyt. Piirtelin syödessäni paperille jonkinlaista vuokaaviota projektin etenemisestä. Paperille tuli helposti yli kolmekymmentä pientä tai isompaa kysymystä, joihin pitäisi pikaisesti keksiä vastauksia ja ratkaisuja. Vapaa-ajan käyttö oli ainakin pikaisesti ratkaistu.

Suomeen tultuani kävin pikaisesti Lauttasaareissa Jaakon veneellä ottamassa tarkat korkeusmitat rekkafirmojen tarjouspyyntöjä varten. Välittäjältä tuli sähköpostia, että toinen asiakas oli ottanut yhteyttä ja luvannut ostaa veneen näkemättä sitä. Hän sanoi, että olisimme kuitenkin etusijalla, koska olin ottanut yhteyttä ensin. Mietin hetken, että onkohan tähän vain törkeä vedätys saada aikaan nopea kauppa. Totesimme Jaanan kanssa, että eipä meillä ole juuri muita mahdollisuuksia kuin maksaa käsiraha. Toki sillä varauksella, että koeajo järjestyy eikä siinä todeta merkittäviä vikoja. Ja veneen pitää olla merikelpoisessa kunnossa. Tein tarkastuslistan Zagrebissa asuvalle Matille koeajoa varten. Kaverillani Arilla on pakettiauto ja hän olisi avainasemassa hankkeen toteuttamisessa. Hän toki lupasi auton lainaksi, mutta hänen taitonsa kaikenlaisessa rakentamisessa ovat niin suvereeniset, että halusin hänet ehdottomasti mukaan. Oli kuitenkin suuri kysymys olisiko hänellä mahdollisuus irrottautua töistään.

Veneen omisti saksalainen perhe, joka asui Itävallassa Wienissä. Heillä oli noin 500 kilometriä matkaa veneelle. Perheen isä oli sairastunut vakavasti eikä hän voinut osallistua kaupantekoon. Hänen poikansa ajoi veneelle ja kävi koeajoilla Matin kanssa. Matti lähetti meille kuvia ja videoita ja sanoi, että kaikki oleellinen toimii. Ei muuta kuin kaupat lukkoon. Muutamien mutkien jälkeen Matti sai avaimet ja veneen paperit. Hän oli tulossa käymään Helsingissä piakkoin ja saisin ne haltuuni.

Naapurini Nis on kotoisin Saksasta ja hänen serkullaan on venetelakka Bremenissä. Suunnittelimme, että vene rahdattaisiin sinne ja telakalla veneeseen asennetaan keulapotkuri. Asiat alkoivat loksahdella kohdilleen. Telakan kautta löytyi vielä edullisin rekkafirma, jolle aikataulu sopisi. Rahtitarjousten skaala oli aika iso. Hankin Suomesta keulapotkurin ja kaikki tarvikkeet asennukseen. Rakensin valmiiksi pukit yläohjaamon kuljetusta varten. Mukaan lautatavaraa, työkaluja, ihan kaikkea. Koska vene jää Breмениin ja se on tarkoitus ajaa vesitse kotiin kesälomalla, täytyy mukaan ottaa kaikki, mitä lomalla tarvitaan. Jaana teki listaa. Vuodevaatteet, sadevaatteet, lämpimät vaatteet, astiat, kaasupullot, grilli, mausteet ja kaikkea niiden välillä. Kun sitten menisimme Breмениin aloittamaan lomareissua, meillä olisi mukana vain sen verran mitä lentokoneeseen voi ottaa.

Ari sai järjestettyä vapaata ja mukaan lähtisi vielä vanha kaverini Jari, jonka kanssa meillä oli aikoinaan ensimmäinen pieni purjevene kimpassa. Sovimme, että lähdetään 4.5. reissuun. Tuolla viikolla oli helatorstai eli järjestettiin vapaaksi sen viikon loppuosa ja koko seuraava viikko. Olin tehnyt etukäteen aika tarkan suunnitelman melkein tuntien tarkkuudella. Missä oltaisiin ja milloin. Ja mitä tehtäisiin. Ajattelin, että näytänkö aikataulua lainkaan kavereille vai revinkö sen heti suosiolla. En tehnyt kumpaakaan. Taittelin

sen taskuuni. Sprintterin perä puolillaan tavaraan ajoimme sitten suunnitelman mukaisesti keskiviikkoiltana laivaan.

5.5. torstai

Reilu laiva-aamiainen ja ulos laivasta Tukholman satamassa. Sovittiin, että pysähdytään syömään tai vessaan vain silloin kun autoa pitää tankata. No, Puttgardenin lautalla syötiin, kun ei voinut ajaakaan. Ajo oli aika leppoisaa. Saksan moottoriteillä oli hyvin tilaa. Olimme pitkin päivää ihmetelleet, miksi kaikki pysähdyspaikat olivat täynnä rekkoja. Ilmeisesti siihen on jokin lainsäädännöllinen syy. Yön pimentyessä ne kaikki lähtivät liikkeelle. Olimme ehtineet Saksan eteläosiin ja maasto alkoi olla varsin mäkistä. Rekat eivät noudattaneet raskaan kaluston ohituskieltoa jyrkissä ylämäissä ja kaikki kaistat olivat käytössä. Meno alkoi olla niin villiä, että emme halunneet olla henkemme kaupalla mukana. Valitsimme levähdyspaikan ja yritimme nukkua autossa. Ari nukkui poikittain ohjaamossa ja me Jarin kanssa raivasimme jonkinlaiset kolot tavaroiden joukkoon. Jostain kuulin niin kova kuorsaus, että unet jäivät vähiin.



5000 kilometriä edessä



Pörriäisiä liikkeellä

6.5. perjantai

Aamun sarastaessa ylös. Levähdyspaikan kahvila availi ja pääsimme aamiaiselle ja vessaan. Rekat ovat kadonneet. Enemmän tai vähemmän raikkaina kohti etelää. Maisemat muuttuivat jylhiksi ja ajaminen mielenkiintoiseksi. Itävaltaan mennessä tuulilasiin piti liimata verotarra. Toinen verotarra tulisi Sloveniassa. Yksi verotarra oli myös veneen tuulilasissa. Olin selvittänyt asiaa. Ulkomaille rekisteröidyn veneen pitää maksaa veroa oleskelusta Kroatian alueella. Olin nähnyt, että veneen tarra oli päässyt vähän vanhenemaan. Olin kysellyt sen perään välittäjältä ja omistajalta. Katsoin, että minun osaltani vastuu alkoi kauppakirjan allekirjoituksesta. Samalla kysyin, että onhan sataman suhteen kaikki vastuut hoidettu. Hyvää vastausta en saanut. Hieman kiemurrellen he sanoivat vain, että ei muuta kuin köydet irti ja Sloveniaan. Jäin vähän epäilemään. Etsin netistä paikallisviranomaisten yhteystietoja, lähetin kolmeen paikkaan kyselyn verosta. Ei saanut yhdestäkään vastausta, mutta talletin sähköpostit mukaani.

Ajoimme läpi Itävallan tunneleiden ja pohdin, mitä reittiä rekka ajaisi. Mahtuisiko se mitenkään tänne. En haluaisi olla katsomassa. Itävallan ja Slovenian rajalla oli ruuhkaa. Matka eteni välillä kävelyvauhtia, ja välillä ei edennyt lainkaan. Rajan jälkeen oli taas menemisen meininki. Navigaattori alkoi näyttää rohkaisevalta. Jännitys tiivistyi Cervar Poratin lähestyessä. Pääsimme perille vielä päivänvalossa. Vene oli tallella. Lämmintä kuin kesällä. Täällähän on mansikka-aika parhaimmillaan! Auton ilmastointi oli peittänyt täysin kesäkelin. Pienet venyttelyt ja sitten kannoimme kaiken tarpeellisen veneeseen. Eli tässä vaiheessa vain oluet, lonkerot ja makuupussit. Pienen tutustumisen jälkeen olin tyytyväinen näkemääni. Käynnistimme

moottorit ja tankkasimme vettä, rantasähkö kiinni ja lataus päälle. Kaikki toimii. Aamua varten paljon muuta ei olisi tarvis tehdä, joten suuntasimme lähimpään pizzeriaan. Tilasin itselleni suuruudenhulluuttani perhekokoisen pizzan, mutta siitä riitti sitten kaikille aamiaiseksi. Rättiväsyneinä nukkumaan. Sijoitimme Jarin kuorsaamaan keulaan, jotta väliin saatiin kaksi ovea kiinni.

7.5. lauantai

Aikainen herätys. Lähes kaikissa laiturin veneissä oli ollut väkeä illalla, mutta yksikään ei ollut lähtenyt merelle. Tämä selittää vähäiset moottoritunnit. Aamulla liikettä ei näkynyt. Järjestelimme vähän tavaroita ja valmistauduimme lähtöön. Matka olisi alle 30 mailia Koperin satamaan. Pojat heittivät kolikolla, kumpi ajaa auton Koperiin ja Jari sai ylimääräisen ajovuoron. Katsoin vielä konehuoneessa, että kaikki olisi valmista. Huomasin, että pilssissä on kaksi samanlaista keinukatkaisinta ja vain yksi pilssipumppu. Nostin alempaa ja pilssipumppu käynnistyi. Nostin ylempää ja sataman läpi kiiri aivan helvetillinen sireenin ääni. Sitä kesti ja kesti enkä keksinyt mistä saan sen hiljennettyä. Lopulta vedin johdon irti. Kätevä korkean veden hälytin. Nousin konehuoneesta ja ympärillä olevissa veneissä alkoi olla liikettä. Totesin, että tämä taisi olla meidän lähtömerkki. Moottorit käyntiin, köydet irti ja iloinen vilkutus kanssaveneilijöille. Emme jääneet katsomaan, olisiko satamahenkilökunta herännyt kyselemään kausimaksujen perään. Toivottavasti Jari pääsisi ehjänä autolle.



Ensimmäiset manööverit ja ulos satamasta

Suomen lippu perään. Saksan lippu kaappiin. Liimasin samalla suomalaiset rekisteritunnukset yläohjaamon sivuille. Olin saanut Trafilta rekisteritunnukseksi G-36. Merellä oli aamulla viileätä ja ajoimme aluksi sisältä. Alueella oli kalapyydyksiä ja siirryimme ylös, jotta ne olisi helpompi havaita. Samalla, kun ajoimme pohjoiseen, suuntasimme ulos rannikosta. iPadissä oli karttaohjelma ja se toimi hienosti. Ulos ajamisen tarkoitus olla mahdollisimman kaukana rannasta Umagin kaupungin kohdalla.

Siellä olisi viimeinen Kroatian tullilaituri. Uskoin, että veneveroa koskevat sähköpostini olisivat puhuneet puolestamme. Mutta koska oli lauantai, oli riski, että asiaa selvitettäisiin vasta seuraavana arkipäivänä. Sitä aikataulumme ei kestäisi, sillä rekka oli tulossa maanantaina.

Viileä aamu vaihtui kuumaksi päiväksi ja lähestyimme Koperia. Jari oli Marinan ravintolan yläterassilla ja löysi meidät kiikareilla. Hän soitti ja toivotti tervetulleeksi. Olut olisi melkein ilmaista ja sataman henkilökunta olisi vastassa. Tulimme sataman aallonmurtajan sisään ja hermoilin miten veneen saa ohjattua laituriin. En hahmottanut vielä satamamanöverejä kahdella koneella ja postimerkin kokoisilla peräsimmillä. Kuin tilauksesta eteen ilmestyi vielä pari jollaa. No joskus tätä olisi kuitenkin harjoiteltava. Toivottavasti en tekisi tyhmyyksiä. Vene kääntyi kylkiparkkiin yllättävän helposti. Uskoin tulevani tämän kanssa toimeen, kunhan saadaan vielä se keulapotkuri. Täytyy vain ajatella kaksi kertaa ja tehdä yhden kerran.

Köydet kiinni. Sataman väki näytti mihin voi laittaa auton parkkiin, ettei se ole koneiden tiellä. Samoin missä on vettä ja vessat ja muut tarpeelliset jutut. Sähkötolppa on vieressä, kun tarvitsisimme varmaan sitä

työkoneille. Kaikki oli selvää. Ei muuta kuin tutkimaan ensin se terassin hintataso ja sitten haalarit päälle. Toimiston rouva kävi sanomassa, että rekka tulisi päivän myöhässä. Soitin Nisille Suomeen ja hän sai selvitettyä kuskilta, että hän ehtii tosiaan Koperiin vasta tiistaiaamuksi, mutta lupaa viedä veneen sovittuun aikaan Bremeniin. No meillä olisi yksi päivä enemmän.

Pojat kävivät irrotettavien osien kimppuun. Kaikki ohjaamon katon tason yläpuolelle yltävä irrotetaan. Itse kiemurtelin teippirullan, tussin ja ruuvimeisselin kanssa yläohjaamon sisälle. Suunnitelmia tehdessäni en osannut ajatellakaan, että etelässä olisi jo kesäkel. Pojat komensivat minut aika ajoin ulos kolostani juomaan kivennäisvettä. Hikoilin kuin saunassa. Johtojen merkkäamiseen, kuvaamiseen ja irrottamiseen meni koko pitkä päivä. Laiturilla kasa veneen osista oli kasvanut isoksi. Illan viiletessä suihkuun ja mars syömään. Marina on aivan keskustan tuntumassa ja ravintolaterasseja oli tusina vierekkäin.



Koperissa yhtenä kappaleena

8.5. sunnuntai

Taas aikainen herätys. Paistellaan veneen sähköliedellä kanamunat aamiaiseksi. Kylläpä on mukava, kun kaikki toimii. Sitten päästiinkin varsinaiseen irrotustyöhön. Pojat olivat eilen ruuvanneet irti kaikki kiinnitysruuvit. Niitä oli paljon. Joka toinen meni tiikkilistan läpi ja kanta oli propattu piiloon. Joka toinen oli listan alla. Listat lähtivät vain säleinä, joten ne pitäisi joskus uusida. Ari oli tehnyt Suomessa valmiiksi kassillisen puukiiloja. Liimamassa on tosi vahvaa. Pelkällä meisselillä kiilaamalla työstä ei olisi tullut mitään. Olisi rikottu vain kuitupintoja. Kiiloja naputeltiin tasaisesti saumaan, jolloin liima antoi vähitellen periksi eikä rikottu paikkoja. Lopulta yläohjaamo nostettiin varovasti lautojen varassa kymmenkunta senttiä ylös. Ryömin taas ahtaaseen koloon ja mahduin irrottamaan loputkin johdot. Rakenne oli yllättävän painava. Alkoi muodostua käsitys mistä veneen kolmentoista tonnin massa muodostui. Rakennevahvuudet ovat joka kohdassa varmasti riittäviä. Edellinen purjevenemme oli 13 metriä pitkä ja painoi kymmenen tonnia ja siitäkin kolme tonnia oli kölissä. Tämän suunnittelun aikaan lasikuitu ja jalopuu ovat olleet halpoja. Yläohjaamo käännettiin sentti sentiltä takaperin. Laudoista rakennettiin luiska, jota pitkin se saatiin liukumaan takakannella olevan kehikon päälle – melkein hallitusti. Nostamisesta ei kolmen miehen voimin voinut edes haaveilla. Mielen sopukoihin jäi kytemään tuleva nosto takaisin paikoilleen.

Loppupäivä meni liinojen kiristelyyn. Kaikki ruuvien reiätkin teipattiin umpeen mahdollisen sateen varalta. Liimamassat putsattiin saumoista, kun siihen oli nyt aikaa. Se olisi ollut edessä joka tapauksessa myöhemmin uudelleen asennuksen yhteydessä. Asetonia kului. Sitäkin oli tuotu Suomesta. Olin googlannut etukäteen Koperin rakennustarvikeliikkeen ja todennut, että Bauhausin kaltaista markkettia ei olisi. Aikaa ei olisi juosta tavaroiden perässä ympäri vierasta kaupunkia. Kaikki siis tuotiin kotoa. Generaattorin akku osoitti jostakin syystä hyytymisen merkkejä, mutta sellainen löytyi helposti. Sloveniassa valmistetaan paljon akkuja Euroopan markkinoille. Koska meille järjestyi rekan aikataulun takia ylimääräinen päivä, jäi enemmän aikaan tutustumiseen kaupunkiin.

Sentti sentiltä irti, ympäri ja alas



9.5. maanantai

Aamurituuaalien jälkeen taas työn touhuun. Aivan erinomainen tapa kiinnittää tärinälle alttiita osia tukevasti oli kääriä ne pakkauskeltuun. Olin tuonut sitäkin ison rullan. Maston osat ja kaikki helisevät kaidepalat saatiin tukevasti paikalleen. Naapurilaiturissa oli saksalainen porukka purkamassa venettään kuljetuskuntoon. He tuskastelivat juuri saman ongelman kanssa. Sieltä tuli kaveri itsevarmoin elkein ostamaan meiltä pois tuon kätevän muovirullan. Selitin ystävällisesti, että meillä on sille vielä paljon käyttöä enkä voisi myydä sitä. Hetken kuluttua hän tuli takaisin ja yritti vaihtaa sitä viinaan. Josko se olisi kovempaa valuuttaa. Ilmeisesti olemuksemme olivat jo hieman reissussa rähjäntyneet. Lähetin hänet matkoihinsa selvästi tyylympään sävyyn. Jäin kuitenkin harkitsemaan parranajon tarpeellisuutta.

Lopulta kaikki oli saatu pakattua kolisemattomasti. Pehmusteena käytettiin laivasta purettua kokolattiamattoa, jota olimme käyttäneet auton perässä myös nukkuma-alustana. Rekkakuskimme oli soittanut Marinan toimistoon ja varmistanut vielä tulonsa seuraavaksi aamuksi. Samalla hän oli pyytänyt telakan väkeä auttamaan meitä pakkaustöissä. Ihan vaan varmuudeksi. Työpäällikkö kävi veneellä ja totesi, että ei tuota pakettia enää paremmaksi voi tehdä. Tämän vaiheen kunniaksi poksautimme pullon kalleinta kaupasta löytämääme kuohuvaa, 8€/pullo. Sitten se parranajo.

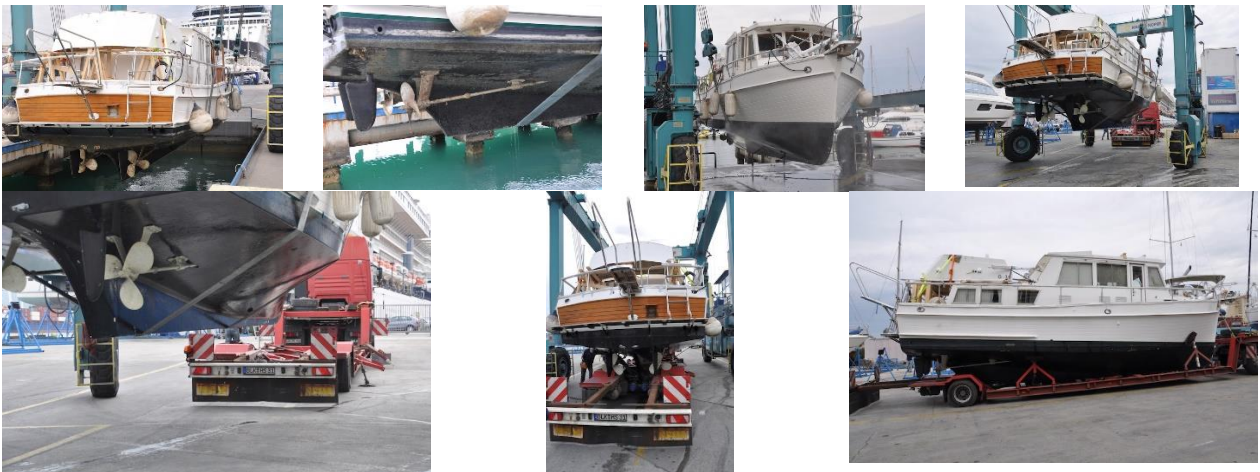
10.5. tiistai

Sitten jännittävä aamu. Edessä olisi veneen nosto ja lastaus. Mennessämme Marinan suihkuun aamutoimiin tuli pyyhe kaulallaan vastaan mies, joka esittäytyi Ralfiksi. Rekkamies oli saapunut yöllä. Oli aika pienen näköinen kärry. Takana yhdet paripyörät. Satamassa oli piipahtanut viikonlopun aikana useita aivan viimeistä huutoa olevia kuljetusvehkeitä. No olihan tämä halvin tarjous. Kävin vielä toimistossa sopimassa, että pesevät pohjan noston yhteydessä. Vene näytti jotenkin surkealta matalassa muodossaan. Hämähäkinosturi nosti veneen ylös ja pohjan pesu oli tosiaan tarpeen. Jos Itämerellä pohjaan kasvaa rokkia, niin Väliimerellä sieltä löytyy ostereita. Sinkit olivat lopussa. Grand Banks on hienosti rakennettu. Kaikki metalliosat on maadoitettu kuparinauhoin. Meidän tapauksessamme veneiden ollessa kiinni rantasähkössä ja anodien loputtua oli seuraavaksi uhrautunut alumiini. Makeavesisysteemi vuosi jostakin

pilssiin arviolta pari ämpärillistä vuorokaudessa. Tämä oli ollut edellisen omistajan tiedossa, koska kaikkiin liitoksiin oli laitettu kierteiden väliin valkoista tiivistysnauhaa. Varaosien joukosta löytyi nauhaa vielä rullakaupalla. Myöhemmin vika löytyi syöpyneistä alumiinisista vesitankeista. Työlistalle.

Pohja oli aika hyvän näköinen, mutta musta myrkkymaali hilseili monin paikoin. Kerros vaikutti paksulta. Työlistalle. Nosturi vei veneen rekan perävaunun päälle. Vaunussa oli jonkin verran säätövaraa, joka piti ottaa kokonaan käyttöön. Ralf sanoi kerran aiemmin kuljettaneensa samanlaista venettä. Kolmekutonen mahtui muutaman sentin toleranssilla kyytiin. Teimme tarkastusmittauksen korkeudesta. Oli sovittu, että veneen kokonaiskorkeus saa olla korkeintaan neljä metriä. Tarkka tulos oli 3,96 metriä kölistä korkeimpaan kohtaan. Kärryn korkeutta voi säätää hydraulisesti. Liikennelupa kuljetukselle oli 4,30 metriä. Ralf kertoi, että hän operoi mielellään Koper Marinan kanssa, koska Slovenian, Itävallan ja Saksan viranomaisten kanssa lupa-asiat hoituvat nopeasti. Italian luvat ovat kalliita ja käsittelyajat täysin ennakoimattomia. Hyvä niin. Pyörät vaikuttivat kuorman alla tyhjiltä. Kysyin niiden paineesta Ralfilta ja vastaus, niin kuin kaikkeen muuhunkin, oli "No problems". Aloin olla iloinen ottamastamme kuljetusvakuutuksesta. Parin päivän hinta oli viitisen sataa euroa. Kuljetussopimus sisältää myös vakuutuksen, mutta se kattaa lähinnä kolmannen osapuolen vahinkoja. Vene piti vakuuttaa erikseen ja teimme sen mieluiten oman vakuutusyhtiön kanssa, niin pienelläkin prantätyt ehdot olivat jotenkin ymmärrettävissä. Lasti näytti jotenkin hurjalta ja sanoin Arille ja Jarille, että minä en halua ajaa tuon perässä ja saada sydämen tykytyksiä jokaisen sillan alla. Pojat sanoivat, että lähdetään me sitten ensin. He laittoivat minut fiksusti ajovuuroon, jotta minulla olisi muuta ajateltavaa. Katsoin venettä haikeasti – ehkä viimeistä kertaa. Vaihde silmään ja tien päälle.

Pohja on parranajon tarpeessa



Pesu, pakattu ja valmis

Ajoimme Sloveniasta vaihteeksi Italian puolelle välttääksemme ruuhkautuneita alueita. Nautimme maisemista eikä veneestä puhuttu sanaakaan. Meidät oli pantu merkillä raja-asemilla ja todennäköisesti profiloitu. Pian päästyämme Saksan puolelle eteen kiilasi poliisibemari vaatien seuraamaan. Virkavalta johdatti meidät pysähdyspaikalle, jossa ajoimme kaarihallin sisälle. Ajattelimme, että nyt tarkastetaan auto ja miehet läpikotaisin. Tavaratilan ovet avattiin. Sivuoven reunalla tuli ensimmäiseksi vastaan injektioruisku. Ari käyttää niitä ruiskuttaessaan liimoja ahtaisiin rakoihin. Poliisi ei kuitenkaan ottanut esiin kumihanskoja vaan pyysi passimme. Meille tuli hyvä venyttelytauko, jota kestitkin hyvä tovi. Lopulta poliisi palautti passit. Ilmeisesti meistä ei irronnut mitään mielenkiintoista. Muutama kysymys matkan tarkoituksesta ja tyyli kehoitus jatkaa matkaa.

Liikenteen suhteen toistui sama ilmiö kuin menomatkallakin. Rekkojen vyöryessä piiloistaan illan pimetessä päätimme taas olla osallistumatta turnajaisiin ja etsimme siistin pysähdyspaikan. Lyhyet ja rauhattomat unet luvassa.

11.5. keskiviikko

Matka jatkui leppoisissa merkeissä eikä kiirettä ollut. Saavuimme hyvissä ajoin Bremeniin ja suuntasimme ensin Bootswerft Winkleriin. Tapasimme naapurini Nisin serkun. Hän kyseli aikatauluamme. Vuorostaan hän haukkoi henkeään, kun sanoin, että jatkamme matkaa lauantaina. Pitäisikö silloin kaiken olla valmista? Rauhoittelin, että jatkamme autolla ja vene jää heille kuukaudeksi. Telakka oli tehokkaan näköinen ja siisti. Itse asiassa ylivoimaisesti siistein venetelakka, mitä olen koskaan nähnyt. Meille annettiin yhteyshenkilöksi talvivarastojohtaja Roman. Suora käännös käyntikortista. Valitettavasti hän osasi selvästi huonommin englantia kuin minä saksaa. Sovittiin kuitenkin, että tavataan seuraavana aamuna, kun rekka pääsee perille. Nosturi oli tilattu kymmeneksi. Telakka on tulvavallin takana eikä rekka pääse ylittämään lasteineen jyrkkää harjannetta. Vene nostettaisiin traktorin hydrauliselle peräkärrylle ja se pääsisi ajamaan harjanteen yli telakan puolelle. Olin varannut pikku hotellista meille kaksi huonetta ja lähdimme etsimään sitä. Navigaattori löysi lähes joka ajokerralla uuden reitin. Rauhallinen pikku hotelli kaupungin laidalla. Huoneet käytävän eri päissä kuin tilauksesta kuorsauksen vaimentamiseksi. Poikettiin vielä kaupungilla paikallisessa venetarvikeliikkeessä. SVB on iso liike, josta löytyy melkein mitä vain. Ostin akkulaturin, koska veneen alkuperäinen ei vaikuttanut toimivan luotettavasti. Liike oli hankkinut ison erän Simradin huippuplottereita. Vanhaa mallia, uudessa olisi kosketusnäyttö. Tarjous oli houkutteleva. Kysyin, että onkohan noita vielä varastossa, jos mietin muutaman viikon. Vakuuttivat, että eivät lopu kesken. Otin mukaan katalogin, josta löytyi vaikka mitä tarpeellista.

12.5. torstai

Ajoimme telakalle ja kääntöpaikalla oli tuttu rekka ja sen päällä ehyen näköinen vene. Ei naarmuja eikä osumia. Uskomatonta. Peräkärryssä yksi oli ollut rengasrikko matkalla, mutta sekin kuului joukkoon ”no problems”. Onneksi ei oltu näkemässä. Kiipesin veneeseen ja totesin kaiken olevan kunnossa. Yksikään hihna ei ollut edes löystynyt. Pakkaamiseen kannatti käyttää aikaa. Nyt käytettäisiin kuitenkin aikaa nosturin odotteluun. Ja oikein kunnolla. Ensin tuli viesti, että se tulisi vähän myöhässä. Puolen päivän aikaan tuli viesti, että se ehtisi vasta neljän-viiden tietämillä. Lähdettiin siis lounaalle. Pohdimme, että pakkaaminen tehtiin tarkasti ja ajan kanssa ja, että purku olisi helpompaa eikä veisi kuin hetken. Lihasvoimaa ei käytettäisi nostoon vaan telakan trukkia. Päätimme, että kyllä tästä selvitään. Palasimme viettämään aurinkoista iltapäivää tulvavallin nurmikolle.



Perillä Bremenissä



Nosturin odottelua



Lopulta nosturi saapui. Tämä oli telakan tilaama operaatio, joten pysyimme poissa tieltä. Annettiin ammattilaisten hoitaa homma. Ihan vakuutusteknisistä syistä ei ollut syytä lähteä neuvomaan ketään. Nosto meni hyvin ja traktori lähti kohti telakkaa. Yksi tiukka mutka näytti siltä, että vähintään yksi kolmesta menee rikki: valotolppa, nuori tammi tai naapurin aita. Senttien toleranssilla vene taittui välistä. Kuski oli taitava ja peräkärryn hydrauliset säädöt pitivät veneen vaakatasossa riippumatta siitä, mihin päin maa vietti. Pukki alle ja me pääsimme töihin. Sitten meille ilmoitettiin, että emme voi jäädä telakka-alueelle, kun henkilökunta lähtee kotiin. Viestin tuojaksi oli valittu johtajan rouva, jolle emme todennäköisesti reklamoisi päivän menettämisestä. Rouva kuitenkin huikkasi lopuksi veneestämme: "She is a beauty!" Olimme ehtineet purkaa liinat, köydet, teipit ja muovit, joten päätimme aloittaa seuraavana aamuna rivakasti.



Rekasta traktorin kärryyn



Tiukka mutka

13.5. perjantai

Täysi rähinä päälle heti, kun pääsimme telakalle. Ari ei onneksi rähissyt siitä, että kolhin auton kylkeä trukin perään heti pihalle ajaessamme. Ei ihan paras alku päivälle. Trukki nosti yläohjaamon asfaltille ja nosti sen sitten toiselta puolelta oikein päin uudelleen korkeuksiin. Ohjaamo koolattiin kymmenen senttiä irti alustasta ja pojat alkoivat valmistella kiinnitystä. Itse kiemurtelin vaivalloisesti taas luukusta sisään ahtaaseen sähköpajaani. Ajattelin, että onneksi on tullut joogattua nuorempana. seuraavaan aamuun. Onneksi telakalle oli tulossa porukkaa töihin lauantaina.



Melkein valmis

Pikaista lounasta lukuun ottamatta olin koko pitkän päivän johtojen, ohjausvajereiden ja moottorin hallintakaapeleiden kimpussa. Jari ja Ari ruuvasivat kaikki osat oikeille paikoilleen. Välillä minulle ojennettiin jostakin reiästä vesipulloja. Koko homma koottiin kahdeksassa tunnissa. Näyttipä vene taas hyvältä. Mutta vain teknisessä mielessä. Tarkemmin katsoen joka paikka oli täynnä roskiksi muuttuneita tarveaineita. Päätimme, että siivoaminen saa jäädä

14.5. lauantai

Telakalla oli siisti jätteiden lajittelualue, jonne meitä ohjeistettiin viemään kaikki romumme. Vene siirrettiin halliin odottelemaan keulapotkurin asennusta. Me jatkoimme siellä siivoustöitä. Pilssissä oli taas makeaa

vettä. Asettelimme ison saavin veneen viereen ja käynnistimme pilssipumpun. Osumatarkkuus yli kahdesta metristä oli aika hyvä. Tuli samalla pestyä entisestäänkin moitteetonta hallin lattiaa. Samassa hallissa oli yksi työntekijä hiomassa koneella lasikuituveneeseen kylkiä. Vene oli teipattu muovin sisään. Kaverilla yli suojalasit ja simpelli hengitysmaski naamalla. Sellainen nyörillä sidottava, jota itse käytän hammaslääkärin hommissa. Kaveri tuli välillä muovin alta hengittämään. Todennäköisesti hänen keuhkonsa olivat yhtä valkoiset kuin hänen naamansakin. Mutta halliin ei levinnyt pölyä lainkaan. Siistiä.

Vene alkoi näyttää sellaiselta, että sinne voisi kuukauden päästä tulla lomailemaan. Olin varautunut vielä pesu- ja vahaustöihin, mutta niihin ei kerta kaikkiaan ollut enää aikaa. Hain Romanin paikalle. Esittelin hänelle kaikki keulapotkurin osat, jotka olin järjestellyt saksalaiselle silmälle sopivaan moitteettomaan riviin. Osan sähköjohdoista olin vetänyt valmiiksi ja merkannut ne selvästi. Hän teki muistiinpanoja ja kirjoitin vielä selvästi, että saapuisimme sitten 17.6. ja lähtisimme heti vesille. Taas tuttu vastaus: "No problems".

Päätimme, että lähdetään heti liikkeelle kohti Tukholmaa ja pysähdytään ensimmäiselle isolle levähdyspaikalle, jossa pääsisi suihkuun. Vaihde silmään ja baanalle. Suihkupaikka löytyi, mutta emme meinanneet millään ymmärtää, että suihkun avainta vastaan pitää antaa rahan lisäksi jokin pantti. Lopulta sininen takkini kelpasi. Ilmeisesti useampia avaimia on liikkeellä rekan nupeissa. Matka jatkui ja päätimme käydä tuliaisostoksilla hieman ruotsinlaivoja edullisemmassa paikassa. Ajoimme Flensburgin Citti-markettiin. Aivan valtava paikka. Pysyimme kuitenkin kohtuudessa ja tuomiset pakattiin auton perään. Ari ehdotti liikkeelle lähdettyämme pientä muutosta aikatauluun. Sen sijaan, että olisimme viettäneet yhden yön Tanskassa tai Etelä-Ruotsissa, ajettaisiinkin yhden tankkauksen taktiikalla suoraan Tukholmaan. Ehdittäisiin sunnuntain aamulaivaan ja oltaisiin illalla kotona. Idea kuulosti typerältä. Mutta koska se oli toteuttamiskelpoinen, niin pitäähän se sitten tehdä. Naputtelin Tukholman Siljaterminaalin navigaattoriin ja sanoin, että tankkaus pitää tehdä sitten vauhdilla ja ilman venyttelyitä, koska aikataulu menisi todella tiukaksi.

15.5. sunnuntai

Onneksi Keski-Euroopan kaltaista rekkarallia ei ollut. Reissun ensimmäinen sade kuitenkin alkoi ja sitä riitti Tukholmaan saakka. Ison sillan jälkeen Ruotsin tulli pysäytti meidät. Tiukan oloinen naispuolinen tullimies (menikö oikein?) kyseli, että millä asialla sitä oikein ollaan. Ja mitäs auton perässä mahtaa olla? Kerroin muina miehinä, että remppareiskoja ollaan ja autossa on alkoholia ja työkaluja. Saimme tiukan komennon avata takaovet. Ei auttanut kuin nousta lämpimästä hytistä sateeseen. Tullihenkilö suuntasi optimistisesti katseensa yläviistoon avatessamme ovet. Ilme oli selvästi pettynyt, kun tavaratilan pohja ei ollut edes kokonaan peitossa. Tyly käsky jatkaa matkaa. Matka eteni reippaasti ja huomasimme, että navigaattorin kello oli tunnin pielessä ja saimme siitä lisää pelivaraa. Sen puitteissa ehdimme syödä yöllä periruotsalaiset huoltishodarit.

Saavuimme satamaan juuri terminaalin avautuessa. Ja hyvä niin. Vessaan oli päästävä. Liput saatiin vaihdettua aamulaivaan ja pääsimme pian nukkumaan. Viimeinen puristus oli hyvä idea. Ei tarvitsisi mennä aamulla suoraan laivalta töihin.

Niin, eihän veneen hankinnan tarvitse olla aina helppoa. Se voi olla myös monimutkaista.

Kotimatka

"Nevertheless, she is a beauty!"

17.6.

Loman alku oli järjestetty normaalia aiemmaksi. Näin emme joutuisi reissaamaan pahimpaan ruuhka-aikaan vieraissa satamissa. Saisimme nyt veneen vihdoinkin käyttöömmeksi ja nauttia merielämästä mahdollisimman pitkän kauden. Naapuri kyyditsi meidät Tampereelle, josta oli suora lento Bremeniin. Olimme iltapäivällä perillä ja otimme kentältä taksin kohti telakkaa. Pysähdyimme matkalla tutuksi tulleetseen markettiin. Taksikuskilla oli kyseisen ketjun kanta-asiakaskortti ja hän pyysi meitä käyttämään sitä, niin saisi samalla bonukset. Mikäs siinä. Kannoimme tarvitsemamme tuoremuonat autoon ja kurvasimme hetken kuluttua telakan portista sisään. Olin varmistellut parin viikon kuluessa useaan kertaan sähköpostilla telakan konttorista, että onhan vene sitten varmasti ajoissa valmiina. Sain vain yhden heikolla englannilla kirjoitetun vastauksen, jossa luvattiin, että "Boat is ready". Tullessamme perille oli hämmästys molemmin puolin. Vene ei ollut valmis eikä vedessä eikä meitä odotettu vielä viikkoon. Talvivarastojohtaja Roman saapui paikalle ja hän kaivoi esiin muistiinpanonsa. Mies oli vajota maanrakoon lukiessaan päivämäärää 17.6. Vene oli edelleen hallissa ja kannoimme matkatavaramme ja eväämme veneeseen sekä ison SVB:stä tilaamani ja telakalle toimitetun tarvikepakettin. Keulapotkurin asennus oli toki suurimmaksi osaksi tehty. Joy stickien sähkökytkennät olivat tekemättä. Työn jälki oli kaiken kaikkiaan upeaa, mutta se ei tilanteessa lohduttanut. Paikalle hälytettiin pikaisesti henkilökuntaa ja saimme seurata vesille laskua.



Keulapotkuri



Vesillelasku

Olkoon nimesi Merlin ja matkasi merillä turvallinen. Säilytimme veneen alkuperäisen nimen. Se on peräisin muinais-engantilaiselta velholta ja pidimme sitä oikeastaan hienona nimenä. Merlin on valmistunut marraskuussa 1993 Singaporen veistämöltä ja sen on tuotu sieltä ensin näytille Düsseldorfin venenäyttelyyn. Samalla viikolla tammikuun lopussa -94 aloimme seurustella Jaanan kanssa. Tämä oli ikään kuin perheen yhdistyminen. Venenäyttelystä Merlin oli kuljetettu Adrianmerelle, jossa se oli ollut samalla omistajalla koko ajan.

Nyt Merlin kellui Weser-joessa. Meille luvattiin sähkömies seuraavaksi aamuksi ja keulapotkurin asennus valmistuisi. Jaana ja 12-vuotias tyttäreemme Emili aloittivat siivous- ja järjestelytyöt. Minä purin vanhat elektroniikat pois ja museoin ne telakan kierrätysasemalle. Laatikosta kaivoin tilalle Simradin 12" plotterin ja paljon muuta tuiki tarpeellista. Olin hankkinut matkalla tarvittavat karttakortit Suomesta ja päivittänyt ne ajan tasalle. Paperiset kartat ja Reedsin vuorovesialmanakan olin tuonut jo autoreissullamme. Plotterista löytyi kätevä vuorovesitoiminto, joka piirsi nousu- ja laskuvedet mihin tahansa kartan paikkaan ja haluttuun

ajankohtaan. Sillä oli todella helppo ajoittaa lähtö- ja saapumisajat satamiin. iPadin karttaohjelma oli varalla ja siinä oli puolestaan ”auto route” –toiminto, joka teki automaattisesti reitin kahden pisteen välille. Vain muutamissa kohdissa ohjelma ehdotti mahdottomia vaihtoehtoja esimerkiksi matalan sillan alta. Kun reitin vain tarkasti paperikortilta tai plotterilta, niin suunnittelu toimi riittävän luotettavasti. Ohjelma laski samalla saapumisajan, polttoaineen kulutuksen ja seurasi tietenkin matkan etenemistä. Reeds on kuitenkin täynnä muuta mielenkiintoista tietoa satamista, turvallisuudesta jne. Yksi sellainen on hyvä pitää mukana kaukaisemilla vesillä.

18.6.

Ensimmäinen yö takana. Vuoroveden edestakainen lorina pitkin runkoa kuulosti tutulta. Aivan kuin olisi nukkunut purjeveneeseen vapaavahdissa. Aiemmin tästä veneestä kuulunut kuorsaus oli nyt poissa. Olisikohan pilssisika hukkunut? Nuori sähkömies tuli ja kytki johtoja aikansa ja sitten lähti sanoen, että kunnossa on. Minulla oli kädet täynnä töitä ja pääsin kokeilemaan keulapotkuria vasta hetken kuluttua. Ei inautakaan. Soitto taas Romanille ja hän sai sähkömiehen uudelleen veneelle. Hänkään ei saanut potkuriin eloa. Ei vaikka oli tovi aiemmin sanonut sen olevan kunnossa. Hän soitteli useamman puhelun jonnekin ja sai virrat päälle. Keulapotkurille oli valittu katkaisinpaneelistä yksi vapaa pääkytkin, jota ei ollut merkitty. Siihen oli tilattu täsmälleen muihin sopiva tekstikyltti ja sen he lupasivat toimittaa postitse kotiosoitteeseen. Ajattelin, että vene ei liikahdaisi laiturista ennen kuin olisin saanut laskun käteeni tai jopa maksanut sen paikalla. Romania ei enää näkynyt ja pyysin sähkömiestä välittämään osoitteemme konttorille laskutusta varten.

Köydet irti ja puolen mailin matka alavirtaan Vegesacker Hafeniin. Sähköhässäkkään oli mennyt niin paljon aikaa, että vuorovesi ei ollut enää meille edullinen. Saimme soitettua siltavahdin paikalle ja pääsimme nostosillan taakse museolaivojen joukkoon. Paikan vaihtamisessa oli se etu, että nyt meillä oli iso marketti ihan vieressä ja voimme käydä rauhassa hankkimassa kaapit täyteen ruokaa ja muuta tarpeellista. Ja vieressä oli myös aivan mainio kalaravintola.



Vegesacker Hafen

19.5.

Aamulla meillä oli alkava laskuvesi ja päästyämme sillan takaa vapauteen lähdimme kohti merta. Joella oli liikennettä jonkin verran, mutta kaikkien nopeudet olivat hyvin hahmotettavissa eikä vuorovesivirta ollut vielä voimakkaimmillaan. Ja hyvä niin. Alle tunnin ajon jälkeen näin, että styyrpuurin moottorin lämpö oli vähän koholla. Kävin katsomassa sisällä, että mittarit ovat siellä samaa mieltä kuin ylhäällä. Kiipesin takaisin yläohjaamoon ja ajattelin, että tuota täytyy tarkkailla päivän mittaan. Olin väärässä. Pitkää seuraamista ei tarvittu. Lämpö alkoi äkisti nousta ja hälytyssummeri pelästytti meidät perinpohjaisesti. Sammutin moottorin ja valitsin ensimmäisen vastaantulevan ponttoonilaiturin. Olin iloinen keulapotkurista,

Tämä on joskus ollut impelleri



sillä tällä kokemuksella paapuurin moottorilla myötävirrassa vasemmalle kyljelle parkkeeraus ei olisi ollut helppoa. Tytöt toimivat esimerkillisen nopeasti fendareiden ja köysien kanssa. Olin aika varma, että syynä oli rikkoontunut vesipumpun impelleri. Silti tasailin hetken sykettä ennen työhaalareiden pukemista. Entäpä, jos vika on jossain muualla... Kiemurtelin moottorin toiselle puolelle ja avasin vesipumpun. Siellähän se vika oli. Impellerin siivistä ei ollut jäljellä juuri mitään. Uusia oli varaosina ja vaihto oli helppoa. Asento moottorin väärällä puolella vain ei ollut mukava. Taas

tuli mieleen, että hyvä kun on tullut joogattua nuorempana. Suurin osa siiven kappaleista oli hukassa ja löysin niitä seuraavana syksynä öljynlauhduuttimien sisältä ison kourallisen. Päätin jatkossa vaihtaa impellerit vuosittain.

Ryömin pois moottorin takaa, riisuin haalarin ja vaihdoin päälle kuivan paidan. Sitten pieni koekäyttö ja matka jatkui. Jonkin ajan kuluttua myötävirta voimistui. Nopeus veden suhteen oli 7 solmua ja maan suhteen jopa 11 solmua. Lienee syytä olla tarkkana vuorovesiaikojen kanssa. Ajoimme joessa merkityn väylän oikeaa laitaa. Teräksisten poijujen väärälle puolelle ei kannattanut mennä. Vettä olisi kölin alla riittänyt, mutta myötävirrassa poijun väistäminen ei olekaan yksin kertaista. Puolen valinta ja väistöliike on tehtävä ajoissa ja reippaalla liikkeellä. Liian pienellä liikkeellä joutuu lopulta ajamaan poikittain pois kohti syöksyvän poijun tieltä. Näimme edellämme tällaisen tapahtuman. Maiseman ihailu voi käydä kalliiksi. Tilanteet tulevat uppoumanopeutta ajavalle poikkeuksellisen nopeasti.



Ajankulua jokiajelun aikana



Jaana Weser-joella



Vauhdikas reunamerkki

Saavuimme lopulta Bremerhafeniin. Aallonmurtajan jälkeen käännyimme jyrkästi lähes takaisin tulosuuntaan ja ajoimme ensimmäisen kerran sulkuun. Menossa oli muitakin veneitä, joten otimme mallia ja menimme mukana. Sulussa mieli rauhoittui, kun pääsimme pois vuoroveden vaikutukselta. Kylkeemme kiinnittyi paikallinen katamaraani. Keskustelimme odotellessamme Helgolandista, jonne meillä oli seuraavaksi tarkoitus mennä. Saimme muutamia hyviä vinkkejä. Bremerhafenissa he suosittelivat meille ajamista sulun jälkeen vanhaan kalastajasatamaan, Fischereihafeniin. Sinne siis. Löysimme kylkipaikan. Jäimme pienen matkan päähän sähkö- ja vesipisteestä. Mutta ei se mitään. Mehän olimme riippumattomia ison generaattorin, sähkölieden ja suurten vesitankkien kanssa. Olikin taas aika pumpata vuotovedet pois pilssistä. Genu käyntiin ja kattila liedelle. Ja sitten odoteltiin ja odoteltiin. Ruoka ei lämpene. Suunnitelma B: kaasugrilli laiturille. Johan helpotti.



Ensimmäistä kertaa sulussa



Suunnitelma B



Fischereihafen

20.6.

Testailin generaattoria. Kolmesylinterinen diesel käynnistyi kuin unelma. Jännitemittarilla pistorasiasta tulee 33 voltia. 7,5 kilowattinen generaattorihirviö on koteloitu ja äänieristetty ja asennettu moottoritan takaosan keskelle polttoainetankkien väliin todella ahtaasti. Koteloinnin purkaminen ei onnistu kokonaan. Enkä tullut hullua hurskaammaksi nähdessäni kotelon sisuksen. Tunnistin sieltä toki tuon dieselmoottoriosan. Suunnitelma C: pitää hankkia kaksiliekinen kaasuliesi ja paikallinen kaasupullo. Kaasupullon löysin paikallisesta Bauhausista ja kaasulieden toiselta puolelta kaupunkia isosta urheiluvälinemarketista. Kävin siellä taksilla. Kuski tunsu Suomesta vain Kaurismäen elokuvat. Kaasuliesi sopi hyvin sähkölieden päälle. Kaasupulloa täytyi valitettavasti pitää sisällä laitettaessa ruokaa. Muun ajan se sai olla ulkona. Ajattelin, että mistäköhän saisi jonkin tutkimaan sähkötuotto-ongelmaa. Siirsimme venettä muutaman metrin eteenpäin ja saimme viritettyä rantasähkön päälle ketjuttamalla kaikki veneestä löytyneet sähköjohdot. Sähkötolppaan piti käydä lunastamassa poletteja viereisen hotellin aulasta.

21.6.

Lähtöyritys satamasta. Muuten hyvä, mutta paapuurin moottori ei käynnistynyt. Ei edes naksahnut. Syytä ei löytynyt. Satamassa oli turisti-info. Sieltä ystävälliset rouvat saivat paikallisen venekorjaajan kiinni puhelimitse. Tuskin ehdin kävellä takaisin veneelle, kun hän jo saapui. Sähköä ei tule starttimoottorille. Hän kutsui paikalle venesähkömiehen, joka hikoili helteisessä konehuoneessa pitkän tovin. Lopulta vika paikallistui starttimoottorin releeseen. Mies irrotti sen, tutki ja teki johtoihin uudet liitännät, kiinnitti paikalleen ja kokeiltiin ilman tulosta. Hän ryömi takaisin. Huomautin, että kun tuo rele on moottorin vasemmalla puolella, niin vaihdettaisiinko ehjä ja rikkinäinen keskenään. Olisi helpompaa jatkaa, kun ei tarvitse ryömiä moottorin taakse. Pieni naurun remakka ja tehtiin tämä järjestely. Samalla kokeiltiin, että vika oli todella siirtynyt moottorista toiseen. Sähkömies lähti ja soitti jonkin ajan kuluttua venekorjaajalle. Uutta Lucas-merkkistä ei ole Saksassa, mutta parin päivän päästä hän saisi vastaavia. Pyysin niitä neljä ja sovimme, että jatkettaisiin heti kun ne ovat saapuneet. Suihkuun ja syömään.

22.6.

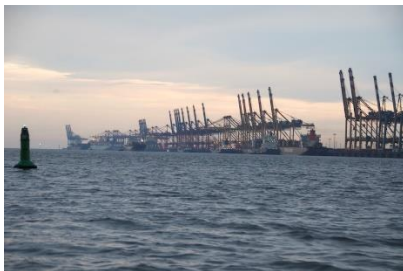
Tutustuttiin kaupunkiin. Bremerhafenissa on aika iso merimuseo, jossa kannattaa vierailla. Sen vieressä on hieno ostoskeskus. Laahustelimme ympäriinsä. Olimme kuin haaksirikkoisia. Seurasin sääennusteita ja totesin, että tällä helteellä emme pääsisi Helgolandiin. Tulossa oli huonompaa keliä. Tarkoitus oli mennä verovapaalle saarelle tankkaamaan. Laskeskelin polttoaineen hintaeroja ja erilaisia reittejä ja kulutusta. Halusimme kuitenkin käydä tutustumassa erikoiseen saareen ja näin myös päätettiin tehdä, kunhan vain tekniikka toimisi luotettavasti eikä keli olisi ihan mahdoton.

23.6.

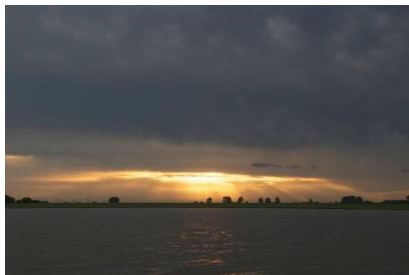
Aamusta alkaen odottelimme soittoa venekorjaajalta. Lähetin muutaman viestin ja vastaukseksi sain vakuutteluja, että hän soittaisi heti kun asia etenee. Aika kului ja alkoi näyttää siltä, että tämän päivän vuorovedet eivät enää suosisi meitä. Lopulta remppamiehet saapuivat ja muutamassa minuutissa homma oli hoidettu. Molemmat moottorit käynnistyivät vaivatta. Pyysin heitä samalla vilkaisemaan generaattoria. Pitkän voimistelun tuloksena oli sama 33 voltia eikä vikaa voisi selvittää näissä olosuhteissa. Kytkenät eivät vaikuttaneet alkuperäisiltä. Löysin veneen mapeista pari kuuttia, joiden mukaan joitakin osia olisi vaihdettu kahdeksan vuotta sitten. Generaattorin vähät käyttötunnit alkoivat saada selityksen. Turha käyttää, kun ei toimi. Loogisesti päätin, että vene oli ollut kiinni rantasähkössä, kun olimme kokeilleet ja käyttäneet sähköliettä. Nyt kaikki jatkojohdot olivat peräkkäin eikä veneeseen tullut kuin 180 voltia. Osa johdoista oli ohuita. Ja kuormittamalla tolpan sulake laukesi heti. Vierailijoiden lasku piti maksaa saman tien. 540,-€. Odotin enemmän. Tunteja oli kulunut aika lailla. Kiitin herroja avusta. Mokoma parin kymppin osa. Vedimme vielä peräkkäin kaikki vesiletkut ja saimme tankit täyteen. Tosin välillä piti hakea lisää poletteja. Ajoimme illalla sulkujen ulkopuolelle ja parkkeerasimme lähemmäs kaupungin keskustaa ponttoonilaituriin. Olsimme aamulla riippumattomia sulkujen aikatauluista ja pääsisimme liikkeelle laskuveden alkaessa. Illallinen viereisessä pizzeriassa.

24.6.

Juhannusaatto kello 05:00. Liikkeelle Weserin suistoon ja kohti Helgolandia. Luvassa 6-8m/s lännestä eli aika lailla suoraan sivulta. Bremerhafenin konttisatama oli valtava ja niin olivat laivatkin. Selvitimme auringon noustessa reitimme laivojen välistä ulos. Plotterin mukaan ajoimme joessa ja molemmilla puolilla oli vihreäksi merkittyä maata. Meni hetki ennen kuin hahmotimme, että kyseessä on sellainen alue, joka on laskuveden aikaan näkyvissä. Nyt se kaikki oli veden peitossa. Olimme kuin avomerellä, mutta väylältä ei ollut varaa poiketa lainkaan. Hämmentävää. Ja virta oli edelleen kahden ja kolmen solmun välillä. Onneksi myötäinen. Keskellä merta oli hyvää vauhtia kiitävän näköisiä merimerkkejä. Meri oli rauhallinen, mutta tuuli nousussa, taivas pilvessä ja sadekuuroja. Pikkuhiljaa tuuli nousi ja nosti myös aallokon. Oli mielenkiintoista nähdä, miten Grand Banks käyttäytyisi aallokossa. Jos keli kovenisi ei olisi mitään mieltä kääntyä myötääallokkoon ja vastavirtaan. Pitäisi pysyä ulkona virran kääntymiseen asti. Jatkoimme siis matkaa. Tuulimittari alkoi näyttää kahdeksaa metriä tosituulta. Olimme ylittäneet jo ruuhkaiset laivaväylät ja aloimme odotella Helgolandin kallioita horisonttiin. Merelle alkoi tulla sumua ja näkyvyys heikkeni. Outo yhdistelmä: kohtalainen tuuli ja sumu. Nämä ilmiöt eivät yleensä ole kotivesillä yhtä aikaa. Vene keikkui ja Emilii nukkui sohvalle. Veneen liikkeet tuntuivat rauhallisilta, mutta oudoilta. Olin tottunut siihen, että vene on tasaisesti vinossa ja nyökkii vähän aalloissa. Lämmintä ruokaa ei näissä oloissa voinut laittaa, mutta söimme voileipiä, hedelmiä ja pähkinöitä.



Bremerhafenin konttinostureita



Aamulla matkalla merelle



Horisontti vinossa



Juhannuksen juhraliputus



Suulia



Näköalatontit Helgolandissa

Plotteri kertoi, että Helgoland on edessä. Mitään ei näkynyt ennen kuin puoli mailia ennen aallonmurtajaa. Ajoimme sen itäpuolelle suojaan aallokolta ja odottelimme hetken selvitellen tankkauslaiturin sijaintia. Saman tien sumu hälveni ja upea saari näyttäytyi. Tankkauspaikka on pääsaaren itärannalla pian sataman aallonmurtajan jälkeen pienessä satama-altaassa. Vesi oli nyt alimmillaan. Pohja näkyi epätodellisen kirkkaassa vedessä ja Jaana ehdotti jo, että tulisimme tankkaamaan korkean veden aikana. Satama-altaassa pilkkotti jonkin kokoisen laivan perä ja ajoimme rohkeasti sisään. Laiturissa oli juuri asioidessa 50-jalkainen pursi, joten kaikuun oli todella syytä luottaa ja ajoimme laituriin. Lorottelimme 801 litraa dieseliä. Tankit olivat täynnä. Niihin mahtuu 1500 litraa, joten kesän tankkaamiset oli tehty. Jaana kiipesi viitisen metriä liukkaita tikkaita pitkin maan kamaralle ja kävi maksamassa. Hinta oli 83 senttiä litralta!

Siirryimme kello 12 aikamerkin aikaan vierasvenesatamaan saksalaisen moottoriveneen kylkeen. Toimisto oli sataman toisella puolella. Siellä satamakapteeni tarkasti isoilla telineeseen kiinnitetyillä kiikareilla kaikki tulijat. Hän tiesi jo veneemme nimen. Takaisin veneelle. Kylkeemme oli kiinnittynyt vielä hollantilainen pursi. Sen väki ihmetteli, kun nostimme juhraliputuksen juhannuksen kunniaksi. Muita suomalaisia ei satamassa näkynyt eikä kuulunut. Kukaan ei näköjään juhlinut Jussia. Lähdimme vielä patikoimaan ympäri saarta. Sumu kääriäisi vähän väliä saaren piiloon ja hetken kuluttua taas paljasti sen. Länsipuolella on upeat jyrkänteet. Niiden reunan tuntumassa kulki turvallinen polku. Kallioseinämät olivat täynnä lintuja. Suulat pesivät melkein käden ulottuvilla. Lintuyhdyskunnat olivat vallanneet kaikki mahdolliset kolot ja ulokkeet. Kaikki kokonsa mukaisesti. Meteli oli melkoinen. Varmasti elämäni äänekkäin juhannus. Kuuluisa Lange Anna –kallio saaren pohjoispäässä jäi valitettavasti osittain sumuun. Laskeuduimme toista puolta alas ja palasimme kylään. Kylä on täynnä kauppiaita, ravintoloita ja pikku hotelleja. Ilmeisesti verovapaus houkuttelee. Turisteja tuotiin ankkuriin jääneestä laivasta isoilla avoveneillä. Pitkän päivän päätteeksi etsimme tuulettoman ravintolan terassin ja söimme hyvin.

25.6.

Sää pysyi puolipilvisenä ja käytimme päivän shoppailuun. Itse tutustuin muutamiin juomapuoleen erikoistuneisiin liikkeisiin. Verovapauteen liittyy ilmeisesti piirre, että suuremmat ostokset toimitetaan suoraan veneeseen. Tuotteet valitaan ja tilataan lomakkeella ja sovitaan toimitusaika. Omat ostokseni jaksoin kantaa yhdellä kädellä. Naisväellä oli sen sijaan kaikki kädet täynnä nyssäköitä heidän palatessaan Merliniin.

Sovittelin sääennusteita ja vuorovesiä toisiinsa. Luvassa oli kovenevaa lounaista useaksi päiväksi. Seuraavan päivänousuveteen pitäisi lähteä tai sitten jäädä ehkä kolmeksi päiväksi saarelle. Hieno paikka, mutta kaikkea kelivarua ei ollut syytä käyttää aikataulustamme vielä tässä vaiheessa. Muuten voisi käydä niin, että joutuisimme taittamaan loppumatkalla taipaleita kelissä kuin kelissä.

26.6.

Odottelimme puoleen päivään sopivaa lähtöaikaa ja sitten merelle. Sivuaallokko oli heti aallonmurtajan jälkeen kovaa. Tuulimittari näytti 9m/s lounaasta. Emme päässeet edes mailin päähän, kun meille tuli ongelma. Minulle täysin ennen kokematon veneessä. Savua! Paikallistimme savun lähteen tuulilasin

yläpuolella olevan mittaripaneelin tienoille. Availin paneelin alla olevia luukkuja ja sieltä sitä tuli. Vaikutti joltakin sähkölaitteelta. Käänsin kaikki tarpeettomat kytkimet pois päältä ja tilanne alkoi rauhoittua. Keula takaisin Helgolandiin. Tämä olisi selvitettävä ennen avomerelle lähtöä. Ajoimme aallonmurtajan suojaan ja kurvasimme sen kyljessä olevan suuren pelastusristeilijän vierestä. Huusin sen kannella meitä seuraaville kahdelle miehelle, että meillä savuaa jokin. Kiinnityimme kylkiparkkiin ja meripelastajat tulivat paikalle sammuttimien kera. Pyysivät kohteliaasti lupaa nousta alukselle. Toivotin heidät enemmän kuin tervetulleiksi ja aloimme etsiä vikaa. Syyllinen löytyi nopeasti.



Kunnollista meripelastuskalustoa



Kärähtänyt radio
laiturilla

Paneelin oikeassa laidassa olleen autoradion virtajohdot olivat hiiltyneet. Irrotimme laitteen kaikkine johdotuksineen. Kiittelin miehiä avusta. Noustessaan laiturille toinen miehistä katsoi vielä Merliniä ihailien ja sanoi: "Nevertheless, she is a beauty!"

Jaanan vaatimuksesta kävimme ennen uutta lähtöä vielä läpi, miten avunpyyntö tehdään VHF:llä ja mistä näkyy veneen sijainti. Ihan aiheellinen kertaus. Sitten taas merelle. Vilkutimme meripelastajille. Tiesimme edellisen kokeilun perusteella, että nyt oli luvassa aika kovaa keliä. Lounaistuuli oli ehtinyt nostaa korkean aallokon. Onneksi aallonpituus oli suuri. Silloin tällöin kohdalle osui varsinainen mamma-aalto. Välillä aallonpohjassa koko horisontti katosi, joten arvioin aallonkorkeuden yli pariksi metriksi. Vene kallisteli reilusti, mutta pahaa rullaamista ei esiintynyt. Yli 13 tonnin Merlin kellui oikeastaan kuin korkki. Sivumyötäisenä isoihin aaltoihin ehti reagoida ohjaamalla, mutta kovin nopeita suunnan muutoksia pienillä peräsimillä ei voi tehdä. Pohdin, että nopeuden lisäys voisi helpottaa ajoa, mutta en halunnut koeponnistaa mitään laitteita. Olimme menossa ikävässä kelissä kohti erittäin vilkasliikenteitä väyläaluetta. Siellä en haluaisi kokea moottoririkkoa tai muuta haaveria. Loki näytti 7 solmua ja GPS 9 solmua, joten matka eteni reippaasti. Jaana ja Emilii hakeutuivat pikkuhiljaa pitkäkseen, mikä oli selvä merkki orastavasta merisairaudesta. Muutaman tunnin kuluttua aallokko lasi hieman ja vaahtopäät alkoivat harventua. Meno vähän rauhoittui ja Elben suulla oli vilkas laivaliikenne. Väylät ylitettiin nopeasti kohtisuoraan ja sitten päästiin suoraan myötävirtaan. Vauhti oli 10 solmua. Jatkoimme Cuxhavenin ohi ja saavuimme vähän yli iltakuuden Brunsbüttelin sululle. Saalinkiin nostettiin odottaville veneille määrätty N-lippu. Kutsuimme Kiel Kanal I:stä, mutta emme saaneet vastausta. Jäimme siis kiertelemään odotusalueelle. Paikalle tuli muita veneitä ja ajoimme lopulta niiden perässä sulkuun. Vasemmalla puolella oli matala ponttooni, johon kiinnityimme. Sulun hoitaja tuli kaiteelle ja huusi, että meidän VHF-lähetyksemme oli paljon särinää. Sanoin, että meidän suuntaan kuuluu kuitenkin hyvin eikä hän vastannut lainkaan. Heti sulun jälkeen ajoimme vierasvenesatamaan, joka oli aika lailla täynnä. Kiinnityimme suomalaisen purren kylkeen neljänneksi veneeksi. Päivän matka oli 54 mailia. Sitten rantaravintolaan syömään ja ihmettelemään suluissa kulkevien laivojen kokoa.

Heilutaan



Odottelua Brunsbüttelissa



Ulos sulusta Kielin kanavaan



Onkohan Brunsbüttelin vierasvenesatamassa tilaa



Parkkiin neljänteen riviin

27.6.

Naapuri halusi lähteä sulkuun klo 7:45. Oli lähdössä lämpimämmille vesille sapattivuotta viettämään. Ei muuta, kun moottorit käyntiin ja menoksi. Siis tällä kertaa vain styyrpuurin moottori. Toinen ei inahnutkaan. Ajoimme kolmisen sataa metriä ja kiinnityimme tyhjän laituriin. Siellä moottori käynnistyi kuitenkin normaalisti. Testattiin pari kertaa ongelmitta. Hiton releet. Jatkoimme matkaa. Hieno päivä oli kuitenkin alkamassa. Yläohjaamoon tarjottiin monipuolinen munapekoniamiainen. Kanavan vedenpinta oli monin paikoin ympäristöä korkeammalla ja välissä oli korkea valli. Yläohjaamo oli loistava paikka. Sieltä näki paremmin maisemia. Lokikirjan perusteella päivän aikana siellä otettiin aurinkoa, makoiltiin, kuunneltiin musiikkia, nautiskeltiin, tanssittiin, ruokailtiin ja tietenkin joogattiin. Merenkulullisesti päivä kävi ehkä hieman tylsäksi. Vastaan tuli piristykseksi useita vanhoja purjealuksia ja höyrylaivoja. Ilmeisesti Kielissä oli ollut jokin meritapatura. Olin joka tapauksessa huojentunut siitä, että enää ei tarvitsisi huolehtia vuorovedestä. Päästäisiin pian kotikentälle. Taivas meni pilviseksi ja alkoi tulla heikkoja sadekuuroja. Saavuimme 54 mailin ajon jälkeen Holtenaun sululle. Kutsuimme Kiel Kanal IV:sta kanavalla 12 ja nyt meitä kuultiin ihan hyvin. Arvioitua sulutusaikaa ei annettu. Pyydettiin vain odottamaan. Odotus kesti kaksi tuntia ja paikalle kertyi parisen kymmentä huvivenettä. Kun sulkuun saapui sopivan kokoinen laiva, päästettiin kaikki veneet sisään yhdessä sen kanssa. Pienemmät sulut olivat poissa käytöstä. Kanavan käytöstä ei otettu maksua. Myöhemmin kuulin, että joku veneilijä oli kuollut kiivetessään maksamaan kanavamaksua. Nyt ponttoonilta ei saanut lainkaan poistua.



Tuolla jossain on Itämeri



Mielenkiintoisia vastaan tulijoita



Kaikki joutuivat pysähtymään ison hinauksen tullessa vastaan



Ruuhka-aika kanavalla



Ruuhka-aika kanavalla



Kahden tunnin odotus Holtenaussa



Kahden tunnin odotus Holtenaussa



Vihdoin sulussa

Merlin saapui ensimmäistä kertaa Itämerelle. Samalla alkoi kova sade. Jatkoimme matkaa Kielin lahden suulle Laboen venesatamaan ja saimme köydet kiinni kaatosateessa vähän ennen iltakuutta. Heti sen jälkeen sade loppui. Matkan ensimmäinen rantasähkö, joka kesti kaikkien sähkölaitteiden käytön yhtä aikaa ja ihan ilman poletteja. Hieno satama.

28.6.

Upea aamu. Luvassa 3-6 m/s SW ja pilvetön taivas. Tuuli siis suoraan takaa ja suhteellinen tuuli käytännössä nolla. Aurinkovoidetta pintaan ja kurssi kohti Tanskaa. Useita tankkereita matkalla etelään ja pohjoiseen Lollandin saaren länsipuolelta. Pysyttelimme laivareitin ulkopuolella, mutta samalla saimme väistää kalanpyydyksiä. Saavuimme kolmen aikoihin Nakskoviin. Sisälle satamaan piti ajaa mereltä tunnin pätkä reimarilta reimarille paikoin aika ahdasta väylää. Kaupungin satamassa oli kuitenkin jonkin moisia rahtialuksiakin, joten nekin siis mahtuvat samaa reittiä. Onneksi ketään ei tullut vastaan. Satama on aivan kaupungin sydämessä. Hyvä kauppa heti rantakadun toisella puolella. Kävelykatuja ja putiikkeja ihan vieressä. Tanskalaisten kauppojen lihaosastot ovat uskomattomia. Kaikista herkuista oli vaikea valita grillattavaa.



Leppoisasti kohti Tanskaa



Nakskovin tyhjä satama

29.6.

Aamukahdeksalta köydet irti. Kiersimme Lollandin saaren pohjoispuolitse itään. Pujottelimme Falsterin ja Møn-saaren pohjoispuolitse todella hermostuttavaa reittiä. Vettä oli joka suuntaan Airistokaupalla, mutta punaisten ja vihreiden reunamerkkien väliin ruopatulta väylältä ei voinut poiketa. Møn-saaren Stege-kylän jälkeen merkit olivat harvemmassa ja välillä matalimmat kohdat mentiin parin solmun vauhdilla. Satelliittikuvan perusteella alue näyttää matalalta joen suistolta. Alimmillaan vettä oli 1,8 metriä. Reitti ulos merelle oli mutkikas. Tätä reittiä en suosittelisi toiseen suuntaan huonossa näkyvyydessä tai isossa aallokossa. Päästyämme avomerelle ja veden syvyyden muututtua turvalliseksi, otimme kurssin koilliseen ja saavuimme vähän ennen iltakahdeksaa Rødbyn satamaan.

80 mailia takana. Moottoreille tuli tuhat käyttötuntia täyteen. Satama oli täynnä ja kiinnityimme kyljittäin mastonosturin kohdalle. Arvioimme, että tuskin paikkaa tarvittaisiin enää illalla. Toimisto oli jo kiinni. Mukavan näköinen kaupunki, mutta olimme aivan liian väsyneitä lähteäksemme tutkimusmatkalle. Tutkin vielä illalla eri sääsivuja ja melkein koko viikoksi oli luvassa 6-10 m/s etelän puoleista tuulta. Ruotsin eteläpuolitse ei ole vaihtoehtoisia reittejä. Tai aina voi valita avomeren lähellä rantaa tai kaukana rannasta. Suojaista vaihtoehtoa ei ole.



Tuhat tuntia ja 22 vuotta!

Siksi päätimme kokeilla kelin salliessa ahnehtia seuraavana päivä pois tuon avoimen sivutuulipätkän.

30.6.

Puoli kymmenen aikoihin suuntasimme merelle. Satamakapteeni kävi rahastamassa meidät ennen lähtöä. Ulkona tuuli 6 m/s. Keli oli kohtuullinen. Suuntasimme ainakin alustavasti kohti Bornholmin Rønneä. Suunnaksi 100 astetta. Juutinrauman sillan pilarit näkyivät kauas merelle. Välillä tuuli nousi 9 m/s ja edelleen suoraan etelästä. Ikävää merenkäyntiä, mutta Merlin käyttäytyi hyvin loogisesti ja rauhallisesti. Ruotsin rannikko näkyi pohjoisen horisontissa. Ajoin pitkän pätkän yläohjaamosta. Sieltä katsoen aallot näyttävät paljon pienemmiltä. Paljon laivoja liikkeellä. Bornholmin länsipuolella oleva liikennejakoalue ylitettiin mahdollisimman pikaisesti. Illan tullen taivas kirkastui ja ajoimme upeassa iltta-auringossa Rønneen vierasvenesatamaan "lystbådehavniin". 83 mailia takana. Tolppapaikkoja tarjolla. Suojaisessa ja puolityhjässä satamassa oli hyvä harjoitella perä edellä parkkeeraamista. Merlinin perässä on kätevä hydraulinen kulkusilta. Sittemmin olemme tosin purkaneet enkelin siiviltä näyttäneet kaiteet siitä pois. Sillan avulla veneen voi jättää melkein pari metriä irti laiturista. Samalla jää tilaa vetää joustimilla varustetut

peräköydet ristiin. Näin vene pysyy paikoillaan eivätkä köydet ole muiden tiellä. Keula edellä parkkeeraamiseen Grand Banksin umpinainen keulakaide on äärimmäisen epäkäytännöllinen. Auktoriteetti ei kerta kaikkiaan riitä, että hyppää jo ...tana...kele –komento tehoaisi. Kahden metrin matka vesirajaan on aika paljon. Ja kaiteen päältä vielä enemmän. Kaiteen olemme myöhemmin modifioineet avonaiseksi ja ankannokan alle on asennettu teleskooppitikkaat. Kaiteessa on vielä molemmin puolin koukut, joihin keulaköydet voi ripustaa tarjolle. Suosittelen.



Vino päivä



Peruutusharjoitus Rønnes satamassa

1.7.

Oli mukavaa, että päästiin Bornholmiin. Olimme olleet täällä pari kertaa aiemmin ja tiesimme, että katsomista riittää, vaikka joutuisimme viettämään pidemmänkin aikaa kulkukeliä odottamassa. Toisaalta odotettavissa olisi nyt vallitsevien tuulten vallitessa myötäisiä kotiin saakka. Taikka voihan se tuuli käydä mistä vain... Rønnessä maksetaan satamamaksu automaattiin kolikoilla. Kaupunki oli ihan vieressä, hiekkaranta oli vielä lähempänä. Shoppailtiin, syötiin huippuhyvää jäätelöä, uitiin, maattiin rannalla, pestiin pyykkiä ja taas herkuteltiin. Kytisteltiin sääsivuja siinä toivossa, että pääsisimme käymään seuraavaksi Itämeren ehdottomassa suosikkipaikassamme Christiansøssä. Tällä kertaa sinne ei olisi kerta kaikkiaan asiaa. Jatkuva noin kymmenen metrin etelätuuli tekisi etelään aukeavassa satamassa olon hankalaksi. Todennäköisesti satama olisi täysin suljettu. Toinen hieno, mutta erittäin karu suosikkipaikka lähempänä Ruotsin rannikkoa on Utklippan.



Rønne

Oikeastaan luodon sisään louhittu allas, keskellä ei mitään. Siellä ihminen tuntee itsensä pieneksi. Kovalla tuulella kannattaa kiertää vastakkaiselta puolelta sisään. Kulku on etelästä tai pohjoisesta.

2.7.

Rentouttavan päivän jälkeen päätimme jatkaa matkaa kohti Karlskronaan. Myötäistä 9 m/s. Alkumatka meni hienosti, mutta Bornholmin suipon pohjoiskärjen jälkeen saaren molemmilta puolilta etelätuulen kasvattamat mainingit kaartuivat ristiin tehden kerrassaan hankalan ristiaallokon. Kahden aallon vahvistaessa toisiaan syntyi todellisia hyppyreitä. Jos koitti ottaa toisen aallon takaa, löi toinen kylkeen. Oli vain valittava, kumpaan puoleen tuon pusun halusi. Ryskytystä kesti vajaan tunnin ja tavarat alkoivat pysyä taas paikoillaan. Sitten keli rauhoittui tasaiseksi isoksi mainingiksi. Välillä pitkiä 10 solmun surffeja. Matka eteni ripeästi ja saavuimme kuuden aikaan Karlskronaan sateessa. Satamaan oli sitten viime käynnin rakennettu uudet huoltorakennukset. Päästiin pitkästä aikaa saunaan. Sade ei houkuttellut kaupungille.

3.7.

Etelätuuli piti edelleen mainingin korkeana. Kalmaria lähestyttäessä taas hyviä surffeja. Nostimme mastoon tukipurjeen. Ei siitä ainakaan haittaa ollut.



Matkalla Kalmariin

Tasaisen harmaassa maisemassa lähdimme kohti Kalmaria. Utklippan häämötti merellä oikealla. Näkyi oikeastaan vain majakka ja muutama masto. Maisema kirkastui, mutta mieli mustui, kun oikean moottorin puolelta mittarit kääntyivät nollaan. Moottori kävi normaalisti. Selvä sähkövika, mutta missä. Selvittäminen ei ollut asia, jota olisi halunnut tehdä avomerellä. Kun mittarit eivät näyttäneet mitään, kävin vähän väliä konehuoneessa tarkastamassa, onko kaikki kunnossa. Huolestuttavin asia oli, että toimivatko hälytykset, vaikka mittarit ovat mykkiä. Mistä esimerkiksi hälytys lämpötilan noususta tulee? Mittarin näyttämän mukaan vai anturin mukaan? Päivä kirkastui ja taivas aukeni. Mielikin kirkastui, kun mittarit heräsivät muutaman tunnin jälkeen taas eloon. Lopulta aurinkoinen ja lämmin päivä.

Sisään Kalmariin puoli viiden aikoihin. Kumivene tuli vastaan ja satamakapteeni kysyi, haluaisimmeko mahdollisesti kylkipaikan. Vastasin, että kiitos mielellämme. Hieno palvelu. Suihkut ihan vieressä. Köydet ja rantasähkö kiinni ja heti sen jälkeen taivas tarjosi ukkoskuuron. Sitä kesti vain hetken ja sitten pääsimme iltakävelyille Kalmarin linnan ympäristöön. Illalliselle vielä toriaukion laidalle terassille, jonka katosta rullattiin sadekuurojen mukaan edestakaisin. Tästä ylöspäin ennustettiin mukavaa kesäkeliä ja etelän puoleista tuulta. Sopisi meille hyvin.



Kalmarin linnan puutarhassa

4.7.



Blå Jungfru

Jatkoimme kymmenen aikoihin matkaa ja ajoimme auringossa Kalmarsundia ylös. Maisemaan ilmaantui pieniä sadekuuroja, joista yksi osui meidän kohdallemme sivuuttaessamme Blå Jungfrun saarta sen länsipuolelta. Kummallinen saari keskellä avovettä. Ei juurikaan mahdollisuuksia maihinnousuun. Pyöreä jyrkkärantainen kupoli. Etsiskelimme ruotsalaisesta Hamnquidenista sellaista luonnonsatamaa, jossa emme olisi olleet ja joka sopisi matkaamme.

Ajoimme idylliselle sisäväylälle ja poikkesimme sieltä Ålön saaren poukamaan. Hamnguiden 7 sivu 112. Mukava ja suojainen ankkuripaikka. Saaressa oli kovaäänisiä kurkia.

5.7.



Luonnonsatama

Styyrpuurin moottori ei käynnistynyt. Ajattelin, että kyllä se muutaman kokeilun jälkeen lähtee. Ei lähtenyt. Menin konehuoneeseen ja katselin viihäisesti tuota parin kymppin relettä. Mutta releen tarkoitushan on magneettisesti yhdistää virtapiiri. Otin ruuvimeisselin ja painoin sen vasten paksumpia liittimiä. Moottori ilmoittautui heti reippaasti palvelukseen. Olenpa ollut tyhmä. Teki mieli lyödä pari kertaa päätä laipioon. No nyt tiesin, miten moottori käynnistyy, jos napista painaminen

ei auta. Täytyisi miettiä tähän jokin pysyvä ratkaisu. Ruuvimeisseli saisi olla toistaiseksi koko ajan käsillä. Pujottelimme sitten avomerelle ja otimme suunnan pohjoiskoilliseen. Puksuttelimme pitkän päivän merellä ja saavuimme puoli kuuden aikaan Hävrिंगeen, joka sijaitsee Öxelösundin ulkopuolella. Olin lukenut siitä jostain ruotsalaisesta venelehdestä ja päättänyt, että tuonne pitää päästä. Karu ulkosaari. Saimme keulan aallonmurtajan sisälle ja totesimme, että kaikissa koloissa oli veneitä ja ilmeisesti vellovan mainingin takia kiinnitysköysiä oli aseteltu niin hankalasti, että olisimme tarvinneet apua rannasta. Veneissä ei ollut liikettä. Ihmisiä istuskeli kallioilla ihailemassa maisemia, mutta kukaan ei tullut avuksi. Peruutimme ulos ja ajoimme saaren taakse suojaan tekemää uutta suunnitelmaa. Löysimme Hamnquidenin sivulta 224 suojaisen paikan Fågelskärin ja Lindholmenin välistä. Parin tunnin matka. Saimme tehtyä matkalla ruokaa ja ankkuroimme lopulta varttia vaille kahdeksan rauhalliseen salmeen. 84 mailin matkan jälkeen iltauinnille ja ihailtuamme aikamme iltaurinkoa kutsui punkka.

6.7.

Aamupäivällä ajelimme pikkuhiljaa Landsortin kautta Nynäshamniin. Siellä oli uusia laitureita. Kävimme vain tankkaamassa vettä ja jatkoimme matkaa kohti Ruotsin Utöä. Aurinkoinen päivän ja halusimme patikoimaan. Muutaman meripäivän ja ankkuriyön jälkeen keho kaipaa liikuntaa. Jaana on joogaopettaja ja hän käy yläohjaamossa tai laitureilla huitomassa hätämerkkejä ennen muiden heräämistä. Olen usein varoittanut heiluttelemasta käsiä merellä. En haluaisi herätä pelastushelikopterin jyrinään veneen yläpuolella.



Nynäshamnissa tankkaamassa vettä

Muutaman tunnin kruisailun jälkeen ajettiin sisään Utön satamaan, joka oli melkein täynnä. Poijupaikkoja ei ollut vapaana. Meillä oli ankkuri vain edessä. Hyvä tila löytyi. Satamaan puhalsi sivutuuli. Piti laskea ankkuri keulasta ja peruuttaa kahden veneen väliin. Laitettiin fendareita kyljille ja isot pallofendarit peräkulmiin.

Mietitään siis kaksi kertaa ja tehdään yhden kerran. Niin kauan kuin pitkäkölinen vene liikkuu, niin tuuli ei sitä vie. Liikkeen pitää vain olla oikeaan suuntaan. 13 tonnia tekisi pahaa jälkeä naapureiden kyljissä. Tuulen puolella laiturissa oli suomalainen purjevene ja pyysin heitä ottamaan vastaan. Kippari osoittautui vanhaksi tutuksi. Manöveeri onnistui täydellisesti ja saimme ihailevia katseita osaksemme. Itse pyyhin hikeä ja tasoittelin pulssia. Ankkuri tarttui hyvin. Tiesin, että se on täällä syvällä savessa. Vene oli helppo kiristää asentoonsa ankkurivinssillä. Sitä voi käyttää keulasta, sisäohjaamosta ja yläohjaamosta.

Utössä on nähtävää ja kiva luontopolku. Sain kameraan paikallisen peuran. Sitten suihkuun, punkkitarkastus ja terassille syömään. Olimme ottaneet punkkirokotukset ja mukana oli amoksisilliiniä mahdollista borrelioosia varten. Olemme vuosien saatossa löytäneet perheenjäsenistä varmaan muutaman kymmentä punkkia mitä uskomattomimmista paikoista. Tuntuu kuin ne osaisivat kulkea vaatteiden läpi.

7.7.

Lähtö oli hitaan puoleinen. Ankkurin nostossa tuli huuhdeltavaksi pitkä patkä savista kettinkiä ja mutainen koukku. Sataman ulkopuolella oli navakka tuuli, joten puhdistustoimet piti tehdä satamassa pyörien. Roiskeista ei ollut väliä, koska aallot huuhtelivat hetken kuluttua kannen. Dalaröä kohti ajettaessa saarten suojassa aallokko pysyi matalana. Vallitseva tuuli oli nyt sitten päättänyt kääntyä pohjoiseen. Tämä oli kai säätieläisten näkemys luvatusista leppoisista kesäkelistä. Luvassa oli kovaa pohjoistuulta 14-17 m/s, mutta ennuste lupasi sen rauhoittuvan illaksi. Meillä oli vielä matkaa Ahvenanmerelle ja odotimme, että sinne päästessä olisi keli kohtuullinen. Ajoimme pitkän päivän kohti Suomea. Halusimme päästä kotivesille viettämään rauhallista lomaa. Merlinin pienet tekniset murheet veivät vähän nautintoa reissusta. Halusin kotivesille, missä tietäisin missä on suojaista ja keneltä pyytää apua. Olin vakuuttunut siitä, että veneet on tehty käyttöä varten. Laiturissa makuuttaminen on niille myrkyä. Olen irrottanut pian valtaosan sähköliittimistä ja kytkenyt ne uudelleen. Hapettuneita kohtia on ollut joka puolella. Välimeren suola ja armoton aurinko vaatisivat veneeltä jatkuvaa läsnäoloa ja huoltamista. Merlinin vuosittaiset käyttötunnit tulisivat varmasti kasvamaan ja ympäristö olisi vähemmän vihamielinen. Tietysti pois lukien tuo vääjäämätön talvijakso.



Menee se pitkä päivä näinkin

Saavuimme illan suussa Ahvenanmerelle ja viimeisten luotojen jälkeen olimme pohjoisesta vyöryvän meren armoilla. Tuulimittari näytti edelleen 8 m/s. Olihan se selvästi vähemmän kuin päivällä, mutta riittävästi, jotta aallokko pysyi korkeana. Tuuli ja aallokko olivat paapuurista sivuvastaisena. Aallonkorkeus oli enemmän kuin Pohjanmerellä. Keula syöksyi vinosti alas aallonpohjaan ja varsinkin nousuliike tuntui rajulta. Astiakaapista kuului sellainen kilinä, että Jaana haki köyden ja satoi sen kaapin ympärille. Jos kaappi aukeaisi ja sirpaleita leviäisi ympäriinsä

pitkin turkkia, olisi niiden siivoaminen tässä kelissä täysin mahdotonta. Pienten peräsinten kanssa ei voinut ohjata kuin purjevenettä jyrkästi ylös ja loivasti alas. Muutaman sata metriä meidän eteläpuoleltamme meni liukuva iso moottorivene ehkä 12-15 solmun vauhtia ohi. Katsoin sen menoa ja kokeilin mitä kurssin lasku ja vauhdin nosto vaikuttaisivat. Laskin kurssia 30 astetta ja nostin nopeuden kahdeksaan ja puoleen solmuun. Meno helpottui selvästi. Tarkoituksemme oli mennä Rödhamniin. Tarvittaessa lähestyisimme sitä, vaikka etelästä tai tekisimme uuden suunnitelman päästyämme pois aallokosta. Sitä mukaa kun aallonkorkeus laski, saimme korjattua kurssia vähitellen takaisin kohti Rödhamnia. Merlin saapui ensimmäisen kerran Suomen aluevesille klo 20.19. Mutta Ruotsin aikaa.

En ottanut huomioon, että menetämme Suomeen tullessa tunnin. Onneksi taivas oli puolipilvinen eikä pimenisi kovin pahasti. Aurinko laski ja ankkuroimme 23:25 Rödhamnin lahdelle. Emme halunneet herättää pahaa verta melkein täydessä satamassa kolistelemalla myöhään johonkin väliin. Avasimme varovasti astiakaapin ja hämmästyseksemme mitään ei ollut hajonnut. Kolina oli kyllä ollut kova. Hyvä näin. Luovuimme houkutuksesta saada aamulla tuoreita sämpylöitä, kunhan vain saisimme nukkua pitkään. Päivämatka oli 95 mailia.



Auringonlasku Tukholman saaristossa

8.7.

Aamulla uusi tekninen ongelma. Ankkuripeli ei toiminut. Ei naksahdustakaan, joten päätin vian liittyvän taas sähköihin. Onneksi ankkuripeliin on erillinen kampi, jolla ankkurin saa ylös. Sillä sai hyvä aamulämmöt. Tai eihän nyt enää ollut aamu. Melkein keskipäivä. Ajoimme Maarianhaminan itäsatamaan. Ilmeisesti kotimainen kesäkeli piti veneet satamassa, koska siellä oli melkein täyttä.



Melkein kuin kotona

Taas peruuttaen tolppien väliin. Alkoi olla turvallinen olo. Oltiinhan melkein kotona. Ravintolan ruokalistallakin luki melkein oikein: "Lämpimiä roukia". Maarianhaminassa täydennettiin vesi- ja muonavarastot. Avasin keulakannella ankkurivinssin. Sähkömoottoriin menevä musta johto oli kärventynyt. Se oli paljon ohuempi kuin punainen, joten oletin, että se ei ollut alkuperäinen. Sopivaa en varaosista löytänyt, mutta laitoin tilalle uuden ohuemman niin moninkertaisena, että se varmasti riittäisi. Työlistalle.

9.7.

Köydet irti 10:30 ja Lemströmin kanavaan seuraavalla tasatunnilla. Sää todella suosi ja suomalainen saaristo oli ylivoimaisen kaunis. Mieli oli myös erinomaisen rauhallinen. Nyt oltiin kotivesillä. 30 mailin matka päivämatka Seglingeeseen tuntui vain pieneltä siirtymiseltä. Nuo 80 mailin päivät olivat vähän työläitäkin. Tällaisella veneen tuontimatalla moni on kertonut ahnehtineensa maileja aina kelin salliessa. Niin kävi meillekin. Tämä on koettu itsekin aiemmin.

Mieli kääntyi kuitenkin jo tulevaan. Sitten kun veneen koko tekniikka on saatu luotettavaksi ja varustelu kohdalleen, pääsemme koluamaan pikkuhiljaa kaikki Itämeren sopukat. Todennäköisesti vähän vieraillekin merille. Keulapotkuri oli hyvä investointi heti alkuun. Aluksi sitä tuli käytettyä usein, mutta kahdella moottorilla operoiden kääntää veneen melkein mihin vain. Keulapotkurin avulla vene siirtyy suoraan sivulle. Kylkiparkkiin kahden veneen väliin voi mennä suoraan kylki edellä. Investointina se tuli kuitenkin hiton kalliiksi. Olimme pari vuotta aiemmin asennuttaneet täysin samanlaisen keulapotkurin edelliseen veneeseemme. Kustannukset olivat kaikkineen vähän yli kolme tonnia. Hankin nyt kaikki osat Suomesta ja vedin osan sähköjohdoista itse paikoilleen. Olin pyytänyt Bremenistä Bootswerft Winkleriltä tarjouksen asennustyöstä. Tarjous oli 1.900,-€. Lisäksi tulisivat materiaalit ja sähkötyöt. Lisäksi heidän kauttaan laskutettavaksi urakaksi tulisi veneen nosto rekasta traktorin karryyin ja telakalle. Kun lasku lopulta tuli oli summa 6.300,-€. Reklamoin ja pyysin perusteluita. Sain sitten saksalaisella tarkkuudella tehdyn

yksityiskohtaisen laskelman maaleista, fillereistä, pakkeleista, liittimistä ja työtunneista. Mukana oli myös meidän käyttämämme sähkö, vesi, roskikseen viemiemme tavaroiden määrä ja tietenkin veneen viemät neliöt ensin kentällä ja sitten hallissa. Telakka ei ottanut kantaa siihen, että nosturin viivästyminen vei meiltä yhden työpäivän ja että vene ei ollut valmis sovittuna aikana. Muistutin vielä, että heidän pitäisi ammattilaisina osata antaa kuluttajalle arvio, joka sisältäisi valistuneen arvauksen työstä ja tarvikkeista sekä siitä, että veneen pitää varmaan olla heidän telakallaan työn aikana, mistä nyt laskutettiin erikseen. Nyt toteutuma oli yli 300% verrattuna tarjoukseen. Maksoimme laskun ja lupasimme kertoa tästä kaikille veneilijöille. Todettakoon kuitenkin, että työn laatu oli huippua.

Seglingen satama oli täynnä. Satamaa pitävällä Satu Nummisella on loistava ote. Veneen lähestyessä täyttä laituri, hän tulee järjestämään tilaa. Sama henki tarttuu veneilijöihin ja kaikki veneet pakataan yhdessä laituriin. Nykyisin harvinaista yhteishenkeä. Yleisempää näyttää olevan, että veneen lähestyessä avataan uusi kylmä juoma ja istutaan mukavasti seuraamaan, kuinka tulijan käy. Seglingessä henki oli toinen. Nuoret pitivät toimiston yhteydessä pientä myymälää ja kahvilaa, josta sai suussa sulavaa Ålands pankakaa. Olimme tekemässä sataman uutta ennätystä. 41 venettä yhtä aikaan kiinnittyneenä.



Kaunista Suomen saaristoa

10.7.

Seuraavana päivänä siirryimme pikkuhiljaa maisemia nauttien täydellisessä kesäsäässä Brändön Jurmoon. Peruutimme laituriin ja poiju kiristettiin ankkurivinssillä. Homma alkoi sujua. Kaupan yhteydessä on ravintola. Lähiruoka tallusteli läheisessä aitauksessa. Pörrötukkaista ylämaan karjaan. Herkullista.

Brändön Jurmo



11.7.

Seuraava herkkupaikka oli Iniön Bruddalsviken. Olimme menossa Turun Urheilukalastajien saareen, mutta satoi melkein kaatamalla emmekä halunneet rantautua sinne sateessa. Bruddalsvikiin oli helppo mennä kylkikiinnitykseen ja pinkaista Thairavintolaan sadetta pitämään. Pilvet alkoivat rakoilla ja tankkasimme varmuuden vuoksi 300 litraa dieseliä. Sitten lyhyt matka Muusluotoon, jossa on ehkä saaristomeren paras sauna.



Oman seuran grillipaikalla



Vihdoin kotivesillä!

Muutaman päivän päästä rantauduimme Turun Pursiseuran kotisatamaan Ruissaloon. Keräsimme pyykit mukaan. Kotiin vietäväksi oli myös ikimuistoinen kokemus. Katsoimme vielä laituriin turvallisesti kiinnitettyä Merliniä. Se oli tarjonnut meille muutamista teknisistä vastoinikäymisistä huolimatta turvallisen matkan. Olemme nyt saaneet uuden kesäkodin, joka ehostettaisiin ja varustettaisiin hienoon kuntoon.