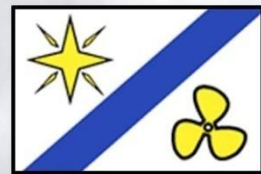


Marineri



1/2018

**Pitkien matkojen matka-
kertomukset ennätys-
vuonna 2017**

Marinerit ry

- Perustamisvuosi: 1989
- Yhdistysrekisterinumero: 153.691
- DSC- ryhmäkutsunumero: 0 230 99720
- Pankkiyhteydet: Ålandsbanken FI22 6601 0003 8594 85
- Jäsenmäärä: 45 jäsentä, joista 31 pääliikkejä jäseniä
- Veneitä: 29

Marineri 1/2018
 Jäsenlehti no 1/2018
 Helmikuu 2018

Julkaisija Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry
 Toimitus Paula Laasonen päätoimittaja
 Trygve Österman taittaja

Kansikuva OHTA Oddan kaupungin linja-autoaseman laiturissa
 Kuva: Klaus Salkola

Lehti ottaa mielellään vastaan veneilyyn liittyviä kirjoituksia ja juttuvihjeitä.

Sisältö

Marinerit ry	1
Kommodorin mietteitä	2
Toimituksen mietteitä	3
Vaalikokouksen 2017 ohjelma	Klaus Salkola 4
Kanadan länsirannikon Inside Passage Alaskaan	Michael Eidam 9
Venematka halki Götanmaan	Jan Pettersson 16
Polttoaineen suodattamisesta	Klaus Salkola 30
Katkennut ilmausruuvi	Jarmo Vuoristo 32
Biskajan lahti ja ranskan tulli	Katri Rosenberg 34
Myrskyn silmässä Hollannin edustalla	Katri Rosenberg 36
Ohtan matka Norjaan 2017	Klaus Salkola 41
Uuden jäsenen esittely	Janne Ignatius 62
Moottoriveneellä Pohjoiselle Jäällemerelle	Janne Ignatius 64

Kommodorin mietteitä



Olen itse liittynyt mukaan Marinereihin vuosituhannen vaihteessa. Yhdistys oli perustettu jo kymmenkunta vuotta aikaisemmin. Nyt kun viime vaalikokouksessa minut valittiin yhdistyksen kommodoriksi, niin minulle itselleni tuli ajankohtaiseksi pohtia hieman yhdistyksen merkitystä jäsenilleen.

Aikojen saatossa yhdistyksen käytännön toiminta on hakenut muotojaan. Ollaan välitetty tietoa satamapaikoista, jaettu karttoja, hankittu yhdessä koulutusta, tehty yhteisiä venematkoja, käyty tutustumassa merellisiin paikkoihin myös kauden ulkopuolella ja ennen kaikkea saatu uusia ystäviä.

Marinereissa samanhenkinen porukka on muodostanut epävirallisia alaryhmiä, jotka veneilevät ja matkailevat pidempiäkin reissuja mielellään porukassa. Muutamat venekunnat reissaavat mieluummin omaa tahtiaan ja omia reittejään, mutta yhteiset tapaamiset vetävät silti porukkaa kokoon jakamaan kokemuksia. Yhdistyksemme jäsenet myös aktiivisesti auttavat toisiaan erilaisten ongelmatilanteiden ratkaisemisessa. Meillä yhdistyksessä on melkoinen kokoelma eri alojen asiantuntemusta ja ennen kaikkea käytännön veneilykokemusta.

Itse näen kaiken kulminoituvan jäsenistön väliseen vuorovaikutukseen. Suurin lisäarvo syntyy ihmisten kohtaamisista, tapahtuivatpa ne sitten vesillä, maissa tai vaikkapa sähköisiä kanavia käyttäen. Sähköiset kanavat toimivat parhaiten vasta kun ihmiset ovat ensin tutustuneet toisiinsa aidosti kasvokkain tapaamalla.

Mielestäni aika on ajanut ohi yhdistyksemme roolista satamatietojen ja kartastojen ylläpidossa. Nykyisin on olemassa lukuisia ilmaisia tai suhteellisen edullisia sähköisiä sovelluksia, sivustoja tai appseja, joiden kautta julkaistaan ajantasaisia karttoja ja satamatietoja tai joiden kautta käyttäjät itse jakavat tietoa veneilykohteista. Vaihtoehtoina löytyy niin kotimaisia esim. Sailmate.fi, Venesatamat.fi, Mapitare.fi, Lokistories.fi, Loki.fi sekä kansainvälisiä kuten Navionics, Active Captain, CA Mate (Cruiser Association), Navily, Eniro på Sjön - vain muutamia mainitakseni. Käyttökokemus erilaisten tietolähteiden toimivuudesta eri tilanteissa ja eri alueilla on taas sellaista tietoa, jota mielellään jaetaan yhdistyksen piirissä.

Marinerit.net- verkkosivuston ja Marinerilehden lisäksi meillä on omana sähköisenä kanavana suljettu seuran sisäinen Facebook- ryhmä. Suosittelen liittymistä, jos et vielä ole jäsenenä siinä. Ryhmä löytyy Facebookista nimellä "Marinerit". Marinerit- ryhmä Facebookissa on niin aktiivinen kuin millaisen me jäsenet siitä teemme!

Leppoisia tuulia ja myötäisiä keliä toivotellen

Mika Naatula

Toimituksen mietteitä

Matkamoottoriveneilyn ennätysvuosi!

Matkamoottoriveneilijöiden yhdistys Marinerit ry perustettiin 29 vuotta sitten edistämään ja tukemaan pitkän matkan moottoriveneilyä. Silloin vallitsi sellainen mielikuva, että matkaveneily on purjehtijoiden heiniä. Olemme näiden vuosien aikana osoittaneet, että moottoriveneessä voi asua ja matkailla samalla tavalla kuin purjeveneessä jopa mukavammin. Olemme nimittäin huomanneet, jo sata vuotta sitten, että venettä voidaan ohjata sisältä käsin vaikkapa shortsit jalassa ja pakkasella. Lista pitkistä matkoista on pitkä. Seuraavassa on pieni ote: Kanarian saaret, useita matkoja välimerelle, Musta meri, Euroopan kanavat, ja tietysti kotivedet (Saksan ja Tornion välinen vesialue).

Viime kaudesta muodostui jonkinlainen ennätyskausi. Mariner- veneitä kävi Viron, Ruotsin ja Tanskan lisäksi Norjan Bergenissä (m/y OHTA) ja Norjan Kirkenäsissä (m/y ODA). Lisäksi m/y SWEET HOPE ylitti Biscayan lahden kahdesti, ensin Englannista Maltalle ja sitten paluumatalla Hollantiin. Rumbalotten miehistö osallistui vuokraveneellä eskaaderiin joka kulki pitkin Kanadan länsirannikkoa. Kaksi venekuntaa selviytyi ”Avioerokanavasta” (Götan kanava) ilman sen suurempia välirikkoja.

Yhdistyksen järjestämien eskaaderien johdosta on moni aloitteleva matkaveneilijä saanut kokeneen matkaseuran myötä rohkeutta jatkaa matkaveneilyä omin päin. Eskaadereita on vuosien varrella järjestetty mm. Puolan Gdanskiin, Kööpenhaminaan, Limfjordin kautta Pohjanmerelle, Höga Kustenille ja Viron eri kohteisiin kuten Hiidenmaalle ja Saarenmaalle, sekä viime kesänä Ruotsin Simrishamniin. Yhdistys jatkaa avoimien eskaadereiden järjestämistä, eli kannattaa seurata yhdistyksen kotisivuja www.marinerit.net.

Viime kauden yhteenlaskettu mailimäärä on noin 35 000 M joka vastaa noin 1,7 kertaa maapallon ympäri. Eteläisin paikka oli Malta ja pohjoisin Nordkapin pohjoispuolella. Tämä kaikki on 29 venekunnan aikaansaannos.



Vaalikokouksen 2017 oheisohjelma

Klaus Salkola

Kristiinankaupungin vaalikokouksen oheisohjelma oli poikkeuksellisen laaja. Siihen kuului kaupungin ja sen merellistä historiaa käsittelevä esitelmä, jonka piti **Christer Norrvik**. Tässä esityksessä saimme hyvän yleiskuvan siitä, mistä kaupunki on saanut alkunsa, mitä se on ollut ja mitä se on nyt. Meille useimmille oli ennestään tuntematonta, että kaupunki on vuosisatoja ollut merkittävä laivanrakennuspaikka ja varustamokaupunki. Telakkatoiminnan historia lue- taan alkaneeksi jo 1600 luvulla josta toiminta kasvoi 1700 – luvun loppupuolen kulta-aikojen kautta lopullisiin mittoihinsa puulaivojen aikakauden lopussa 1870 – luvun jälkeen. Tästä telakkakaupunki muuttui varustamokaupungiksi eikä Kristiinankalan telakoilla siirrytty teräksen (raudan) käyttöön laivojen rakentamisessa.

Norrvikin esitys oli mukaansatempaava ja kiinnostava. Hän myös kertoi alueen veneilymahdollisuuksista, joita saariston yltäkylläisyyden kyllästänyt veneilijät eivät välttämättä miellä olevan olemassa.

Meille avattiin esityksen jälkeen kaupungin kaksi museota yksityisesti tutustumiseksi Christerin toimiessa oppaana kummassakin. Näistä Kristiinankaupungin merimuseo sijaitsee torin laidalla olevan talon yläkerrassa. Se kertoo kaupungin varustamo- ja merenkulkuelinkeinosta, merimiehistä ja laivoista. Yksityisesti koottu museo on tiivis mutta hieno. Lukuisten merenkulkuun ja laivoihin liittyvien esineiden joukoissa oli mahdollista myös nähdä kuinka Kristiinassakin oli 1900 – luvun alkupuolella rakennettu venemootoreita. Näistä varmasti eksoottisin on ”kissanpäämootori”, joka on rakennettu ylösalaisin kampiakseli päällimmäisenä. Kone oli hämmästyttävä varsinkin, kun sen tiedetään jopa toimineen.

Reippailtuamme Kristiinankalan ruutukaupunginosan halki pääsimme Merimuseo Makasiiniin. Siellä on pienoismallien avulla näytetty miten telakkatoiminta oli sijoittuneena kaupunkiin eri aikoina. Yksityiskohtaisen tarkoituksella malleista pystyi näkemään niin laivat kuin niiden rakentamiseen hankitun materiaalin yksittäisiä laivanrakentajista puhumattakaan. Erona tämän päivän telakoihin oli mm. se, että siihen aikaan rakennettiin lukuisia aluksia pitkin rantaa vierekkäin kukin omalla rakennusalueellaan. Rakentaminen oli myös jaettu useiden toimijoiden kesken. Alkuaikojen ympärillä sulkeutua kun asiaa verrataan tämän päivän yhä laajenevaan alihankintatoimintaan?

Toinen osa makasiinin tiloista oli varattu perinteisille veneille ja pursiseurojen rekvisiitille. Esillä oli yli 100 vuotta sitten käytössä olleita veneitä, joihin omaa venettä vartaamalla voi todeta mitä ero on tämän päivän ja aikaisemman ajan veneilyllä.

Marineripäivällinen nautittiin ravintola Almassa. Paikka on alkujaan rakennettu viimeisen kaupungissa rakennetun suuren laivan ”Alman” pienoismallin ympärille. Valitettavasti malli ei enää ole saanut sijaa tästä talosta. Toivomme sen joskus voivan palata alkuperäiselle paikalleen tekemään kunniaksi Suomen aikoinaan suurimmalle telakkakaupungille. Itse Almaa ei enää ole.



Kissanpäämoottori on rakennettu ylösalasin – ja toimii silti



Marinereita merimuseossa



Merimiesten matkamuistoja



Venehallissa on värejä ja veneitä



Nämä ovat olleet veneiden parhaimmistoa



Monta laivaa rakennettiin vierekkäin



Laivat tehtiin puusta



Telakkamiljö

Mother Goose 2017

Kanadan länsirannikon Inside Passage Alaskaan

Michael Eidam

Matkalistallamme oli ollut monta vuotta merkintä "NW Exploration". Yhtä hullu ajatus kuin keran Istanbulissa Bosporkuksen sillalla tehty toteamus "tästä pitäisi kerran mennä omalla veneellä". Mutta niinhän tapahtui ja niin pantiin syksyllä 2015 pyörät pyörimään ja tilattiin tammikuussa 2016 paikka eskaaderiin, jossa ajetaan vuokratulla veneellä koko Kanadan länsirannikkoa pitkin Alaskaan. [NWExplorations](#) on Bellinghamissa (Seattlen ja Vancouverin välissä) sijaitseva amerikkalainen yritys, joka järjestää vuosittain yhden pitkän "Mother Goose" eskaaderin Alaskaan ja muutaman eskaaderin Vancouverin ja Vancouver-saaren lähialueella. Siltä voi vuokrata veneitä myös omaan vapaaseen käyttöön. Mother Goose koostuu kolmesta legistä pohjoiseen ja kolmesta legistä takaisin. Osallistujia on 4 – 5 venekuntaa ja johtovene. Me ilmoitauduttiin ensimmäiseen legiin Bellinghamista Ketchikaniin, koska se oli kolmella viikolla pisin. Yrityksellä on tällä hetkellä 15 venettä, josta 9 Grand Banks. Varasimme pienimmän mahdollisen veneen, joka oli GB 42 ja kokoa lukuun ottamatta samantyyppinen kuin oma GB 36. "Change of Latitude" oli sinänsä sopiva nimi, mutta vaikka mentiin Alaskaan, olimme koko ajan Helsingin leveyspiiriä etelämpänä. Vene oli hyvässä kunnossa, navigointielektronikassa vähän miettimistä, kun vanhat ja uudet järjestelmät eivät kaikilta osin pelanneet yhteen. Etuna oli, että karttasovellus oli samaa perhettä kuin omamme, siihen pääsi nopeasti sisään ja voin siirtää navigointitietoja järjestelmien välillä. Eskaaderin kaikki järjestelyt toimivat erinomaisesti eikä ole ihme, että yrityksen asiakkaista 60 – 70 % ovat vanhoja asiakkaita.

Lensimme toukokuun alussa Reykjavikin ja Edmontonin kautta Vancouveriin, jossa vietimme viikon. Mahtava paikka meren ja vuoriston välillä, suhteellisen pieni keskusta, jota voi jalkaisin tutkia, paljon puistoja. Vuorilla pääsi vielä laskettelemaan ja merellä oli paljon liikennettä.



Sieltä mentiin Greyhound-bussilla Bellinghamiin. USA:n rajatarkastukset muistuttivat DDR:n käytäntöjä. Ja kun heillä oli kuulemma juuri menossa tehostettu tarkastus, niin siitä ilosta asiakas sai pulittaa myös erikoishinnan, sillä DDR:n rajalla se oli valuutan pakkovaihto. Bellinghamissa asuimme satama-alueen vieressä ja löysimme sieltä nopeasti oman veneemme, johon muutettiin tutustumisillan jälkeen 16.5. Seuraavana päivänä täytettiin varastot kuivatavarailla ja yritimme ottaa selvää veneen järjestelmistä, nippeleistä ja tiloista.



Varsinainen eskaaderi alkoi 18.5. Lähdössä meitä oli 5 asiakasvenettä, mutta yhtä venettä kanadalaiset rajavartijat eivät päästäneet sen kapteenin pitkällisen kuulemisen jälkeen maahan. Tarkastuksessa piti ensiksi soittaa jonnekin keskuspaikkaan, johon ilmoitettiin viisumitiedot jne., sen jälkeen kutsuttiin toimistoon ja vastattiin erilaisiin kysymyksiin. Kaikki toimi asiallisesti

ja ystävällisesti. Ennen kuin lupa maahantuloon oli saatu, kukaan muu kuin kapteeni ei saanut poistua veneestä. Ryhmäämme kuului nyt sitten 2 eteläkalifornialaista venekuntaa, 1 australialais/kanadalainen ja me sekä johtovene. Sen kapteeni oli yrityksen omistaja Brian, kakkosmies entinen laivaston kapteeni Rich ja nuori luonnon asiantuntija Sean. Yhteensä meitä oli 14 henkeä. Johtovene organisoi kaiken. Joka ilta saimme seuraavan päivän reitit reittipisteineen (laitoin ne omalle läppärille ja kopioin ne sieltä veneen järjestelmään), he huolehtivat satamapaikoista, menivät ensimmäisenä sisään ja kutsuivat sitten VHF:llä muut yksitellen. Autoivat kiinnittämisessä, järjestivät käyttövedet tankkeihin, keräsivät roskat omaan veneeseensä, selvittivät teknisiä hankaluuksia. Matkan aikana Sean selosti geologisia erikoisuuksia, kertoi historiasta, eläimistä ja kasvillisuudesta. Vaikka jokainen olisi voinut mennä omia reittejä illan satama- tai ankkuripaikkaan, niin kaikki pysyivät ryhmänä yhdessä.



Erikoisuutena oli ”sixpack” ankkurointi. Johtovene meni ankkuriin, minkä jälkeen sen kummallakin puolelle kiinnittyi seuraava vene. Sitten viimeiset 2 venettä taas heihin kiinni. Heidän ankkurinsa vietiin dingillä kapteenin määräämään paikkaan. Kun oltiin lähellä rantaa, varmistettiin koko paketti maaköysillä johtoveneestä ja laitaveneistä käsin. Myöhemmin kokoonnuttiin johtoveneeseen, jonne jokainen toi laittamansa ruoan mukaan, ja niin nautittiin hyvin monipuolisia illallisia. Palveluun kuului myös periaate, että johtoveneen miehistö ei päästänyt ketään takaisin omaan veneeseen, ilman että heillä oli kolmikön tiskaamat ja puhtaat astiat mukana.



Noin 40 % reitistä liikuimme 250 mailin pitkän Vancouver-saaren varjossa mantereeseen sokkeloisissa maisemissa, jolloin kummallakin puolella näkyi melkein katkeamaton jono lumipeitteisiä vuoren huippuja sinistä taivasta vasten. Olimme aikaisin liikkeellä, muita yksittäisiä veneitä tapasi lähinnä jossain satamassa. Kun itse reitistä ei tarvinnut huolehtia piti kuitenkin olla varuillaan ajopuiden takia. Niitä on niin paljon, ettei kenellekään suositella yö-ajoa tällä alueella, me varoitimme niistä toisiamme VHF:llä. Toinen tärkeä seikka ovat vuorovedet, jotka vaihtelevat +- 5-6 metriä. Kannattaa tosiaan katsoa ja miettiä, mihin ankkurinsa laskee. Ajon haastavimmat kohdat ovat monet kosket, joita voi ajaa vain sen lyhyen ajan, kun nousu- ja laskuvesi ovat tasassa. Muina aikoina ne ovat hurjan näköisiä ja laskemisen aikaanakin joutuu ruorissa tosi hommiin. Pienet satamat ovat joidenkin ”yksinäisten susien” ylläpitämät, jotka kaikki olivat erittäin avuliaita ja mukavia. Isompia asutuksia emme nähneet koko matkan aikana kuin viisi mukaan lukien lähtö- ja loppusatamat.





Ensimmäinen oli aloituspäivän Ganges, missä täydennettiin vielä varastot siltä osin, mitä tullimääräysten takia ei ollut mahdollista Bellinghamissa. Tuore- ja vuosikertatavarat. Toinen oli Port McNeill Vancouver-saaren koillispuolella, jonne oli varattu vapaa- ja varapäivä. McNeillä vastapäätä löytyy puolen tunnin lauttamatkan päässä Malcom Island ja siellä suomalaisten siirtolaisten 1900 alussa perustama yhteiskunta [Sointula](#). Olin edellisissä kahdessa satamassa keskustellut satamapitäjien kanssa siitä ja löytänyt sattumalta pienestä museon kirjakaupasta sitä koskevan erittäin mielenkiintoisen kirjan, Sointula – Island Utopia. Oli aurinkoinen päivä eikä muita tärkeitä tehtäviä, joten menimme Ullan kanssa käymään Sointulassa. Aina välillä joku puhui ja ymmärsi muutaman sanan suomea. Osuuskauppa toimii edelleen, suomalainen leipomo oli valitettavasti kiinni, mutta saimme pullakahvit museossa, jonne kyläläiset kokoontuivat. Kirja on erittäin mielenkiintoinen ja antaa hyvän kuvan sen ajan historiasta ja värikkästä kehityksestä. Malcolm Island oli pohjoinen viidakko ja uudisasukkaat olivat joutuneet rakentamaan kaiken omin voimin nollapisteestä lähtien.



Ajamamme reitin nimi on Inside Passage. Meillä oli kuitenkin 3 avomeriosuutta (vastaranta Pohjoisjapani tai Kamtschatkan niemimaa), mutta silloin oli tosi rauhallista. Muuten olimme saarten, vuorten ja pitkien vuonojen suojassa. Koko alue kuuluu pohjoiseen sademetsävyöhykkeeseen. Joten säätkin muuttuivat sen näköisiksi ja nautimme kuuden päivän melkein katkeamattomista sateista, pilvistä ja sumusta. Metsät ovat tosi viidakoita. Asutuksissa tai isommissa ankkuripaikoissa pääsee lyhyen matkan sisään, sen jälkeen ei ole enää etenemistä. Runsaiden sateiden seurauksena olivat lukemattomat hienot vesiputoukset. McNeillin jälkeen maisemat muuttuivat vielä yksinäisemmiksi, seurasi 6 ankkuripäivää komeissa ja vaikuttavissa paikoissa.

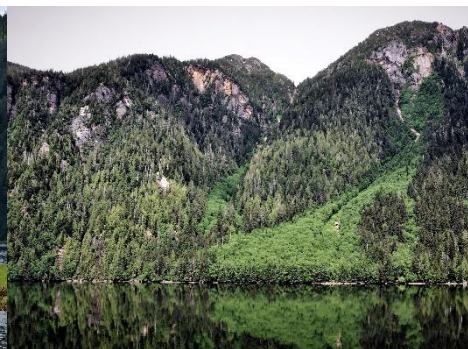




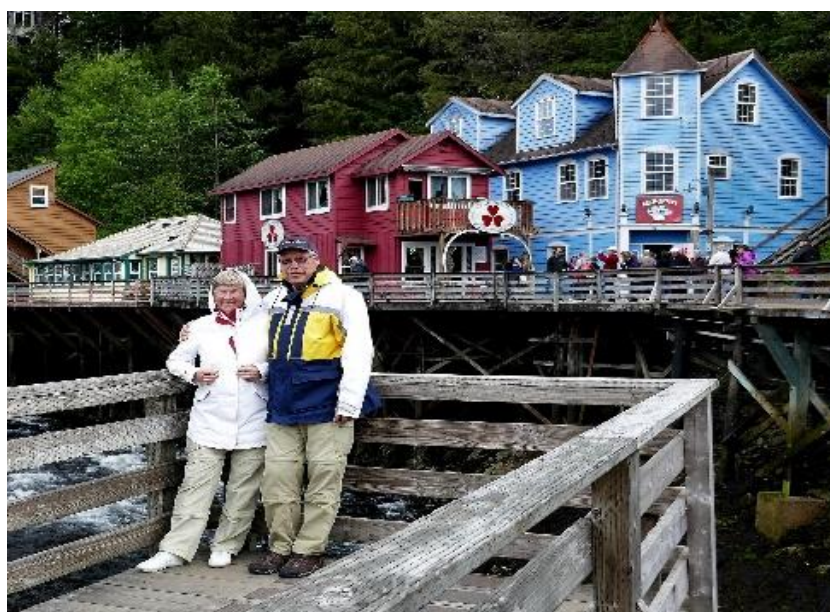
Unohtumattomin on pitkä vuono Culpepper Lagoon. Sen loppupäähän pääsee vain kapean kosken kautta, jonka virta vaatii parhaissa oloissakin 2000 rpm moottoreille. Sen jälkeen kummallakin puolella vesiputouksia, pyöristettyjä kalliovuoria, joiden pystysuorissa seinissä kasvaa kuitenkin puita ja taustalla suuria lumipeitteisiä huippuja. Tämä kaikki verhoiltu liikkuviin sumupilviin. Seuraava ankkurointipaikka oli Bishop Bay Hot Springs, josta löytyy pieni kalastajien tukipaikka ja kuten nimestä selviää kuumat lähteet. Sinne on rakennettu pikku katettu allas, jossa istuin Richin ja Seanin kanssa kuumassa vedessä katselemassa tiikusadetta ja kuuntelemassa seurassamme istuvien japanilaisten kalastajien juttuja.



Saavumme viimeiseen satamaan Kanadan puolella, Prince Rupertiin. Suojainen satama on Pohjois-Amerikan syvin ja jäädä vapaa luonnollinen satama. Se on Pohjois-Amerikan luoteisin satama ja sillä on suora yhteys mantereen rautatieverkostoon. Siitä on muodostunut solmu kohta itäisen Aasian ja läntisen Pohjois-Amerikan rahtiliikenteessä ja sen kapasiteetti vastaa Vancouverin satamien volyymia. Vaikeakulkuisen maaston takia se on ainoa mahdollinen satamapaikka koko Inland Passagen alueella. Me kuitenkin jatkamme pienvenesatamaan, jossa meitä taas odottaa vapaapäivä. Seuraamme satamarakennuksessa olevaa mainosta ja osallistumme elämysretkeen Khytzeymateen laaksoon, jossa on Pohjois-Amerikan tiheimpiä grizzly karhujen esiintymiä. Emmekä joudu pettymään, kauniissa maisemissa voimme auringonpaisteessa seurata laivan kannelta rannoilla liikkuvia karhuja pentuineen. Paluumatkalla nähdään valaita, hylkeitä ja suuri määrä valkopääamerikotkia.



Viimeinen avomeriosuus ja yöpyminen jo Yhdysvaltoihin kuuluvassa Foggy Bayssa. Tulliviran-omaisten kanssa on sovittu, ettemme joudu sieltä käsin hoitamaan maahantulokuvioita puhelimitse, vaan se tehdään seuraavana päivänä Ketchikanissa. Nautimme viimeisestä yhteisestä illallisesta. Matka on ollut kaiken puolin antoisa. Komeat maisemat, jotka ovat yhdistelmä saariston sokkeloa, Höga Kustenia ja norjalaisia vuonoja kehystettynä lumihuipuilla ja vesiputouksilla. Kivat matkalaiset ja ammattitaitoinen mukava johtoveneen miehistö jäävät yhtä lailla mieleen. 8.6. saavumme sitten yksinäisyydestä turistipesään Ketchikaniin.



Asukasluku on noin 8000 ja se kaksinkertaistu joka päivän ajaksi, kun neljä suurta risteilijää saapuu satamaan. Illalla palataan pikku kaupungin rauhaan. Hoidamme veneen kuntoon, tankkaamme ja siirrämme tavaramme hotelliin. Takana on 850 mailia, 12 ankkuripaikkaa ja 10 mariinaa. Ketchikanissa on 50 km säteellä autoteitä, mutta pidemmälle ei pääse. Yhteydet toimivat laiva- tai lentoteitse. Me vietetään täällä 3 päivää ja lähdemme sitten lautalla takaisin Prince Rupertiin. Vuokra-autoa emme pystynyt sieltä varaamaan vaan se haetaan Greyhound-bussilla sadan km päästä Terracesta. Merimatkan jälkeen seuraa nyt automatka Kanadan kalliovuorten kautta takaisin Vancouveriin. Saa nähdä, tuleeko meistäkin NWExplorationin kanta-asiakkaita, mahdollinen reitti on jo katsottu!



VENEMATKA HALKI GÖTAMAAN JA SIELTÄ KOHTI KÖPENHAMINAA JA KOTIINPÄIN TURKUUN BORNHOLMIN JA ÖÖLANNIN KAUTTA

Jan Pettersson

Matkamme alkoi maanantaina heinäkuun 10. 2017 kohteena Götan kanava. Mukavassa säässä pääsimme matkaan ja veneemme, Nord Star 31, kipparina toimin minä eli Jan Pettersson ja apukipparina vaimoni Taina ja meidän 8-vuotias poikamme Michel. Lähdimme liikkeelle kotisatamasta Turun Hirvensalon Lauttarannasta kohti Kökaria. Ajoimme Ruissalon ohi ja siellä kovasti siivottiin Ruisrockin jälkiä. Oletan että hanhet ovat kaikkein tyytyväisimpiä rockfestivaalin päätyttyä ja saavat taas palata omalle rauhalliselle hiekkarannalle Ruissaloon. Saavuimme Kökariin ja siellä pidimme pienen kelluvan ruokatauon ennen avomeriosuutta. Ajatus oli ajaa suoraan ulkokautta Nynäshamniin, mutta kova merenkäynti ja vastatuulen ajo alkoi jo kyllästyttää, joten päätimme ajaa sisään Sandhamnin kohdalla sisäsaaristoon ja sitä kautta Dalaröhön, jonka valitsimme ensimmäiseksi yöpymispaikaksi. Eikä ollut huono valinta, sillä Dalarö on idyllinen pieni kylä kauniine huviloineen. Sää olisi toki voinut olla hieman parempi, mutta turha sitä on murehtia, kun sitä ei pysty ohjaamaan. Kiersimme kylän ja teimme lähtöä. Ennen lähtöä piti tankata, mutta Dalaröstä oli dieseli ”utsäld”, joten poikkesimme Nynäshamnissa tankkaamassa. Täältä matkamme jatkui kohti Oxelösundia, jossa päätimme yöpyä (11.-12.7) ennen ajoa Götan kanavaan. Aamulla 12.7 jatkoimme kohti Memiä, jossa lunastimme lippumme ja huoltokortit ja jännitimme ensimmäistä sulutusta. Opetusvideota oltiin perheen



voimin katsottu muutaman kerran, joten virtuaalisulutus oli jo hyvin hallinnassa. Olin hankkinut 4 uutta isompaa fenderiä matkalle mukaan aikomuksena käsin pumpata ne ennen sulkuun ajoa. Olin varautunut pieneen urheilusuoritukseen, mutta lipunlunastuspisteestä löytyi ilmakompressorin avuksi. Tämä enteili jo hyvää palvelua, joka jatkui läpi koko Götan Kanavan. Sulkuvahdit, nuoret opiskelijat, olivat tosi mukavia ja palveluhenkisiä paria pientä tapahtumaa lukuun ottamatta, mutta ei muistella näitä.



Ensimmäinen sulku hoidettu mallikkaasti ja apukippari oli tyytyväinen suoritukseensa tehtävänä sitoa peräköysi kiinni lenkkiin ylös sulutuksissa – 63 sulkua vielä edessä.



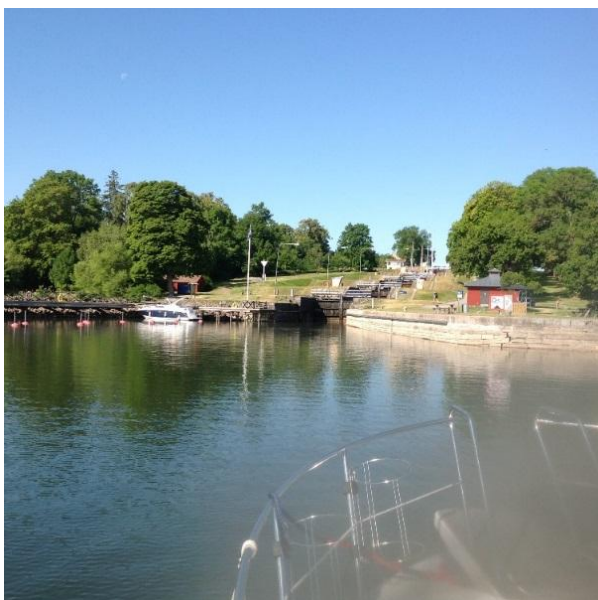
Ensimmäiset Götan kanavan 2 yötä vietettiin idyllisessä Söderköpingissä ja pienempi apukipareista sai parin sulutuksen jälkeen ensimmäisen hyvin ansaitun palkkansa jäätelön muodossa Söderköpingin Smultronstället jäätelöbaarissa. Toinen annos on varattuna kipparille.



Ja matka jatkui rauhallisesti nauttien kauniista maalaismaisemasta.



Seuraava yön vietimme Norsholmissa, vähän tylsä paikka...



Ajo Roxen järven kautta kohti Borensbergiä – järviosuudella tuntui hyvältä välillä saada käyttää kaasuvipua ja nostaa vene plaanin, kun ei ole tottunut 5 solmun tasaiseen vauhtiin. Roxenin jälkeen Bergs porras sulut oli upea kokemus.



Ruotsalaista idylliä parhaimmillaan ja Motala Ström Borensbergin kohdalla.



Borensbergissä yövyimme ja aamulla hoidimme liikuntapuolen: Taina kävi lenkillä (niin kuin hänellä on tapana aika monena aamuna – hyvä tapa tutustua vähän laajemmin pysähdyspaikkaan) ja minä treenasin käsipainojeni kanssa veneen keulassa monipuolisilla liikesarjoilla (katseita riittää ohikulkijoilta, varmaan ”tokig finne” ajatuksella). Michel hoitaa aamuliikuntansa tabletin tai telkkarin kanssa, mutta iltapäivällä käyn hänen kanssa potkimassa palloa aina kun siihen on mahdollisuus. Liikunnan tärkeys venematkoilla korostuu ja

varsinkin vastapainoksi pitkille meriosuuksille. Tietenkin tulee myös käveltyä paljon tutustuesssa uusiin paikkoihin matkan varrella.

Aamutoimien jälkeen kävimme aamiaisella idyllisessä Göta Hotellissa. Meillä on tapana vene-matkojen aikana vaihdellen syödä aamiaista / lounasta / illallista joko veneessä tai järjestelyä helpottaakseen nauttia tarjotuista palveluista. Maukkaan aamiaisen jälkeen ylitimme Boren-järven ja saavuimme hieman sateisessa säässä Borenhults porras sulkujen luokse. Olimme ainoa vene nousussa, joten pääsimme vauhdilla läpi ja jatkoimme matkaamme Motalaan. Motalassa yövyimme 2 yötä ja tämän aikana vuokrasimme polkupyörät ja kävimme tutustumassa myös Vadstenan kauniseen linnaan ja kaupunkiin.



Borensnult slussar ja veden tuloa nopeutettiin...

*Motalan vieras-
venesatama*



Kävellessäni
Motalan vieras-
venesatamassa
huomasin tutun
veneeseen, joka on
esiintynyt mo-
nessa Kippari-
lehden huikeis-



sa venematkakertomuksissa. Kun en Kippari-julkiksia ujostele, niin kävin tutustumassa mie-



Satu ja Ohta

histöön ja veneeseen. Klaus ei ollut paikalla, vaan oli tutustumassa Motalan Moottorimuseoon, mutta Satu oli ja tietenkin Ohtan seikkailuista juttelimme. Klausin tapasin seuraavan aamuna, taisi olla Sadun syntymäpäivänä, ja pienen juttelutuokion jälkeen ja Klausin kutsumana päätin hakea jäsenyyttä Marinereihin ja tässä nyt uutena jäsenenä kirjoitan venematkakertomusta Marinerilehteen.

Motalasta lähdimme ylittämään Vättern järveä ja yövyimme Karlsborgissa ja siellä tutustuimme Karlsborgin linnakemuseoon ja osallistuimme siellä leikkimieliseen aartenmetsästysretkeen – niin vanhemmat kuin lapsetkin olivat innolla mukana juoksemassa linnakkeen pimeitä kellari-
käytäviä ja huoneita pitkin. Monen taistelun ja arvoituksien kautta löysimme lopulta linnakkeen piilotetut kultaharkot.



Karlsborgin jälkeen yövyimme Forsvikin pienessä kauniissa kylässä, jossa tutustuimme ruukki-alueeseen.



Viken järvi ja Götan kanavan levähdyspaikka, jossa yövyimme.



Viimeinen sulku nro. 58

Tämän jälkeen teimme pitkän päivän matkan ajaen Viken järven halki, jonka jälkeen päädyimme Tåtorpiin, jossa idyllisessä kahvilassa nautimme lounaan ja ostimme tuoreita kanamunia paikan pienestä kanalasta. Matka jatkui ja päädyimme yöpymään ns. kanavan luonnonsatamaan, laituri- paikka ilman palveluja Håjstorp ja Lyrestadin väli- maastossa, kun emme olisi ehtineet ennen klo 18. seuraavalle sululle. Sulut suljetaan klo 18., mikä on mielestämme hyvä asia ja niin

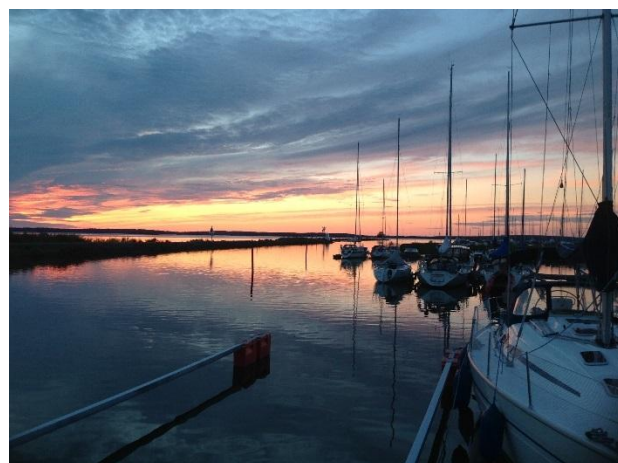
sitä ehtii rauhoittua ja tutustua nähtävyyksiin paremmin. Olimme ainoa vene tällä osuudella, joten nautimme mukavasta säästä ja illan rauhallisuudesta – uitiin ja nautittiin maukas illallinen viinin kera.



ja iso Vänernin järvi edessämme

Seuraavana aamuna jatkoimme matkaamme ja pysähdyimme välillä Lyrestadiin kahvittelemaan ja täyttämään ruokavarastomme paikallisessa kaupassa. Täältä jatkoimme Sjötorpiin, Göta Kanavan päätepysäkki, jossa vähän ”fiilisteltiin ja skåålattiin” onnistuneen kanavamatkan päätteeksi.

Götan kanavan läpikulku oli alun perin matkamme varsinainen tarkoitus, mutta kun olimme tänne asti päässeet, niin päätimme vielä lunastaa lisää matkaveneilykokemusta suuntaamalla kohti Göteborgia ja sieltä Kattegatiin kohti uusia seikkailuja. Nyt matka jatkui Vänern järvellä kohti Mariestadia, jossa yövyimme.



Mariestadin tunnelmaa

Seuraavana aamuna lähdimme ylittämään Vänern järveä kohti Vänersborgia. Kyllä on iso järvi ja tuntui että oli hieman mainingin kaltaisia aaltoja. Matkalla ihmeteltiin kaukana olevaa valkoista pistettä ja oletin sen olevan isompi laiva, mutta kun lähestyimme kohdetta, niin aivan satumainen linna avautui eteemme – Läckö Slott. Pysähdyimme tutustumaan linnaan ja samalla nautimme kevyen lounaan. Täältä jatkoimme matkaamme Vänersborgin ja sieltä Trollhättaniin, jossa yövyimme. Pahin ei- nukuttu yö koko matkamme aikana ja syynä oli Fallens dagar festivaaliteltoineen joen vastarannalla. Musiikki pauhasi ja myös vierasvenesatamassa oli meno melkoinen ja äänekkäs. Viereisessä veneessä oli pari Suomi- syntyperäistä herraa, jo nähtävästi ruotsalaistuneet, mutta näköjään vielä osa sydäimestä sykki Suomelle ja tämän myötä läpi yön kuultu Kari Tapion kappale ”Olen Suomalainen” ei saanut meitä innostumaan mukaan menoon. Onneksi perheen pieni apukippari Michel pystyi nukkumaan yönsä hyvin. Aamulla hieman väsyneinä jatkoimme matkaamme Göteborgiin ja siellä valitsimme vierasvenesataman keskustan ulkopuolelta GKSS Gästhamn Långedragin, josta oli hyvä raitiovaunu yhteys keskustaan. Keskustan vierasvenesatamasta kuulumme pelkkää huonoa ainakin 3. ve



Läckö Slott

neseurueelta, joten jätimme sen suosiolla väliin. Göteborgissa vietimme 2 päivää ja apukippari Michel sai aikaa huvitella Lisebergin huvipuistossa.

Göteborgista matkamme jatkui kohti Halmstadia. Matkan varrella pysähdyimme kauniiseen Varbergiin ja tutustuimme linnoitukseen ja upeaan kylpylärakennukseen. Täältä matkamme jatkui Halmstadiin, jossa vietimme yön. Tutustuimme kaupunkiin ja kuulumme vierasvenesatamassa juttuja Tall Ship Raceista, jonka 2017 purjehduksen lähtösatamana Halmstad isännöi. Sää ei ollut suosinut tapahtumaa, mutta ei kuulemma haitannut tunnelmaa kaikkine festivaalitapahtumineen.

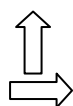
Halmstadista jatkoimme matkaamme Juutinraumalla hienossa myötätuulessa ja aaltoja surffailen. Ajatuksena oli ajaa Kööpenhaminaan asti, mutta muutettiin suunnitelmaa ja yövyimme Ven saarella. Todella hieno paikka! Aamulla jatkoimme Kööpenhaminaan ja parkkeerasimme veneemme pohjoissataman Svaneknoppenin vierasvenesatamaan – tylsä paikka, mutta tarkoituksenmukainen ja tarjolla olevat palvelut olivat ihan ok. Illan pakollisen Tivoli-ohjelman jälkeen palasimme veneelle ja seuraavan aamuna pyörähdimme veneellä Pienen Merenneidon ohi ja kävimme kääntymässä lähellä keskustaa.



Yksi unelmistani oli ajaa Juutinrauman sillan alitse omalla veneellä ja tämä unelma aina vain vahvistui, kun junalla ylitin sillan käydessäni työmatkalla Malmössä. Lähdettyämme Kööpenhaminasta kuvittelin, että pääsemme sillan alituskohdalle ajamalla Saltholmenin ja sillan välistä, mutta kun vettä oli paikoittain vain alle metrin, en uskaltanut lähteä koittamaan, vaan kiersimme Saltholmenin ja näin matkamittariin tuli vähän

Tunnelmaa

Götajoen



ylimääräisiä maileja.

Sillan alitettua kohteena oli Ystad ja matkalla sinne rytytystä riitti vasta-aalokkoon ajaessa. Innoissani sillan alituksesta jäi Falsterbon kanava täysin huomiomatta merikartasta matkaa lyhentävän tekijänä. Kiersimme Falsterbon niemenkärjen ja aika



pitkälle avomerelle jouduimme ajamaan, sillä niemen kärki oli pitkään matala ja karikkoinen. Tämän matkan aikana sattui ainoa korvia piinaava haverimme, kun vetolaitteen trimmin hälytysjärjestelmä alkoi huutaa ohjaushytissä. Hälytti että vetolaite oli "beach" asennossa, vaikka todellisuudessa ei ollut tarkastettuani asennon. Sammutin moottorin avomerellä ja soitin VP huoltomiehelleni Petjalle, joka arvio, että kovan merenkäynnin seurauksena oli hälytysjärjestelmään tullut vika. Käynnistin moottorin ja suuntasimme kohti Trelleborgia tarkoituksena paikallistaa vika. Tämän matkan aikana tämä haveri kertautui pariin otteeseen. Ei ole mukava tunne sammuttaa moottoria avomerellä ja olla vähän aikaa aaltojen kuljetettavana! Saavuttuamme Gislövin vierasvenesatamaan soitin Petjalle uudelleen ja hänen neuvolla yritin paikantaa ja korjata vian. Kun mitään ei löytynyt ja vetolaittekin oli normaali ajoasennossa, niin ohjelmoin hänen neuvollaan hälytys raja-arvot mahdollisimman suuriksi. Vika ei toistunut loppu matkan aikana. Talvihuollon yhteydessä Petja lupasi tarkistaa ja korjata mahdollisen vian.

Tankattuamme jatkoimme Gislövistä kohti Ystadia, jossa kovan tuulen takia vietimme 2 yötä. Ystad on kerrassaan upea paikka ja tallustimme tietenkin Wallanderin jalanjalkia – "Hei, tuo rakennus oli siinä jaksossa, jne.!"

Ystadista ajoimme Bornholmin pohjoispuolelle Gudhejmiin, koska näin pääsimme aaltoja pakoon. Gudhejm on aivan upea paikka ja heti rantauduttuamme viereisen purjeveneeseen 80-vuotias mukava kippari tarjosi rantautumisryypyn. Ei edes malttanut odottaa, että olisin saanut veneeni kiinnitettyä kunnolla. Kiinnityksessä meni vähän enemmän aikaa, kun en ollut tottunut systeemiin, jossa valmiiksi ankkuroitu köysi toimii peräkiinnityksenä. Purjeveneeseen iäkäs kippari oli liikkeellä n. 60-kymppisten poikiensa kanssa ja hyviä juttuja riitti hänen kanssa illalla kun tarjosin vastaryypyn. Illalla kävimme syömässä Gudhejm Rögeriessä ja tuoreen savustetun kalan huuhoimme kurkusta alas Bornholmin maustetulla snapsilla – voisi se elämä huonommallakin mallilla olla! Bornholmin kauneus ja leppoisa meno tekivät vaikutuksen – tänne pitää tulla uudelleen ja kiertää vaikka koko saari.

Gudhejmistä suunnistimme kohti Christiansötä, jossa nautimme sekä saaren idyllisyydestä että kevyestä lounaasta. Pysähdysaika oli vain parisen tuntia, jonka jälkeen nokka kohti Ut-klippania ja sieltä kohti Kalmarin kaupunkia. Kalmarissa yövyimme yhden yön, jolloin heinäkuu vaihtui elokuuksi. Tietenkin kävimme Kalmarin upeassa linnassa. Tuntuu vähän siltä, että matkan aikana tuli linna- / linnake-yliannostus, kun niitä oli tarjolla niin monta nähtäväksi. Kalmarin jälkeen vietettiin yksi yö Öölannin Borgholmissa, mutta emme tutustuneet paikkaan, vaan ainoastaan yövyimme. Huomasimme kyllä, että sielläkin oli yksi linna tarjolla. Borgholmista ajoimme suoraan Nyköpingiin ja siellä ihailimme vanhoja autoja, jotka oli tuotu nähtäväksi kesän juhlapäivien kunniaksi. Tutustuimme Nyköpingiin ja taas kerran todettiin, että on kaunis paikka – kyllä ruotsalaiset ymmärtävät kauniin päälle. Varasin meille netin kautta venepaikan 2 yöksi Vaxholmiin, jossa nautimme venematkamme viimeiset ulkomaan päivät. Tarjolla oli taas linnake nähtävyydeksi, tähän tutustuimme vain etäältä katsoen. Sitten jatkoimme matkaamme kohti Suomea ja tunne kävi jo heti kotoisan oloiseksi, kun väylällä kohdattiin Viikkari ja Tallinkki. Ennen kotisatamaa poikkesimme Houtskärin Björkössä ystäväpariskunnan mökillä iltaa istumassa ja saunomassa. Kyllä se suomalainen mökkisauna tuntui hyvälle verrattuna niihin kahteen ruotsalaiseen saunaan, joissa saunoimme matkan aikana. 6. elokuuta saavuimme kotisatamaan ja pitkän matkan jälkeen todettiin taas kerran ”borta bra, men hemma bäst”! Kun olimme hieman palautuneet matkamme jälkeen, alkoi jo hieman päässä pyöriä ajatus seuraavasta pitkästä venematkasta.

Kuvakavalkadia loppumatkasta:



Juutinrauma ja Ven saari.



Silta



Kööpenhamina ja tiukka ilme (olihan ahdasta ajaa).





Ystad ja jossakin Wallander sarjassa esiintynyt poliisiasema.



Gudhejm ja seuraava valloitettu ankkuri.



Christiansö



Kalmarin linna.



Toinen silta



Storebro treffit Borgholmissa?



← Utklippan
ja "only in Sweden"! ↓





Vaxholm



Apukipparin apuvene

Polttoaineen suodatuksesta

Klasu Salkola

Ohtassa on Cummins 4 B 3.9 teollisuusmoottori, joka uutena varustettiin merimoottoriksi omassa työpajassa. Moottorin tehdasvarustuksiin kuuluvat mekaanisen kalvopumpun ja kahden polttoainesuotimen järjestelmä oli kevääseen 2017 mennessä palvellut moitteetta noin 7 000 tuntia. Tankkeja on 2 kpl á 220 l ja sekä imu-, että paluu ohjataan haluttuun tankkiin T – hanojen avulla.

Kalvopumppu pumpkaa aina kun moottori käy. Suodatinyksikössä on erillinen sakkakuppi/karkeasuodin ja sen perässä on lopullinen hienosuodin. Rakenne on moottoritehtaan vakio ja varmasti hyväksi havaittu.

Moottorin ilmaus – silloin harvoin kun sitä tarvittiin – oli kuitenkin hieman työlästä ja siirtopumpun vanhetessa jo erityisesti sellaista. Kaudeksi 2017 parannettiin järjestelmä asentamalla T – hanan ja pumpun väliin ylimääräinen esisuodinyksikkö mallia Racor 500. Yksikköön kuuluu vesipisaroiden pisarakokoa kasvattava suodinpatruuna ja sen alle rakennettu polttoaineen kiertoliikkeeseen perustuva ja virtauksen rauhoittamiseen tarkoitettu sakkakammio. Yksikkö asennettiin ennen imevää pumppua jotta virtaus olisi mahdollisimman häiriötöntä erottimen kohdalla.

Ilmauksen helpottamiseksi ja moottorissa olevan kalvopumpun varmistamiseksi suodinyksikön jälkeen asennettiin ylimääräinen sähkökäyttöinen pumppu. Tällä on oma katkaisija ja se voidaan käynnistää niin ilmausta varten kuin tarpeen vaatiessa. Loppukaudesta 2017 sitä alettiinkin tarvita koska alkuperäinen pumppu oli jo aika väsynyt. Kaudelle 2018 on kalvopumppukin uusittu. Niihin kun nykyään ei saa mitään varaosia.

Pyramidisuodatus

Tehokas polttoaineen suodatus on tärkeitä moottorin toimintavarmuuden ja kestävyysnäkymien kannalta. Käyttämällä useampaa peräkkäistä suodatinta voidaan suodatus porrastaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa poistetaan epäpuhtauksien karkein ja suurin osa. Myöhemmällä suotimella parannetaan tulosta portaittain siten, että lopullisesti saadaan riittävän puhdasta polttoainetta. Sama lopputulos saataisiin toki silläkin, että jo ensimmäinen suodin olisi lopullisen hieno, mutta se tukkeutuisi ennenaikaisesti. Suodatuksen pyramidirakenteella saavutetaan priima lopputulos ja parempi varmuus. Kalliita hienosuotimia kuluu samalla vähemmän koska suurin osa liasta jää esisuodattimeen, jonka sakkakuppi on puhdistettavissa ilman suotimen patruunan uusimista.

Suotimen huolto

Suodinhuolto kuuluu A- luokan huoltoihin eli veneen käyttäjän itse tehtäviin. Esisuotimesta on ajoittain laskettava kertynyt sakka ja vesi pois ja tarvittaessa on suodinpatruunat uusittava. Suotimen uusimistarve perustuu periaatteessa suotimeen kertyneen lian määrään, mutta suositeltuja vaihtovälejä on hyvä ottaa huomioon.

Varapatruunat kuuluvat veneen mukana kuljetettaviin varusteisiin sillä taipaleen varrella koneen piiputtaessa sellaisia ei kukaan tule myymään. Itse olen pakannut varapatruunat vakuutusmipakkaukseen niiden puhtauden varmistamiseksi. On turha asentaa patruunaa, jossa on valmiiksi likaa tai vaikkapa hiekkapölyä.

Suodattimien ominaisuuksista

Suodattimet ja niiden patruunat valmistaa suodatintehdas – ei venemoottoritehdas. Eri valmistajilta löytyy keskenään vastaavia patruunoita ja ostajan osaamista on osata (myyjän avustuksella) valita moottorilleen sopiva. Tämä koskee myös muita kuin polttoaineen suotimia.

Kullakin valmistajalla on oma tapansa merkitä valmistamansa suotimet. Valmistajat julkaisevat soveltuvuustaulukoita eri moottoreita varten. Julkaistaan myös vertailutaulukoita, joiden avulla eri valmistajien suotimien vastaavuus käy ilmi. Nämä ovat veneilijälle arvokkaita luetteloita. Kannattaa kerätä muistiin oman moottorin eri suodintyypit eri valmistajilta niin hankkiminen on helppoa.

Erityisesti on huomioitava suodinpatriuunan laatu. Markkinoilla on moraaliltaan eritasoisia yrittäjiä ja tarjolla on myös edullisia, mutta laadultaan kyseenalaisia tuotteita. Jopa tuoteväärennyksiä tavataan. Huonon patruunan seurauksena syntyy kallis konevaurio joka tiukassa paikassa voi vaikkapa uhata turvallisuutta. On viisasta katsoa millaisesta liikkeestä suotimen ostaa ja ennen kaikkea mikä firma sen on todellisuudessa valmistanut. Venemoottoritehtaan ”alkuperäisosa” lienee usein varma sijoitus, mutta yhtä hyvän saa siltä valmistajalta, joka on tehnyt suotimen rungon. Tämän lisäksi on useita pitkään alalla olleita arvostettuja suodinvalmistajia, joiden tuotteisiin voi luottaa. Heikoimmin lienee tilanne tavaratalon tai nettikaupan halpahintaisten tuotteiden kanssa, joiden valmistaja usein piiloutuu arvostettuja perinteitä vaille olevan uusbrändin taakse.

Vihje: Säilytä suotimien ostokuitit mahdollisia selvittelyjä varten.

Ohtan uusi Racor 500 esisuodin.

Yksikkö on asennettu tankin ja moottorin väliin imupuolelle siten, että virtaus saapuisi suotimeen mahdollisimman pyörteettömästi. Tällöin vesi ja roskat erottuvat paino- ja keskipaikoisvoivan vaikutuksesta kupin pohjalle eivätkä kuormita itse patruunaa. Patruunan suodatuskyvyksi on valittu 10 µm koska moottorin omassa suodinyksikössä on vaadittu 3 µm:n hienous.



Koska suodin jää tankin pinnan alapuolelle on imulinjaan laitettu pallohana suljettavaksi patruunan vaihtoa ja suotimen puhdistusta varten. Hanan sulkeutuminen tärinän vaikutuksesta on vuorostaan estetty salvalla. Suotimen jälkeen on sähköpumppu, joka malliltaan on sellainen, että se ei estä polttoaineen virtausta pumpun seistessä.

Katkennut ilmausruuvi.

Jarmo Vuoristo

Matka kohti Osloa alkoi Laajasalon Reposalmesta 27.5.2017 klo 9.30 sään ollessa hyvä. Päätettiin ajaa yhtä soittoa Viron Kuivastuun, siellä oltiin perillä 03.25. Matka 140,5 Nm kesti 18h ja meni mukavasti kahden tunnin vahtivuoroissa. Haapsalun paikkeilla tuuli alkoi enteillä nousemisen merkkejä, joten tarkistettiin netistä tuulitietoja. Tarjolla oli pariksi päiväksi navakkaa lännenpuoleista tuulta, eli tulisi pari loppopäivää. Siinä tuulta pidellessä tuli mieleen kokeilla uutta 2-suodatin järjestelmää. Siinä voi vaihtaa suodatinta jopa koneen käydessä. No ei mitään, käsi konehuoneeseen ja kaksi hanaa auki ja kaksi kiinni. Laiskuudesta johtuen moottoritilaa ei avattu kokonaan ja tuli suljetuksi juuri avattu hana. Kaiken piti olla OK, vaan eipäs ollutkaan.

Parin pitkän odottelupäivän jälkeen seuraavaksi aamuksi oli luvassa pidempi vähätuulinen jakso. Perkins 4236 käyntiin ja menoksi. Päästiin sataman portista n. 200-300m kun kone sammui. "1. mitä nyt?". Syy selvisi, kun moottoritila avattiin, väärä hana oli suljettu. Homma olisi mennyt ihan putkeen jos olisi vain avattu se "väärä" hana, mutta kun sitä piti hätäpäissään ruveta ilmaamaan. Ilmatessa ylempi ilmaruuvi katkesi kiristettäessä. Uudestaan "2. MITÄ NYT?". Miten päästään takaisin satamaan, siellä ei ollut kuin satamakapu ja Saksalainen purjeverene. Ankkuri veteen ja tuumaustauko. Satamamaksukuitista löytyi satamakapun puh no, soitto hänelle. Kapu ilmoitti, ettei hänellä ole sellaista venettä jolla voi hinata, mutta alkoi "hankkimaan" sellaista. Puhelun päätyttyä Sakemanni tuli purkkarillaan ulos satamasta, hälytysjärjestelmät soimaan, veneen torvi ja puhallettava torvi soimaan ja kädet heilumaan päätä päälle. Tuli viereen ja kysyi "do you have troubles? Yes my engine does not work, would you haul my boat to harbour, please". Ankkuri ylös ja köysi kiinni. Hinauksen aikana soitto satamakapulle, homma hanskassa, tuli vastaan ja näytti kylkikiinnityspaikan veneellemme. Sakemannelle konjakkipullo kouraan ja hyvänmatkan toivotukset.

Kolmannen kerran "mitä nyt?" Pitääkö ottaa koko ruiskutuspumppu irti ja lähteä korjaamolle? Aikamme pähkäilyämme huomattiin kokeilla, josko katkenneen ruuvinpätkän saisi jotenkin irti



ilman pumpun irrotusta. Pitkäkärkisillä pihdeillä pätkä saatiin ruuvattua irti, JIPII, mut ei vielä. Soitto Suomeen Perkinsin maahantuojalle uuden ruuvin toivossa. Vuorokauden kuluttua ilmoitivat ettei tehdas toimita pumppuun mitään irto-osia. Käskivät kysymään jostain diesel korjaamosta, tuut, tuut. Onneksi on google "diesel korjaamoja pääkaupunki seudulla". Kokeiltiin Vantaan Dieseliä, nyt natsas. Siellä kaveri otti asian omakseen. Annettuamme tiedot ruiskutus-pumpun tyyppikilvestä hän alkoi selvittää asiaa ja lupasi soittaa takaisin. Tunnin odottelun jälkeen kaveri soitti ja sanoi että löytyy, pitää vain varmistaa onko meillä tuuma- vai millikierre.

Millikierteinen on m6, katkennut pätkä ei mennyt m6:n mutteriin, siis on tuumakierre. 2 kpl kii-tos. Tuutko noutamaan? En, kun olen Viron Kuivastussa, mutta soitan jonkun noutamaan. Tyttäreni lupautui hakemaan ko osat. Nyt näytti jo melko hyvältä, kunnes soittivat Vantaan Dieselistä, ettei tuumasia osia ollut kotona, mutta sisarliikkeestä Porvoon Dieselistä löytyy. Haetteko sieltä? Haetaan, laittakaa tiskille valmiiksi.

Miten saada osat Viroon? Ainoa mahdollisuus oli lähteä itse hakemaan ne Suomesta. Tiedos-sa lautta, bussi, pika-alus ja takaisin sama rullanssi. Bussi (15 hengen luksus pikkubussi) lähti Kuivistun lauttarannasta klo 9.00, lautalla yli Virtsuun josta matka jatkui Tallinnaan jossa klo 12.00 Tallinnasta Karolin pika-alus lähti klo 13.00, Helsingissä olin kahden aikaan. Aamupäi-vän aikana oli vävyni toimittanut tyttäreni noutamat osat kauppahallin vahtimestarille, eivät ot-taneet terminaalissa vastaan. Tästä seurasi etten kerinnyt samalla aluksella takaisin Tallin-naan. On varsinainen pika-alus ainakin satamassa, ja merellä pitää hirveätä meteliä ainakin jos matkustaa alakerrassa. Osat hallista mukaan ja Katajanokalle kysymään koska lähtee Viik-karin pikalaiva. Klo 19,00 sanoi neiti lähtöaulassa, eikun lippu taskuun ja odottamaan. Karoli-nin jälkeen Viikkarin Faster tuntui jo oikealta laivalta, Tallinnassa klo 21.00. Olin jo valmistau-tunut jäämään Viru hotelliin yöksi. Aurinkoinen ilta sai minut kuitenkin kävelemään linja-autoasemalle tutkimaan aikataulua huomista varten. Asemalla selvisi että klo 22.00 lähtee vii-meinen bussivuoro Saarenmaalle. Samanlainen luksusbusi, meitä oli viisi matkustajaa, kun lähdettiin kohti Virtsua. Viimeisellä lauttavuorolla yli Kuivastuun, jossa olin klo 24.00. Perämie-hellä oli iltapala valmiina. Hyvin nukutun yön jälkeen uusi ilmaruuvipäivä, ilmaus ja Per-kins pärähti käyntiin niin kuin mitään ei olisi tapahtunut. Olo oli kuin lottovoittajalla (kuviteltu tunne). Nyt puuttui ilmojen haltija peliin, tuuli niin maar perusteellisesti. Tämä tiedettiin myös Siriuksessa ,joka yritti ulos Pärnusta. No loppuihan se tuuli viimein 4.6. ja tehtiin reissun pisin legi Kuivastusta Gotlannin Fårösundiin 23h, 177Nm. Oslossa oltiin juhannusaattona klo 14.00 ja alkoi tihkusade, no se ei ollut mitään uutta.

Majakka ja Perämies Jarmo ja Jukka

-ei pidä mennä koskemaan mihinkään toimivaan jos ei ole pakko. Ilmaruuvipäivä oli ilmeisesti murtunut jo aiemmin koska pieni tihutus loppui ruuvipäivän uusimisen jälkeen.

–Secodin Perkinsin maahantuoja palvelu on huonoa ainakin Suomessa. Toimii myös Virossa.

-Kuivastun satamassa meiltä Ei peritty satamamaksua remontti- ja sen jälkeisiltä tuulipäiviltä, olimme merihätään rinnastettavassa tilanteessa. Mitenköhän olisi ollut muualla? Satamakapteeni oli yhtä hymyä kun, lähtöä edeltävänä iltana annoimme hänelle litran viskipullon, oli sen ansainnut.

– osat+ matkat maksoivat kaikki yhteensä n. 100€ + ateriat laivoilla.

– osat olisi varmaan löytynyt myös Virosta MUTTA ongelmina kieli ja liikkuminen, Tallinnassa olisi varmaan joutunut käymään. Ok sama bussi sinne, mutta miten liikkuminen paikanpäällä.

-viskiä ja konjakkia kannattaa pitää varalla yli omantarpeen.

Sweet Hope, Biskajanlahti ja Ranskan tulli

Katri M. Rosenberg



Port de Roscoff-Bloscon

Pääsimme lähtemään Biskajan lahden ylitykselle odoteltuamme sääikkunaa La Corunnassa viisi päivää. Nämä viisi päivää olivat unohtumattomat mutta samalla odottelimme hermostuneesti lupaa lähteä ylitykselle meidän islantilaiselta säämieheltä. Meidän huonoksi onneksi Biskajalla oli sen verran haasteelliset kelit, että edes rahtilaivat eivät sinne menneet, joten

tämä tarkoitti meille sitä, että odottelimme

parempaa sääikkunaa, jonka turvin pääsisimme lähtemään.

Tiesimme etukäteen että tuuli tulee olemaan parhaimmillaan yli 40 solmua, aallot ja kauempaa Atlantilta tuleva iso maininki, sen mukaisia. Meidän onneksi tuuli tulisi olemaan koko matkan takasektorista, mikä helpottaisi osaltaan meidän menoa. Kunnon kyytiä oli joka tapauksessa tiedossa. Tämä ei meitä haitannut, sillä ei se meno Välimerelläkään mitään helppoa ollut. Siellä tuuli tuli suoraan keulaan ja meiltä murtui pois jopa ukosenjohdatin. 12 tuntia meidän keijukainen hyppi aalloissa Välimerellä, joten takasektorin tuuli tulisi olemaan paljon mieluisampi.



Bale de Lamboul

4.1.2018 aamulla saimme luvan ylitykselle. Lopulta pääsisimme lähtemään. Aikaa meriklaarin tekemiseen meillä oli muutama tunti. Sinä aikana vene piti saada sellaiseen kuntoon, että se tulisi kestävämmän kovempaa menoa lah

della. Joten myrskysuojat ikkunoihin ja kunnon meriklaari sisällä tavaroille. Gallyn tärkeimmän laitteen eli kahvinkeitin sidosimme köydellä kiinne hellan myrskyreunaan, jotta se ei lattialle päätyisi. Sillä ilman kahvia ei pärjää pidemmän päälle.

Ylitys kesti kaksi vuorokautta ja alussa tuuli olikin sen yli 40 solmua, mutta laantui sitten sel-laiseksi 20 solmun tuuleksi. Vene keinahteli aika ajoin kunnolla puolelta toiselle. vaikka ve-
neessä on vakaajat, jotka ottavat sivukeinumisen pois, jolloin jäljelle jää vain pituussuunnassa tuleva keinunta. Tämä ei menoa haitannut. Nopeasti tuohon keinuntaan tottuu ja osaa jo olla sen kanssa.

Aika nopeasti päästyämme Ranskan rannikon puolelle aamulla kello 05.30, meitä kutsuttiin VHF-puhelimella. Siinä vastailin Sweet Hope kutsuun ja takaisin minulle ilmoitettiin vain, tämä on Ranskan tulli ota kurssi 310 ja seuraamme sinua styrypourin puolella. He ohjasivat meidän suojausalle lahdelle ja määräisivät laskemaan ankkurin. Ankkurin laskettuamme, ilmoitin heille, että olemme suorittaneet ankkuroinnin. Tämän jälkeen ranskan tulli laski ribin veteen, jolla he nousivat meidän veneeseen. Saimme seuraksemme 8 miestä, yhden naisen ja kaupanpäälli-seksi vielä kaksi sukeltajaa tutkimaan veneen pohjan. He todella tutkivat jokaisen kaapin, luu-kun, kajuutan, repivät sohvut osiin ja tutkivat sohvien alla ja takana olevat laatikotkin. Mitään he eivät avanneet ilman että jompikumpi meistä oli samassa tilassa heidän kanssaan. He etsi-vät aseita, ammuksia, viinaa, tupakkaa, räjähteitä ja ihmisiä. Niitähän meillä tietenkin oli todella paljon. He kävivät läpi veneen paperit suurennuslasin kanssa, sillä osaa papereista ei ollut kerinyt vielä tulemaan meille, kun lähdimme matkaan Maltalta. Siinä sitten odottelimme, kun papereita sähköisessä muodossa meille Maltalta ja Guernseyltä lähetettiin. No saman aikai-sesti siellä porukka tonki menemään ympäri venettä, joten papereiden odottelu aika kyllä käy-tettiin hyvin hyödyksi.

Lopuksi tulliveneen kipparikin tuli meidän veneeseen ja en-simmäisenä ilmoitti minulle, että hän oli se, joka aamulla oli VHF- kanavalla soi-tellut meille. Mitäpä siihen sitten sano-maan?

Lopulta pääsimme lähtemään, mutta olimme tietenkin me-nettäneet hyvän myö-tävirrän, jossa olim-me olleet menossa ja

kohtasimme vasta-virrän ja ristiaallokon

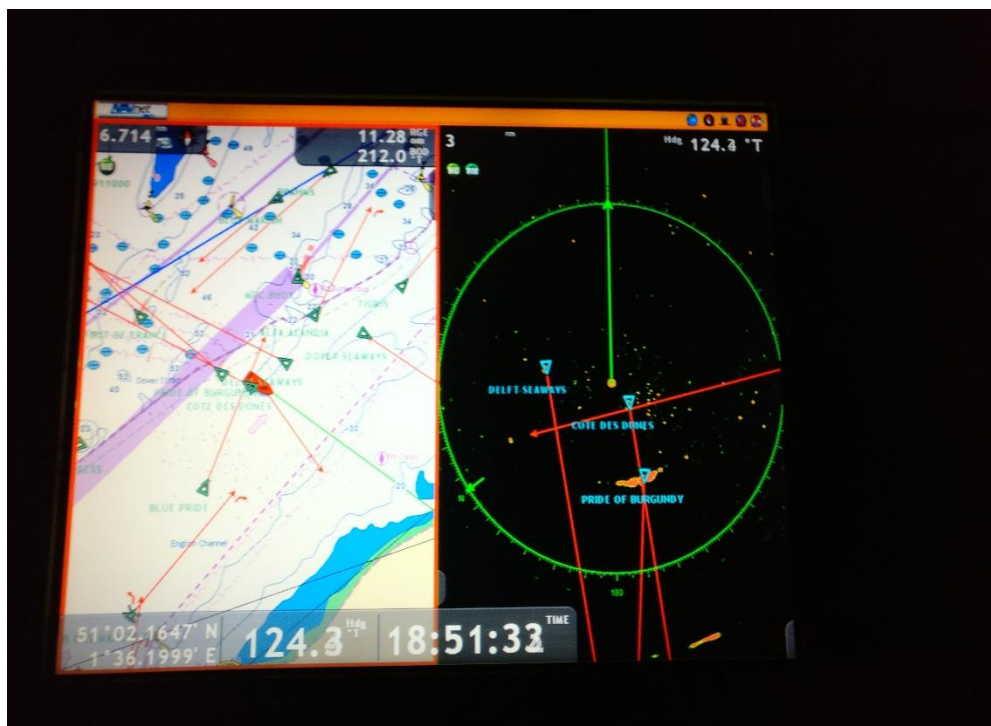
joka ei kamalan kivaa mentävää ollut. Kaikesta selvisimme ja olemme taas monta monituista kokemusta rikkaampia.



Ranskan tullivene

Englannin kanaali, Sweet Hope myrskyn silmässä Hollannin edustalla

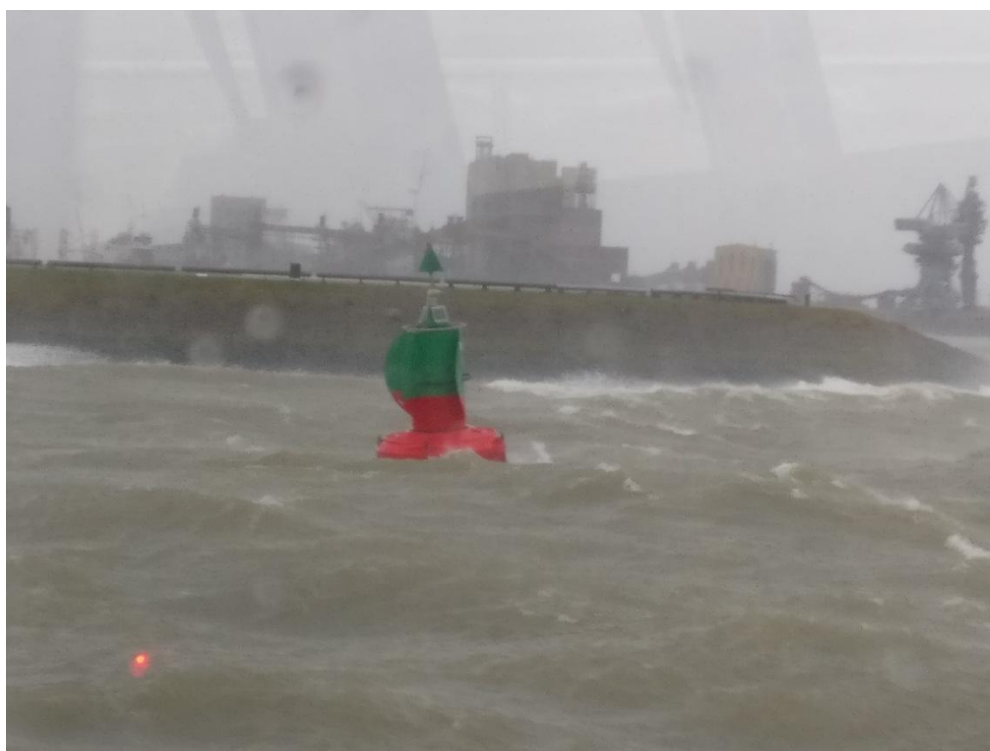
Katri M. Rosenberg



Englannin kanaali

Tässä sitä mennään kohti Ranskan rannikkoa taas kerran. Tällä kertaa emme todellakaan olleet ainoita menijöitä tässä kohdassa. Kohta on Doverin ja Calaisin välinen suntti, joka on yks vilkkaimmin liikennöidyistä kohdista maailmassa. Sinne oli tietenkin pakko päästä iltasella ja yöllä ajelemaan. Joka tytön ja pojan unelma. Muutama asia tietenkin pitää ottaa huomioon joita ilman mielestäni

ei ketään pitäisi laskea pidemmälle merimatkalle. Nämä asiat ovat VHF-puhelin, tutka ja AIS-lähetin. Mielellään sellainen AIS joka myös on lähettävä. Meillä Suomessa opetetaan, että kaistan yli voi mennä pienessä kulmassa, no täällä ei sitten todellakaan mennä, vaan se on viivottimella piirretty suorkulma. Olimme aluksi tehneet reitin niin, että olisimme ylittäneet kaistan n. 45-asteen kulmassa. Ei kelpannut vaan sieltä



tuli heti VHF-kanavalla 16 ilmoit-

Rotterdamın sisäänajo 18.1.2018 kuva ikkunan läpi otettu, kun ulos ei ollut menemistä.

tus että "you are breaking collision avoidance rules" vaikka meillä ei ollut ketään missään kohtaa lähelläkään.

Ei siinä muuta kuin, ohjaa maan vene halutulle suoralle kurssille ja pitämään se sitten siinä. Laivaa suhasi meidän ohi fööristä, achterista, baarista ja styyristä koko ajan, ei tullut aika pitkäksi, kun eri ruutuja katseli silmä kovana koko ajan.

Ranskan rannikolla eteemme tuli taas uusi tilanne, kun olimme ajaneet kaistan reunassa koko loppu matkan. Halusimme välttää kalastajien verkkoja, joita heillä on tapana laittaa heti kaistojen viereen ja hiekkasärkkiä, joita karttaan oli merkitty useita. Päädyimme sitten ankkurointi-alueelle, kahdesta pahasta piti valita toinen ja valitsimme että keskustelemme VHF:llä laivojen ja trafiikista vastaavan kanssa. Tämä sujui varsin mainiosti aamuyöstä perjantaina hetkeä ennen myrskyä. Ainakin on VHF:n käyttö tullut todella tutuksi täällä maailmalla seilattaessa, sillä tuota laitetta pääsee käyttämään välillä ahkerasti.

Olimme tarkistaneet säätietoja useaan otteeseen, sillä tiesimme, että juuri ennen Rotterdamiin ajoa edessä olisi hiukan huonompaa keliä. Säärintaman piti niiden tietojen mukaan pysytellä Rotterdamin pohjoispuolella mutta toisin kävi, vaikka olimme noin kaksi tuntia aikaisemmin tarkistaneet tilanteen, niin jouduimme aivan suoraan myrskyn silmään. Tuulen voimakkuus enimmillään oli yli 60 solmua ja pahimmillaan aallot olivat 8-10 metrisiä suoraan parpuurin kylkeen. Vene käyttäytyi todella hienosti vaikeissa olosuhteissa, ainut että autopilottia ei enää



m/y Sweet Hope Utrecht Vienna Netherland 19.1.2018

kyennyt käyttämään vaan Mikan piti ohjata venettä käsipelillä. Katsoimme jopa paikkaa kartasta mihin olisimme päässeet suojaan, mutta kanavat joita ennen Rotterdamia etelästä tullessa on, ovat kapeita ja siinä kelissä sisäänajo Sweet Hopella olisi ollut riski, joten jatkoimme sinnikkäästi matkaa kohti määränpäättämme. Välillä vene keinahteli puolelta toiselle aivan kunnolla 30 astetta puoleensa vaikka meillä on vakaajat. Achteri kansi tuli varmasti huuhdeltua merivedellä moneen kertaan. Sillä pariin otteeseen aallot löivät kunnolla, kerran jopa pilot housen parpourin ikkunaan asti.

Kanavaan päästyämme meni pitkä tovi ennen kuin tuuli rauhoittui sen verran, että ulos pääsi laittamaan kohteliaisuuslipun saalinkiin. Tarkkaan piti miettiä mistä pitää kiinni ja minne edellisen lipun laittaa, jotta se ei tuulen mukaan lähtenyt.

Matkaa Sweet Hopen seuraavaan satamaan kanavaa pitkin oli vielä jäljellä 45 mailia. Muutama silta ja yksi sulku

tuli matkan aikana myös harjoiteltua. Nyt on suojaisa satama Sweetillä odottaa meitä seuraavaksi kerraksi saapuvaksi. Silloin alamme ajaa Sweet Hopea kohti Suomea ja Suomen kesää.



m/y Sweet Hopen miehistö toivottaa kaikille Marinereille antoisaa veneilykautta 2018.

Ohtan matka Norjaan 2017

Klaus Salkola

Matkaveneilyn jäätyä vähemmälle kaudella 2016 korjattiin puute kaudella 2017 suuntaamalla Ohtan keula länteen jo toukokuun lopussa. Tavoite oli muhinut mielessä jo vuosikausia ensin purjehtijaystävän puheiden ja kokemusten jälkeen 1990 – luvun vaihteen tienoilta ja sittemmin parin työmatkan aikana Bergeniin ja Osiin. Olin valmis tekemään oman matkani.

Matka suunniteltiin siten, että meno -ja paluumatkat Göteborgiin olisivat pelkkää siirtoajoa. Kotoa oli siirryttävä reippaassa tahdissa kohdealueelle, joka alkaisi Göteborgissa – ei esimerkiksi Jurmossa.

Dieettimatka

Eräs leikkimielisesti lausuttu matkan peruste oli saada noudattaa tiukkaa dieettiä, joka koostuisi paikallisen kalan lisäksi vain äyriäisistä. Mieleen tulivat katkarapu, taskurapu ja sen sakset, merirapu, hummeri ja kenties muutakin eksoottisempaa. Uhmasimme kihtiä, mutta vain pienellä alkukirjaimella. Kerrottakoon jo tässä vaiheessa, että ”dieetin” kanssa onnistuttiin oikein hyvin.

Pikamarssi keskeytyi vain tuulen johdosta

Matka alkoi keskiviikkona 31.5. kello 1657. Matka eteni Houtskarın ja Rödhamnin kautta suorinta tietä Tukholman ulkosaaristoon, missä St.Nassan jälkeen otettiin väyläverkostoon kiinni. Matkan neljäs yö oltiin ankkurissa Nynäshamnın lähistöllä. Ilman suurempaa dramatiikkaa edettiin täältä parissa päivässä Kalmariin, missä menikin kolme yötä tuulta pitäessä ja nettiä etsiessä. Sitä ennen oli saatu nähdä merimetsojen aiheuttama mittava tuhoalue, missä St.Källskäin kalastusyhdyksunta kalakauppoineen oli totaalisesti ”paskana”. Löyhkää riitti mailin säteellä ja pilalla on niin saarelaisten elinkeino kuin veneilijöiden keidas.

”Saga” bongasi omalla matkallaan puiden oksilla kymmenkunta merimetsoakin; ruokaa odotamassa vai aivan kavereitako?



St. Källskär on pilalla.

Skåne kierrettiin ja lopulta löysimme itsemme Göteborgista 11.6. Aktiivisten ajopäivien keskipituudeksi saatiin noin 100 mpk, jota voi pitää kohtuullisena 7 solmun veneelle. Tästä aloitettiin varsinainen loma, jonka ensikohde oli Västkusten eli Ruotsin länsirannikko Göteborgista Norjan rajalle.



Göteborgissa

Tuulee taas

Göteborgissa oli mukavaa viettää pari tuulipäivää ja säästää paremmat kelit saaristoon. Dieetimme lähti toden teolla käyntiin paikallisessa kalahallissa.



Tästä oli hyvä jatka pitkin saaristoa, missä tuhkatiheään on kyllä ja kaupunkeja, missä asialliset kalakaupat tarjoavat juuri sitä, mitä olimme ajatelleet. Skärhamnissa tein elämäni ”reippaimman” töijäyksen kalakaupassa käynnin ajaksi. Sää oli vaihtelevaa mutta ei pahaa.

Navigointi länsirannikolla on selkeätä ja helppoa sille, joka osaa kulkea maamme saaristossa. Vesi on syvää ja harvat matalat on merkitty joko IALA viitoituksella tai paikallisella omalla merkillä. Väyliä kulku on osoitettu tiheällä loistojen verkostoilla, joten reitti löytyy varmasti.

Merimerkki ja sen selitys.

Dieettimme lisäksi tyydytimme turisminälkäämme valiten väyläksemme kapeita osuuksia, jotka halkoivat pieniä kyliä ja kaupunkeja. Mieliin jäivät Grundsund ja Hamburgsund, jotka osin ovat aika venetsialaisia. Smögen lienee rannikon eniten jet-set tyylinen paikka. Siellä satoi kaatamalla. Sotenäskanaalin läpi kuljin vanhasta perinteestä ties kuinka monetta kertaa. Siellä on purjehtiminen kielletty. Västskustenin veneilyn päätepiste oli tällä kertaa Fjällbacka, josta alettiin virittää Skagerakin ylitystä.



Tyypillinen Västskustenin taajama.

Keula tuulta vastaan ja suuntana Norja

Ylityksen taktiikkana oli ajaa suoraan vastatuuleen, mikä Ohtalle on mukava suunta. Ennusteen mukaan olisimme osuneet jonnekin Larvikin / Tønsbergin edustalle, mutta merelle 17.6. päästyämme suuntamme olikin eteläisempi. Matkan aikana tuulen suunta muuttui aina eteläi



Grundsundin taajaman läpi kulkee pittoreski väylä.

semmäksi ja korjasin suuntaa sen mukaisesti. Norjaan saavuttiin alle 13 m/s tuulella jonnekin Arendalin pohjoispuolelle. Ensimmäinen yöpyminen tapahtui ankkurissa ulkosaariston reunassa olevien kallioluotojen vieressä. Tästä eteenpäin oli vuorossa Ohtalle täysin uusi vesialue eli Norjan Sørlandetin kuuluisa saaristo.

Ensivaikutelmat

Norjassa on enemmän metsää ja talot etäämmällä toisistaan vaikka ne muodostavatkin selkeitä taajamia. Kartassa ei ole yhtenäistä väylästä. Vain tiukimmissa kapeikoissa on määritetty lyhyt väyläviivan pätkä. Veden syvyys on vaikuttava ja vesi on hyvin kirkasta. Meikäläisittäin mitättömistä kapeikoista pääsee läpi jopa pienellä laivalla – vain matalat sillat voivat olla esteenä. Useimmat sillat ovat kuitenkin mittavan korkeita.



Kapeakin salmi voi olla suuren laivan väylä.



Lindesnes on Norjan mantereen eteläisin kärki.



Lukuisat huvilat reunustavat Sørlandetin saariston vesiä. Läheskään kaikki eivät liene kesämökkejä.



Lounaisrannikko on avointa. Lähin suoja mereltä päin on Skotlanti tai Pohjois Amerikka



Egersundin satama on ainut suojainen ja kovalla säällä saavutettavissa oleva koko lounaisrannikolla Listan ja Stavangerin välillä.



Egersundin kaupunkikuva on rannikolle tyypillinen ja jylhää



Ennen Stavangerin tasaa rannikko muuttuukin yllättäen matalaksi. On hyvä pysytellä 2 – 3 mailia ulkona. Niin muutkin tekivät.



Haugesund on vanhin viikinkien käräjäkaupunki. Nykyään se on norjalaisittain suurkaupunki.



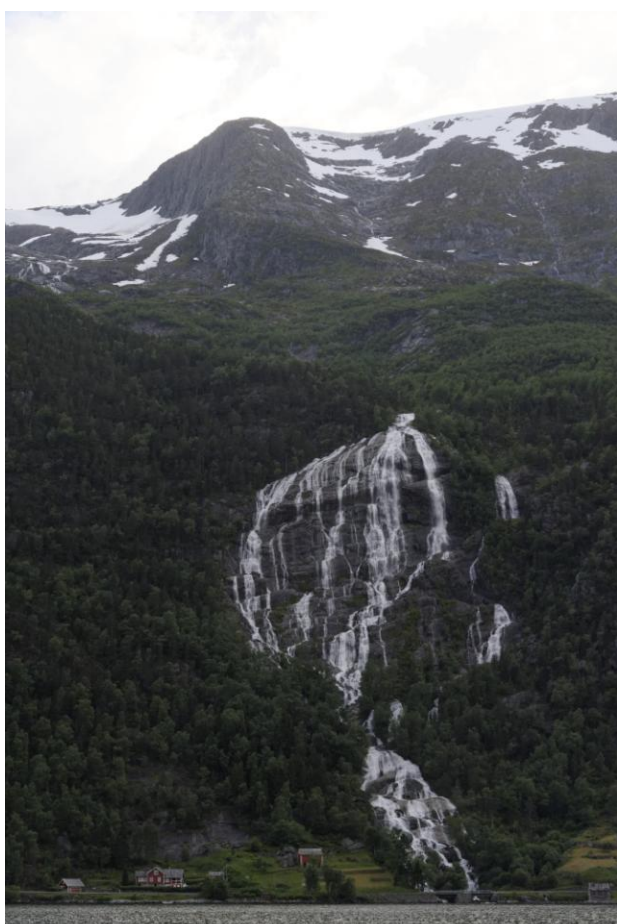
Haugesundin vierassatama löytyy aivan kadun varresta.



*Norjassa ei vietetä "ruotsalaista juhannusta" joten tyydyimme tanssimaan hula-hulaa keulakan-
nen vesisateessa.*



Dieettimme noudattamisessa ei syntynyt hankintaongelmia missään vaiheessa. Rosendalin ravut ja kylmäsavustettu Tenon lohi myytiin tuoreena kauppa-autosta



Hardangerin vuonon rannat jylhenevät mitä sisemmälle mennään. Huipulla olevien ikijäätiköiden luonnollinen sulamisvesi valuu lukuisista vuoripuroista kohisten vuonoon. Näistä muutamassa on voimalaitos



Kapeikot seuraavat toinen toisiaan vuonon perälle kuljettaessa



Ohta määränpäässään Oddan kaupungin linja-autoaseman laiturissa. Vuorovettä on metrin verran ja sadevettä saatiin jatkuvasti.



Odda on 1800-luvulla alkunsa saanut teollisuuskaupunki, joka tuottaa sitä, minkä tekemiseen lähes ilmainen sähkö on eduksi. Ensimmäinen suuri voimalaitos on jo suljettu, muutettu museoksi ja parhaillaan taloon tehtiin peruskorjausta.



Muistomerkki kertoo työstä Oddan terästehtaalla



Maantieteellisesti muusta maailmasta eristettynä oleva Odda on kaunis ja hyvin hoidettu kaupunki, jossa ihmisillä on sukupolvesta toiseen ollut rakas koti. Se ei muistuta työvoiman majoittamiseen tarkoitettua parakkikylää, jollaisen tällaisesta paikasta olisi odottanut löytävänsä.



Odda on vuonon pohjukassa.



Ulkona sataa mutta Ohtassa on kuivaa.



Os on pieni teollisuus- ja kulttuurikaupunki, jonne Ohta toi auringonpaisteen 32 vuorokauden yhtämittaisen sateen jälkeen



Bergenissä oli paras, mutta kallein dieettitarjonta. Parin korttelin päässä torilta oli toki ruokakauppa, josta paikalliset ostivat normaaleilla hinnoilla



Bergenin vierassatama on Hansa –korttelin ja kauppatorin kohdalla



Perillä Bergenissä otettiin rennosti. Katsottiin nähtävyyksiä ja oltiin itse nähtävyyks.



Fløyetiltä on hieno näkymä yli Bergenin kaupungin.



Hansa – kortteli on UNESCO:n maailma-perintökohde.



Lohen viljelyä jäätiköiden edessä.



Brandasund on perinteikäs kalateollisuus- ja kauppataajama Atlantin reunalla.



Ravuilla houkutellaan pikkukaloja mertaan, josta ne siirretään lohialtaisiin nyppimään loiset kaloista pois. Näin säästyy lääkaineiden käyttö.



Espevær on Norjan ulkoreunalla oleva saariyhteisö.



Satamamaksu maksetaan automaattiin, joka ei ole kytketty edes sähköverkkoon.



Skudeneshavnin viimeisellä venepaikalla saatiin keula kiinni sataman portaisiin, perä museolaivan kvlkeen ja sivuköysi kapakan kaiteeseen.



Skudeneshavnista on suurina sillivuosina toimitettu kalaa Baltiaan ja arvatenkin myös Suomeen.



Spangereidin kanava katkaisee Lindesnesin niemen ja tekee mahdolliseksi sivuuttaa tiukka merialue sisävesien kautta



Norjassa nopeusrajoitukset ovat usein voimassa vain rannan lähellä. Nopeuden yksikkönä on kansainvälisen käytännön mukaisesti solmu eikä suomalaiskansallisesti km/t.



Ruotsissa tunnetaan vesiliikennemerkki, joka kieltää purjehtimisen ja määrää purjeet otettavaksi alas.



Skagerakin ja Västkustenin jälkeen oli Ohta jälleen Göteborgissa.

Götan kanava ja sivujuoni

Göteborgissa päätettiin pitkästä aikaa (viimeksi 1985) käyttää Götan kanavaa. Matkalla poikettiin Vätternille ja käytiin paikoissa, joihin veneilystä on haaveksittu lapsuudesta alkaen.



Husqvarnan venesatama on aina kiehtonut autolla ohi ajettaessa.



*Grännassa oltiin yötä mutta Gyllene Utternille ei päästy kahville, sillä esihistoriallinen satama sovel-
tui paremmin Bustereille*



*Pohjoisen Itämeren ylityksen
jälkeen kohdattiin Tall Ships
Race Utön ulkopuolella*



Muistoja suolavedestä.

Kotirannassa oltiin 25.7. kello 1705.

Tähän matkaan käytettiin 8 viikkoa eli 55 vrk aikaa, jonka aikana vene oli ainut koti ja yösiija.

Liikkeellä oltiin 45 päivänä ja kaikkiaan kuljettiin 2571 mpk. Moottoriin syntyi 384 käyttötuntia. Tästä laskettu keskinopeus oli 6,70 solmua ja keskimääräinen päivämatka 57,1 mpk.

Polttoainetta kului 2154 litraa, josta arviolta 122 litraa Reflex – öljypolttimessa. Ohtan keskilukulutukseksi saadaan tällöin 0,79 l/mpk.

Uuden jäsenen esittely: Janne Ignatius



Olen veneillyt koko ikäni, kuten sanonta kuuluu. Mutta matkamoottoriveneily on itselleni uudempi veneilyharrastuksen muoto.

Lapsuuteni kesiin mökillä Larsmossa eteläisen Perämeren äärellä kuuluivat erottamattomasti veneretket, joita rakastin. Ne tehtiin lähisaaristoon jommallakummalla 50-luvun avopuuveneistämme. Veneissä oli 4-5 hv:n perämoottori ja spritakiloitu kangaspurje myötä- ja sivutuulipurjehdukseen. Toinen veneistä on edelleen olemassa ja minulla. Vielä vajaa vuosikymmen sitten ajoin ja purjehdin sillä innokkaasti, mutta kauden 2010 jälkeen se ei ole enää ollut vesillä.

Talvikotimaisemissani Helsingin seudulla en ole veneillyt paljonkaan ennen viime vuosia. Optimistijollalla purjehdin lapsena Otaniemen venekerhossa, jossa isäni oli ollut perustajajäsen ja äitini vakinainen jäsen alueen meripartiotyttölippukunnan entisenä johtajana. Ystäväperheen matkapurjeveneellä osallistuin nuorena miehenä retkipurjehduksiin pääkaupunkiseudulta käsin, kuten reissuun Ahvenanmaan ympäri.

90-luvun jälkipuolella olin jo hankkimassa matkamoottorivenettä, mutta sitten aloin ajatella että se siirtäisi kesieni painopistettä liiaksi Larmosta Helsinkiin.

Vasta 2011 olin lopullisesti valmis hankkimaan itselleni erityyppisen veneen, uuden pienemmän Busterin. Seuraavaksi kaudeksi vaihdoin sen uuteen isompaan Busteriin. Molempien veneiden tukikohta oli mökkini Larsmossa ja ajoin niillä erittäin innokkaasti koko avovesikauden alueella, joka ulottui pohjoiselta Selkämereltä pohjoiselle Perämerelle, käyden Ruotsin puolella useita kertoja. Majoituin aina maissa ja pitemmät veneretkeni olivat 1-3 yön mittaisia. Jälkimmäisellä Busterillani ajoin kahdessa ja puolessa kaudessa 10 100 M (meripeninkulmaa), olisiko ennätys tuollaisella veneellä ainakin puhtaassa huvivenekäytössä samassa ajassa?

Mailien ja maissa majoittumisten myötä olin hiljalleen kypsynyt veneilyparadigmani muuttamiseen. Totesin että seuraava kehitysaskel vaatii venettä jossa voi yöpyä. Tämän pitkähkön prosessin aikana aloin vähitellen ajatella että Botnia Marinin pienehkö Targa täyttäisi tarpeeni parhaiten. Seurasin käytettyjen markkinoita Suomessa ja Pohjolassa aktiivisesti vuoden ja yllätys oli melkoinen kun sopivin kohde löytyikin mökkikunnastani. Hankkimani vene, Targa 25 Mk2 vuosimallia 2002, oli uutena myyty Englantiin. Siellä se oli kulkenut nimellä MUIKKU, mutta jälkimmäisellä eli larssmolaisella omistajalla se oli ollut nimetön. Koska alkuperäinen nimi oli jo käytössä Suomessa varsin tunnetulla aluksella, katsoin mahdolliseksi kastaa sen kaukaisen esiäitini nimen mukaan ODAksi.



Kuvassa näkyy ODA Tankarin majakkasaareen kiinnittyneenä loppuvuodesta 2015, taustalla saariston ensilumi. Valotusaika oli yksi sekunti.

Ensimmäiseen veneseuraani, Segelsällskapet i Jakobstad SSJ:hin, liityin vasta kaudelle 2013. Sen jälkeen jäsenyyksiä onkin kertynyt, Marinerit loppukesällä 2017 oli jo seitsemäs veneilyaiheinen seurajäsenyyteni. Aktiivisesti olen osallistunut veneilyjärjestötoimintaan kotiseurassani HVK:ssa Helsingissä.

Suomen Purjehdus ja Veneilyn valtakunnallisessa Volvo Penta -veneretkeilykilpailussa tulin toiseksi molemmilla osallistumiskerroillani eli kausien 2013 ja 2014 veneilyillä, nämä olivat samalla kilpailun toistaiseksi viimeiset kerrat. Molemmilla kerroilla itselläni oli osallistujista eniten maileja ja kaudelta 2013 sain tyylikkään palkintoruorin. Kuulemma ilmeisesti ensimmäisen kerran kilpailun historiassa kärkiryhmässä oli puhtaasti avoveneellä veneillyt.

ODA on ollut itselläni kausittain alkukesään saakka Helsingissä HVK:lla, kesäloman ajaksi tukikohta on siirtynyt mökkirantaan Larsmoon eteläiselle Perämerelle ja loppukesästä eteenpäin takaisin HVK:lle. Nämä runsaan 400 M:n meritiesiirtymät olen ajanut kahdella yöpymisellä – toivottavasti lähiaikoina tulee vaihteeksi mahdollisuus rauhallisempaan siirtoajoon.

ODA:lla kauden 2015 mielenkiintoisin reissu oli ajaminen Perämereltä jäiden keskeltä joulukuun puolivälin pimeydessä Helsinkiin. Kaudella 2016 ajoin Helsingistä käsin Pohjanlahdella mahdollisimman ison kahdeksikon, Pohjanlahden kolmesti avomerellä ylittäen – mielestäni vaativuudeltaan samaa tasoa kuin reitti Helsinki-Kööpenhamina-Helsinki. Mahdollisuus yhtäjaksoisiin pitempiin poissaoloihin kotoa tai mökiltä oli juuri silloin parantunut itselläni. Mutta vasta kesällä 2017 pääsin etenemään Itämeren pohjoisempaa puoliskoa kauemmaksi. Tästä raportoin erillisessä matkakertomuksessa.

Kuluvalla vuosikymmenellä eli kausina 2011-2017 matkaa veneideni ruorissa on kertynyt henkilökohtaiseen lokiini yhteensä runsaat 24 000 M. Mennyt kausi 2017 oli mailimäärällään 4005 M kolmannella sijalla, mutta kokonaisuutena hienoin, kiitos Norjan pitkän rannikon tarjoamien upeiden veneilykokemusten.

Moottoriveneellä Pohjoiselle jäämerelle

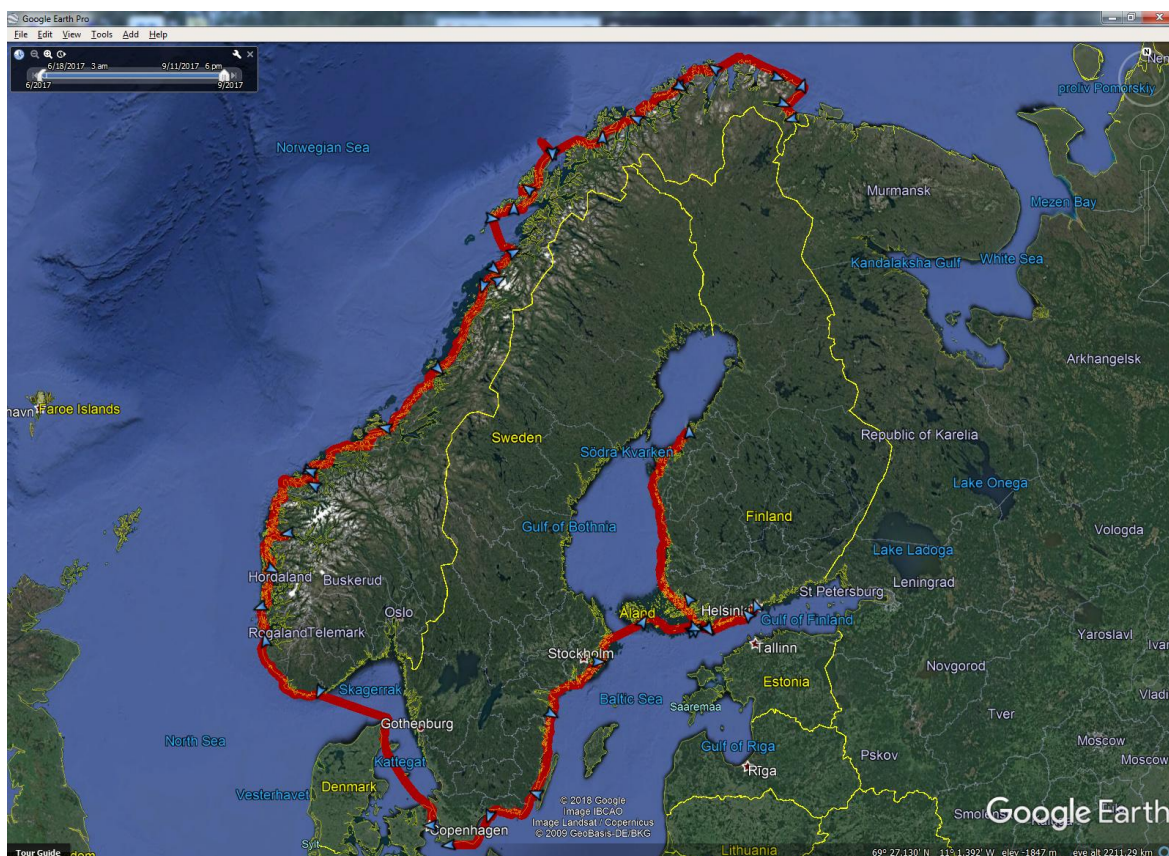
Teksti ja kuvat: Janne Ignatius

Edellisenä syyskesänä olin alkanut ajatella Norjan reissua. Talven aikana ODA sai runsaasti lisävarusteita ja myös huolto oli tavallista perusteellisempi.

Pääsin lähtemään kesän veneseikkailuun varhain sunnuntai-aamuna 18.6.2017. Ensisijainen tavoite oli Norjan Kirkenes eli Kirkkoniemi, mutta olin myös valmistautunut siihen etten pääsisi niin kauaksi: Bergenista ehditsi hyvin ajaa takaisin tai Trondheimista palata maakuljetuksella Merenkurkkuun.

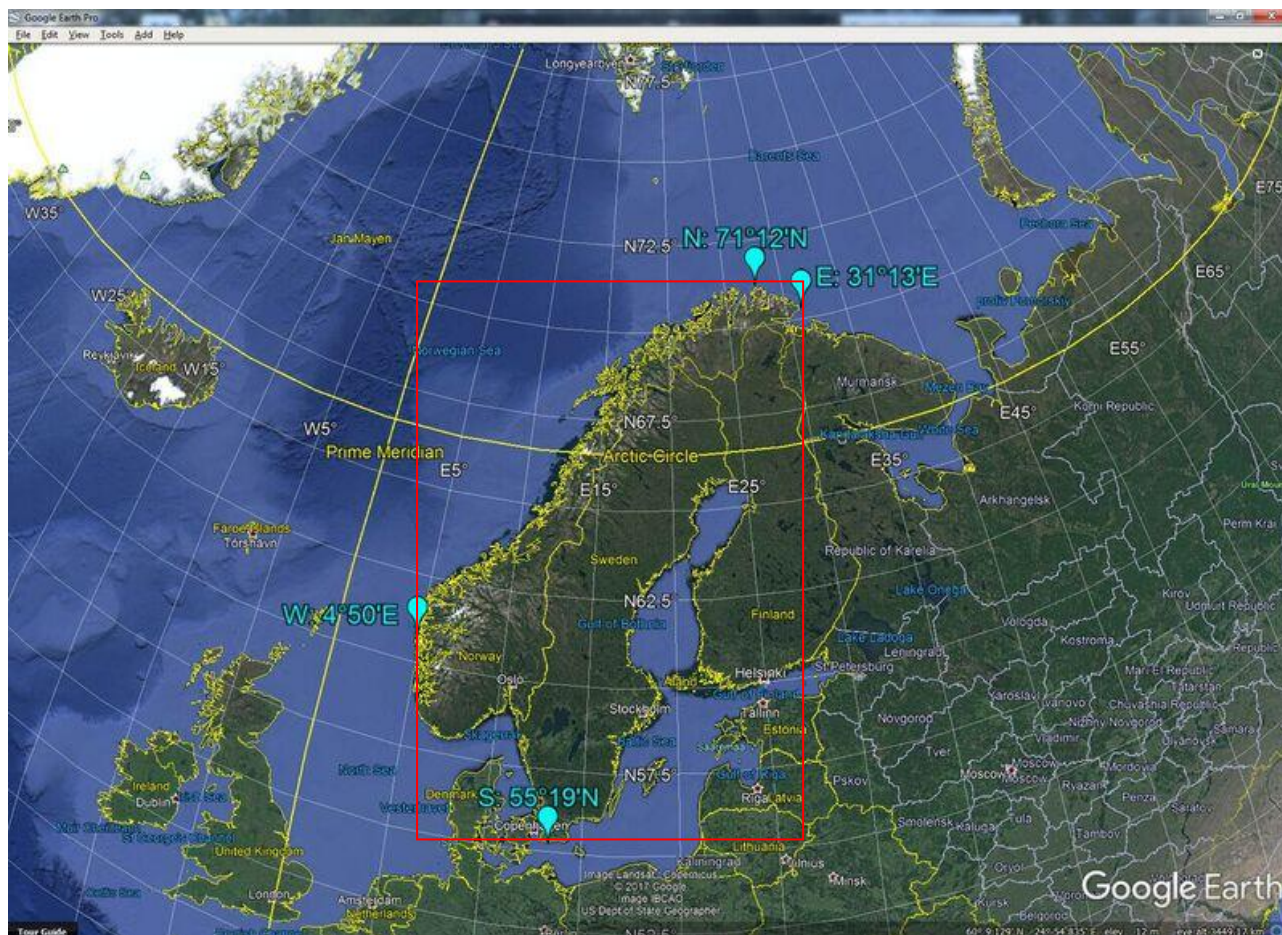
Matkanteko sujui kuitenkin hyvin ja ensisijainen tavoite Kirkenesistä toteutui. Perillä siellä olin maanantaina 7.8.2017. Olin varannut aikaa runsaasti, niin että pelivaraa riitti. Tarkoituksella etenin varsin ripeästi Lounais-Norjaan, ja sen jälkeen saatoin ottaa varsin rauhallisesti. Kuudessa kohteessa viivyin 3-4 yötä ja useassa muussa paikassa kaksi yötä. Kaksi ensimmäistä viikkoa etätyöskentelin satamista käsin, mutta sen jälkeen olin viisi viikkoa kokonaan lomalla. Kirkenesistä oli suunnitelmien mukainen maakuljetus Perämerelle, josta hiljakseen palailin Helsinkiin.

Ajoin valtaosan reissusta yksin. Viikon mittaisen etapin Bodöstä Tromssan kaupunkiin mukana oli veneilykaverini Pekka Alestalo.



ODalla ajamani reitin GPS-jälki näkyy Google Earth –satelliitti-kartassa punaisena. Reittiviivan päällä näkyvät siniset kolmioväkäset merkkäavat yöpymispaikkoja.

Ensimmäinen välietappi Helsingistä Kööpenhaminaan oli pituudeltaan 677 M (meripeninkulmaa) ja aikaa kului 5.5 päivää. Toinen etappi Bergeniin oli pituudeltaan 491 M. Pääetapille Bergenistä Kirkenesiin tuli matkaa 1464 M. Tätä voi verrata Hurtigrutenin matkustajalaivoihin, joille sama etappi on ilmoitetulta pituudeltaan vajaa 1250 M. Oma reittini sisälsi enemmän poikkeamia mielenkiintoisiin kohteisiin. Yhteensä matkaa Helsingistä Kirkenesiin tuli 2633 M ja aikaa kului 51 päivää. Maakuljetuksen jälkeinen loppuetappi Pietarsaaresta Helsinkiin oli mitaltaan 428 M. Sen aikana kävin välillä pariin otteeseen töissä ja sain sovitettua reitille myös Marinerien syyskuun alun tapaamisen Rosalassa. Takaisin kotilaiturissa Helsingin Humallahdessa HVK:lla olin ODA:lla vasta 11.9.2017.



Venematkan aikana kunkin neljän pääilmansuunnan kauimmat pisteet on merkitty toiseen satelliittikuvaan. Eteläisin piste on vain niukasti marineriainesta. Läntisin piste syntyi asiaa noteeraamatta Bergenin ja Sognevuonon välissä, Amsterdamin pituuspiirillä. Pohjoisin piste oli Manner-Euroopan pohjoispuolella. Itäisin piste oli Vardøstä eli Vuoreijasta muutama maili kaakkoon, yllättävänkin kaukana idässä eli vajaa aste Pietarista itään, Kairon longitudilla.



Norjan pääosin suojaton lounaisrannikko, etappi Kristiansandista Stavangerin paikkeille oli niin ikään pohdiskeluttanut etukäteen. Odotin kohtalaista säätä eikä etappi tuottanut ongelmia.

Espeværiin olimme OHTA-laisten kanssa sopineet tapaamisen päivän-pari etukäteen. Nautin Klasu Salkolan ja Satu Harkken suurenmoisesta vieraanvaraisuudesta unohtumattoman taskuravunsaaksi-illallisen merkeissä. OHTA oli juuri aloittanut paluumatkan, kääntöpuolestaan Bergenistä kohti etelää.

Bergenin vierestä löytyi Klasun neuvomana koko reissun halvin dieselpolttoaine, 8.97 NOK/l eli noin 0.95 EUR/l. Meriasemien diesel on veneilijöille kevyemmin verotettua ("verotonta"), samoin kuin aikanaan oli Suomessakin. Myös ulkomaiset veneilijät tankkaavat laillisesti tätä vihreää dieseliä - eipä muuta vaihtoehtoa olisikaan. Näin Norja on, paradoksaalista kyllä, lähtökohtaisesti halpa maa matkamoottoriveneilijälle. Ruoka on kaupoissa saman hintaista kuin Suomessa, mutta ravintolat kalliita, varsinkin alkoholijuomien osalta.

Bergenissä oli ollut mittaushistorian sateisin kesäkuu. Mutta ODA:n siellä ollessa sää suosi.

Bergenin pohjoispuolella ajoin jonkin matkaa Sognevuonoa, Norjan pisintä ja maailman toiseksi pisintä vuonoa. Kävin kohdassa jossa vuonon syvyys oli merikartan mukaan runsaat 1300 m. Kerrankin ei tarvinnut väistellä rapumertojen punaisia palloja! Rapumerrat olivat Norjan eteläisemmällä puoliskolla melkein jatkuva riesa ja vaativat tarkkaavaisuutta liukunopeuksissa.

Vietin yön ankkurissa poukamassa vuonon syvimmän kohdan vieressä. Rantojen jyrkkyyden



takia ankkuripaikat olivat sananmukaisesti kortilla, ne piti etsiä merikartasta. Länsi-Norjassa sataa hyvin usein. Sade on pikemminkin tappavan tasaista tihutusta kuin kaatosadetta. Suomalainen kurjakin kesäsäää tuntuu aurinkolomalta Bergenin seutujen säähän verrattuna. Tilastollisesti edustava kuva maisemasta on sateinen ja usvan harmaa. Sen sijaan pohjoisessa sää on keskimäärin aurinkoisempi.

Etapilla pohjoiseen Sognevuonosta aallokko oli avomerellä muuten kohtuullista, mutta yhdessä kohtaa yllättävän epämiellyttävää ristiaallokkoa. Kohta oli Stadtlandetin niemi, jota - kuten myöhemmin opin – kutsutaan myös Pohjolan Kap Horniksi. Monet paikalliset selvästi pohjoisempanakin ihmettelivät miten sen kierto oli sujunut. Norjassa ollaan nyt rakentamassa laivatunnelia koko kallioniemen läpi, pitkän alustavan valmistelun jälkeen massiivisen hankkeen rahoitus on saatu kasaan. Kaikki Hurtigrutenin alukset tulevat mahtumaan tunnelin läpi, mutta myös huviveneet päässevät käyttämään sitä.

Olin saanut illanvieron yhteydessä Bergenissä valtameriketsi S/Y CLITORIAN kipparilta viiheen Hjørundvuonosta. Vuono osoittautui kauniiksi. Rinteet olivat jyrkkiä, lumivyöryssä oli aikanaan kuollut monta kyläläistä.



Kylkiparkki on Norjassa hyvin yleinen kiinnittymistapa, varsinkin huvivenesatamien vierasvenesosissa. Välillä kylkikaverit ovat pienempiä ja välillä isompia. Ålesundiin saapuessani toteusin että nyt olisi moottorin määräaikaishuollon paikka. Ensimmäinen veneilijä, jolta kysyin neuvoa laiturilla, osoittautui huoltotyönjohtajaksi Norjan suurimmassa Volvo Penta -liikkeessä. Hän järjesti ODA:n pitkän jonon ohi, sanoen että jos Suomesta asti on tullut tänne, niin kyllä tämä hoidetaan. Joskus asiat vain natsaavat hienosti! Sinänsä määräaikaishuollossa ei ollut sellaista jota en itsekkin olisi voinut tehdä, mutta oli mielenkiintoista saada norjalainen vertauskohta huoltotoimintaan. Moottorin lämpötila kelissä oli alkanut tulla herkäksi sille onko impelleri tip top -iskussa ja merivesisuodatin täysin puhdas. Hieman väsähtänyt merivesipumppu vaihdettiin uuteen heti kesän matkalta Suomeen palattuani. Ålesundista etenin pohjoiseen kohtuullista vauhtia kolmella 120 M:n päiväetapilla, mutta välissä vietin 3 vuorokautta Rørvikissä. Juhlistamisen arvoinen virstanpylväs oli pohjoisen napapiirin saavuttaminen, aivan Selsøvikin lähellä. Vuotta aiemmin olin Ruotsin Töressä katsonut kaihoten pohjoiseen. Mutta ei auttanut,



Itämeren allas loppuu sinne ja pahaiselle 40 kaariminuutille tuli aika pitkä reitti, meriteitse sieltä tänne. Lähistön Holandsfjordenilla pääsee näkemään Engabreenin joka on Vestre Svartisen -jäätikön haara. Se on ylivoimaisesti lähinnä merenpinnan tasoa oleva jäätikkö Manner-Euroopassa. Jäätikön alareuna on tosin noussut viimeisen vuosikymmenen aikana selvästi ylemmäs. Veden väri on omanlaistaan, kauniin sinivihreää, kuulemma osaksi jäätikön sulamaveden takia. Yhteysaluksen kippari

ja kansityttö onkivat odo usaikoinaan. Makrillia nousi hyvin ylös. Itse en ole viime vuosina kalastanut, mutta ehkä lahjakalasta jonka itse tapoin voi saada murto-osan kalastuspisteestä. Taatusti tuore makrilli maistui todella herkulliselta veneen pannulla voissa paistettuna.



Olin saanut vinkin Støttin pienen venesataman hyvästä ravintolasta. Vietin siellä hauskan illan mukavien veneilijöiden seurassa. Kuvassa oikealla olevan Bentein kanssa olimme ilmeisesti aikanaan olleet samassa astrofysiikan talvikoulussa – Pohjola voi olla pieni!



Bodøssä ODA:n kyytiin astui veneilykaverini Pekka, kokenut moottoriveneilijä. Ajoimme melko reippaassa Norjanmeren aallokossa Lofoottien eteläosaan Reineen. Lofootit tarjosivat idyllisen kauniita kyliä ja jyrkkiä, joskaan ei niin korkeita vuoria.

Mantereiden vuoret 50 M:n päässä näkyivät korkealla horisontin yläpuolella, näky johon ei Itämerellä ole tottunut.

Ilmeisesti osin topografian ansiosta mobiililaajakaista toimi erinomaisesti käytännössä kaikkialla Norjassa.

Lintujen ja merinisäkkäiden havainnoinnin osalta Lofootit ja varsinkin niiden pohjoispuolinen alue eli Vesterålen olivat matkan kohokohta.

Kuvan suula lentää Store Ylvøyholmanin kolonian lähellä. Toinen näiden mahtavien merilintujen kolonia on Store Forøyalla ja sen läheisyydessä Bleiksøyalla on peräti 160 000 aikuisen lunnin kolonia.

Yöttömän yön ODA sai ensimmäisen kerran kiinni Andenesissa 22.7 jälkeisenä yönä. Auringon alalaidan hipaisessa horisonttia skoolasimme luutnantilla.



Kaskelotin näimme omasta veneestä Pohjois-Atlantilla 20 M luoteeseen Andenesista, kohdassa jossa on 2000 m syvää. Peesasimme kahta valassafarialusta kun ne ajoivat merenalaista syvännettä ulospäin ja saimme niiden kippareilta myös ystävällisiä vinkkejä VHF:llä.

Tromssan kaupunki oli viehättävä kesällä. Jopa suomalaisesta tuntui erikoiselta nähdä vilkkaan kaupungin yöelämän taustalla tunturin rinne lumipeitteisenä vain 300 m korkeudella.

Tromssasta jatkoin matkantekoa jälleen yksin. Lyngen- vuonon jätin väliin sankan sumun takia. Skjervøystä suuntasin pohjoiseen navakassa tai kovassa tuulessa. Puolivälissä etappia suora vasta-aallokko oli jyrkkää. Toinen trimmitaso lakkasi yllättäen toimimasta, jolloin ajo muuttui selkeästi epämiellyttäväksi. Kryssien pääsin etenemään pääosin edelleen liu'ussa Hammerfestiin.

Samassa rytäkässä uusi jääkaappi lakkasi toimimasta. Ei suuremmin haitannut, kun ilman lämpötila oli 7-9 C ja veden 7.5 C.

Mainitsen että nestepulloista ainakin seuraaville yhdistelmä Pohjanmeri – Norjanmeri – Pohjoinen jäämeri oli liikaa: avaamaton pullosinetöity oliiviöljypullo, avaamaton glykolikanisteri, avaamaton öljykanisteri ja useat siideritölkit jos pääsivät vähänkin liikkumaan. Sen sijaan kananmunat pysyivät ehjinä ja viinipullot vuotamattomina.

Hammerfestin lähellä ODA nostettiin ylös ensimmäisenä arkipäivänä. Vika oli tasan se mitä olin epäillyt, trimmilevyn ja hydraulisylinterin heppoinen muoviliitosakseli oli murtunut. Jo toinen kohtaamani surkean insinöörityön osoitus Instatrim/Boat Leveler Co:lta. Kaipaan edellisen veneeni Bennettejä. Korjaus oli noston jälkeen viiden minuutin homma, liitosakselit korvattiin rosteriversioilla. Kiitos Båt og motor AS, Rypefjord.



Hammerfestin jälkeen seuraava kohde oli Honningsvåg. Nyt oli ODA jälleen uudella merellä, Pohjoisella jäämerellä!

Yleisimmän ja myös itse käyttämäni määritelmän mukaan tämä merialue eli Barentsin meri on osa arktista valtamerä. Tämän määritelmän mukaan kyse oli siis reissun toisesta valtamerestä. Suomen kieli on tässä valtamerikysymyksessä ignorantti, suomeksi kyse on joka tapauksessa Pohjoisesta jäämerestä.

Honningsvågissa otetussa kuvassa näkyy hyvin tyypillisiä pohjoisnorjalaisia ammattikalastusaluksia. Noin joka toinen kippari pitää ylhäällä myrskypurjetta eli ohjailupurjetta vakauttamiseen kelissä.

Matkan pohjoinen ääripiste oli latitudilla 71 astetta 12 minuuttia pohjoista leveyttä. Kuva on otettu etelään päin, siellä 4 M:n päässä oleva törmä on Kinnarodden, Manner-Euroopan poh-



joisin piste. Meri oli käytännössä tyyni.

Sen sijaan hyvin tuotteistettu Nordkapp ei ole pohjoinen paikka muuten kuin autotiemielessä. Nordkapp sijaitsee saarella jonne pääsee tunnelissa ja samalla saarella on pohjoisempikin

niemi. Kuvan ottopaikassa ODA oli kaikkia näitä kohteita pohjoisempiana.



Pohjois-Norjassa puuttuvat lähes kokonaan huviveneilyä tukevat infrastruktuurit. Kuvan Mehamn'n meritankkiasema oli harvinainen poikkeus siinä, että siellä muutkin kuin ammattikalastajat saivat tankata, tosin automaatti toimi vain arkisin klo 17 saakka. Muuten dieselin saaminen oli vaivalloista: täytyy löytää ammattikalastaja, pyytää hänet automaattille

tankkaamaan omalla kortillaan ODA:n kiinteään tankkiin ja maksaa hänelle käteisellä. Kaikki jututtamani ihmiset olivat sinänsä hyvin ystävällisiä.

Yhtään vierasvenepaikkaa en Pohjoisen jäämeren osuuden aikana nähnyt. Tosin Kirkenesin toisella puolen olisi ilmeisesti ollut vieraspaikkoja huvivenesatamassa. Ja ainoatakaan toista huvimatkavenettä en nähnyt liikkeellä, vaikka todistettavasti useita on siellä veneillyt. Kiinnitettyinäkin havaitsin matkakelpoisia huviveneitä vain Vadsøssa eli Vesisaassa. Vuokraavoveneitä kalastukseen näkyi kyllä.

Myös suihkun löytäminen oli todellisen tuskan takana pohjoisessa.

Jäämerellä soitin usein kännykällä etukäteen satamiin venepaikka- tai tankkausasioissa. Kun oli ensin selvinnyt että, ODAlla ei ole agenttia, jokin paikka järjestyi lopulta kyllä. Tai sitten vain saavuin laitureille ja ammattikalastajat näyttivät tilapäisen paikan.

Vuorovesivaihtelu on merkittävää Pohjois-Norjassa. Norjan suurin korkeusvaihtelu tapahtuu Varanginvuonon pohjukassa, tulvavuoksen aikaan 3.5 tai 4.0 m määritelmästä riippuen.

Kunnolliset ponttonilaiturit kulkusiltoineen ovat onneksi hyvin yleisiä pohjoisempaan. Tankkiasemilla joutui joskus kiipeilemään kuorma-auton renkaiden välissä.



Vardø:n satamaan saavuin puolenyön aikaan. Kysyin siellä kalastajilta kuningasrapua ostettavaksi. Sillä hetkellä ei löytynyt. Aamuyöstä havahduin paukahdukseen ODA:n kannella. Jatkoin nukkumista, mutta aamulla upea lahja odotti takakannella, kokonainen kuningasrapu. Hienoa vieraanvaraisuutta! Keitin kuningasravun seuraavassa kohteessa eli Vadsøssa, jalka kerrallaan ODA:n pienehkössä kattilassa. Oli todella herkullista, vähintään yhtä hyvää kuin Pohjois-Norjan ravintoloissa syömäni.

ODA saapui Kirkenesiin eli Kirkkoniemeeseen maanantaina 7. elokuuta. Tänne loppuu käytännössä Norja ja tänne loppui myös Norjan-veneseikkailuni.

Olin sopinut maantiekyydin ODAlle vaasalaisen Easywash- yrityksen nostoautossa. Seuraavana iltana Fredrik Herrgård saapuikin autoineen paikalle. Nosto sujui hyvin ja edessä oli 900 km:n maantiekuljetus Pietarsaareen, kuljettajalla vielä 100 km enemmän.

Norjan-venematka oli hienoin tähän asti tekemistäni. Sen upeinta antia oli matkan pohjoisempi osuus napapiiriltä Kirkenesiin.

