

Adrialta Rhône'n suistoon



Matkallamme ”Moottoriveneellä Euroopan ympäri” on menossa neljäs vuosi. Huhtikuun alussa pidän keväisessä säässä viikon työleirin Porto San Giorgiossa ja organisoin tekemättä olevat työt. Talven aikana telakka oli myyty Marinalle, henkilökunta oli osittain vaihtunut ja ”kun kissa on poissa, hiiret tanssivat pöydällä” -periaatteella monet asiat olivat myöhässä. Navigaatio-tietokone ei lähtenyt käyntiin, kuulemma vika emolevyssä. Ei auttanut muu kuin järjestää Suomessa pikaisesti uusi kone.

7.5. lähdemme liikkeelle, vaikka muutama tehtävä elektroniikan puolella on edelleen ratkaisematta. Pahempi oli kuitenkin jatkuvat ongelmat jäähdytysvesipumppujen kanssa. Niihin oli talvella vaihdettu tiivisteet ja kiilahihnapää ei pysynyt pumpun akselilla. Vasta muutaman yrityksen jälkeen asia tuli kuntoon. Melko viileässä säässä etenemme Anconan, Riminin (käynti San Marinossa) ja Ravennan (hienot mosaiikit) kautta Po-joen suistoalueelle mataline vesineen. Ajamme Venetsian laguunin eteläpäässä sijaitsevaan Chioggiaan, joka on kuin Venetsian pienoismalli. Pitkät kapeat saaret suojaavat laguunia avomerta vastaan. Sisäpuolella johtaa kanava värikkäiden kylien ohitse Venetsiaan. Onnistumme saamaan paikan San Giorgion marinasta, 5 minuutin lauttamatkan päästä Markus-torilta. Keskeytymätön lautta- ja veneliikenne pitää koko alueen vedet ”kiehumassa” yöhön saakka. Venetsiasta jatkamme Adrian pohjoisrannikkoa itään: avomerta, kanavia, keppimetsiä, joiden välistä paikalliset pujottelevat näkymättömiä

reittejä pitkin. Caorlessa löydämme sähkömiehen, joka vihdoin saa flybridgen navigaatiomonitorin toimimaan. Windows 7 ei halunnut tunnistaa sitä vapaaehtoisesti.



21.5. saavumme Kroatian Umagiin, pakollinen paperisota käy ongelmitta. Kolmessa viikossa ajamme saarelta saarelle. Tutustumme poijukenttiin, vapaa ankkurointi on monesti kielletty. Satamat ja marinat ovat hyvin hoidettuja, sääpalvelut toimivat erinomaisen hyvin englanniksi. Monessa paikassa olemme ainoita vieraita. Huomaa, että koko veneilyn infrastruktuuri on rakennettu ja organisoitu ensisijaisesti vuokraveneilyä varten. Maisemat muuttuvat koko ajan, näkemistä riittää. Erityisesti paljaat Kornaattien saaret, Krkan kansallispuiston kosket ja vesiputoukset ja Dubrovnikin ympäristö jäivät mieleen. Toisaalta ei voi unohtaa monen vuokraveneen seikkailumaisia kiinnitys- ja rantautumismanöövereitä. Korčulassa vuokraamme auton ja kierrämme vaihtelevan saaren. Etukäteen olimme lukeneet paljon negatiivisia kannanottoja Kroatiasta, itse emme sellaista huomanneet. Ihmiset olivat ystävällisiä, hinnat – kaikki kyllä maksaa – olivat Italiaan verrattuna maltillisia ja kaikki toimi. Emme kuitenkaan haluaisi olla täällä päälomakauden aikana, tungos on varmasti uskomaton.



Kroatian jälkeen vietämme neljä päivää Montenegrossa. Jylhät vuoristomaisemat ja Kotorin vuonomainen lahti ovat näkemisen arvoisia. Kotorin satamassa oli muutama jättiristeilijä, kaupunki vilisi turistiryhmiä. Kuten jo aikaisemmin Italiassa ja Kroatiassa ja myöhemmin Albaniassa ja Ranskassa ostamme täälläkin internet-yhteyksiä varten paikallisen mokaan. Yhteydet toimivat yleensä ongelmitta, hankaluuksia aiheutti lähinnä prepaid-korttien uusiminen, mikä joillekin myyjille oli ylivoimainen tehtävä.



Ylivoimaiselta tuntui myös Montenegrosta uloskirjoittautuminen Barin satamassa. Olimme tavanneet saksalais-kreikkalaisen pariskunnan, joten sain kokea tämän byrokraattisen seikkailun yhdessä Achimin kanssa. Meidät lähetettiin paikasta toiseen, lomakkeita täytettiin aina uudestaan (osittain sen takia, että toimiston kopiokone ei toiminut), leimoja haettiin, mutta kahden tunnin jälkeen saimme lähteä.

Suuntana oli nyt Albania, ajatuksellisesti kaukaisin kohde. Rannikko on suora ilman suojaista lahtia. On käytettävä tavallisia satamia, joissa ei vielä olla kovin tottuneita vapaa-ajan veneilyyn. Sisäänkirjoittamisen Shengjinissä hoitaa pakollinen agentti. Sitä ei tarvitse etsiä, vaan hän ilmestyy jostain heti kun on saapunut satamaan. Kustannukset komeat 70 €, josta kuulemma satama saa yhden euron. Durresissa, Albanian suurimmassa satamassa, sama näytelmä. Kaupunkien ilme on ”uusiutuva”. Osittain ränsistyneet kadut vaihtelevat rannoille rakennettujen komeiden uusien hotellialueiden kanssa. Italian vaikutus näkyy monissa ravintoloissa – edullisia ja hyviä – ja myyjien kielitaidossa. Ihmiset ovat ystävällisiä. Matkan aikana näemme rannoilla paljon bunkkereita ja mitä erilaisimpia linnakkeita. Kaupunkisatamien jälkeen ajamme maan ainoaan marinaan, Orikumiin. Se sijaitsee suuren Vlores-lahden etelärannalla, taustalla mahtava vuoristomaisema. Marina on edullinen, sisäänkirjoittamista ei tarvita, kaikki toimii. Kun me pidämme muutaman lepopäivän, Achim ja Nina vuokraavat auton ja ajavat 800 km sisämaassa. He eivät tee sitä uudestaan; joskus näkyi kuulemma enää vain kuoppia muttei tienpintaa. Orikumista matka jatkuu asumatonta vuoristoista rantaviivaa pitkin etelään, Palermos-nimiseen suojaasaan ankkurilahteen, lienee Albanian ainut sellainen. Se sijaitsee pienen saaren takana, jonka hiekkakannas yhdistää mantereeseen. Viimeiset paikalliset kolikot kuluivat yksinkertaisessa grilliravintolassa. Seuraavana aamuna vielä lyhyt käynti vanhassa linnakkeessa ja sitten olemmekin jo parin ajotunnin jälkeen kreikkalaisessa Erikoussa-saarella, tuttu paikka viime vuodelta. Achim ja Nina jatkavat matkaa Joonian merelle.



23. 6. ylitämme Adrian ja tulemme Italian saappaan kantapäähän, Santa Maria di Leucaan. Kova tuuli pitää meidät 4 päivää satamassa. Sitten siirrymme rannikon suojassa pohjoisemmaksi, Gallipoliin. Mielenkiintoinen vanha kaupunki. Kun tuuli vihdoin leppyy, seuraa Taranton lahden 60 mailin ylitys Cariatin uuteen satamaan, vähän veneitä ja paljon tilaa. Saappaan päkiää pitkin etenemme Crotonen, Le Castellan ja Rocella Ionican kautta kohti Messinan salmea Italian ja Sisilian välillä. Le Castellassa tapaa 2 itävaltalaisvenekuntaa. Toisella on ongelmia moottorin kanssa ja voimme ainakin jonkun verran auttaa. Siitä seuraa lähipäivinä monta mukavaa hetkeä (ja tapaaminen marraskuussa Wienissä). Kumpuilevissa rannikkomaisemissa näkyy siellä täällä jotain kyliä, mutta asumatonta tilaa on paljon. Nimensä mukaan löytyy Le Castellasta komea linnake.



Rocella Ionican jälkeen ei löydy enää satamia ennen Messinan salmea. Päätämme lähteä suoraan 70 mailia Sisiliaan Etnan juurella sijaitsevaan Ripostoon (satamapaikka 90 €). Keskellä salmea on vähän rauhatonta mutta muuten ylitys menee hyvin. Jo kaukaa näkyy savuava tulivuori. Se on parhaillaan kovin aktiivinen. Käymme ylhäällä, mutta aktiivisuuden takia ei pääse aivan huipulle ja pari päivää myöhemmin seuraakin kunnollinen purkaus. Lähdettyäessä Ripostosta salmi on melko rauhaton Taorminaan saakka, sitten tilanne rauhoittuu. Messinan jälkeen tulemme Sisilian pohjoisrannikolle, jota ajamme Palermon saakka. Rannikko on vuoristoinen, vuorten huipuilla pieniä kyliä vanhoine muureineen, rannalla kaupungit hakevat suojaa pystysuorien kallioniemien varjossa. Palermo on ristiriitainen kokemus. Satama on likainen viemäri, kaupungista löytyy paljon ränsistyneitä alueita, mutta myös hienoja uusia ja historiallisia paikkoja. Sisilian pohjoispuolella Ustica ja

idempänä Liparin saaret sen sijaan ovat hienoja paikkoja monipuolisine maisemineen ja luontoineen. Löytyy mahtavia kallioita, vihreitä rinteitä, tulivuoria, hienoja kallio- ja hiekkalahtia. Matkalla Usticaalta Filicudi-saarelle näemme ensimmäisen valaan.



Nyt suuntaamme mantereelle ja ajamme Italian länsirannikkoa pohjoiseen. Täältäkään ei löydy suojaisia paikkoja, joissa voisi ankkuroida jatkuvalta tuulelta rauhassa, vaan illaksi hakeudumme satamiin. Rannikko on vuoristoinen ja ilo silmille. Marateassa vuokraamme kahdeksi päiväksi auton ja tutustumme Basilikatan maisemiin. En muista, että missään muualla olisimme ajaneet niin paljon mutkia – yksin kuin Lapissa. Seuraava kohokohta on reitti Salernosta Amalfiin ja sieltä kohti Capria. Sinne me emme kuitenkaan pääse. On viikonloppu ja puhelimitse tehdystä ja vahvistetusta paikkavarauksesta kukaan ei tiedä mitään sinne saapuessa. Satama on ahdas ja toiminta kovin hektinen. Lähdemme eteenpäin Napolin lahteen ja löydämme muutaman mailin jälkeen mukavan pienen marinan, josta on näköyhteys Napoliin ja Vesuville. Sieltä Procida-saarelle, jonne massaturismi ei vielä ole rantautunut, Italia pur! Ischialla koemme monta tuntia kestävän ukkos- ja saderintaman. Onneksi palasimme jo aloittamaltamme ylitykseltä takaisin suojaisaan satamaan, kun näimme lännestä lähestyvän mustan pilviseinän. Seuraavana aamuna jatkamme Ventotene-saarelle, missä pääsemme vanhaan roomalaisten rakentamaan galeriasatamaan. Saari toimii sukellustukikohtana, rauhallinen meno ja paljon luontoa. Luonnon osalta sama koskee Ponzaa, josta löytyy hienoja ruskeita ja valkoisia kalliomuodostelmia. Mutta ainakin viikonloppuna siellä oli veneitä tungokseen asti, onneksi suurin osa yritti päästä illalla mahdollisimman lähelle kylää ja satamaa ja meidän ankkurilahdella oli rauhallista. Heinä- ja elokuussa huomaa kyllä, että italialaisilla ja ranskalaisilla on lomakausi. Paikat ovat täynnä, hinnat huipussa. 1.9. kaikki rauhoittuu tuntuvasti, hinnat Italiassa tippuvat puoleen.



Takaisin mantereella maisemat muuttuvat matalammiksi. Käymme mm. Rooman marinassa Ostiassa, maksamme Cala Galerassa paikasta 150 € agentille (tämä nyt sitten oli se ennätys, kaikessa karmeudessaan se jo nauratti), hyppäämme vielä kerran saarelle, Giannutri. Ankkuroimme siellä syvällä lahdella ja löydämme itsemme seuraavana aamuna paksusta sumusta. Puolen päivän maissa se hälvenee sen verran että uskaltaudumme liikkeelle. Emme kuitenkaan saa paikkaa seuraavan saaren satamasta – täynnä – ja suojaiset ankkurilahdet kuhisevat veneitä, joten päivästä tulee pitkä ajopäivä mantereen viimeiseen satamaamme, Punta Alaan. Sieltä siirrymme Elban saarelle Porto Azzuron edustalle ja eteenpäin suojaiseen kaupunkisatamaan Porto Ferraioon. Mahtava linnake kiertää koko vanhaa kaupunkia, ylhäältä hienot näköalat.



Elbalta ajamme Korsikalle, Bastiaan. Nautimme ranskalaisesta ruoasta, joka mielestämme on monipuolisempaa ja vaihtelevampaa kuin Italiassa. Kirsi ja Juuso tulevat neljäksi päiväksi gasteiksi, jatkamme heidän kanssa Korsikan itärannikkoa etelään. Pitkiä rauhallisia hiekkarantoja, pieniä satamia, myöhemmin komeita vuoria taustalla. Korsikan eteläkärkeä lähestyessä liikenne kasvaa ja paikat ovat täynnä. Italialaiset ja ranskalaiset nauttivat viimeisistä lomapäivistä, me kärsimme tungoksesta. Ahtaassa Porto Veccion satamassa veneitä ohjataan mahdottomiin paikkoihin, henkilökunta ei auta kiinnittämisessä paitsi silloin, kun on jo liian myöhään. Ranskassa tuntuu olevan rantautumisessa ”itsepalvelu”. Toimiihan sekin, kun sen tietää; itäisen Välimeren mukavuudet ja palvelut pitää unohtaa. Kun gastit ovat lähteneet, käymme vielä Korsikan ja Sardinian välillä olevilla kivikkoisilla kalliosaarilla, Lavezzi. Alue on luonnonpuistoa, ankkurointi ja rantautuminen on rajoitettu. Löydämme paikan Cavallon edustalta.

Pitkän harkinnan jälkeen päätämme toteuttaa Sardinian kiertämisen ja toivomme, että tuulet eivät sotkisi aikatauluamme liikaa. Kierros toteutetaan vastapäivään, jolloin hallitseva länsi-luode-tuuli tulee takaviistosta. Noin kolmeen viikkoon mahtuu kuitenkin 2 tuulitaukoa. Käymme alkuun entisellä vankilasaarella, Asinaralla, sitten länsirannikkoa etelään. Sardinia on vähemmän vuoristoinen kuin Korsika. Kilometrien pituiset tyhjät hiekkarannat vaihtelevat korkeitten kallioseinämien kanssa. Vesi on kristallin kirkas. Asutusta on vähän, tilaa riittää. Suurimmat kaupungit ovat Alghero lännessä ja pääkaupunki Cagliari etelässä. Välillä joutuu ajamaan pitkiä päivämatkoja seuraavaan satamaan. Tapaamme ”internet-kavereita”, joihin olimme tutustuneet saksalaisella Mittelmeer-Skipper-Forumilla. Viimeiset päivät vietämme Costa Smeraldalla, joka on Sardinian pääturistialue. Nyt syyskuun alussa täällä on jo rauhallisempaa, kesällä tänne ei kannata tulla.



10.9. lähdemme taas Korsikalle ja ylitämme Bonifacion salmen melko rauhallisessa säässä. Täällä tuulee aina 2 Beaufortia enemmän kuin saarten ympäristössä. Bonifacion valkoiset kalliojyrkänteet näkyvät jo kaukaa, ajo vuonomaiseen satamaan on elämys. Vanha kaupunki sijaitsee ylhäällä kallioniemellä, sieltä on mahtavat näkymät alas satamaan, etelään Sardinialle ja pohjoiseen Korsikan vuorille. Korsikan länsirannikko on täynnä pieniä lahtia ja poukamia, eriväriset kalliomuodostelmat luovat hienon maiseman. Viimeinen pysähdyspaikkamme on Calvi, mukavan tuntuinen kaupunki, jota vahtii suuri linnake sataman yläpuolella. Piti kiirehtiä vähän, koska pitkäaikainen sääennuste lupasi kovia tuulia lähipäiviksi.



Pisin avomerimatkamme (92 mailia) 16.9. Korsikalta ranskan rannikolle on todellinen lottovoitto. Lähdemme aamulla pimeässä liikkeelle, meri on koko matkan aikana täysin tyyni ja saamme lisäksi vielä toisen valashavainnon. Sen jälkeen vietämme 4 päivää mukavan Mentonin satamassa, ennen kuin tuuli taas laantuu! Teemme kierroksen Monacon satamassa, joka on täynnä superyachteja ja veneiden helikopterit kiertävät kuin kärpäset. Seuraa yöpyminen Nizzan vanhassa satamassa ja sitten tapaaminen ranskan Grand Banks -yhdistyksen jäsenten Edithin ja Xavierin kanssa, jotka ovat kesällä ajaneet ranskan kanavia pitkin. Saamme hyviä neuvoja, miten pääsee matalien siltojen alitse ja mistä saa kartta-aineistoa. Eli sen verran olemme jatkosuunnitelmia muuttaneet, ettemme kierrä Atlantin rannikkoa, vaan tulemme sisävesien kautta Itämerelle.



Saint-Tropez-lahdella sitten hajoaa paapuurin jäähdytysvesipumppu, akseli katkesi. Onneksi oli vielä varapumppu mukana ja parin tunnin jälkeen voimme jatkaa matkaa. Käymme pari päivää Porquerolles-saarella ennen kuin suuntaamme La Ciotatin kautta Marseillen vilkkaaseen satamaan. Kaupunkiin tutustumme turisti-sightseeing-junalla, jolla ajamme molemmat tarjolla olevat kierrokset. Marseillen jälkeen kalliorannikko muuttuu matalaksi ja lopuksi maisema melkein häviää taivaanrantaan. Reitti talvipaikkaamme, Port Napoleoniin, käy matalan lahden ylitse johon on ruopattu ajoväylä. Kummallakin puolella onkimiehet seisovat vedessä. 30.9. tulemme perille. Takanamme on 3166 mailia, 427 ajotuntia, 6 maata, 101 satamaa tai ankkuripaikkaa ja paljon uusia kokemuksia.