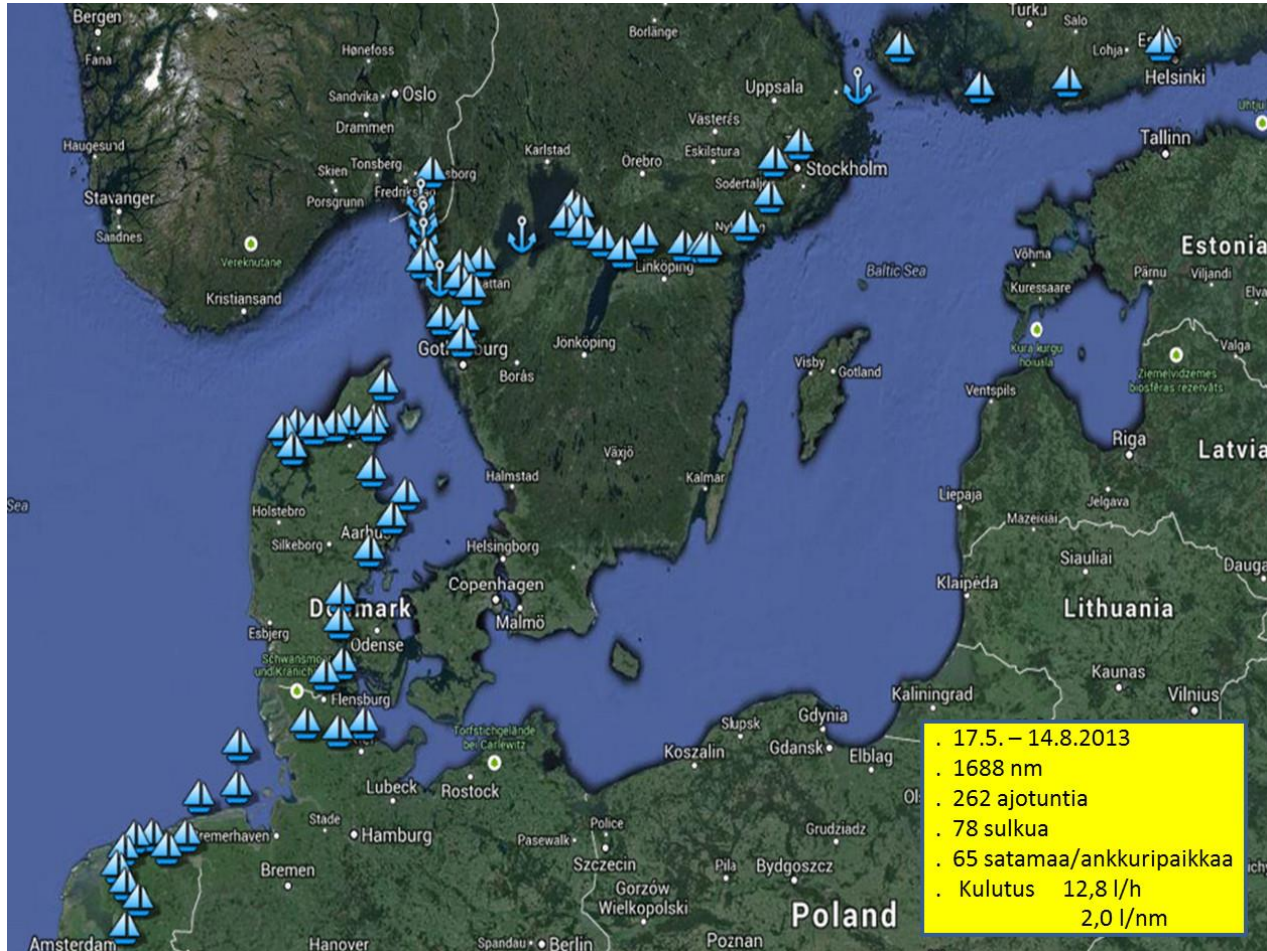


# M/Y Rumbalotte

Hollannista Suomeen

Kuudes ja viimeinen vuosi matkallamme Euroopan läpi

17.5. – 14.8.2013



Vuosi	mistä	mihin	maat (netto)	satamat, ankkuripaikat	nm	km	h	kulutus	
								l/h	l/nm
<b>Yhteensä</b>			<b>20</b>	<b>516</b>	<b>13924</b>	<b>25788</b>	<b>2086</b>	<b>14,1</b>	<b>2,1</b>
2008	6.5.	29.9.	11	85	3393	6284	500	12,7	1,9
2009	12.5.	1.10.	1	103	1831	3391	282	15,1	2,3
2010	5.5.	26.9.	3	94	2584	4786	363	15,4	2,2
2011	7.5.	30.9.	6	101	3166	5863	427	17,4	2,4
2012	14.5.	4.9.	3	68	1262	2338	252	9,3	1,9
2013	17.5.	14.8.	6	65	1688	3126	262	12,8	2,0
				<b>meri</b>	<b>10158</b>	<b>73 %</b>			
				<b>sisävedet</b>	<b>3766</b>	<b>27 %</b>			

## Hollanti



17.5.2013 alkaa viimeinen osuus matkallamme läpi Euroopan. Huhtikuun alussa olin pitänyt 10 päivän työleiriä, jolloin hoidettiin monet tehtävät, loput seurasivat 10.5. alkaen. Navigointitietokone uusittiin, tutka ei toimi enää, NMEA-verkko on autopilootin huonon kontaktin takia epävaka. Talvehtimispaikastamme Elburgissa matka alkaa Oberijsselin jokialueen läpi ohi niittyjen, vesialtaiden ja peltojen pienten kanavien halkomaan Giethoorniin ja sieltä eteenpäin Tjeukermeerin rannalla sijaitsevaan Echtenerbruggiin.

Ulkolämpötila on kymmenisen astetta, sataa. Ensimmäisen kerran kuuteen vuoteen otamme Webasto-lämmittimen käyttöön. Onneksi sitä testattiin Elburgissa, jakelupumppu oli rikki ja se vaihdettiin. Vaikka on helluntai, on vain vähän veneitä liikkeellä. Seuraavana aamuna Tjeukermeer peittyi paksun sumuvaipan alle. Kun se vähitellen nousee, jatkamme Sneekiin, löydämme hyvän paikan kunnan laiturista Simmerakissa lähellä keskustaa. Joka aamu pitää käydä yläkannella painamassa ranskalaisen butaanikaasupullon venttiiliä, koska näillä alhaisilla lämpötiloilla kaasu ei muuten kulje. Täällä pohjoisessa Euroopassa tarvitaan butaanin sijasta propaanikaasua.



Tutkiessamme karttaa tarkemmin huomaamme, että jotkut kanavat reittisuunnitelmissamme ovatkin meille liian matalia. Jätämme Akkumin pois suunnitelmista, ylitämme Sneekin meren, jatkamme Prinses Margriet-kanavaa pitkin Grouhun ja sieltä kapeilla kanavilla Leeuwardeniin. Kaupunkiin johtavalla kanavalla on 8 avattavaa siltää, joten mukaan lukien siltavoutien lounastauko 12 ja 13 välillä vaatii sisääntulo tavallista enemmän aikaa. Kiinnityspaikat Noorder Stadsgracht kanavan reunalla sijaitsevat suuren ja kauniin De Prinsentuin puiston alueella, suuret viheralueet, vanhoja puita. Satamatoimistossa maksetaan luottokorttiautomaatilla, pesutilat ovat erinomaisia, kaupungin keskustaan on vain muutama minuutti. Pidämme lepopäivän.

22.5. navakkaa tuulta pohjoisesta. Dokkumer le joki johtaa meidät tasaisen niittymaiseman läpi Dokkumiin, jossa kiinnitymme vanhan puolustusvallin reunalle kahden tuulimyllyn väliin. Kaupunki on täynnä tulppaneja. Kuten jo Leeuwardenissa on täälläkin vapaa kunnallinen WiFi-verkko, sitä ennen netti-infrastruktuuri oli surkea. Seuraavana päivänä ylitämme Lauwersmeerin Zoutkampin entiseen kalastajakylään. Vanhassa satamassa tuntuu ensimmäinen kerta siltä, että oltaisiin merellä.



Zoutkampista Reitdiep kanava johtaa Groningeniin. Tullessa kaupunkiin täytyy varautua odotusaikoihin, sillä yksi siltavouti hoitaa useampia siltoja ja joutuu pyörällä liikkumaan niiden välillä. Me emme aja suureen Oosterhavenin huvivenesatamaan vaan jääme keskustan länsireunalla kunnalliselle paikalle Visser- ja A-Brug siltojen välille. Ei vettä eikä sähköä, mutta sitä meillä on riittävästi itse ja matka keskustaan on lyhyt. Yliopiston opiskelijat elävöittävät vanhoja kujia ja toreja.



Illalla ukkonen jyrisee kerran oikein kunnolla mustan pilven takaa, muttei sada. Aamulla satamamestari tulee pyörällä rahastamaan. Kello 9 olemme ensimmäisen sillan edessä, joka avautuu viiden minuutin päästä. Ilman viivästyksiä pääsemme sen jälkeen seuraavan 7 avattavan sillan läpi. Nyt tulemme Ems kanavalla, joka melko suorassa linjassa vie meidät Groningenista Delfzijliin. Suuren sulun läpi päästään kanavalta Delfzijlin satama-alueelle. Kello 12:40 olemme jättäneet sisävedet taaksemme ja olemme nyt Pohjanmeren reunalla. Kun kytkemme satamassa maavirran päälle, laukeavat sulakkeet.

Naapureiltamme kuulemme, että se on täällä normaalia, on vedetty liian ohuet johdot. Luoteistuuli ulisee ja valitettavasti myös meidän avattavan keulaikkunan läpi. Siihen oli Elburgissa asennettu uudet lasit ja nyt se ei enää sulkeudu kuten ennen. Kun sopivia tiivisteitä ei vielä löytynyt, tukin reunat öljyimetyyliinoilla, tilanne paranee heti.



27.5.2013; tuskin uskomme sitä, mutta aurinko paistaa, myöhemmin sininen taivas. Sisällä on 28°C! Venettä siivottu, polkupyörät kiinnitetty kunnolla ja valmistauduttu kaiken puolin Pohjanmerta varten. Satamamestari selostaa parhaan reitin Norderney saarelle. Päätämme mennä sinne suoraan ja jättää Borkumin väliin. Sitten laadittu ajosuunnitelma huomioon ottaen vuorovedet. Joudumme matkalla nimittäin ylittämään alueen, joka laskuvedellä jää kuivaksi. Kaikki on valmista ensimmäistä käyntiä varten Wattenmerillä.

## Saksa

Aurinkoa, sileä meren pinta, tuskin tuulta; vaikea uskoa todeksi viime päivien huonojen säiden jälkeen. Istumme yläkannella ja nautimme ajosta. Alussa hyödymme vielä laskuveden virrasta, sitten ajamme nousuvettä vastaan. Pitkän ajon jälkeen Delfzijlin suuren satama-alueen läpi saavumme Ems-joen suistoon. Itäfriisin Gatjen kautta tulemme Osteremsille, jossa klo 11:30 olemme valmiita kuivaksi jäävän osuuden ylittämiseksi. Laskelmamme osoittautuivat oikeiksi, aina oli yli metri vettä kölin alla.



Nuorten koivujen merkitemää väylää pitkin pääsemme Norderneyn turvalliseen satamaan. Itse kaupunki on suuri turistipaikka.

Monien matalien ja kuivaksi jäävien väyläosuuksien takia jatkomatka Wattenmeerin puolella kestäisi pitkään ja satamamestarin mukaan olisi kyseenalaista, päästäisiinkö edes nousuvedellä kaikista kriittisistä paikoista läpi. Näin ollen päätämme jatkaa matkaa saarten Pohjanmeren puolella. Seuraava etappi olisi Wangerooge ennen kuin sieltä lähtisimme sään salliessa Helgolandille. Meidän lisäksi on vain kalastusveneitä liikkeellä. Itäfriisin saarten edustalla virtaa nousuvesi lännestä itään ja saamme siitä kahden solmun työntäapua, joka vie meidät ohi Baltrummin, Langeroogin ja Spiekeroogin. Wangeroogen satama-allas on hiljattain ruopattu ja vettä riittää joka puolella. Satamaan saapuu jatkuvasti lauttoja, matkustajat viedään junalla viiden km:n päässä sijaitsevaan keskustaan. Saarella ei ole autoja ja se on erittäin rauhallinen.

Aamulla eilinen aurinko on vaihtunut paksuun sumuun. Veden pinta on öljyisen sileä. Auringon noustessa sumu ohenee kuitenkin sen verran, että reitillä ulos satamasta ja läpi matalien vesien avoimelle merelle nähdään poijulta seuraavalle. Otamme riskin, matkalla Helgolandille näkyvyys paranee yhteen mailiin.



AIS auttaa ajamaan vilkkaitten Jade, Weser ja Elbe-jokien liikennealueiden läpi. Ankkuroituja laivoja ilmestyy sumusta kuin aavelaivat ja häviävät taas hetken päästä. Meillä on vain vähän tuulta, mukava ajo kevyillä mainingeilla. Alussa laskuvesi vie meidät eteenpäin eikä myöhemmin alkava nousuvesi tuo vastavirtaa mukanaan. Neljän tunnin jälkeen saavumme Helgolandin satamaan, missä meille on varattu erinomainen laituripaikka. Iltapäivä muuttuu melkein kesäiseksi, vaikka lämpötila jää selvästi alle 20°, samanaikaisesti Suomessa lämpöä on 29,1°!



Vietämme 4 päivää Helgolandilla. Kierrämme saarta ja saaren vastapäätä olevaa dyyniä. Saaren pohjoispäässä on korkeita punaisia kallioseinämiä, joissa pesivät tuhannet kiislat. Nautimme paikallisista taskuravuista (Knieper) ja hummereista. Ystävämme Henning tulee käymään, tankkaamme verovapaasti (Helgoland on verovapaa alue) 1,04 €/l ja odotamme parempia säitä.



Sitten on taas aika laatia vedenkorkeuslaskelmia, jotta pääsisimme turvallisesti jatkuvasti paikkansa vaihtavien hiekkasärkkien ohitse matkalla Aussen-Eider joelle. Satamatoimistosta saamme tuoreimmat tiedot. Särkillä hylkeet ottavat aurinkoa. Vuorovesi-Eiderilla ajamme ensiksi suuren sulun läpi ja sen jälkeen Friedrichstadtin. Rauhallinen satama, mukava pieni kaupunki, jonka rakensivat aikoinaan hollantilaiset uskontopakolaiset. Ilma on muuttunut kesäiseksi, illalla syödään ensimmäistä kertaa tänä vuonna yläkannella. Viidenkymmenen mailin matka oli merellä jonkun verran rauhatonta viimeisten päivien myrskyjen aiheuttamien vanhojen maininkien takia, mutta ajo melkein luonnontilassa olevalla Eiderilla palkitsi kauniilla maisemilla ja vain vähäisellä laivaliikenteellä. Myös jatko joella on tosi kaunis, joki kiemurtelee luonnossa, ei katuja, vain muutama pieni kylä rannoilla. Giselaun sulun kautta pääsemme Kielin kanavalle. Mahtavan kokoiset rahtilaivat tulevat vastaan, mikä ero viimeisiin päiviin verrattuna. Yövyimme Rendsburgissa Obereider Yachtservicen laiturilla.





Seuraava etappi on Kiel-Holtenau. Sulku maailman vilkkaimmalta kanavalta Itämerelle on huonossa kunnossa ja vaatii selvästi peruskorjauksen ja modernisoinnin. Paluuta Itämerelle juhlistamme ravinto Fördeblickissä. Aurinkoisessa mutta kylmässä säässä ajamme kerralla Flensburgiin saakka, käymme siskoni luona ja bunkraamme kunnolla viiniä, ennen kuin siirrymme pohjoismaiden riistoveroalueelle.



## Tanska

9.6. jatkamme Sonderburgiin, ensimmäinen pysähdysemme Tanskassa. Kiinnitymme muurille kaupungin keskustassa. Pilvet ovat hävinneet, kesäinen iltapäivä. Sataman jäätelökioskin edessä oleva jono ei vain lyhene. Kirkkaan sinisen taivaan alla jatketaan auringonpaisteessa Ärösundiin. Kaikki paikat ja ravintolat ovat suljettuja, ainoastaan maksuautomaatti satamamaksua varten toimii. Muuten erittäin kaunis sijainti Pienen Beltin rannalla. Pyöräretki Hadersleviin (15 km). Jyllannin ja Fünenin välissä jatketaan Bredningen selän kautta pohjoiseen. Välillä „nautimme“ tämän kesän standardiongelmastamme: navigointinäyttö yläkannella sammuu aina välillä. Olimme aikoneet ankkuroida Gamborg-fjordilla, mutta sää oli taas kerran muuttunut epämurkavaksi, tummat pilvet peittävät maisemat. Joten jatkamme Middelfartiin. Vanha satama on täynnä eikä vaikuta kovin mielenkiintoiselta. TeKa-satamassa kulttuurikeskuksen edessä löydämme toisella yrittämällä paikan. Täällä ollaan paalujen välissä ja ensimmäinen väli oli liian kapea. Kaupungin keskustassa on kaikki palvelut saatavilla, me käytämme lähinnä ravitsemusliikkeitä. Illalla jalankulkukeskusta on totaalisen tyhjä ja muistuttaa jotenkin pääkatua jossain lännen filmissä juuri ennen sankareiden saapumista kumpaankin päähän.



Hovissa satamamestari tulee pyörällä laiturille ja näyttää meille parhaimman paikan, joka sijaitsee satamatoimiston edessä. Tultaessa satamaan sitä ei voinut nähdä. Koko marina on erittäin hienosti ja suurpiirteisesti rakennettu, on erinomaisia pesutiloja mm. pesukoneita jne. Kylästä löytyy supermarket, kaksi pientä ravintolaa ja kioski. Viime päivinä olemme todenneet, että Tanskassa on tapahtunut viidessä vuodessa aika paljon muutoksia. Tähän saakka on melkein joka paikassa voinut maksaa luottokortilla, mikä silloin oli harvinaista. Satamamaksutkin maksetaan luottokortilla uudenaikaisilla ja helposti käytettävillä maksuautomaateilla. Jäämme pariaksi päiväksi odottamaan parempia säitä.



Ajamme tuulipuiston ohitse ja katselemme Helgenäs niemen ja Mols Bjerger vihreitä rantoja. Noin kolmen tunnin jälkeen saavumme 15.6. Ebeltoftin satamaan ja rantaudumme taas paalujen väliin. Kiertelemme keskustaa. Vanhalla raatihuoneella on vihkimisjono. Tuskin yksi pariskunta on päässyt ulos, kun seuraava on jo ovella. Vastapäisen kahvilan terassilta kommentoidaan tapahtumia ahkerasti. Satamaan on ankkuroitu suuri fregatti Jylland, jonka pitäisi olla maailman pisin puurakenteinen laiva. Iltapäivällä vanha kollega Jürgen tulee Köpenhaminasta käymään.

Läntisten tuulten puhaltaessa ajamme 3,5 tunnissa ohi vihreitten maisemien ja tyhjen hiekkarantojen Grenån kaupunkiin. Puolet matkasta on luonnonpuistoaluetta. Marina on rakennettu tilaavasti, löytyy paljon tilaa, mutta maksamme myös sesongin kalleimman hinnan, 195 kruunua eli noin 28 €. Laitureiden lähelle on rakennettu loma-asuntoja. Kävelemme jokea pitkin 3 km Grenån keskustaan ja joudumme siellä toteamaan, että lihakauppias pitää maanantaisin lepopäivää. Myöskään käynti satamassa olevassa Kattegat-museossa ei onnistu, koska he sulkevat jo klo 16:00 ja 15 minuuttia ei oikein riitä.



Kirkkaassa auringon paisteessa kierrämme Djursland niemen. Matkalla näemme kaksi kertaa pyöriäisiä. Lukuun ottamatta muutamaa kalastajavenettä ja yhtä moottorivenettä ei nähdä muita aluksia. Päivän tavoite on Udbyhoj Randerfjordin suulla. Satama on EU-tuella laajennettu talvella 2011/12, sieltä löytyy paljon tilaa ja modernit palvelut. Paikalla oleva kalastaja ohjaa meidät hyvälle paikalle. Seuraavana päivänä jatkuvasti sadekuuroja, tuuli nousee 8 m/s kaakosta ja työntää meidät eteenpäin. Limfjordin suulla jäämme Halsin satamaan, perä laiturille paalujen välissä. Satamaan pääsee mainingit, melko rauhatonta. Kylässä ei mitään erikoista nähtävänä.



Usvaisena ja sumuisena alkaa aamu. Kosteus tunkeutuu joka paikkaan. Vastapainona liikumme rauhallisesti Limfjordia pitkin, kevyt tuuli pohjoisesta, ei aaltoja. Muutama suuri alus tulee vastaan, ohitamme joitakin purjeveneitä. Aalborgissa löydämme Vestre Baadehavnissa paikan laiturin päädyistä. Satamassa on 2 ravintolaa, keskusta on noin 2 km, sieltä löytyy vilkkaita jalankulkuaueita. 21.6. vuokraamme auton ja ajamme Pohjoissaksa viettämään ystävän 80-vuotissyntymäpäivää. 23.6. tulemme takaisin.



24.6. matka jatkuu Limfjordilla Pohjanmeren suuntaan. Tummat pilvet, mustat pilvet, sade, auringonpaiste ja tuuli vaihtelevat keskenään. Matka Lögstörin satamaan menee ruopattua väylää pitkin, sivuilla vain metrin verran vettä. Satamasta alkaa Frederik II-kanava, jolla 1900 luvulla kierrettiin Lögstörin edustalla olevia matalikkoja. Seuraavien päivien sääennusteet eivät vaikuta hyviltä Skagerrakin ylitystämme ajatellen.



Neljän bf tuulella ja muutamalla sadepisaralla jatkamme länteen Nyköbingiin, Mors saaren pääkaupunkiin. Kalastajasatamassa emme löydä satamaoppaassa mainittua huoltoasemaa. Myöhemmin onnistumme maalta käsin paremmin, mutta vain kalastajat voivat siellä tankata. Mutta myös marinasta löytyy tankkauspiste – muutamain rajoituksin. Se toimii arvokortilla, jota voidaan satamamaksuautomaatilla ladata luottokortilla. Yhdellä kortin työntämisellä vähennetään saldosta 250 DKK. Neljän kerran jälkeen (1000 DKK = n. 85 litraa) pitää aloittaa uusi kierros. Niitä me tarvittaisiin vähintään 8 jos haluttaisiin tankata täyteen. Väliillä pitäisi vene kääntää, koska letku on vain 8 m pitkä eikä riittäisi veneen toisella puolella olevalle toisen tankin aukolle. Marinan tankissa on kuulemma noin 1000 l, ne menisi melkein kokonaan tankkeihimme. Satamamestari hämmästyy, miten voi tankata yli 800 l. Nyt hän tietää, että purjeveneitten lisäksi on myös moottoriveneitä olemassa. Mutta muuten marina on kaunis ja moderni, paljon vieraspaikkoja.



Pitkällisen sääennusteiden tutkimisen jälkeen päätämme luopua Skagerrakin ylityksestä. Ei vain löydy sopivaa rauhallista sääikkunaa 12 tunnin matkalle. Palaamme Limfjordia takaisin Kattegatille. Kierrämme suurta Morsk saarta Thistediin. Vilsundin sillalla joudumme odottamaan tunnin, voimme kuitenkin kiinnittyä viereisen pienen marinan ulkolaiturille. 35 mailin matkalla näkyi 1 kalastaja, 1 lautta ja 1 hollantilainen, joka juuri lähti Thistedistä. Kaupunkisatamassa olemme ainoa vierasvene. Turvallinen paikka kun edessämme on Tanskan

laivaston alus, MHV 807 Jupiter. Ei täälläkään ole enää tankkausmahdollisuutta lukuun ottamatta kanistereiden kantamista.



27.6. aamu on taas kerran kovin pilvinen, jonkun verran usvaa, ajoittain sadetta, voimistuva tuuli lounaasta. Edessämme on vain 10 mailia Amtoftiin. Tuulen tullessa sivulta pitää ahtaaseen satamaporttiin ajaa vauhdilla. Kiinnitymme sataman perässä „huoltoaseman“ eteen ja käymme kylän kauppiaan luona, joka hoitaa sataman infrastruktuuria, mm. hyvin toimiva WLAN. Hänellä ei ole 1000 l dieseliä mutta 600 ja huomenna kello 12 toimitetaan 1200 litraa lisää. Tankkaamme paapuurin tankin täyteen ja saamme jäädä yön yli laituriin. Sataman ja kaupan lisäksi täältä löytyy vielä campingalue, muuten vain hienosti hoidettuja omakotitaloja ja kauempana maatiloja. Seuraavanakin päivänä tuuli puhaltaa voimakkaasti Lögstör Bredningen lahdella. Vuokraamme polkupyörät ja käymme lautalla Feggesundin toisella puolella. Sieltä löytyy Feggesund Kro, talon erikoisuus pannussa paistettua ankeriasta. Voita ei ole säästetty ja annokset ovat jättimäisiä.

Yritys jäädä seuraavana päivänä Lögstörin satamaan epäonnistuu. Halusimme osallistua simpukkafestivaaliin ja syödä kuuluisia simpukoita, mutta niin halusi moni muukin. Satama on aivan täynnä, saapuessamme sataa kaatamalla, näkyvyys erittäin huono. Tuulta on Nibe Bredningilla nyt 17 m/s. Lahden eteläreunalla olevaan Nibeen johtaa reitti ensiksi syvän veden läpi kunnes se muuttuu kapeaksi 2,5 metriin ruopatuksi väyläksi.



Väylän ulkopuolella vettä on vain alle metrin. Vähitellen aallot muuttuvat pienemmiksi, mutta satamassa kova sivutuuli vaikeuttaa kiinnittymistä, kunnes vihdoin pääsemme laiturin päässä olevalle paikalle. Sataman ympärille on rakennettu vanhoja venevajoja muistuttavia vakituksia ja loma-asuntoja. Alueella on huoltoasema, ravintola ja kylässä iso super market.



30.6. olemme taas Aalborgissa, josta jatkamme 1.7. Kattegatille Moun satamaan. Pohjoismuurilla on hyviä paikkoja. Joka maanantai täällä on iso kirpputori, me emme löydä mitään. Säbyn satamaan on sitten enää vain 19 mailia. Satamaa on laajennettu ja laituri paikat järkipäristetty. Jäämme sivukiinnitykseen sataman suulle.

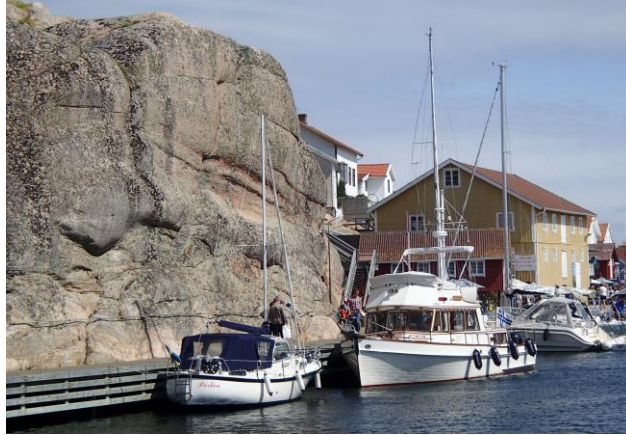


Suurin osa vierasveneistä on norjalaisia ja ruotsalaisia. Heti sataman sisäänajon jälkeen seisoo 6 m korkea patsas ”meren nainen”. Jo tottuneesti löytyy hyviä pesutiloja ja kuten melkein kaikissa Tanskan satamissa myös pyykinpesukoneet. Laitureiden viereen on laitettu pöytiä ja tuoleja. Illalla Säbygadenin trumpetinsoittaja säestää lipun laskemisseremoniaa, lopussa soi Tanskan kansallishymni.

Kylässä on paljon pieniä taloja, niiden edessä kasvavat täällä tyypilliset malvat.

## Ruotsin länsirannikko

4.7. ylitämme Kattegatin Säbystä Smögeniin. Takatuuli yhdessä pohjoisvirran kanssa nostaa vauhtimme välillä 11,2 solmuun. Kahdeksan tunnin ja 65 mailin suoran avomerireitin jälkeen saavumme Smögeniin ja saamme kiinnityspaikan aivan vierassataman loppupäästä korkean graniittiseinämän alla. Smögen sijaitsee keskellä mahtavaa kalliomaisemaa, johon illalla ja 5.7. tutustumme tarkemmin. Sataman palvelu on hyvä, aamulla oven eteen on toimitettu paikallislehti ”Göteborgs-Posten”!



Smögenistä ajamme viereisen Kungshamn ja Hasselön ohitse Sote kanavalle. Se on rakennettu kolmekymmentäluvulla työn hankintaohjelman puitteissa ja sillä kierretään matala ja kivinen avoin Soteskär. Fantastisen ja vaikuttavan kalliosaariston läpi ohi sileäksi hiottujen kalliokumpareiden matka jatkuu kapealle Hamburg Sundille ja siitä eteenpäin ankkuripaikalle Gluppön ja Fläskön saarten ympäröimälle suojaiselle lahdelta.



Reittimme jatkuu Fjällbacka kaupungin ohitse Musö- ja Otteröfjordin ylitse Grebbestadiin. Sen jälkeen seuraa kahden mailin osuus, joka on ilman suojaavia saaria avoin Skagerrakille päin. Merenkäynti on aivan erilainen kuin saariston sisäreitillä. Havstensundin jälkeen löydämme pääväylän ulkopuolelta Båsebuktenissa ankkuripaikan. Päinvastoin kuin eilen olemme täällä avain yksin. Lukuun ottamatta keltaoransseja meduusoja, joista emme tiedä, ovatko ne ihoa polttavaa lajia. Joten uinti jää väliin.

Vaikka Skagerrakin ylitys ja Norjan etelärannikon reitti oli jäänyt huonon sään takia toteuttamatta, haluamme kuitenkin kerran nostaa Norjan vieraslipun saalingille. Ajamme Koster fjordille, ohi jo Norjalle kuuluvien Sandöyn saarten kuusi mailia syväälle Ringdalsfjordenille, joka johtaa Norjan rajakaupunkiin Haldeniin. Kaksi isoa siltaa ylittää suuren vuonon. Strömstadin korkeudella ympäristö muuttuu nopeasti, avarat kalliomaisemat vaihtuvat metsäisiin rinteisiin. Haldenissa olemme vierassatamassa aivan kaupungin keskustassa mahtavan Fredrikstenin linnakkeen alla. Kaupunki sijaitsee Ringdals- ja Idefjorden yhtymäkohdan takana. Idefjord jatkuu vielä 9 mailia kaakkoon sisämaahan. Sataman ympärillä on muutama ravintola ja kauppoja, oikein mukavan tuntuinen paikka. Iltapäivällä kiipeämme ylös linnakkeelle ja käymme siellä muutamassa museossa. Käynti kannattaa, siellä voi oppia paljon Norjan ja Ruotsin historiasta ja suhteista.



Paluumatkalla Ruotsiin jätämme ennen Strömstadia kuoppaisen melko avonaisen meren ja käännyimme sisäreitille. Ankkuroimme Edholmarnan edessä pohjoisen ja eteläisen Öddö saaren välissä. Saareen rantautuneet veneet on tiiviissä rykelmässä, melkein ei mahdu enää lepuuttajia väliin. 17 veneestä 14 ovat norjalaisia, jotka ovat matkalla etelään. Seuraavana päivänä on edelleen aurinkoista, mutta tuuli puhalttaa nyt 14 m/s, sopiva testi ankkurille, joka istuu hyvin mutaisessa pohjassa.



Jäämme vielä puoleen päivään saakka ja jatkamme kun tuulta on alle 10 m/s. Alussa luikertelemme ahdasta ja matalia osuuksia täynnä olevaa sisäreittiä, joka vie meidät Tjärnö saaren ympärille Råssön pohjoispuolelle pieneen Råssöhamn satamaan.

Ennen Havenstensund siirrymme Sannäsfjordeniin, jota jatketaan suurelle Alevikkelen lahdelle. Lahdella on useampi poukama, josta löytää hyviä ankkuripaikkoja. Ympärillämme kalliota, niittyjä, laidunmaita ja vuonon toisella puolella pieni Sannäs kaupunki, idyllistä.



11.7. ulos Sannäsfjordilta ja Havstenssundin ahtaan kallioportin läpi. Lähellä rantaviiva jatkamme Grebbestadiin saakka. Sieltä kierrämme Hamburgö saaren länsipuolelta ja joudumme sen jälkeen tapaamaan Hamburgsundista tulevan veneletkan. Liikennettä on kuin vilkkaalla moottoritillä, vetoketjumenetelmällä tehdään kahdesta jonosta yksi, stop and go! Päivän kohteemme on Hunnebostrand. Pieni kaupunki kiertele sataman ympärille, pohjois- ja eteläpäässä mahtavia kalliokumpareita, joilta on mahtava näköala saaristoon. Satama määrää kaupungin rytmin, täällä tuntuu olo vielä mukavammalta kuin Smögenissä. Pidämme taukopäivän: siivoaminen, pyykin pesu, kiipeäminen näköalakupareille ja kulttuuria satama-alueella olevan patsasnäyttelyn muodossa. Myöhemmin kauppareissu Coopille. Hieno aurinkoinen ja tyyni kesäpäivä.



Hunnebostrandin jälkeen olemme nopeasti taas Sote kanavalla, jolla on nyt kova liikenne. Tällä kerta avattava silta on auki, ei tarvitse odottaa. Smögenin jälkeen ylitämme Skagerrakille päin avoimen Malmö fjordin Lysekiliin saakka. Vaikka ei ole paljon tuulta, rullaavat suuret mainingit avoimelta mereltä lahdelle. Vielä enemmän meitä heiluttavat kuitenkin nopeat moottoriveneet, jotka näköjään eivät pysty ajamaan kuin aivan toisten veneitten vieressä. Jo kaukaa näkyy Lysekilin mahtava kirkko. Ajamme lyhyen matkan Gullman fjordilla ja siirrymme sitten Geteviksundille. Ankkuroimme Bassholmen saaren luoteispuolella.

Ahtaan Strömmarnan läpi reitti kiertele seuraavana päivänä Koljöfjordille. Reitti on hyvin merkattu, ahtaimmalla kohdalla pääsee vain yksi vene kerrallaan kallioitten lävitse. Metsä, kalliot ja niityt ottavat meidät vastaan, hyvin vähän veneitä liikkeellä. Seuraa Kalvöfjord, sitten 26 m korkean sillan alitse Havstensfjordille ennen kuin tulemme 51 m korkealle kauniille sillalle ennen Uddevallaa. Vierassatama on Bohus läänin hallintokaupungin keskustassa. Jalankulkuostokadulle on vain viisi minuuttia. Satamaa vastapäätä mielenkiintoinen Bohuslän museo. Vierassatamassa on vain 6 paikkaa sivukiinnitystä varten, runsaat paalupaikat ovat kovin ahtaita. Kova tuuli ja pilvinen taivas ehdottavat meille taas kerran taukopäivää, jolloin myös moottoreiden öljynvaihto onnistuu.



Illalla meidän viereen pakettiin tuli vielä moottorivene. Perheellä on jossain lähellä loma-asunto ja oma venepaikka, mutta kovan tuulen takia he eivät päässeet sinne rantautumaan. Kuten sovittu tulee kippari puhelinsoiton jälkeen aamulla käymään, kuitenkin ilman veneen avaimia. Kun satamatoimistossa on juuri

useampi henkilö, pystymme vetämään veneen köysillä toisen veneen viereen ja me pääsemme lähtemään.

Taas alitamme korkean sillan ja käännymme sitten vuonoon lounaaseen. Kahden tunnin jälkeen tulemme Ljungskileen. Menemme sivuttain uivan ponttoonin ulkoreunalle, sisällä olevat suojaisemmat paikat ovat meille liian pieniä. Sataman takana kulkee E 6 Göteborgista Osloon, liikenteestä ei kuitenkaan kuulu mitään satamaan. Länsituuli toimii hyvänä meluesteenä.

Tästä eteenpäin rannoilla on paljon omakotitaloja ja kesämökkejä. Aurinkoinen päivä, tuulta 5 – 7 m/s, paljon purjeveneitä liikkeellä. Hake- ja Algöfjordin jälkeen johtaa ahdas Albrechtsundkanal Marstrandiin. Kaupunkikuvaa hallitsee suuri Carlstens linnake. Marstrand on Ruotsin länsirannikon purjehtijoiden Mekka, veneliikenne sen mukainen. Paikkamme ensimmäisen laiturin ulkoreunalla on melko rauhaton, mainingit rullaavat sisään taukoamatta.



Oikeastaan halusimme ottaa Marstrandissa Ullan siskon ja lankomiehen veneeseen, sääennusteet lupaavat kuitenkin lähipäiville vielä kovempaa tuulta. Muutamme suunnitelmaa ja lähdemme heitä tapaamaan Göteborgiin. Lähteminen laiturilta muodostuu hankalaksi. Mooring lines kulkevat vinoittain, naapurin köysi on Rumbalotten alla. Kovassa tuulella en pysty siirtämään venettä turvallisesti. Vasta kun naapuri irrottaa köyden ja laskee sen pohjalle pääsemme ulos. Koko järjestely vaikuttaa huonolta, paikat ja mooring lines eivät ole samassa linjassa. Göteborgissa Lilla Bommenin satama on erittäin ahdas ja täynnä, ennen meitä odottaa jo muutama muu vene harvalle vapaalle paikalle.

Menemme sivuttain oopperan edessä olevalle muurille. Päiväsaikaan paikka on välillä rauhaton, mutta kun vene- ja lauttaliikenne illalla loppuvat, on yö rauhallinen. Haemme Evan ja Manon läheiseltä rautatieasemalta. He tulevat neljäksi päiväksi mukaan Trollhätte kanavalle.

## Rannikolta rannikolle

Teollisuuslaitokset reunustavat Trollhätte-kanavaa matkalla Kungsälviin saakka. Jo kaukaa näkyy näkemisen arvoinen Bohus-linnake. Matalan sivuhaaran kautta pääsemme pieneen satamaan aivan linnakkeen alla ja voimme kiinnittyä "vieraslaituriin". Toisella rannalla alkaa idyllinen vanha kaupunki ja sen takana löytyy pieni mutta eloisa keskusta. Iltapäivän kuluessa saapuu yhä enemmän veneitä ja lopuksi muodostamme viiden veneen paketin.



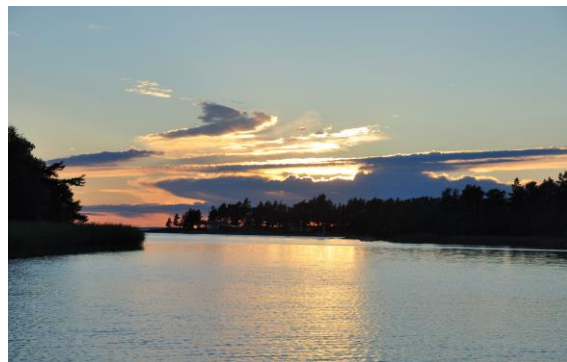


Aamulla kestää vähän aikaa ennen kuin pakettisolmu on avattu. Göta-Älvin rannalla ei ole enää teollisuutta vaan metsä- ja niittymaisemia. Matkalla tulee ensimmäinen sulkua vastaan. Kolmen tunnin ajon jälkeen kiinnityimme heti sulun jälkeen olevaan Lilla Edetin vierassatamaan. Paikka on hyvä, mutta satamassa mikään ei toimi. Ei vettä, ei sähköä, vessat ja suihkut suljettu.

Kesäisessä säässä matka jatkuu luontomaisemien läpi. Pian saavumme kolmen sulun Trollhättenin sulkuportaille. Nousu on jokaisessa noin 8 metriä, seinissä vain 4 toisistaan kaukana olevaa koukkua veneen kiinnittämistä

varten. Voimme ratkaista ongelman sillä, että heitän köyden yläkannelta seuraavalle koukulle. Ensimmäisessä sulkukammarissa moottorivene tulee meidän sivulle, vaikka sulussa oli tilaa. Meillä on kuitenkin ihan riittävästi tekemistä pitää Rumbalotten 15 tonnin painoa ja kieltäydymme seuraavassa kammarissa heidän uudesta lähestymisyriytyksestä. Kun toisen sulun portit avautuvat, koemme yllätyksen.

Sulku ei olekaan tyhjä vaan siellä on matkustajalaiva "Juno" odottamassa. Meidän kaikkien pitää siirtyä paapurin puolelle ja ajaa Junon ohitse sulkuun. Kolmannen sulun jälkeen kerätään kanavamaksu, jonka me olimme jo etukäteen maksaneet internetin kautta. Ennen kuin pääsemme vihdoin päivän satamaan, joudumme odottamaan Gobron sillan edessä 45 minuuttia sen avaamista. VHF-kutsuun kukaan ei vastaa ja sillan ohjekyltissä oleva kännykkänumero johtaa ruotsin merenkulkuhallitukseen, joka viikonloppuisin on suljettu. Vänerborgin satamasta olimme varanneet etukäteen paikan, jonka satamamestari oli myös vahvistanut. Hän oli vain unohtanut merkitä varauksen varauskirjaansa. Nyt saamme sataman parhaimman paikan – nimittäin hänen omansa. Eva ja Mano lähtevät seuraavana aamuna takaisin Suomeen, me pidämme taukopäivän.



Nyt pääsemme Väner järvelle. Suuren Kållandsön niemen eteläpuolella löydämme suojaisan ankkurilahden. Rannoilla joitakin kesämökkejä ja iltapäivällä melko paljon veneliikennettä, joka illalla rauhoittuu. Hieno kesäpäivä. Aikaisemmin aamulla neljän ja kahdeksan välillä sataa vettä ja myrskyä. Ankkuripaikkamme on niin suojassa, että täällä veden pinta vain vähän väreilee. Pääsemme katsomaan kuitenkin avoimelle selälle ja siellä isot aallot murtuvat kivikkoihin. Vänern on sen verran matala, että siellä tuuli muodostaa nopeasti lyhyitä ja jyrkkiä aaltoja.



Vasta kahdentoista jälkeen lähdemme liikkeelle. Tunnin verran aallot tulevat edestä, melkoista heilumista. Sitten tulemme Vänerin saaristoalueelle, Ekens Skärgårdeniin, jossa on rauhallista. Sen itäpuolella matka jatkuu taas avoimella selällä, mutta tässä välissä tilanne on rauhoittunut. Mariestadin satamassa saamme toiseksi viimeisen normaalin paikan. Mariestad on mukava pieni kaupunki, jossa on yllättävän paljon vanhoja kivisiä taloja ja vähemmän puurakennuksia.

Göta kanavan alkuun Sjötorpissa edessämme on vain 11 mailia. Jonkun verran pilvistä, tuskin tuulta. Suluiissa Ulla menee köysien kanssa maihin ja pitää peräköyden ylhäältä käsin. Vesi virtaa voimakkaasti sulkukammariin, ranskalaiset Canal du Centren "villit" sulut tulevat mieleen. Sulkujen jälkeen ajamme vierassatamaan ja aiomme tankata. Kanavahallinnon ilmoituksen mukaan automaateilla voi maksaa ainoastaan luottokortilla, jossa on PIN-tunnus, muttei pankkikorteilla. Ei ole ongelmaa meille, ajattelimme. Meillä on uudet Debit/Credit-kortit, joiden pitäisi olla jo standardi koko Euroopassa. Automaatin kortinlukija ei



kuitenkaan pysty lukemaan korttejamme. Tankkausyritys jää mutta korvaukseksi löydämme heti vierestä hyvän sivukiinnityspaikan. Myöhemmin käymme satamatoimistossa ja selostamme tilanteen. He lähettävät teknikon huoltoasemalle, joka nopeasti ymmärtää tilanteen, samanlaisia tapauksia oli tänä vuonna jo useampia. Mutta miten hän voi auttaa? Muutaman puhelinsoiton jälkeen löytyy ratkaisu: tankkaamme hänen henkilökohtaisella luottokortilla. Koska hänellä on vain pieni luottoraja kortilla, alentaa hän ensiksi dieselin hinnan 17 kruunusta 0,10 kruunuun. Automaatin järjestelmä sallii tankata vain määrätyn ja kortin myöntäneen pankin määrittelemän rahamäärän kerrallaan. Sen jälkeen pitää aloittaa alusta. Nyt meille riittää 4 kierrosta. Sen jälkeen maksamme huoltomiehelle kortillaan maksamansa summan 0,10 kruunun mukaan käteisellä ja erotuksen normaalihintaan sitten satamatoimistossa luottokortilla. Tämä oli kerrassaan ensiluokkainen asiakaspalvelu!



26.7. on hellepäivä. Yhdeksältä olemme sululla Sjötorp 4 ja ajamme ensimmäisenä sisään ennen mukaan tulevaa purjevenettä. Veneen pitäminen sulutuksen aikana vaatii voimaa, mihinkohan kunto on hävinnyt? Yhteensä meillä on tänään 7 sulkua. Viimeisissä suluiissa laitamme myös keulaan oman köyden, se näyttää helpottavan tilannetta. Kanava reitti mene ohi metsien ja niittyjen, avattavien siltojen edessä ei tarvitse missään odottaa. Norrkvärnissa menemme hotellin edessä olevalle laiturille. Täältä löytyy lapsille Göta kanavan pienoismalli, missä he voivat vetää pieniä laivamalleja läpi. Lähiympäristössä on useampia

merkittäviä kävelyreittejä, joiden varrelta löytyy selkeitä info-tauluja. Laituri tulee niin täyteen, että kaksi purjevenettä saa luvan yöpyä sulussa.

Olemme vihdoin päättäneet noudattaa suluttaessa kanavahallinnon antamia vinkkejä eikä luottaa omaan kokemukseen muiden alueiden suluista. Nyt meillä on kiinteä peräköysi, kiristettävä keulaköysi ja yksi varmistusköysi keskellä. Yhdeksän sulkua on taas kerran edessä ennen kuin pääsemme Hajstorpiin: 1 kaksoissulku, 1 kolmoissulku ja vielä 2 kaksoissulkua. Ensimmäisessä kaksoissulussa olemme yksin, jäämme sulkukammarissa taakse ja suluttaminen menee nyt tosiaan helpommin kuin ennen.



Kolmoissulun ensimmäisessä kammarissa olemme edessä ja takanamme toisella puolella purjevene. Sisään virtaava vesi työntää veneen edessä eteenpäin ja takana perän pois seinältä, 15 tonnin pitäminen käsin on vaikeaa. Purjeveneillä se on paljon helpompaa, he laittavat köydet vinssille ja kiristävät sillä koko ajan.

Seuraavissa suluissa annamme purjeveneeseen mennä ensimmäiseksi eteen ja pysymme itse kammarin takaosassa. Näin meillä tulee vähemmän virtaa eikä ole enää ongelmia. 11:30 olemme päässeet kaikista suluista läpi ja lukuun ottamatta yhtä pientä 20 cm nousun sulkua saavuttaneet kanavan korkeimman kohdan. Tästä eteenpäin sulutamme enää mukavasti vain alaspäin. Törebodassa pidämme lyhyen lounastauon kun joudumme odottamaan sillan avaamista. Kaikki muut sillat avautuvat niitä lähestyessä. Kanava kiemurtelee aravassa maisemassa, vain harva vene tulee vastaan. Vassbackenissa menemme vierassatamaan, joka iltpäivällä taas on tupaten täynnä. Kuten monessa muussakin satamassa on lähellä asunto- ja matkavaunujen alue. Illalla syödään stuttgartilaisen perheen ylläpitämässä kahvilassa Wiener Schnitzeli paistettujen perunoiden kera, mahtavat annokset ja erinomainen maku. Ulkona savuavat puuhiiligrillit.



Tåtorpissa tulemme Göta kanavan pienimmälle sululle, 20 cm. Sulku hoidetaan käsin. Tästä pääsemme Viken järvelle ja voimme ajaa 15 mailia "normaalisti". Brosundetin sillalle, joka avataan vain määrääjain, tulemme juuri oikealla hetkellä. Viken on täällä erittäin kivinen, mutta väylä on hyvin merkattu. Keskellä Kiddösundin lahdella on 620 m pitkä muuri, josta käsin ennen hevoset vetivät laivat eteenpäin. Kaksi muuta erittäin ahdasta paikkaa ovat Spetsnäs ja Billströmen kanavat. Ne on räjäytetty kallioon ja ovat vain yksisuuntaisesti ajettavissa. Forsvikissa on ensimmäinen sulku, jota me nyt sulutetaan alaspäin, mikä nautinto!. 3,5 m nousu on kanavasulkujen suurin. Sulun seinät ovat räjähdysten jälkeen jätetty luonnon tilaan. Alhaalla kivilohkareet työntyvät seinästä. Venettä pitää koko ajan työntää pois seinältä.

Sulun jälkeen on enää vain lyhyt matka Karlsborgiin. Siinä ajassa kestopade on alkanut. Peruutamme sen takia käynnin Karlsborgin linnakkeessa, joka aikoinaan kuului Euroopan suurimpiin linnakkeisiin.





Vättern järven ylityksen jälkeen jätämme hetkeksi suoran reitin ja poikkeamme Vadstenan kaupungissa. Vierassatama sijaitsee suuren barokkilinnan vallihaudassa, paikalliset veneet ovat nostosillan takana, joka avataan kerran tunnissa. Kiinnittämisen jälkeen nuori satamamestaritar yllättää meidät pienellä ”keittiön tervehdyksellä”, hieno ajatus. Linnan lisäksi kaupunkia hallitsee laaja luostari kirkkoineen. Kaunis vihreä puisto myötäilee Vännerin rantaviivaa, keskustan jalankulkualueella paljon kivijalkakauppoja ja pieniä ravintoloita. Hieno auringonlasku päättää tämän mahtavan kesäpäivän.



Vastapainoksi sataa seuraavana päivänä taukoamatta. Motalassa joudumme kahden sillan edessä odottamaan joka kerta tunnin. Sen jälkeen ei ole enää ongelmia, kunnes taas Borensultin viiden sulun sulkuportaan edessä taas tunnin odotus kunnes portaisissa veneet ovat päässeet ylös. Sulkuportaan nousu on yhteensä 15 m. Ensimmäisessä kammarissa vettä ei tule pelkästään taivaalta vaan myös muurista sivulta, melkein kuin luksushotellin suihkukaapissa. Suluttaminen alaspäin on lasten leikkiä, ei vaadi voimaa, 45 minuutissa olemme alhaalla. Nyt vielä tunnin ajo Boren järven yli ja voimme kiinnittyä äskettäin laajennetulle Borensbergin laiturille.

Seuraavan päivän maantien ja järvien välissä kulkevan mutkikkaan reitin 7 siltaa avautuvat kauko-ohjattuna niitä lähestyessä. Vain yhdellä sillalla meidät pitää päästää ensiksi 4 vastaan tulevaa venettä läpi. Matkalla tapaamme myös jo tutuksi tulleita matkustajalaivoja.

Aamulla ajamme 11:30 ensimmäiseen neljästä kaksoissulusta. Mukaan tuleva purjvene jää Bergissa satamaan. Bergin sulkuportaan yläpään vieressä on kahviloita, ulkopöytiä ja penkkejä, mistä uteliaat voivat seurata sulkutapahtumia. Edessämme on siis kuuluisa seitsemän sulun Carl Johans-sulkuporras, jota voimme laskea aivan yksin alas, parempaa ei enää voi saada. Ajetaan sisään, portti kiinni ja liikkeelle. Siinä välissä sitten voi vaikka vielä tutkia kiveen hakattua sulkukammarin valmistumisvuotta.

Kello 15:10 kaikki on takanapäin ja olemme alhaalla Roxen järven rannalla. Sitten odotamme kohta Norsholmissa mielenkiintoisen solmukohtan avaamista. Rautatiesilta, sulku, maantiesilta muodostavat pienen haasteen. Junaliikenne on vilkas ja sen takia avataan sillat aina vain hyvin lyhyeksi ajaksi, joka määräytyy junien aikataulun mukaan. Koko ajan Roxen järvellä meitä seurasi musta pilvimassa ja tuskin olemme päässeet satamaan ja menossa laiturille, taivas repeää ja sade ropisee. Jalostamme hetken lasillisella punaviiniä, 17 sulkua ja 7 siltaa ovat sen väärtti.

1.8. meillä on taas hienot kesäsää. Melkein luonnon tilassa olevan maiseman läpi ajamme 10 sulun kautta Söderköpingiin. Pääsemme sopivasti viimeisestä sulusta ulos ja ehdimme juuri ja juuri ennen kaupunkia olevan sillan klo 13:00 avaamiseen.



Kanavasatamassa löydämme paikan sataman loppupäästä aivan seuraavan sulun sisäänajon vieressä. Täällä on rauhallisempaa kuin poijupaikoissa ravintolaterassien edessä ja tästä näkee koko sataman. Kuten myös jäätelökahvilan ”Smultronstället”, jonka jäätelölistalla on 60 erilaista jäätelöannosta ja joka väittää myyvänsä koko Ruotsin parhaimmat jäätelöt. Koko iltapäivän ja illan kahvilan edessä on 30 metrin jono, jossa odotetaan noin 45 minuuttia saadakseen paikan kahvilan terassilta. Kaupungissa on paljon vanhoja taloja, tuntuu mukavalta, paljon turisteja liikkeellä. Kanavan pohjoispuolella nousee 70 m korkea kalliorinne, josta Ramunderbergin huipulta on hieno näköala lähiympäristöön. Seuraavana aamuna teen heti jätskikahvilan avaamisen jälkeen kolmen pallon pikatestin. Hinta on 10 % korkeampi kuin kilpailijoilla, laadussa ja maussa en huomaa eroja. Mutta heidän markkinointi on ainakin onnistunut hyvin. Iltapäivällä teemme turistitoimistosta saadun ohjeen mukaisen ”Do it yourself” kiertokävelyn kaupungissa.

Nuoren sulun hoitajaneitosen kanssa sovimme 3.8. aamulla, että voimme lähteä paikastamme sulkuun ja meidät sulutetaan saman tien. Klo 9.00 aloitamme Göta kanavan viimeisen etapin. Seuraavat 2 sulkua odottavat avattuna ja klo 10:00 lähdemme Memin sulusta ulos Itämerelle. Memin satamassa ja sulun odotuslaiturilla on vain vähän veneitä. Mielenkiintoinen elämys Trollhätte- ja Göta kanava ja suuret Ruotsin järvet 64 sulkuineen on koettu. Infrastruktuuri Göta kanavalla oli joka paikassa erittäin hyvin organisoitu ja aina olemme myös helposti löytäneet yöpymispaikkoja.



## Ruotsista Suomeen

Idylliseltä Göta kanavalta ajamme ensiksi Arkösundin suuntaan, missä olimme yöpyneet menomatkalla 2008. Alussa nähdään vain vähän veneitä, tilanne muuttuu kun tulemme syvältä lahdelta ulos avoimelle merelle. Ennustetuista 3 – 5 m/s tuleekin 5 – 10 m/s kaakosta, jotka työntävät meidät eteenpäin Oxelösundin marinaan suuren teollisuussataman vieressä. Marina on kaakkoon auki, ei ole aallonmurtajaa, betonilaiturit heiluvat toiseen ja vene toiseen



suuntaan. Klampit joutuvat koville eivätkä isot teräsjousetkaan auta. Hakemalla löydämme myöhemmin kauempana satamassa kiinteän laiturin ja siirrymme sinne. Kaupungin keskustassa on suuri ostoskeskus, asuinalueita emme nähneet lainkaan, ei kovin miellyttävää.

Aamu tuo aurinkoa ja tyyntä. Fantastisen saaristomaiseman läpi ajamme kolmessa tunnissa pieneen Trosan kaupunkiin. Tänään sunnuntaina on paljon veneitä ulkona, luultavasti myös sellaisia, joiden loma loppuu ja työt alkavat huomenna. Aina välissä nähdään kormoraanien ”valkaistamia” aavemaisia luotoja. Ystävämme Brita ja Klaus tulevat Tukholmasta asti käymään, vietämme muutaman tunnin yhdessä. Trosa on pittoreskinen kaupunki vanhoine puutaloineen. Kanava menee keskustan läpi ja joka puolella on veneitä.



Taas kirkkaan sininen taivas eikä tuulta. Ruotsalaisten säätietojen mukaan näin pitäisi jatkua 14 päivää. Standardinomaisesti lähdemme yhdeksältä liikkeelle. On maanantai, kesälomat loppuvat eikä viikonloppuliikenne enää häiritse. Laajan Himmerfjärden yli ajamme Södertäljeen, minne saavumme klo 12:30. Juuri ahtaimmassa paikassa kahden saaren välillä tulee suuri rahtilaiva vastaan, 154 metriä pitkä. Södertäljen vierassatamassa on paljon tilaa. Nautimme pikaisen lounaan satamatoimiston kahvilassa ja tutustumme sen jälkeen kaupunkiin.



6.8. sulutamme 50 cm alas Mälaren järven tasolle, sitten suunnataan Tukholmaan. Ennen kaupunkia näkyy rannoilla melkein katkeamaton rivi kesämökkejä, välillä kallioiden väliin puristettuina. Matkalla Tukholman vapaa-ajan arvo selkiytyy: vettä ja saaria joka puolella ja itäpuolella suuri saaristoalue. Keskustaan ajetaan monen uuden asuinalueen ohitse, kunnes vihdoinkin sulutamme Hammerby-sulussa taas 50 cm itämeren tasolle. Tämä maksaa tällä kertaa 160 kruunua. Kohta sen jälkeen tulemme suurelle lahdelle vanhan kaupungin ja Djurgårdenin välissä. Vasemmalla laiturilla on suuria risteilyaluksia ja Suomen

autolautat. Kaupunkiosien välillä on vilkas lauttaliikenne, joka tiheydellään muistuttaa liikennettä Venetsian lagunilla ja Bosporusta Istanbulissa. Vierassatama löytyy Wasa-museon ja tivolin väliltä. Sisääntulo on tosi ahdas, joudutaan ajamaan 90 asteen mutkaa. Paikka löytyy sataman perällä. Entiset sääennusteet on unohdettu, nyt odotetaan pilvisyyttä ja kovia tuulia.

Ajamme Tukholman saariston pohjoisväyliä kohti Ahvenanmerta. Useampi suuri autolautta tulee vastaan. Furuholmiin saakka rannat ovat rakennettuja sen jälkeen enää vain muutama talo siellä täällä. 46 mailin jälkeen laskemme ankkurin Idön saaren lahdella pienen luodon takana. Lahti on melko matala, mutta meillä on kuitenkin vielä 2 m vettä kölin alla. Purjeveneet jäävät läheiseen Lidöön, täällä olemme toistaiseksi yksin. Rannoilla näkyy muutama talo ja lauma lehmiä, jotka ovat kokoontuneet rantakalliolle ja tuijottavat meitä. Huomiseksi olemme varanneet internetistä satamapaikan Mariahaminan länsisatamasta.



Illalla oli kuitenkin tullut vielä englantilainen purjevene lahdelle. Ensimmäisellä ankkurointi-yrityksellä he joutuivat mutaan, mutta toisella kerralla löysivät sopivan paikan. Yö oli rauhallinen.



Aamulla vielä kerran uitu Ruotsissa, sitten liikkeelle. Taivaanrannassa usva- ja sumuseinämä, joka työntyy merelle. Arholmin jälkeen jätämme suojaisten saaristoreitin ja lähdemme avomerelle. Näkevyyttä riittää, hetken päästä jopa aurinko näyttäytyy.

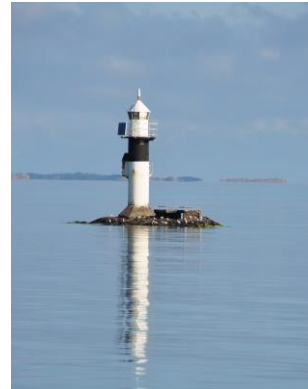
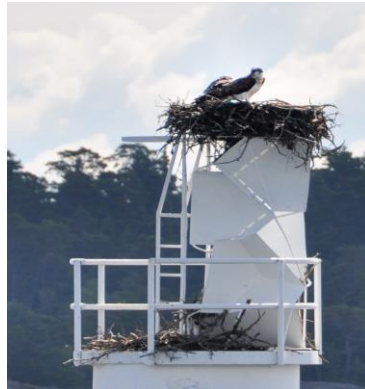
Meillä on sivutuulta, nostan tukipurjeemme. Välillä tulee leväraitoja vastaan, sellaisia ei välimerellä näkynyt. Hyljekin tervehtii meitä. Koko ylityksellä olemme nähneet vain 10 purjevenettä, 1 moottoriveneen ja 1 matkustajalaivan. Tullessa Mariahaminaan niitä on sitten lisää joka puolella. Ne ilmestyvät tummana hahmona usvasta ja lähestyvät kovaa vauhtia. 1 tulee vastaan, 2 tulee takaa, 2 lähtevät juuri satamasta. Marina on melko tyhjä, varattu paikka löytyy nopeasti. Täältä lähdimme 6 vuotta sitten toukokuussa 2008 Eurooppakierroksellemme, aika on mennyt nopeasti. Seuraavana päivänä sataa taas vaihteeksi, lepopäivä, aamusauna ja iltapäivällä sadetauolla pikainen ostosreissu.

Mahtavat säät 10.8., 1 – 4 m/s tuulta, osittain peilityni vedenpinta. Matka jatkuu Ahvenanmaan saariston läpi itään. Aina uudestaan ihailimme sileitä kallioluotoja. Välillä jätämme merkatut reitit ja ajamme vain kartan mukaan kohti Utötä. Olemme olleet siellä jo kolme kertaa talvella Marinerit-veneseuramme kanssa, nyt se pitää myös nähdä kesällä.

Laiturille mahtuu noin 20 venettä, pääsemme juuri vielä tanskalaisen purjeveneeseen viereen. He lähtevät myöhään illalla ja kun tulemme syömästä takaisin, naapurimme onkin sveitsiläinen moottorivene. Heitä täällä ei näy kovin usein.



Seuraavien päivien sääennusteet eivät lupaa hyvää Suomenlahdelle: tuulta 14 m/s, sadetta ja ukkosia. Jätämme yhden etapin väliin ja ajamme suoraan 55 mailia Hankoon. Iltapäivään saakka nautimme ajosta tyyneellä merellä ja jatkuvasti muuttuvien pilvirakennelmien alla. Hangon edustalla nousee jo navakkaa tuulta. Marina on tyhjä, sesonki päättymäisillään. 12.8. puhaltaa koko päivän lounaistuuli, 12 m/s, jäämme satamaan. Aina välillä sadekuurot ja ukkoset tuovat vähän vaihtelua harmaaseen päivään.



Tuuli rauhoittuu vasta aamuyöstä. Aamulla satamassa vielä kerran kunnollinen ukkonen ja sadekuuro, sitten lähdemme. Vaikka tuulta on vain vähän, sivulta tulevat vanhat mainingit keinuttavat venettä epämiellyttävästi. Samanaikaisesti aurinko nousee ja heittää kirkkaasti heijastavan peilin veden pintaan. Käytännön näkyvyys muuttuu tosi huonoksi, merimerkeistä ei oikein saa selvää, luotamme siis karttaan ja GPS:ään. Tunnin ajon jälkeen läpi Hangon kivikkojen tilanne paranee ja pääsemme sisäreitille. Tummat pilvet ja yksittäiset sadekuurot seuraavat meitä aamupäivällä, sitten avaamme yläkannen ja ajamme sieltä käsin. Ympäristö on tuttu, mutta kuudessa vuodessa on tapahtunut myös paljon muutoksia. Ankkuroimme ystäviemme Arjan ja Albrechtin kesäasunnon edessä Suvisaariston lahdella ja saamme nauttia vihdoinkin taas hienosta rapuillallisesta.

Vastaanottokomitea odottaa meitä 14.8. klo 18:00. Jäämme siis sateessa ankkuriin. Varhain iltapäivällä viereemme ilmestyy yhtäkkiä Marinereiden Ohta-vene, miehistönä Klasu ja Satu. Me olimme kertoneet facebookissa, että olemme noin 5,5 mailia kotisatamasta. He odottivat meitä kotimatkan varrella ja kun meitä ei näkynyt, lähtivät kiertämään läheisiä lahtia. Hieno yllätys! Viideltä nostamme ankkurin ja lähdemme liikkeelle tietenkin sateessa – ja tulemme tasan klo 18:00 kotilaiturille, kuohuviini odottaa jo.



Ihmeellinen tunne, täältä on lähdetty kuusi vuotta sitten ja nyt tämä elämysmatka on ohi. Menee varmasti vähän aikaa, ennen kuin tottuu uuteen tilanteeseen.

