

# M/Y RUMBALOTTE

## Eurooppa-kierros 2008 - 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>			



Suomi – Istanbul 6.5. – 26.9.2008





## Suomesta Kalmariin 6. - 16.5.08



6.5.08 klo 9:10 köydet irti Marjarannan laiturista ja matkamme kohti Istanbulia alkaa. Takana on neljän kuukauden urakka veneen kimpussa ja työlistalla on edelleen moni alkuperäinen tehtävä ruksaamatta. Olimme yrittäneet valmistautua matkaa varten keräämällä kaikki saatavissa olevaa tietoa ja varmistaa veneen toimintakunnon. Näköjään olimme kuitenkin unohtaneet salamatkustaja Murphyn, joka ilmoittautui jo tunti ennen Hankoa: paapuurin kone ylikuumeni.

Näkö oli mitä ihmeellisin: uuden vesipumpun hihnapää roikkui alas ja hihna oli irti. Inkoon Henkka tuli illalla Hankoon ja totesi, että hihnapäitä ei ollut tehtaalla kiristetty pumpun akselille eikä sitä asennusvaiheessa tarkistettu. Onni onnettomuudessa: styyrpuurin koneen pumpun ruuvitkin olivat jo löysänä! Pumput laitettiin toimintakuntoon ja matkan ensimmäinen säikähdys oli hoidettu. Hangossa oli hiljaista, vierestä purjeverene lähti kohti Kielin kanavaa.

Seuraavana päivänä huomaamme Hangon länsipuolella, että paapuurin kone savuttaa vaalean harmaata vesisavua. Muutaman puhelusoiton jälkeen analyysi ei ole kovin lohduttava: luultavasti johtuen edellisen päivän lyhytaikaisesta ylikuumenemista moottorin kansitiiviste on saanut vuodon ja glykoli pääsee palotilaan. Mistään läheltä ei löydy apua ja päätämme jatkaa Marianhaminaan. Ajamme vielä Jurmoon saakka kummallakin



koneella mutta siitä eteenpäin käytämme pääasiallisesti vain styyrpuurin konetta. Jurmo nukkuu vielä talviunta, olemme satamassa yksin ja karussa saarella on hiljaista.

8.5. Jurmosta Marianhaminaan, jossa Kalmersiltä voisi saada apua moottoriongelmaan. Vaikka se lopun lopuksi ei onnistunutkaan, haluamme kiittää John Lindströmiä aivan fantastisesta asiakaspalvelusta ja yrittämisestä! Matkalla sattuu meillekin suunnittelumoka, kun huomaamme (onneksi riittävän aikaisin) Foglön kanavassa, että tästä kyllä ennen mentiin Flipperillä muttei enää GB:llä. Kölin alta puuttuu vettä ja masto ei meinaa mennä sillan alta. Joten täysikäännös ja parin tunnin lisälenkki ihaillemaan Ahvenanmaan komeita merimaisemia. Länsisatamassa on vain muutama vene mutta laiturilla ja ASS:n ravintolassa on vilkasta.

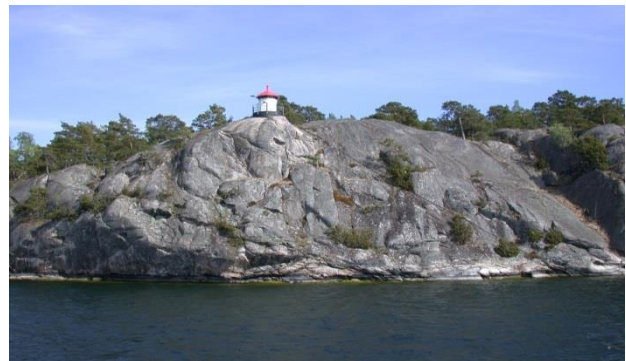
Kun moottoriongelmaan ei löytynytäkään apua, otamme yhteyttä lankomiehien Saksan Flensburgiin, josta löytyy GB:n Yachtservice ja John Deeren huolto. Sovimme korjaamisesta siellä ja toivomme, että pääsemme sinne saakka toisella koneella. Ahvenanmeren ylitys Kappelskäriin on rauhallista. Meri on tyyni ja seuraamme AIS:lla vilkasta lautta- ja rahtilaivaliikennettä. Ruotsin puolella menemme Rådmansön vierassatamaan, josta löydämme kesäisen paratiisin. Metsä tulvii valkovuokkoja, kevätesikkoja ja pieniä mesikämmeniä. Tapaamme myöhemmin ystävämme Brita ja Klausin ja käymme heidän kanssa illalla Nortäljessä syömässä.



Helluntaina matka jatkuu Ruotsin Utö-saareen. Nyt emme enää ole yksin matkalla. Tukholman saaristo on täynnä purjeveneitä. Matkalla toteamme - ja niin vielä usein sen jälkeenkin - että onpas mahtavat maisemat Ruotsinkin puolella! Utöön saavuttaessa sieltä lähtee jo melkein viimeinen lautta ja saari tyhjenee hetkessä sunnuntaivieraista. Veneitä ei ole kuin kaksi, mutta siitä huolimatta joudumme maksamaan kylkikiinnityksestä tuplamaksun. Edellisen päivän kesäiset lämpötilat ovat menneitä, ja yöllä alkaa tuuli voimistua niin, että jäämme seuraavana päivänä odottamaan parempia ilmoja. Katselemme saarta ja nautimme ilmaisesta internet-yhteydestä. Kotisivutkin näin vähitellen valmistuvat.

13.5. lähdemme (lämpöä sentään 8 astetta) kohti Arkösundia. Viikonloppuryntäyksen jälkeen olemme taas yksin merellä. Aurinko paistaa ja tuntuu hyvältä edetä. Arkösundin varsinainen vierassatama osoittautuu ahtaaksi ja kylkikiinnitykseen sopimattomaksi. Rannassa on matalaa ja kivistä. Löydämme sopivan paikan Snedskärin purjehdusseuran satamasta ja kaikki näyttää hyvältä kunnes yhtäkkiä nousee raju itätuuli, joka painaa venettä laituriin. Kaikki lepuuttajat ovat suojana, lähteminen ja paikan vaihtaminen pimeässä ei tunnu vaihtoehdolta. VHF:llä kuulemme, että merivartiosta etsii pienempää moottorivenettä. Yksi vartioveneestä ajaa kovaa vauhtia läheltä ohi ja sen aiheuttamat aallot heittävät Rumbalotten niin rajusti laituriin, että pelkäämme isomman vahingon syntyneen. Lopun lopuksi siinä meni kaksi - tyhjää - viinilasia, mutta säikähdys oli melkoinen. Tästä oppi, miten nopeasti ja rajusti sää voi muuttua. Kolmessa tunnissa kaikki oli ohi ja meri oli taas rauhallinen.

14.5. kaunis saaristomaisema matkalla Klintemålaan. Välillä on pieniä kyliä ja lomapaikkoja - kuten satukirjasta. Klintemålan laiturissa yksi hollantilainen purjelaiva ja muutama paikallinen. Poijut ovat sen verran pieniä, ettemme sinne uskaltaudu edellisen yön kokemusten jälkeen. Menemme viereiseen kylälaituriin kylkikiinnitykseen. Paikka on aivan kuollut, sesonki alkaa vasta kesäkuun alussa.



15.5. kohti Kalmaria. Alussa pujottelemme matalien ja kivikkoisten vesien lävitse. Maisemat vaihtuvat koko ajan. Rannalla muutama teollisuuslaitos. Oxelundin kohdalla toteamme, että pujottelu saa riittää ja menemme rauhalliselle avomerelle rannikon ja Öölannin välillä. Tämän päivän saalis: 2 hollantilaista, 1 sveitsiläinen, 1 englantilainen, 1 norjalainen, 2 ruotsalaista ja pari rahtialusta. Hiljaista on. Aurinko paistaa, mutta on edelleen kylmää. Aina välillä pitää käydä sisällä. Öölannin silta näkyy jo kaukaa. Siitä sai pienen esimaun syykuusta, jolloin toivottavasti ajamme Bosporuksella Euroopan ja Aasian välisten siltoja alle! Kalmarin satamassa on hvyinkin tilaa ja palvelut toimivat. Jäämme sinne päiväksi. Kaupunki tuntuu mukavalta, vaikka juuri nyt tätä kirjoittaessa kaupungin nuorisotie on kerääntynyt viereiselle laiturille ja kilpailee puolen yön jälkeen Diskon kanssa siitä, kumpi saa enemmän meteliä aikaan. Joten ei muuta kun nukkumaan, aamulla jatkamme tankkauksen jälkeen kohti Karlskronan edustaa.



## Kalmarista Flensburgiin 17.5. - 24.5.08



17.5. aamulla joudumme odottamaan, että huoltoaseman hoitaja ehtii sinne jonkun vähän isomman aluksen tankkaukselta. Yritämme käyttää viereistä miljöbrygganin septityhjennystä, mutta hienossa laitteessa ei ole virtaa. Aamupäivä on sumuinen ja kokeilemme ensimmäistä kertaa hailerin automaattista sumutorvea ja laitamme tutkan päälle. Muuten vähäliikenteisillä vesillä oli hyvä harjoitella ja seurata sitä. Tuuli oli vastainen ja meno kosteahko (ulkona). Läheisten tuulipuistojen myllyistä kävi 1 viidestä, eipäs taida olla kovin taloudellista! Olimme päättäneet olla menemättä Karlskronaan vaan jäämme Ölandsundin jälkeiselle eteläkärjelle, Stenshamniin. Mukava pieni satama ja hieno ruotsalais-saaristokylä. Oli jopa sauna, joka jäi tosi käyttämättä.

18.5./19.5. suuntaamme kohti etelää ja suora linja Bornholmiin. Joudumme ylittämään vilkkaan laivaliikenneväylän ja huomaamme taas, miten paljon hyötyä AIS:sta tosiaan onkin. Välillä tuntui siltä, että "vihollinen" hyökkää joka puolelta. Bornholmilla menemme Tejniin ja kiinnitymme ravintolaivan taakse, muonituspaikka on tosi lähellä. Satamassa on rauhallista, illalla vielä tulee puolalainen purjeverene johon on pakattu varmasti maksimimäärä matkustajia. Jäämme Bornholmiin myös seuraavaksi päiväksi. Otamme pyörät esille ja pyöräilemme Gudhjemiin. Satama on vielä pienempi ja ahtaampi kuin Tejn, mutta itse kylä on eloisa turistipaikka. Sää on mukavan lämmintä ja tanskalainen frukost maistuu satamaterassilla.



20.5. takaisin Ruotsin puolelle Gislövsälagen satamaan Trelleborgin itäpuolella. Matka on rauhallinen heti sen jälkeen kun pääsemme Ruotsin rannikon tuntumaan. Isoja lintuparvia tulee vastaan. Kalastaja tyhjentää veneensä loppiparven ympäröimänä. Gislövsälässä saamme sovittua paikallisten kalastajien kanssa, että pääsemme sivukiinnitykseen heidän taakseen. Rumbalotte sopii hyvin

siihen pikkutroolarilinjaan. Kävelemme muutaman kilometrin puistomaisen asuinalueen läpi ja löydämme Trelleborg bryggan vierestä mukavan ravintolan, jossa nautimme viimeisen aterian Ruotsin maaperällä.

21.5. kaunis reitti Tanskan puolelle. Ohitamme Moen-saaren mahtavat kalkkijyrkänteet, kamera käy kuumana. Toteamme, että olemme nyt jo monta päivää olleet käytännössä avomerellä ja mukavalta tuntuu. Tulee mieleen hetki 20 vuoden takaa, kun ensimmäistä kertaa piti ylittää Porkkalan selkä. Arvoitus ovat meille kalastajien verkkojen merkit, kun emme tiedä pitäisikö ne ohittaa vai saako aja läpi. Tanskan vieraslippu nousee saalinkiin ja tulemme Stubbeköbingin

satamaan. Vierassatamassa paikat ovat hyvin ahtaita, joten meidät löytää taas kalastajien altaasta. Edessämme on satamakioski joka näköjään muonitsee ainakin puolet koko kylästä. Illalla ystävämme Jürgen tulee käymään Kööpenhaminasta saakka ja vietämme muutaman mukavan hetken paikallisessa pizzeravintolassa.



22.5. siirrymme Smålands vesille, alitamme ensiksi kaksi hienoa siltaa ja sen jälkeen olemme tuntikaupalla upoyksin kauniissa säässä. Rannikoilla näkyy paljon tuulimyllyjä. Laivaliikenne alkaa kun pääsemme Ison Beltin tuntumaan. Sen lisäksi siellä on kymmeniä pikkuveneitä kalastamassa. Määränpää on Langelandin eteläkärki, Bagenkop. Satama on positiivinen yllätys, paljon tilaa, leveitä paikkoja ja hienosti toteutettu. Pääsemme taas sivukiinnitykseen, laiturin toisella puolella iso hollantilainen purjelaiva. Satama täytyy lähinnä saksalaisilla purjeveneillä, olemme ainoa moottorivene vieraslaitureilla. Koska moottorin korjaukset Flensburgissa eivät ainakaan viikonloppuna ala, jäämme Bagenkopin myös seuraavaksi päiväksi. Aamulla veneen siivousta ja sen jälkeen pyörillä lähiympäristöön. Langelandin eteläkärjessä on useampia luonnonsuojelualueita ja siellä on mm. rakennettu lammikoita sammakoita varten. Niiden konsertti oli aivan uskomatonta. Ilma oli täynnä tuksuja, luonto jo aivan erilaista kuin vielä pari päivää sitten, vehreää ja vaihtelevaa. Palatessamme satamaan oli yksi ainoa vierasvene jäljellä, outo kokemus tulla tyhjään satamaan.

24.5. sitten suoraan länteen Flensburgiin suuntaan. Tuulee takaviistosta ja Rumbalotte huojuu kuin humalainen. Flensburger Fördessä satoja purjeveneitä. Myöhemmin selviää, että siellä oli regattaviikonloppu. Alue on kivan näköinen, pohjoisranta Tanskaa ja eteläranta Saksaa. Kiinnitymme Industriebahniin Flensburger Yachtservicen edustalle. Lankomies Toni on meitä vastassa ja auttaa rantautumisessa. Keräämme jonkin verran vaatteita mukaan ja valmistaudumme pidempään pysähdykseen. Maanantaina selvitetään korjaustoimenpiteet ja aikataulut.

Matka Suomesta Flensburgiin saakka sujui moottorihankaluuksia lukuun ottamatta kokonaisuudessaan tosi mukavasti. Sateita tuli vain kerran parin tunnin verran, muuten yleensä paistoi aurinko, vaikka alussa oli melko viileää. Suomen ja Ruotsin satamissa oli vielä kovin hiljaista, osa suorastaan kuollut. Tanskan puolella oli vilkkaampaa. Totuimme olemaan koko päivän avomerellä ja jännitämme, minkälaista mahtaa olla kohta alkava kanava- ja jokiosuus. Ruotsin vaihtelevat maisemat olivat meille yllätys, siellä on paljon katselemista kun muutaman vuoden päästä tulemme takaisin etelästä. Toinen yllätys oli heikko internet struktuuri Kalmarista



etelään. Omasta WLAN-antennista oli kyllä hyötyä kun verkko oli lähellä, mutta monesti ei vaan ollut mitään. Täällä Flensburgissa löytyi nyt mukava internetkahvila, joten tuleehan sellainenkin tutuksi. Työt veneessä ovat alkaneet ja toivomme, että 10 päivän päästä pääsisimme jatkamaan matkaamme.

### **Pitkän odotuksen jälkeen pääsemme jatkamaan matkaa 14. - 21.6**



Vihdoin 14.6. pääsemme Flensburgista eteenpäin. Olemme viettäneet 3 viikkoa Flensburgissa eli sukuloitu siskon luona oikein kunnolla. 12.6. Rumbalotte laskettiin taas vesille ja 13. päivä meni öljynvaihtoihin ja pakkaamiseen. Koeajo jäi tekemättä, se suoritetaan ensimmäisenä ajopäivänä jatkuvalla tarkastuksilla, kaikki toimii kuitenkin moitteettomasti. Muutamme matkasuunnitelmaamme emmekä mene Fehmarnin pieneen satamaan vaan vastapäiseen Heiligenhafeniin. Matkalla oli paljon isoja purjelaivoja liikkeellä ja Kielin edustalla kova lauttaliikenne. Heiligenhafenista jatkamme seuraavana päivänä suuntana Travemünde ja Schwartau muutama kilometri ennen Lübeckiä. Alitamme Fehmarnin sillan ja Lübecker Bucht ottaa meidät kovalla tuulella ja sateella vastaan. Kesken tämän myräkän navigaatiojärjestelmän näyttö pimenee.

Sen se teki vastaavanlaisessa tilanteessa vuosi sitten myös Riian lahdella, vika oli konverterissa (kuten nytkin). Hyvä kun seurataan koko ajan paperikartalla matkan menoa. Saapuessamme Travemündeniin salamoi ja jyrisee yhden ainoan kerran, mutta kunnolla. Mielenkiintoinen tervetulo-seremonia, koska samalla taivas aukenee ja sataa kaatamalla. Tankkaamme, diesel maksaa 1,60/l, Heiligenhafenissa olisivat halunneet 1,70/l. Hinta on vuodessa melkein tuplaantunut. Travejokea pitkin Schwartauhun, Stettiner Yacht Clubin laiturille. Saamme helposti apua rantautumisessa ja myöhemmin kun laskemme maston tulevaa pitkää sisävesimatkaa varten. 15.6. siirrymme vain Lübeckin toiselle puolelle. Ajamme läpi kaupungin ja jännitämme matalia siltoja. Lübecker Motorboot Clubin laiturilla kärsii matalasta vedestä, välillä keula on rantamudassa kiinni. Päivän aikana vesi kuitenkin nousee ja ongelmia ei ole. Käymme kaupungilla syömässä ja internet kahvilassa.

16.6. lähdemme 5:30 liikkeelle. Edessä on Lübeck-Elbe-Kanal ja 7 sulkua, meidän veneilyelämämme ensimmäiset. Sulut ovat pieniä ja kaikki sujuu yllättävän helposti. Pääsemme suurimmasta osasta suoraan läpi ilman odotusta ja jäämme sulkujen jälkeen Lauenburgiin, jossa kanava yhtyy Elbe jokeen.

Keskiviikkona taas aikainen lähtö. Ylitämme Elben auringonnousussa ja käännyimme Elbeseitenkanaliin. Tämä on suora ja aika mielenkiintoinen putki, joka ei vielä ole oikein

maisemoitunut. Ensimmäinen ”sulku” on Hebewerk Lüneburg. Ajetaan (kahden tunnin odottamisen jälkeen) sisään ja mahtava laitos nostaa koko altaan laivoineen 38 metriä ylös. Lienee maailman suurimpia hissejä. Ylhäältä on upeat näkymät takaisin pohjoiseen. Seuraavana seuraa sitten Schleuse Ülzen, jossa nouseaan 23 metriä perinteisesti. Menemme Wittingeniin, jonne on kanavan viereen rakennettu hienosti hoidettu pienvenesatama. Vastassamme on iso joukko entisiä urheilukavereita, heidän kanssa vietämme mukavan illan paikallisessa Hafenklaussessa. Torstaina jäämme Wittingeniin. Ystäväni Henning on järjestänyt moottorihuoltajan, joka jälkikiristää kannen ruuvit ja tarkistaa venttiilien säädöt. Nyt tämän remontin pitäisi olla hoidettu. Iltapäivällä pyörillä kylään internettiä etsimään ja ostoksille.



Juhannusaattona jatkamme Elbeseitenkanalia Mittellandkanalille ja käännyimme länteen. Mittellandkanal on vanhempi ja hyvin maisemoitunut ympäristöön. Rahtiliikenne on kova; ohittaminen kapeassa rännissä melkein mahdotonta. Iltasatama on Sehnde, jossa jäämme kanavan puoleiselle laiturille. Ohi ajavat rahtilaivat vetävät vedet satamasta ja hetken päästä ne valuvat takaisin. Yöllä liikenne on kuitenkin rauhallista. Aattoa vietämme ensiksi syömällä kreikkalaisessa ravintolassa mahtavat

annokset, olemattomat hinnat!) ja sen jälkeen istumme kannella ja seuraamme läheisen sillan alla istuvan nuorisojoukon menoa.

Lauantaina jatkuu matka Mittellandkanalia pitkin Mindeniin. Ajamme ensiksi Anderten sulkuun ja laskemme siinä 14,5 m alaspäin. Nyt kaikki suunnat suluttamisessa on koettu eikä tunnu enää jännittävän. Mindenin kohdalla Mittellandkanal ylittää Weser joen, mahtava näkymä tämäkin. Jäämme yöksi taas kanavan viereen rakennetulle pysähtymispaikalle, josta on lyhyt matka kaupunkiin.

## Kanavaretki

### Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Rhein-Herne-Kanal 22. - 24.6.



Mindenista jatkamme Mittellandkanalia, joka muuttuu nyt leveämmäksi. Eteläpuolella seuraa Teutoburger Waldin harju kanavan linjausta (tai luultavasti juuri toisinpäin, olihan se harju siellä ensiksi). On todella kuuma päivä ja se kostautuu tunti ennen kun saavumme määränpäähän. Kova ukkonen, sadetta ja rakeita. Flybridge oli tietenkin auki ja kaikki tyynyt läpimärkiä. Yövyimme



Hörstelin vanhassa kanavahaarassa ja pääsen jynssäämään kantta kun Suomessa ei enää ehditty. Siitähän tuli kuin uusi.

23.6. ajamme loppukilometrit Mittellandkanalia ja käännyimme sitten etelään Dortmund-Ems-Kanalille. Maisemat pysyvät samanlaisina. Välillä näkyi asuinalueita mutta pääosin peltoja ja metsiä. Meno on rauhallinen paitsi Münsterin kohdalla, jossa lentokenttä on aivan kanavan vieressä ja ylitemme laskeutuvat lentokoneet. Illaksi taas vanhaan sivuhaaraan, Alte Fahrt Lüdinghausen. Pyöräilemme siihen pikkukaupunkiin, käymme internet kahvilassa ja pääsemme syömään parsaa mukavassa ravintolassa.



24.6. päättyy sitten myös Dortmund-Ems-Kanal ja tulemme Rhein-Herne-Kanalille. Täällä on enemmän teollisuuslaitoksia ja satamia mutta myös hyvin paljon vihreitä alueita. Aika yllättävää kun ajatellaan, että ollaan Saksan Ruhrin alueella. Kanavan vesi on aivan kirkasta ja joka puolella ihmiset käyvät uimassa.

Jäämme Oberhausenin marinaan, joka sijaitsee suuren "elämyskeskuksen" vieressä. Ravintoloita, huvipuistoja, ostosgallerioita jne. Vene jää tänne viikoksi ja me lennämme Sloveniaan tapaamaan vanhoja kollegoita ja ystäviä. 1.7. alkaa sitten mielenkiintoinen Rhein in osuus.

## Rheinin virtauksia vastaan

1. - 11.7.



Olemme palanneet "lomamatkaltamme" Sloveniaan, rikastettuna monella uudella kokemuksella ja muutamalla kilolla painoa. Vihdoin pääsemme kokeilemaan jokiajelua Rheinillä. Olimme tietenkin siihen varautuneet lukemalla kirjoja ja matkakertomuksia ja jollakin tavalla jännitti, miten pärjätään raskaan ammattiliikenteen ja kovan virtauksen kanssa. Lopputulos jo tähän alkuun: ainakin meille Rhein ei ollut mitenkään vaikea ajaa kun vain seurasi rahti- ja myöhemmin matkustajalusten liikkeitä ja pysyi myös ajoväylällä, joka on erittäin hyvin merkattu.

Rannalta katsottuna virtaus näyttää välillä hirveältä mutta itse ajaessa sitä tuskin huomaa muuten, kuin että vauhti pohjan suhteen oli noin 40 % pienempi kuin vauhti veden suhteen.

Oberhausenista ajoimme ensimmäisenä päivänä Duisburgiin uuteen marinaan (rahoitettu EU:n varoilla, kun vanhaa satama- ja teollisuusaluetta muokataan uuteen uskoon) ja sieltä seuraavana päivänä Düsseldorfiin. Sekin oli uusi satama ja satama-aluetta reunusti mitä mielenkiintoisimmat rakennukset, lähinnä sinne olivat keskittyneet media-yritykset. Köln oli sen jälkeen vuorossa ja siellä satama oli valtavan myllerryksen kourissa, eli aika paljon Duisburgia ja Düsseldorfia jäljessä. Tällä alkumatkalla rannalla oli



vielä suhteellisen paljon teollisuutta, mutta kuitenkin paljon vähemmän kuin mitä olimme etukäteen kuvitelleet.

Kölnin jälkeen maisemat alkoivat vähitellen muuttua, vuorenrinteitä ja linnoja kohta joka puolella ja sitä myöten myös matkustajalaivoja oli paljon liikkeellä. Mukavan illan vietimme Brohlin satamassa. Veneseura on pieni ja pitkän illan jälkeen päätimme vaihtaa seurojemme liput, eli sinne jäi ensimmäinen Meritien lippu ja kotiin tuomme Brohler Boot Clubin (BBC) lipun. Koblenz on näkemisen arvoinen kohde. Siellä Deutsche Eck:llä Mosel-joki päättyy Rheiniin ja vastarannalla valvoo mahtava linnake. Koblenzista etelään alkaa sitten varsinainen vuoristo-osuus joka huipentuu St. Goarin kohdalla Loreley-kallion huikeisiin maisemiin. Sieltä ne jatkuvat noin Rüdeshheimin viinikylään saakka. Siitä eteenpäin joki muuttaa taas ilmettään. Rannat ovat matalia, joki leveä ja paljon on sivuhaaroja ja rantaniittyjä. Tullessamme Mainziin oli melkein vaikea löytää Mainin alku, kun se oli Rheinia niin paljon kapeampi. Rheinin osuuteen meni 10 päivää, josta vietimme lepo- ja katselupäiviä Düsseldorfissa, Koblenzissa ja St. Goarissa.

## **Rauhallista menoa 12. - 28.7.**

### **Melkein yksin luonnon kanssa**



Käytämme tähän osuuteen 2 viikkoa aikaa, johon sisältyy 4 lepopäivää. Monena päivänä ajamme käytännössä yksin ja myös suluista pääsemme oikein mukavasti ja joustavasti läpi. Sulkuhoitajien palvelua pitää kehua! Teknisesti muuttuvat sulut kanavaosuudella niin kutsuttuihin ”säätösulkuihin”, niissä vesi tulee (ja lähtee) sivuilta, mikä aiheuttaa välillä omia outoja virtauksia. Loppujen lopuksi jätämme koneet käymään ja ohjailen virtauksia vastaan kun Ulla pitää venettä.

Suluilla nousemme 406 metriin ja ylitämme siellä eurooppalaisen vedenjakajan. Länteen virtaavat joet Rheinille ja itään Tonavalle. Säätösulut aiheuttavat myös laskiessa pieniä vaivoja, koska sisään ajaessa on porttien kohdalla virtauksia, jotka kääntävät veneen helposti poikittain. Ei auta muu kun vauhdilla sisään ja sitten kunnon jarrutus.



Maisemat Mainilla ja kanavalla Hilpoltsteinin jälkeen ovat todella viehättäviä. Mainin rantoja peittää puu- ja pensaskasvillisuus, Würzburgista eteenpäin viinitarhat nousevat joen rinteillä. Kanavaosuus on Bambergista Hilpoltsteiniin aika yksitoikkoinen, joko maatalous- ja teollisuusnäkyviä tai sitten pitkä väli metsän keskellä. Hilpoltsteinilla maisemat taas avautuvat ja näkymät ovat yksinkertaisesti kauniita. Ne paranevat edelleen kun saavutaan Dietfurtin kohdalla Altmühl-laaksoon, jossa kanava kulkee Altmühljoen reittiä.



Koko matkalla on paljon pieniä kaupunkeja ja kyliä, joissa vanhat rakennukset ja perinteet ovat säilyneet. Siellä on mukava kierrellä ja nauttia ravitsemusliikkeiden antimista, paikallisia viinejäkin tuli bunkattua oikein kunnolla. Meidän pysähtymispaikat olivat Aschaffenburg, Miltenberg, Lohr, Eibelstadt, Kitzingen, Schweinfurt, Bamberg, Erlangen ja Berching. Tultaessa 27.7. Tonavalle jäimme marina Saaliin km 2410. Erityisesti Berchingissä viihdyimme hyvin paikallisen veneseuran kanssa. Monessa kaupungissa löytyy muutama rantautumispaikka joen

muurilla, mutta esim. Würzburgissa niitä ei tällä hetkellä ole lainkaan. Varsinkin ison veneen kanssa pitää suunnitella yöpymispaikat hyvin ja olla aikaisin liikkeellä. Tekniikkakin aiheutti taas hermojen kutinaa. Huomasin (onneksi) että styrpurin akselin alle vaihteiston laipan kohdalla kertyi metallijauhoa ja silppua ja totesin, että ruuvit laipassa eivät olleet kunnolla kiinni. Omat voimat ja työkalutkaan eivät riittäneet asian korjaamiseksi mutta Eibelstadtissa saimme apua. Päätelmä oli, että Flensburgissa oli jätetty homma puolen tiehen (vaikka sieltä tietenkin väitettiin toisin), löysä keskittämisruuvi raapi akselia ja akseli itse oli jo liikkunut parisen senttiä ulospäin! Täällä Saalissa saamme suurille avattaville sivuikkunoille vielä kärpäskehukset tehtyä ja jos onnistuu hyvin myös jatkokappaleen meidän biminille, jolloin saamme koko flybridgen suojattua auringolta.

Nyt on takanapäin 3200 km ja 66 sulkua, edessä on saman verran matkaa Tonavaa ja Mustaa Merta ja 18 sulkua. Sää on ollut hyvin vaihtelevia, mutta ajon aikana olemme säästyneet pahemmilta sateilta. Viimeisinä päivinä lämpömittari on tehnyt hyppäyksen ylöspäin, tänään oli 31° Saalin marinassa

## **Tonava lumoa**

**29.7. - 10.8.**



Tonava ottaa meidät haltuun heti alusta lähtien. Huomaa selvästi, että tässä on todellinen joki. Virtaus vaihtelee eri päivinä kahden ja viiden solmun välillä, josta kukkaro kiittää tietenkin. Polttoainekulutus Rheinin loppumetreiltä Wieniin on noin 9 litraa/tunti eli noin puolet normaalista, vaikka alkuosa matkasta oli vielä virtaa vastaan. Maisemat ovat taas kerran todella kauniita. Välillä leveä joki ja kukkuloita,

välillä voimakkaasti virtaava joki puristettuna vuorten rinteiden väliin. Sulut ovat pidempiä ja leveämpiä kuin tähän asti ja välillä joutuu odottamaan ammattiliikennettä. Wachausta lähtien näkyy myös muita huviveneitä. Ensimmäisenä ajopäivänä yövyimme Straubingin sulun ylaveden laiturilla, kaupungista ei löydy laituripaikkoja. Sitten Deggendorfiin rauhalliseen satamaan ja sen jälkeen Passaun edustalla olevaan Heiningin marinaan, jossa kiinnitetään virrassa olevalle laiturille. Sitten Saksa jää jo taaksepäin ja siirrymme Itävallan puolelle. 2.8. olemme Schlögenin satamassa. Täällä Tonava tekee kaksi 180 asteen mutkaa, vaikuttava näky varsinkin ylhäältä vuorenrinteiltä nähtynä. Schlögenistä Linziin, Winterhafen. Täällä tyttäreemme Kirsi tulee mukaan Wieneriin saakka, kiva kun välillä on meidän kahden lisäksi muuta matkaseuraa. Seuraavat yöpymispaikat ovat Wallsee, Emmersdorf ja Altenwörth ennen kuin tullaan 8.8. Wieneriin. Marina Wien on suuri ja moderni satama. Wallseessa (Suomen lippu) ja Altenwörthissä (Meritien viiri) vietimme pitkät hetket paikallisten veneseurojen jäsenien kanssa, aina saatiin mahtavasti apua ja neuvoja. Mieleenpainuva oli myös nähdä Tonavan vuoden 2002 tulvan rajoja, vesi nousi silloin paikoin 12 m! Tapasimme tällä osuudella monta ystävää ja veljeni, joten yksin ei ehtinyt olla kovin monta päivää. Tekniikka on pelannut hyvin eikä säässäkin ollut valittamista. Sateita tuli lähinnä öisin ja lämmintä riitti.

Huomenna 11.8. matka jatkuu Slovakian puolelle Bratislavaan. Nyt takana on 3800 km ja edessä vielä 2500 km. Sulut on melkein sulutettu, enää 4 sulkua jäljellä. Wienerissä mastokin on nostettu pystyyn ja saamme siten myös dingin käyttöön.

## Fantastiset maisemat ja kova virta

11. - 16.8.



Wienerin sulun, Freudenaun, jälkeen Tonava virtaa taas mahtavasti. Alhaisilla kierroksilla mennään 12 solmua. Joki muuttuu yhä leveämmäksi, rantaniityt ovat luonnonsuojelualuetta. Paljon näkyy kuitenkin pieniä lomamökkejä, joista suurin osa seisoo korkeilla jaloilla. Hainburgin lähellä rannat muuttuvat taas jyrkemmiksi.

Nostamme Slovakian vieraslipun entisen raja-aseman kohdalla, Schengenin sopimuksen ansiosta ei ole enää mitään rajatarkastuksia. Bratislavassa menemme Milanin vieraslaiturille, joka on kuuluisa Tonavan matkalaisilla. Bratislavassa on viehättävä keskusta, minkä voi kiertää hyvin parissa tunnissa. Itse kaupunkikierto on seuraavana aamupäivänä, iltapäivällä sitten kolmen tunnin öljynvaihto, joten sekään ei enää vaivaa mieltä ennen Istanbulia.

Bratislavan jälkeen Tonava muuttuu isoksi järveksi, ennen kuin päästään Gabčíkovon sulkukanavaan ja sululle. Kanava on ahdas ja aallot vyöryvät puolelta toiselle, pienemmällä veneellä siinä olisi jo tekemistä. Seuraava satama on Komárno. Satama on syvän altaan perällä telakkaa vastapäätä, mutta kuitenkin hyvin rauhallinen. Meitä Tonava-menijöitä on tällä hetkellä 4 venettä



ja kaikki ovat sinäkin iltana samassa satamassa: saksalainen purjevene Ubena, ranskalainen moottorivene Romar I, hollantilainen katamaraani CO II ja Rumbalotte.

Seuraavana päivänä jatkuvat ensiksi taas matalat rantamaisemat monine hiekkarantoineen, mutta Esztergomin tuntumassa alkaa Unkarin keskivuoriston alue ja Tonava mutkittaa siitä läpi. Ei oikein voi kuvailla sitä, että koko päivä menee aina maisemien ihailemiseen. Illalla menemme ensimmäisen kerran ankkuriin Pilismarotin järvellä (Tonavan sivuhaara). Illan myötä päivävieraat nopeine



moottoriveneineen lähtevät ja lopuksi olemme vain 3 venekuntaa, jotka jäävät yöksi. Rauhallista ja mukavaa! Tänään on sitten ajettu Budapestiin vähän pilvisessä mutta erittäin lämpimässä säässä, myöhäisiltapäivällä vielä 34°. Wiking Marina Budapest lyö kaikki ennätykset koskien sekä yöpymismaksua että dieselin hintaa. Kuten kuulunee olla, palvelut ja infrastruktuuri eivät kyllä ole samaa tasoa.

**Tähän tottuu! Mahtava kokemus!**

**17. - 25.8.**



Budapestista lähdemme varhain aamulla, koska Tonava suljetaan puoleksi päiväksi jonkun lentonäytöksen takia. Ajo Budan ja Pestin välillä aamuauringossa on hieno kokemus. Budapestin jälkeen Tonava muuttuu leveäksi nauhaksi ja itäpuolella alkaa tasainen pusta-maisema. Emme löytäneet sopivaa marinaa ja ankkuroimme joen sivulla; vettä kölin alla 3 m ja virtaa 2 solmua.

Hyvin vene pysyy suorassa linjassa ja ankkuri pitää. Seuraavana päivänä menemme Bajan venesatamaan, joka on keskellä kaupunkia. Saniteettitiloja ei ole, mutta rannalla on vilkas kahvilaelämä ja kaikki pikkukaupungin palvelut ovat lähellä. Ensimmäistä kertaa tuntui siltä, että nyt ollaan etelässä. Täällä tapaamme myös hollantilaiset ja ranskalaiset kanssamatkustajat ja heidän kanssa muodostuu jatkossa tiivis yhteydenpito, mukavaa sosiaalista kanssakäymistä. Bajasta matka jatkuu Mohácsiin, joka on myös mukava pieni kaupunki. Pääsemme poliisin luvalla suureen ponttoonisiin. Seuraavana aamuna sitten viranomaistoiminnot: lähdemme nyt EU:sta Serbian

puolelle, puolessa tunnissa poliisi, tulli ja vesipoliisi olivat kirjoittaneet paperinsa ja suuntasimme tuntemattomaan Serbiaan. Jossain yläjuoksulla oli näköjään satanut paljon, sillä veden pinta oli noussut metrin verran ja Tonava kuljetti paljon puutavaraa mukanaan. Serbian puolella passitarkastus jne. oli Bezdanissa, kaikki toimi erittäin ystävällisessä hengessä ja ilman vaikeuksia. Illaksi menemme uuteen satamaan Apatiiniin, jonne jääme pariksi päiväksi. Iltapäivällä ikivanha lentokone peittää koko kaupungin myrkkyyntä hyttysiä vastaan, tuntui siltä että se tosiaan tepsii. Apatinissa tehdään hyvää olutta, Jelen Pivo. Ihmiset tapaavat illalla joko keskustan kahviloissa tai sitten Tonavan rannalla. Apatinin jälkeen menemme taas ankkuriin Tonavan sivuhaaraan. Kalastajat liikkuvat myöhään illalla ja taas varhain aamulla ja metsässä kiimassa olevat Saksan hirvet mylvivät.

Täällä virtaa on vain solmu, mutta sekin on liikaa vapaaseen uimiseen. Laitamme pitkän uivan köyden veteen, johon on kiinnitetty lepuuttaja. Näin voi antaa itseään viedä ja vetää sitten itsensä köyden avulla takaisin veneeseen. Seuraava paikka on Novi Sad, jossa on iso venesatama. Täällä on paljon itse tehtyjä veneitä ja uivia kesämökkejä. Moneen päivän kuumuuden jälkeen alkaa illalla jonkun verran sataa ja lämpötila viilenee selvästi: tätä jo odotimmekin. Kaupungin keskustassa on laajat kävelyalueet, kahviloita joka puolella ja internet-yhteydet kuuluvat normaaliin tarjontaan! Novi Sadista sitten Belgradiin. Maisemat muuttuvat taas. Oikealla puolella on koko ajan jyrkkä rantatörmä kun taas toinen puoli on matalaa tasankoa. Belgradissa löydämme paikan Sava-joen rannalla ravintolalaivan kyljestä. Täällä on taas paljon veneitä ja erityisen paljon ravintolaveneitä. Ihmiset osaavat ottaa elämän mukavat puolet esille. Belgrad on viimeinen isompi kaupunki ennen Konstantaa, joten jatkon yhteydenpidot hankaloitunevat ainakin jonkun verran.



## Linnoja, rotkoja, missä ranta?

26.8. - 2.9.





Belgradista Smederevoon saakka joen oikealle puolella on metsäinen kumpuileva harju, siitä eteenpäin rantamaisemat mataloituvat. Itse Smederevossa joen rannalla mahtavan linnakkeen jäännökset. Tonava levenee tuntuvasti ja tuntuu enemmän isolta järveltä kuin joelta. Yritämme löytää ankkuripaikkaa, mutta kaikki saarten ympäristöt osoittautuvat liian mataliksi. Kiinnitymme loppujen lopuksi Kostolacin ponttoonin jossa on jo meidän satunnaisen eskaaderin hollantilaiset ja ranskalaiset kumppanit. Kostolacissa on iso voimalaitos ja koko pikkukaupunki rakentuu sen ympärille.

Kostolacista Ramiin, jossa taas linnake joen rannalla. Sen jälkeen rantamaisemat muuttuvat metsäisestä vihreästä enemmän auringon paahramaan keltaiseen. Matkalla Golubaciin meillä on yhtäkkiä enää vain 50 cm vettä kölin alla, onneksi löydämme nopeasti takaisin syvemmälle väylälle. Tonavalla väylät muuttuvat koko ajan ja siltä osin pitää tosiaan olla tarkkana. Saksalainen Ubena on tähän saakka käynyt 6 kertaa hiekassa ja menettänyt yhden ankkurin. Golubacista alkaa 110 km:n reitti ”Rautainen portti”. Joki puristuu kallioseinämien väliin ja näkymät ovat välillä huikeat. Suurin mittaamamme veden syvyys oli noin 75 m. Rautaisen portin ensimmäisen osan jälkeen jääme pikkukaupunkiin Donji Milanovaciin.



Tutustumme serbialaiseen pariskuntaan, joka ehdottomasti haluaisi ostaa Rumbalotten ja vaatii tulevansa ostajalistalle, hinnasta kuulemma ei ole väliä. He kutsuvat meidät veneeseensä lounalle ja vietämme muutaman mukavan hetken. Donji Milanovacissa koemme myös ensimmäisen kerran Tonavan tuulia. Aamulla tuulee idästä, mikä ei vielä häiritse ponttoonillamme. Iltapäivällä tuuli kääntyy länteen ja voimistuu ja hetkessä ympärillämme kiehuu. Teemme pikalähdön läheiseen kauniiseen Porečka-joen lahteen, jossa on rauhallista vaikka ukonilma pyörii lahden vuorilla.



Seuraavana aamuna lähtö rautaisen portin toiselle osuudelle, jolle osuu kaikista ahtaimmat paikat. Sen jälkeen tulee koko matkan suurin sulku, Portile de Fier tai Djerdap 1. Sulun toinen osa kuuluu Romanian ja toinen osa Serbialle, viikoittain vaihtuu sulutusvuoro. Sulussa on kaksi peräkkäistä kammiota, jossa kummassakin on 15 m lasku. Eli ajetaan ensiksi ensimmäiseen kammioon, lasketaan 15 m, ajetaan toiseen kammioon ja lasketaan toiset 15 m.



Sulun jälkeen rantamaisemat ovat taas matalia. Kladovossa hoidamme itsemme ulos Serbiasta ja olemme siitä eteenpäin pari päivää ”maattomia” eli voimme vain ankkuroida Tonavalla, joka on kansainvälinen vesitie. Lähtiessämme Kladovasta tuuli voimistuu ja ihan tuntuu siltä, että oltaisiin kotoisilla vesillä. Löydämme ankkuripaikan joen mutkasta pienen romanialaiskylän rannalla.

Illalla romanian rajapoliisivene tulee kyselemään tietojamme ja toivottaa hyvää matkaa. Tuuli jatkuu seuraavanakin päivänä, maisemat muuttuvat välillä melkein aromaiseksi. Tullessamme koko matkan viimeiselle sululle, Djerdap 2, 10 – 12 m/sek. luoteistuuli tekee takaapäin pahoja aaltoja suoraan sulkuun. Onneksi pääsemme ensimmäisenä ajamaan sisään, koska kiinnittyminen vaati pari yritystä. Km 837 Girla-Mare saaren takaa löytyy kaunis ja suojattu ankkuripaikka. Sieltä lähdemme 31.8. Bulgarian puolelle Vidinin kaupunkiin, jossa hoidetaan passitarkastukset yms. Voimme jäädä poliisin ponttoonille, joten vene on hyvin vartioitu.

Vidin on mukavan rauhallinen kaupunki, jossa on myös iso linnake, Baba Vidi. Viereisestä ravintolalaivasta löytyy Tonavan muikkuja, Ukelei. Ne ovat niin hyviä, että käymme myös seuraavana päivänä siellä syömässä. CO II ja Romar 1 ovat kirjoittautuneet Romanian puolelle, pysymme heidän kanssa tekstari-yhteydessä. Saksalainen Ubena taas saapuu myös Vidiniin, vietämme heidän kanssa iltaa, jolloin kertovat monista vastoinkäymisistä. Viimeisenä tosiaan menettivät ankkurin. Huono onni vain jatkui, koska tänään kuulimme VHF:stä,



että he olivat taas joutuneet hiekkaan ja jokipoliisi järjesti heille apua. Mahtaa olla hermot jo aika kireällä. Me pääsemme mahtavaan ankkuripaikkaan km 710, jossa vietämme päivän täysin kirkkaassa ja tuulettomassa säässä ja täälläkin taas romanian rajapoliisi käy tarkistamassa meidät. Illalla paikalliset kalastajat ovat vetäneet verkon koko sivuhaaran aukon eteen, saapas nähdä miten täältä huomenna päästään ulos!



## Joki kuin järvi, matalat kohdat monesti ilman merkkejä, mutta läpi päästiin

3. - 11.9.



Hyvin päästiin ankkurilahdesta lähtemään, kun kalastajat ovat varhain liikkeellä. Ajamme melkein koko päivän yksin. Kun monet kartalta katsotut ankkuripaikat ovat taas kerran liian matalia, ankkuroimme km 625 virrassa yksinäisen ravintolan edessä.

Seuraavana päivänä Tonava muuttuu taas kerran enemmän järveksi monine saarineen ja sivuhaaroinen. Päivän aikana ylitämme Helsingin pituuspiirin ja olemme nyt ensimmäisen kerran omalla veneellä eteläsataman itäpuolella! Sää on mahtava: sininen taivas, aamuisin noin 20° ja iltapäivällä 30°. Ajamme Sistoviin, jossa pääsemme paikallisen matkustajalaivan kylkeen. Kapteeni Kasimir kutsuu meidät illaksi syömään kalaa. Keskustelu onnistuu jotenkin venäjän kielellä. Päivän aikana maisemat olivat kovin vaihtelevia. Mieleen jäi varsinkin kohta, jossa Romanian puolella on suuria teollisuuslaitoksia ja Bulgarian puolella korkeita valkoisia kalkkihiekkarantatörmä. Kilometritauluja – joiden pitäisi olla joka km kohdalla – puuttuu nyt usein ja väylämerkinnät ovat puutteellisia. Ajaminen vaatii tosiaan keskittymistä.



Seuraava etappi mene Rusen kaupunkiin, jossa on Belgradin jälkeen taas ensimmäinen veneseuran marina. Satamamestari siirtää veneitä, jotta mahtuisimme sinne. Ruse on positiivinen yllätys. Kaupungin keskusta on hyvin hoidettu, laajoja puistoja ja kävelykatuja; jääme pariaksi päiväksi. Marinassa on kahden päivän aikana enemmän kansainvälistä seuraa kuin koskaan aikaisemmin. Pari tanskalaista, hollantilainen, ranskalainen, englantilainen, saksalainen ja me. Kesän aikana siellä

oli käynyt 46 ulkomaista venekuntaa. Saksalaisen Ubenan epäonni oli edelleen jatkunut ja he päättivät jättää veneen tänne ja jatkaa sitten ensi keväänä uusin voimin.



Rusesta matka jatkuu Tutrakaniin, jonne pääsemme kaupungin ponttonille. On sunnuntai ja kaupunki itse on kuin kuollut. Sieltä löytyy vanha kalastajien pitoreskinen asuinkatu, mutta talot ovat osittain surkeassa kunnossa. Kadun päässä kuitenkin ainoa toimiva ravintola Tonavan rannalla. Ponttonin vieressä lastataan laivaa auringonkukansiemenillä ja sieltä lentävä rasvainen pöly peittää meidät kunnolla.

Sitten tulee viimeinen päivä Bulgarian puolella, ajamme Silistraan. Tänään on taas aika paljon ammattialuksia liikkeellä. Ennen Silistraa loppuu laajan selän kohdalla taas kerran kaikki merkinnät. Eihän siinä mitään, ellei kartan mukaan selällä olisi leveä matala. Hidas eteneminen, jolloin sivutamme myös joessa makaavan hyllyn, ja kaikki menee hyvin. Silistrassa kiinni poliisiponttoonille. Kaupunki on melko iso, mutta suurin osa on menneen ajan betonilähiöitä. Keskustassa vilkas elämä kun siellä vietettiin Silistra-päivää. Illalla vietämme mukavat hetket CO II:n ja Romar 1:n miehistön kanssa. He lähtevät Cernavodaan ja sieltä suoraan Konstantaan kun me ajamme syvempää Borcea-haaraa Tonavan suistoon.

Aamulla lähtöselvitykset ja siirtyminen joen toiselle rannalle, jossa hoituu Romanian tuloseelvitykset. Koko matkan aikana viranomaisten toiminta oli moitteetonta ja varsinkin nuoret virkamiehet erittäin ystävällisiä ja asiallisia. Joillekin viranomaisille uusi aika tuntuu aiheuttavan päänvaivaa siinä mielessä, etteivät he itse tiedä,



mitä papereita pitää täyttää vai tarvitaanko niitä lainkaan. Ensimmäinen päivä Romaniassa alkaa parin tunnin pienillä sadekuuroilla, sen jälkeen sää taas selkenee. Tunnin ajomatkan jälkeen tulee haastava tilanne eteen: karttaan merkitty matala, ei viittoja ja kartan mukainen ajoreitti tuottaa meille yhtäkkiä enää 20 cm vettä kölin alle. Melkein tunti meni etsimällä oikeata reittiä, mutta yli päästiin. Sen jälkeen syvyydet kasvoivatkin niin, että monesti oli jopa 25 m ja seuraavana päivän ennen Brailan satamaa jopa 38 m syvyyttä. Ajamme Bala-kanavaa Borcean haaralle. Kanava kiemurtelee 10 km matkalla kauniin rantamaiseman läpi. Borcean rannat ovat matalia, yhä vähemmän asutusta mutta sen sijaan rannoilla lehmiä, hevosia, lampaita ja sikoja. Kalastajia on joka paikassa. Pohjoisemmassa avautuvat näkymät laajalle tasongolle. Ankkuroimme joen mutkaan haaran km 26. Tuntia myöhemmin saapuu myös englantilainen kaksikymmentämetrinen Zingara. Heille siitä matalikosta ei löytynyt sitä 20 cm, mutta he pääsivät vetämään itsensä ulos viedyn ankkurin avulla syvemmille vesille.



Tänään 10.9. matka jatkui ensiksi vielä Borcealla kunnes alitamme Tonavan viimeisen sillan ja olemme päässeet takaisin pääväylälle. Nyt rannat tyhjenevät tyystin myös onkiporukalta. Siellä täällä on yksinäinen talo, jossain kaadetaan puita ja lastataan veneitä. Tilanne muuttuu kun tulemme Brailaan, jossa meitä tervehtii "skyline". Brailassa on telakoita ja myös vapaa-ajan venesatama mutta sinne ei mahdu vieraita. Pääsemme satamakapteenin rakennuksen edessä toisen veneen kylkeen.

## Meritiellä Tonavan suistoon kilometri nollaan

12. - 16.9.



Brailassa suuri osa keskustasta on kaivettu auki ja infrastruktuuri uusitaan. Kaupungissa on paljon hienoja taloja, mutta suurin osa niistä ei ole nähnyt maalia ja muuta kunnossapitoa vuosikymmeniin, paljon on työtä edessä. Brailasta matka jatkui ohi Galatin suuren satama- ja telakkakaupungin, täältä alkaa liikenneteknisesti taas meri ja Tonavan kilometrit muuttuvat maileiksi. Galatin jälkeen seuraa 570 m Moldavian rantaviiva ja sen jälkeen on vasemmalla puolella jokea Ukraina. Tällä osuudella on jo paljon isoja laivoja liikenteessä.

Maisemat ovat avaria ja rannoilla näkyy lukuisia hevosvaunuja. Vähän ennen Tulcea Tonava jakaantuu kahteen haaraan: Chilia-haara jatkuu pohjoisimpana haarana ja päättyy Ukrainassa Mustaan Mereen, me jatkamme eteläisempää Sfantu Gheorghe-haaraa, joka vie ensiksi suistoalueen "pääkaupunkiin" Tulceaan. Siellä on iso rantabulevardi jolla on vilkas kaupunkielämä. Suurin osa liikenteestä suistoalueella tapahtuu vesiteitse, ja satamassa on tosi vilkasta. Löydämme paikan ravintolaiva Republican kyljestä. Sää on tällä välin muuttunut syksyiseksi, aamuisin enää 10 - 12° ja kova tuuli. Teemme turistiveneellä vierailun suistoalueelle: aamupäivällä sataa kaatamalla ja kaikki matkustajat kastuvat enemmän tai vähemmän; yhdessä yritetään pitää veneen kangaskatto pystyssä. Lounaalla käydään Mila 23 kalastajakylässä, jonne ei ole maantieyhteyttä. Tarjotaan Tonavan kalakeittoa ja kalaa ja paikallista snapsia. Paluumatkalla sade on lakannut ja saamme jo paremman kuvan suistosta. Puiden peittämät rannat, useamman metrin veden korkeuden vaihtelu

näkyy. Kanavia joka puolella, yksin tässä eksyisi hetkessä. Kalamiehiä on enemmän kuin lintuja ja hidas ajaminen tuntuu olevan paikallisille tuntematon käsite. Seuraavana päivänä jääme vielä Tulceaan ja valmistelemme venettä Mustan Meren osuutta varten. Tänään 15.9. ajettiin sitten viimeinen Tonavan osuus, joka päättyy kanavaa pitkin Sulinan kaupunkiin maili nollaan.





On tosi syksyistä, taivas on tummissa pilvissä ja tuuli puhaltaa koillisesta. Sääennusteet eivät oikein lupa parannusta lähipäiviksi. Ainoa mahdollinen ajopäivä (85 mailia, 10 – 12 tuntia) Konstantaan näyttää olevan ylihuomenna. Tutustumme kaupunkiin, jossa on yllättävän paljon kauppoja ja ravintoloita. Internetkin toimii osittain jopa veneestä käsin. Vähän tuntuu yllättävältä, että täällä nyt olemme 2400 km Tonava-osuuden jälkeen ja edessä enää 650 km Istanbuliin. Matkan aikana on nähty niin paljon erilaisia maisemia ja kaupunkeja, että muistaminen jo tuottaa vaikeuksia. Mitään hankaluuksia viranomaisten kanssa emme kokeneet eikä missään vaiheessa tuntunut turvattomalta. Erittymisen kiva oli myös tutustua muihin vähiin venekuntiin, jotka nyt kaikki ovat jo Konstantassa. Me taidamme olla viimeiset tai ainakin viimeisiä Tonavan kävijöitä tänä vuonna.

## Mustameri ja Marmarameri näyttävät kyntensä viime metreillä

17. - 26.9.



Auringon noustessa lähdemme viimeiselle taipaleelle. Sulinasta johtaa 5 mailin kanava Mustallemerelle. Sinne tullessa on pitkä aallokko vastassa, joka tuntui jokiajelun jälkeen oikein mukavalta, olemme taas merellä. Tuuli luoteesta 6 – 10 m/s, nostamme tukipurjeen, joka vakauttaa menoa. Kymmenen ajotunnin aikana tulee vain yksi matkustajalaiva vastaan, jonka olimme nähneet jo Tulceassa. Pari kertaa delfiinit tulevat tervehtimään, kiva tunne. Iltapäivällä aurinko



tulee esille ja voimme ajaa flybridgellä. Konstantan satamasta löydämme tutut kaverit; Romar I ja CO II ovat odottaneet jo 6 päivää parempia säitä ja Zingara tervehtii meitä englantilaisittain "nice to see you here in one piece". Heidän yöllinen matka Sulinasta Konstantaan oli näköjään vähän rauhaton, koska Phyl ilmoitti jo lopettavansa merimatkailuun tähän. Toinen luopuja oli Romarin Jeannine. Konstantassa kiinnitetään perä laiturille, eli etelän tapa tulee täällä jo tutuksi. Landgångia testautamme veneeseen tulevilla viranomaisilla, se kesti. Port Tomis on iso satama ja siellä oli vielä laajennuksia menossa. Näytti siltä, että ensi vuonna satama olisi valmis. Itse kaupunki ei oikein syyttänyt, ei mitään erikoista.



Konstantasta lähdemme Bulgariaan Balchikiin. Meno oli rauhallinen, taas tulee delfiinejä tervehtimään. Romanian rannikko on aika matala, Bulgarian puolella on enemmän jyrkänteitä ja maisemat ovat monipuolisempia. Balchikin maahantulossa meitä on vastassa rajapoliisin koko henkilökunta; tähän vuodeen aikaan ei ole enää paljon kävijöitä. Satamassa on hyviä laitureita, mutta minkäänlaisia vessoja tai suihkutiloja ei ole. Kaupunki tekee mukavan vaikutuksen, täältä alkavat Bulgarian turistirannat. Lepopäivän jälkeen ajamme Varnan ohitse Nesebariin. Samanlaiset kauniit rantamaisemat, jonne on kyllä säännöllisin välimatkoin rakennettu turistilinnuja. Nesebarissa paikallinen marina ei ota meitä vastaan vaan ohjaa kaupungin laiturille, josta löydämme juuri sopivan kokoisen välin. Vanha Nesebar vilisee turisteja, mutta siellä oli kiva kierrellä. Nesebarista meidän piti lähteä suoraan Turkin puolelle, mutta heidän tulliasema oli henkilökuntapuutteen takia miehittämättä. Ei auttanut muu kuin lähteä Burgasiin hoitamaan paperisotaa. Sinne on kuitenkin niin pitkä matka, että jäimme Burgasin marinaan yöksi. Kaupungilla emme käyneet, kun iltapäivällä alkoi monen tunnin kaatosade. Seuraavana aamuna sitten pakollinen paperisota, jossa tärkeintä tuntui olevan pyöreä Rumbalotte-leima, mitäs siinä. Oli syksyisen aurinkoinen päivä ja matka Turkkiin Iğneadaan sujui rauhallisesti. Siellä oli kaupungin edustalla armada kalastusveneitä liikkeellä ja itse satamassa laivaliikennettä läpi yön.



Jäimme satamalahteen ankkuriin; merivartioston vene tuli kyselemään, onko ongelmia, mitään viranomaiskiinnostusta meihin ei herännyt missään. Iğneadasta oli sitten 68 mailia Bosporuksen pohjoissuulle. Säätietojen mukaan ei olisi pitänyt olla mitään ongelmia, mutta kahden ajotunnin jälkeen meitä kohtasi 4 – 5 metrin aallokko, vaikka tuulta oli vain kohtalaisesti. Kun vauhtiakin piti pitää, jotta tultaisiin valoisassa perille, taistelimme 6 tuntia aikamoisessa myllerryksessä. Koskaan aikaisemmin ei katsottu niin usein kelloa, että eikös tämä nyt kohta ole ohi. Vettä tuli yli ja sisään, pilssivaroitus soi ja kapteeni kävi myös käsipumpun kimppuun. Bosporuksen edustalla sitten kymmeniä laivoja ankkuripaikoissaan. Pääsimme kuitenkin rauhalliseen Poyraz-kylän satamaan. Kolmen ankkurointiyrityksen jälkeen menimme kalastajien viereen laiturille. Ilta kului sitten järjestelemässä venettä, kuivaamassa paikkoja ja edelleen ihmettelemässä päivän koetuksia. Navtexissa annettiin kovan tuulen varoitus seuraavalle päivälle.

26.9. ja matkamme viimeinen päivä. Ei tuulivaroituksia Bosporukselle ja Marmaramerelle, vähän pilvistä. Soittelemme turkkilaisten ystäviemme kanssa ja lähdemme klo 10 liikkeelle. Edessä enää kolmen tunnin ajomatka, josta haluamme nauttia katselemalla Bosporuksen hienoja maisemia. Lähtiessä ulos satamasta tuntuu heti Mustaltamereltä tuleva aallokko, mutta se heltiää nopeasti. Aurinkokin tulee esille, kaikki mukavasti kunnes saavutamme vanhalle Euroopan ja Aasian väliselle sillalle. Taivas tummenee, tuuli yltyy Marmaramereltä päin suoraan etelästä ja taas olemme kovassa myllerryksessä. Kun joudumme kääntymään satamaan päin, tuuli tulee sivulta ja äitiä ikävä! Ei auta muu kuin vauhti minimiin. Saamme satamasta loppumetreillä veneen vastaan, joka ohjaa meidät turvallisesti sataman ahtaalle suulle. Sisään sitten vauhdilla, ja matkamme Suomesta Istanbuliin on päättynyt. Tämä Marmarameren myrsky kesti 4 tuntia ja aiheutti maalla paljon vahinkoa, mm. yksi minaretti kaatui ja mies kuoli sen alle. Me olemme nyt turvallisesti ystäviemme luona, lähiviikot menevät veneen talvehtimisjärjestelyissä. Matka kesti 4,5 kuukautta, josta tosin oli noin 4 viikon verran osittain suunniteltua ja osittain suunnittelematonta taukoa. Siihen meni tasan 500 ajotuntia ja se oli 3400 mailin taival.





## Turkki poukama poukamalta 12.5. – 1.10.2009



Olimme edellisenä vuonna ajaneet Tonavan ja Mustan Meren kautta Istanbuliin. Talven aikana kävimme kaksi kertaa siellä jatkamassa veneen kunnostamista ja huoltamista. Kun voimme asua turkkilaisten ystäviemme luona lähellä Kalamış talvisatamaa Bosporuksen Aasian puolella, järjestelyt olivat mainioita. Kuten veneilymaailmassa lienee yleismaailmallinen tapa, niin suuri osa ulkopuolisten kanssa sovituista töistä viivästyivät, joten päälle katsominen oli tarpeellista. Toisaalta saimme satamassa myös apua käden käänteessä – uusi aurinkokatos viikossa - , yhteenvetona ”tasapeli”.

Toukokuun 12. päivä lähdemme liikkeelle. Karkea suunnitelma oli kiertää koko Turkin rannikko Syyrian rajalle saakka ja pistäytyä myös Kyproksella. Seuraavan talvipaikan olimme varanneet Kemeristä lähellä Antalyaa. Istanbulista suuntaamme ensiksi Marmarameren etelärannalle. Olemme käytännössä yksin liikkeellä. Satamat ovat pieniä kaupunki- ja kalastajien satamia, turismista ei havaintoja, ”oikeaa” elämää johon kuuluu myös säännölliset mueziinien (tai heidän nauhureiden) rukouskutsut moskeijoiden tornista. Tutustumme täällä elektronisten karttojen harhaan, kun yhtenä päivänä ajan vain sen mukaan ja toteamme päätesatamassa, että onpas pieni verrattuna reittikirjassa olevaan selostukseen. Lopulta selviää syy: oikea satama puuttuu kartasta kokonaan, mutta sen nimi oli laitettu tämän pienen ja mukavan kyläsataman kohdalle, joka oli noin 2 nm idempänä. Syrjäisimmässä paikassa löydämme laituripaikan kalastajaveneitten rypystä nafta- ja öljysekaisesta altaasta; kylässä ei näy koiria, sen sijaan aaseja joka puolella.



Keskellä kylää leivotaan ulkona leipää, miehet istuvat puistossa pelaamassa lautapelejä ja kortteja, naiset omista ryhmissä talojen edessä. Marmarameren vesi on sameaa, paljon meduusoja, välillä pieniä delfiinien ryhmiä. Tuuli on Turkin vesillä ikuinen kysymysmerkki. Purjehtijoille sitä on joko liikaa tai liian vähän, joten väittämä että täällä on vain kahdenlaisia moottoriveneitä ”sellaisia, joilla on pitkä masto ja sellaisia, joilla on lyhyt tai ei lainkaan mastoa” on melko osuva. Tuuliennusteiden raja-

arvoista kannattaa aina uskoa siihen kovempaan. Joudumme tuulen voimaa kokemaan, kun ajamme aurinkokatos auki pienessä tuulen vireessä ja ylitämme lahden, jonka takana vuoristojono muodostaa matalan solan. Sieltä tulee yhtäkkiä kova puuska, joka vääntää aurinkokatoksen yhden putken kaarelle ja repii toisen irti. Saan kaaret vaivoin pidettyä toisella kädellä kunnes pääsemme selän yli ja tuulen suojaan. Tämän seurauksena vahvistimme katosta vielä kaksi kertaa ylimääräisillä putkilla ja vaihdoin myös Suomessa tehdyt kiinnikkeet vahvempiin. Marmarameren kohokohta on Marmara-saari, jonka kalliorinteet kohoavat suoraan merestä useampaan sataan metriin. Marmaran kaupungissa on turkkilaisia turisteja, ulkomaalaiset sitä eivät vielä löytäneet. Tutustumme eläkkeellä olevaan istanbulilaisen lehtimieheen, joka näyttää meille saaren länsiosaa, mukavaa! Saaren pohjoispuolella on tuhansia vuosia kaivettu marmoria, maisema näyttää välillä kuu-maisemalta.

Täältä siirrymme takaisin Euroopan rannalle. Kun Marmarameren eteläranta on vuoristoinen, niin pohjoisranta on matala ja siellä näkyy paljon maataloutta. Laivaliikenne pääväylällä Dardanelleista Istanbuliin on uskomattoman vilkasta, vesi virtaa välillä neljän solmun voimalla kapeassa Dardanellien salmessa. Viimeinen pysähdys on Çanakkalen kaupungissa, josta teemme opastetun retken Gelibolu-niemelle.

Huhti- ja joulukuun 1915 välillä Englanti ja Ranska yrittivät miehittää Dardanellien alueen siinä onnistumatta. Turkin joukkoja johti luutnantti Mustafa Kemal, josta tuli uuden Turkin luoja ”Atatürk”. Nykyään alueella on kaikkien taisteluihin osallistuneiden maiden muistomerkkejä ja sotilashautausmaita.





28.5. jätämme Marmarameren ja Dardanellit taaksemme ja pääsemme pohjoiselle Ägäis-merelle. Käymme ensiksi Turkin suuremmissa saarissa Gökceadassa, jonne rantaudumme turvallisesti rannikkovartiostoalueen viereen. Saari on vihreä ja vuoristoinen, erikoisuutena vanhat kreikkalaiskylät, joista joissain edelleen asutaan ja toiset ovat aavemaisia.



Vastakohta on seuraava saari Bozcaada, matalahko kumpuinen, kaikki talot ja tontit hienosti hoidettu. Satama on vanhan linnan edessä. Ensimmäistä kertaa kristallin kirkas vesi, ankkuri näkyi hyvin. Otamme pyörät esille ja kierrämme koko saaren, tauolla lähtee talviturkki kevään viileässä vedessä.

Täältä sitten takaisin Trojan rannikolle, kierretään Baba Burnu linnakkeineen Edremitin lahteen ja onnistumme kiinnittymään Assoksen antiikkiseen satamaan ravintolalaivan kylkeen. Matkalla kylään vuoren huipulla ystävällinen kuski ottaa meidät mukaan, ylhäältä mahtava näköala vastakkaiselle Lesbos-saarelle. Tuuliennusteiden takia emme jatka syvemmälle lahteen vaan ylitämme sen ja tulemme Ayvalikin saaristoon. Päivän yksinäisessä lahdessa jälkeen menemme ensimmäiseen varsinaiseen marinaan. Yhtälailla kuin auttavaiset kalastajat on palvelu marinoissa erinomainen; aina piloottivene on vastassa, ohjaa omalle paikalle ja auttaa rantautumisessa, joka tapahtuu täällä yleensä satama-altaaseen kiinnitetyllä mooring linellä ja veneen perä laiturille. Hetken päästä ei voi enää kuvitella menevänsä keula edessä maihin. Marinojen yleinen heikko puoli oli internet-yhteyksien huono laatu, mutta siihen löytyi aina ratkaisu seuraavassa pikku katuravintolassa!



Käymme seuraavana päivänä kreikkalaisten ja roomalaisten antiikkisessa Pergamonissa, jossa meidät yllättää kova sade- ja raekuuro. Hetken päästä kaupungin koko keskusta on veden alla. Tämän jälkeen sadetta sitten ei kolmeen kuukauteen enää näkynytäkään. Kun marinassa on kyllä veneitä, niin merellä niitä on edelleen vähän. Välillä olemme luonnon satamissa, välillä ankkuroimme kaupunkien edustalla ja menemme dingillä maihin. Ankkuroitaessa tulee tavaksi ottaa snorkkeli esille ja tarkistaa, että ankkuri on kaivautunut kunnolla pohjaan, täällähän jopa näkee! Koska tyttäreni lapset Emmi ja Jami tulevat viikoksi käymään, ajamme Izmirin lahteen Levant-marinaan. Vesi muuttuu ruskeaksi ja huonolaatuiseksi. Haemme lapset 11.6. illalla kentältä ja yritämme seuraavana aamuna saada heidät ilmoitettua vieraiksi meidän transitlogiin, kuten pitäisi. Marinan satamamestari ilmoittaa, että marina kuuluu Izmirin satama-alueeseen ja oikea

satamamestari istuisi Izmirin keskustassa, tarkka paikka jäi epäselväksi. Loppujen lopuksi ajamme veneellä kaupungin satamaan, jossa käytännössä ei ole lainkaan kiinnitysmahdollisuuksia. Löydän satamamestarin, joka ihmettelee mitä teen siellä, koska transitlogissa ei ole mainintaa Izmiristä (meillä oli siellä kyllä koko Turkin rannikko mainittu). Saan vihdoin leimat paperiin ja tunnin päästä voimme jatkaa matkaa. Sen jälkeen emme näihin paperihommiin enää kiinnittäneet paljon huomiota. Mentäessä ulos lahdesta tuuli voimistuu ja Emmi alkaa voida huonosti. Päätämme olla menemättä luonnon satamaan ankkuriin vaan ajamme seuraavaan kylään, Urlaan. Satama on täynnä mutta pääsemme sittenkin yliopiston tutkimusaluksen kylkeen, ja sinne jääme viikoksi! Pohjoistuuli ei lakkaa lainkaan, merelle ei ole asiaa. Karaburunin niemimaa on kuuluisa vaikeista tuuli- ja aalto-oloista. Lopuksi vuokraamme auton ja kierrämme lähiympäristöä mukaan lukien ne satamapaikat, jonne oli tarkoitus mennä.



Kun lapset ovat lähteneet, tuulikin laantuu ja jatkamme matkaa. Karaburunin vuoret nousevat tuhanteen metriin. On muutama luonnonsatama, mutta tuuliherkkyiden takia ainakin pohjoisrannalla pitää hakeutua pikku satamiin. Juhannuksena tapaamme hollantilaiset ystävämme Corry ja Koos, joihin olimme tutustuneet edellisenä vuonna Tonavalla. Heillä oli

katamaraani talvella Constanzan lähellä Romaniassa ja saivat meidät nyt kiinni. Seuraavien viikkojen aikana tapaamme useamman kerran ja joka kerta se on yhtä hauskaa.

Viereinen kuva on Saipin satamasta. Sitä ylläpitää kalastajien kollektiivi (kuten tavallista Turkin kalastajasatamissa). Heillä on pieni ruokabaari, ja illalla grillataan laiturilla. Hollantilaisten ja meidän lisäksi saapuu vielä ruotsalainen Vildrenen-vene ja tulee seuraksemme. Niemen toisella puolella on rauhallisempaa. Vastakohtaksi pikku satamiin mennään muutaman päivän päästä Turkin kalliimpiin kuuluvaan marinaan Altın Yunuş Çeşmen läheisyydessä. Saadaan pyykit helposti pestyksi



ja ihmetellään muuten paikan hiljaisuutta. Täältä on sitten lyhyt matka itse Çeşmen kaupunkimarinaan. Se kuuluu niihin rakennusprojekteihin, jotka eivät oikein näytä valmistuvan. Nyt englantilainen sijoitusyhtiö esittää uusia suunnitelmia ja vuoden päästä tyhjillä laiturialueilla pitäisi olla ravintoloita ja kauppoja, optimistista! Marinassa on kuitenkin muutama laiturikäytössä ja sen sijainti keskustan lähellä on hyvä. Laiturilta löytyy suomalainen purjeverene "Donde". Veneen transitlog on voimassa vuoden, mutta henkilöt voivat olla yhtäjaksoisesti vain 3 kk Turkissa. Jos ei haluaa veneen kanssa kirjautua ulos Turkista, käydä Kreikassa sisään- ja uloskirjauksessa ja tulla takaisin Turkkiin hakemaan uutta transitlogia, niin helpoin ratkaisu on pikaretki lautalla



Kreikkaan ja takaisin. Niin me teemme, käymme Kiosin saarella ja tulemme illalla takaisin. Passeissa on uusi leima ja kaikki taas hyvin. Lukuun ottamatta sitä seikkaa, että 3 päivää myöhemmin luottokorttini alkaa palvelemaan tuntemattomia tahoja internetostojen muodossa. Onneksi Ulla seuraa korttien tilannetta säännöllisesti kun olemme internet-yhteydessä ja saamme sen nopeasti suljetuksi. Epäilemme sitä ravintolaa Kioksissa, jonka takahuoneeseen kortti hävisi maksuvaiheessa. Turkissa suurin osa maksulaitteista on sirulukijoita, kortti jätetään pöydälle ja laite tuodaan asiakkaan eteen.

Çeşmen jälkeen seuraavan etapin päätepiste on Kuşadası. Matkalla sinne uusi marina Alaçati,



muutama yksinäinen luontonsatama ja keskiaikainen kylä Sığacık. Nyt näkyy myös ensimmäiset turistien päiväretkiveneet ja guletit. Vesi on niin kirkasta, että teen pitkiä snorkklausretkiä ja otan vedenalaisia kuvia. Kuşadasın marinassa on paljon tilaa suurille veneille ja sataman aukko päästää helposti vanhoja laineita sisään. Turistien paljouden huomaa ravintoloiden hinnoittelussa ja asiakkaiden ”metsästäjistä”. Juuri kun olemme lähdessä tulee suomalainen moottorivene sisään – ainoa kuuden kuukauden matkalla, mutta iso risteilijä estää näkemästä nimeä.

Samoksen ohitse pääsemme St.Paul saarirykelmään, hienot maisemat! Korkeat vuoret taustalla, siniset selät edessä, vain vähän veneitä. Matkalla Güllük-lahteen vuoret loppuvat ja jokien suistoalueet muodostavat tasangon. Sisämaahan jäävät nyt antiikkien kaupunkien Priene, Herakleia ja Milet satamat. Didimissa on kuukausi sitten avattu uusi suuri marina, kourallinen veneitä kun paikkoja on yli tuhat, ja mukava erikoistarjous laiturimaksusta. Lähellä oleva Altınkum on massaturismin eldorado ja melkein shokkerasi meitä osittain primitiivisellä olemuksellaan, ei kiitos! Seuraavana aamuna käymme ensiksi katsomassa Didyman apollotemppeleitä ja Milet ja ajamme sitten eteenpäin Güllük-lahteen. Sitä kuvaa toisaalta joka paikassa olevat kala- ja simpukkakasvatustilat, joiden seurauksena vesi on sameaa, ja toisaalta lomakylillä kyllästetyt rannat. Vain muutama niistä on kaunista katsottavaa. Mielenkiintoinen pysähdys lassoksen pienessä satamassa, antiikin kaupungin rauniota voi täysin rauhassa tutkia.



Sitten saavumme Gümüşlükiin Bodrumin länsipuolella, jossa olimme turkkilaisten ystäviemme kanssa 15 v sitten viettäneet mukavan lomaviikon. Lahti on suojaisa, mutta ankkurit pitävät huonosti ja veneitä on paljon. Meiltäkin menee muutama hetki, ennen kuin saamme veneen kunnolla kiinni. Paikka ei ole paljon muuttunut, vaikka naapurikunnan rinteet ovat jo täynnä yksitoikkoisia loma-asuntoja. Parin päivän päästä jatkamme Turgutreisiin erinomaiseen marinaan. Jäämme muutamaksi päiväksi kovien tuulten takia ja sinä aikana hoidetaan muutama

pikku korjaus. Tutustumme Berlinissä syntyneeseen turkkilaiseen tyttöön, Selmaan. Hän menee 10 päivän päästä naimisiin ja kutsuu meidät häätjuhlaansa. Seuraava satama olisi Bodrum, mutta sinne

ei ole asiaa ilman ennakkovarausta. Ankkuroimme lähistöllä ja nukumme ensimmäisen kerran flybridgellä. Neljän maissa tulee kuitenkin sen verran kosteaa, että siirrymme sisään.

Bodrumista alkaa Turkin veneilyn varsinainen pääalue Marmarikseen saakka. Sieltä Antalyaan veneiden määrä vähenee ja se loppuu sitten kokonaan Alanyan jälkeen. Ensimmäinen suuri lahti on Gökovan lahti, täynnä pieniä lahtia ja poukamoita ja melkein jokaisessa niistä löytyy jonkinlainen ravitsemusliike. Upeat maisemat, korkeat vuoret kalliorinteineen kummallakin rannalla, kirkas vesi. Suuri osa lahdesta on suojattu, joten uusia rakennusprojekteja ei kovin helposti synny. Kalliot ovat rosoisia ja monenvärisiä. Mutta kaiken tämän ovat tietenkin monet muutkin huomanneet ja tungos on aikamoinen.

Guletit ja päiväretkeilijät eivät aina ole kovin hiljaisia, melkein jokaisessa soi musiikki ja mieluummin kovaa. Siinä ilahtuu, kun löytää jonkun pienen paikan pääväylien ulkopuolelta, missä voi olla melkein omassa rauhassa. Lämpötila kipuaa parhaimmillaan 39 asteeseen. Sen vielä kestäisi, mutta kun samalla ilman kosteus on lähellä 60 %, niin hiki virtaa taukoamatta. Emme kuitenkaan pidä kesätaukoa, mutta kieltämättä pinna on joskus vähän kireällä. Ankkuroimme 8 kertaa peräkkäin.



Kierrettyämme lahden toteamme, että aika riittäisi Selman häihin, ylitämme sen ja ajamme takaisin Bodrumiin, mistä Selma oli varannut meille laituripaikan. Kapteenille ostetaan sopiva paita ja sitten ei muuta kuin ihmettelemään. Virallinen seremonia tapahtuu Bodrumin kunnan juhlahuoneiston kabinetissa. Kaikki on hyvin selkeä, hääparin ja todistajien nimien tarkastusten jälkeen seuraa kysymys, mihin yleensä vastataan myöntävästi ja toteamus, että olette nyt sitten naimisissa. Ei puheita. Juhlat ovat Selman vanhempien vuokraamassa lomatalossa, minne meidätkin otetaan mukaan.

Koska olen ainoa, jolla on kamera mukana, pääsen hovivalokuvaajan rooliin, sehän sopii.

Kauniit maisemat jatkuvat. Ylitämme taas Gökovalahden ja ajamme Kos-saaren





ja Kap Knidoksen ohitse Knidokseen. Kaksoissatamat ovat saaren takana, jonka hiekkakannas yhdistää mantereelle. Antiikin sotasatama on nyt sen verran madaltunut, että sinne pääsevät vain pienet veneet. Täytyy sanoa, että osasivat aikoinaan hakea hyviä paikkoja kaupungeille!



Tästä alkaa Hisarönü-lahti ja maisemat yhä uudestaan ihastuttavat. Palamutin kylässä taas suomalainen vene "Aquarell", Max ja hänen englantilainen taiteilijavaimonsa Elisabeth. He pitävät veneensä täällä, Elisabeth maalaa. Ennen Datçaa ainoa ampiaisten hyökkäys matkalla, lähdemme ennen aamiaista ja nautimme ja sitä Datçassa. Jollain lailla purevia kärpäsiä sen sijaan oli useammin. Hisarönün loppupäässä maisemat kuin Grand Canyon, välillä tuntuu siltä, että olisi osa satukirjaa. Kierrämme tämänkin lahden kokonaan, joskus vain 2 mailin päivämatoja. Erityisesti mieleen jäävät Bozburun kylä, joka on saarten suojassa kuin sisäjärvellä ja syvä Bozuk lahti linnakkeineen.



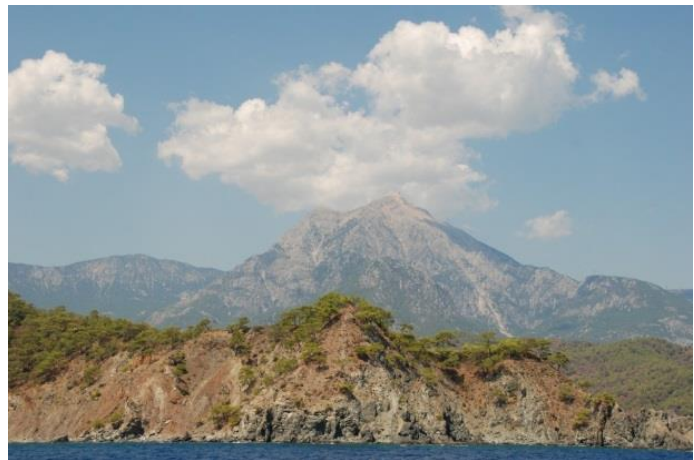
12.8. pääsemme Marmaroksen Netsel Marinaan. Käymme sieltä käsin lautalla Rhodoksella hakemassa taas leimat passiin, nyt se riittää loppuajaksi. Marmaroksesta suoraan Fethiye-lahteen Göçekin saariparatiisiin. Olimme siellä jo ennen 2 kertaa, mutta emme muista nähneemme niin paljon veneitä kun nyt. Pettymyksen aiheuttaa seuraava paikka, Gemiler saari ja salmi. Saarella on taloja bysantin ajalta, veden alla myös talojen raunioita. Kuvankaunis paikka, mutta katkeamaton virta

päiväretkiveineitä. Tuskin paikalla, tulevat kaikenlaiset kauppiat tarjoamaan ostettavaa ja erilaisia vesikulkuvälineitä, joilla sitten ajetaan kovaa ahtaassa salmassa ja yritetään voittaa moottoreiden meteli omalla huutamisella. Onneksi tilanne rauhoittuu yöksi. Tästä eteenpäin on vain vähän suojaisia paikkoja, pitkä taival 7 niemen rannikkoa pitkin Kalkaniin. Kalkan ja myöhemmin Kaş kiipeävät vuoren rinteitä ylös, kaunista katsottavaa, mutta vain vähän tilaa satamissa ja sen

perusteella kaikki ylihinnoiteltu. Kaşia vastapäätä sijaitsee Kreikan itäisin saari, Kastellorizon. Käymme sen satamassa jatkomatkalla Kekovaan, uponneiden kaupunkien ja lykkialaishautojen alue. Täällä käymme myöhemminkin vielä pari kertaa, kylä on ehkä koko reitin romanttisin paikka. Kekovan alueella on useampia hyviä ankkuripaikkoja.



Tästä sitten Finike kaupunkiin; isohko marina, jossa paljon veneitä talvehtii. Kaupunki ei tarjoa mitään erikoista. Finiken jälkeen tulemme suureen Antalya lahteen. Maisemat muuttuvat yhä vaikuttavammaksi, vuorilla kasvaa pinjoja ja korkeat huiput ovat vaaleata kiveä. Kaikkea hallitsee 2365 m korkea Tahtalı-vuori, paikallinen Olympos.



Käymme myöhemmin köysiradalla sen huipulla. Kemerissa hoidamme paperiasioita ja jatkamme matkaa Antalyalahden yli Side kaupunkiin ja Alanyaan ja siitä eteenpäin itäiselle Välimerelle. Rinteillä kasvatetaan banaaneja. Kohta Alanyan jälkeen lomakohteet loppuvat ja "tavallinen" elämä voittaa. Kuten matkan alussa pääsemme taas pieniin kaupunkisatamiin. Emme onnistu aivan Syyrian rajalle saakka, kuten suunniteltu, vaan itäisin ankkuripaikkamme on Ovacık, Kyprosta vastapäätä. Koska tyttäreemme Kirsi tulee vierailulle, joudumme kääntymään takaisin Kemeriin. Sieltä käsin käymme sitten vielä kerran Kekovan alueella ja lopuksi takaisin talvipaikkaamme Kemeriin. Matka oli taas mahtava kokemus. Hienoja maisemia, ystävällisiä ja auttavaisia ihmisiä ja paljon uusia tuttuja

Rumbalotte nostetaan 3. lokakuuta ja me muutamme läheiseen hotelliin. Erilaisiin huolto- ja korjaustöihin menee 3 viikkoa, nyt pitäisi keväällä päästä aika nopeasti taas vesille. Suuntana on silloin länsi, Kreikan puolelle Ägåistä ja myöhemmin Adrian merelle.



## 2010 Turkki – Kreikka – Italia

22.4. – 4.10.2010



22.4. pääsemme Irlannin tulivuoren tuhkapilven alta vain neljän tunnin myöhästymisellä lähtemään Istanbulin kautta Antalyaan ja sieltä Kemeriin. Lentokentällä opimme, että yksi laukku ei saa painaa enempää kuin 32 kg. Onneksi oli painavia runkoanodeja ja matkaoppaita mukana, joiden siirtämisellä laukkujen painot saatiin sallittuihin rajoihin.

Kemerissä meni vielä 2 viikkoa erilaisiin korjauksiin, uusien laitteiden asentamiseen ja veneen siivoamisiin. Iltapäivisin Happy Hour muiden purjehtijoiden (olimme ainoa moottorivene, kuten yleensä) kanssa marinan Nautic Clubilla ja illat vietimme kantaravintolassa Bon Apetitissa Mustafan ja hänen erinomaisen kokkinsa luona. Italialaisen Francescon avulla saimme myös talvipaikan järjestetyksi Adrian Porto di San Giorgio marinasta, tämän kesän päätekohta siis on päätetty.



Viikko suunniteltua myöhemmin, 5.5., pääsimme lähtemään. Kävimme ensiksi tutulla Çineviz-lahdella parin ajotunnin päässä Kemeristä. Sieltä Kekovaan Kale Köy -kylään ja tutun ravintoloitsijan laituriin. Seuraavana päivänä ensiksi Kaşin hakemaan veneen toinen avain, joka oli unohtunut Kemerin marinan toimistoon ja tuli sieltä pikarahtina. Parin tunnin

etsimisen jälkeen avain oli kädessämme ja jatkoimme vastakkaiselle Kastellorizon saarelle, Kreikan itäisin asuttu saari. Aivan mahtava satamalahti ja mukava ympäristö. Kiipeilin kylän takana olevalle vuorelle, josta avautuu hieno näköala Turkin rannikolle. Fethiye-lahden ja Ciftelik-kylän kautta suuntaamme Symiin, jossa yritämme rekisteröidä Rumbalotten ja itsemme Kreikkaan. Se onnistuu vain puoliiksi, koska Symillä ei ole verotoimistoa, jonne voisi maksaa leimaverot. Symin hintataso oli kaksinkertainen Turkkiin verrattuna; onneksi totesimme myöhemmin, että se oli todella poikkeus, muut paikat ovat yhtä edullisia kuin Turkki ja viini maksaa tuntuvasti vähemmän. Symistä suoraan länteen Nisyros-saarelle. Pieni ja rauhallinen satama täyttyy illan kuluessa kahdella venäläisellä eskaaderilla, hyvin hoitavat rantautumiset. Myöhemmin belgialainen iso katamaraani yrittää väkisin meidän ja piener



naapuripurjeveneeseen väliin ja meillä on täysi työ estää se, kunnes kippari uskoo vihdoinkin venäläisten valomerkkejä ja pääsee sivuittain laiturille. Nisyroksen jälkeen Kosiin, jossa sitten byrokratia hoidetaan loppuun. Ostamme PC:n internetyhteyksiä varten Vodaphonen mokkulan ja kokeilemme sitä onneksi jo kaupassa. Heidän asiantuntijoilla on tunnin verran työtä saada se pelaamaan, mutta nyt se onkin toiminut hyvin. Kosilta taas Turkin puolelle Turguttreisiin. Tapaamme hollantilaiset ystävämme Corryn ja Koosin, jotka odottavat siellä kiltisti joitain korjauksia, ja tapaamme myös Selman, jonka häissä olimme vuosi sitten. Turgutreis on meistä paras ja parhaiten hoidettu marina Turkissa. Tästä alkaa nyt varsinainen Kreikan saariston valloitus. Yksinäinen lahti Pserimos-saarella, satamapäivä Kalymnosin kaupunkisatamassa, pari hienoa päivää Kalymnoksen Palio-lahdella ja seuraavaksi Leros-saarelle Pandelin kylään.



21.5. saavumme Lipsi-saarelle, jossa tapaamme saksalaisen veneilyfoorumin "internet-tuttuja". Ensimmäiset vaikutelmat Kreikasta ovat olleet oikein positiivisia; ystävällisiä ihmisiä ja hienoja maisemia. Sää on ollut vaihtelevaa, aurinkoa, tuulta ja vesisadettakin on tullut vastaan. Kuten suomalaisia veneitäkin, joita Turkin puolella näimme koko kesän aikana vain muutaman. Tästä lähdemme nyt vähitellen Samoksen kautta pohjoiselle Egean merelle. Lipsin jälkeen ajamme suoraan länteen Patmos-saarelle. Olimme saaneet vihjeen, että sataman takimmaisessa nurkassa



olisi ruopattu ja rakennettu uusia venepaikkoja. Suuntaamme sinne ja pääsemme japanilaisnaisen veneen viereen, rauhallinen ja suojainen paikka. Vuokraamme auton, iltapäivällä tutkimme saaren pohjoisosaa. Seuraavana aamuna ajamme vuoren huipulla olevaan luostariin, olemme ensimmäiset kävijät ja voimme rauhassa tutustua pieneen mielenkiintoiseen museoon ja luostarin ympärillä olevaan Chora-kylään. Sen jälkeen kierros saaren eteläosassa. Patmos on käynnin arvoinen paikka. Täältä Arki-saarelle pariksi päiväksi ankkuroimaan turkiisinväriselle lahdelle. Seuraava pysähdys on Agathonisi lähellä Turkin rannikkoa.



Toukokuun loppupäivät vietämme Samoksella Pythagorionin kaupunkisatamassa. Vuokraamme taas auton ja kierrämme saarta. Päinvastoin kuin tähänastiset puuttomat saaret on Samoksella laajoja metsäalueita. Saari on vuoristoinen ja ratissa riittää vääntämistä ykkösvaihteella. Pythagorionissa on suomalaisia turisteja ja hämmästyksellemme näemme Kreikan rannikkovartioston veneen, jossa on Suomen lippu. Viereisen ravintolan isäntä selostaa, että kyse on EU-projektista, jolla turvataan EU:n ulkorajaa. Suomalaisten lisäksi oli sillä hetkellä myös portugalilaisia avustamassa. Tapaamme sveitsiläisiä tuttuja ja lähdemme 4 päivän jälkeen taas luonnon rauhaan ankkuroimaan Fournoi-saarten lahtiin. Tuulee etelästä, jäämme ensimmäiseksi yöksi kapeaan pohjoislahteen, jota reunustaa korkeat kalliorinteet. Ylhäältä mahtava näköala Samokselle. 1.6. vaihdamme paikkaa ja ankkuroimme Furnoin sataman lähellä olevalle Dhiapori-saaren etelään suojattulle lahdelle positiossa  $37^{\circ}34,1\text{ N} - 026^{\circ}28,0\text{ S}$ . Hiekkapohja, veden syvyys 5 m melkein rantaan saakka, ankkuri täysin ajettu sisään (todennettu sukeltamalla). Viimeinen käytettävissämme ollut Navtex-säätiedotus lupasi tuulta etelästä/lounaasta, minne päin olimme suojassa, alentuen 4:ään Bf ja kääntyen myöhemmin pohjoiseen/luoteeseen pysyen 4-5 Bf:ssa. Ankkuripaikalla riittävästi tilaa, jotta vene olisi voinut kääntyä tuulen mukaan. Laitoimme sekä ankkuripositio- että syvyysvalvonnan päälle.

Ankkuriposition valvonta hälytti vähän ennen klo 04:00, jolloin totesimme tuulen jo kääntyneen pohjoiseen ja puhaltavan noin 3 Bf:lla, ei vaikeuksia. Hetken päästä tuuli alkoi kuitenkin voimistua ja päätimme varmuuden vuoksi lähteä lahdelta hakemaan suojaa saarten toiselta puolelta, ulkona pilko pimeää. Ankkuri alkoi nousta vinssillä mutta yhtäkkiä se ei enää liikkunut lainkaan. Tuulta oli jo yli 7 Bf, puuskissa 10 Bf. Kun lopulta saimme ankkurin irti, aallot työnsivät meidät rantakallioon, ennen kuin ehdimme päästä eteenpäin. Iskun voimasta allekirjoittanut lensi salongin poikki osuen pöytään ja ohjaajatuoliin. Kiersimme avovesillä noin 2 tuntia, kunnes päivä valkeni ja pyrimme ajamaan läheiseen satamaan, jossa veneilijät ja kalastajat yrittivät kaikin voimin suojata veneitään kovassa aallokossa. Klo 06:20 onnistuimme rantautumaan.

Totesimme seuraavat vahingot:

- uimatasen 2 kannatinta murtuneet
- perässä lasikuitu työntynyt useammassa kohdassa sisään, vettä tuli pilssiin
- ankkurin toinen lapa vääntynyt noin 45 astetta
- biminin telineen tangot vääntyneet
- flybridgen 2 pleksilasia haljenneet
- salongin pöytälevyn kaikki ruuvit repeytyneet irti ja reunalistassa halkeama
- ohjaajatuolin istuinkangas revennyt
- ankkuri vahingoittanut gelcoat-pintaa



Pienessä satamassa ei voinut väliaikaisestikaan korjata vahinkoa. Vuoto tukittiin ulkoa rasvakerroksella ja sisältä rievuilla. Vuoto oli sen jälkeen vähäinen ja pilssipumput pitivät tilanteen hallinnassa. Kova tuuli jatkui koko päivän. Selvitimme orjauspaikkamahdollisuuksia ja päädyimme eri suositusten kautta Didymassa (Turkissa) olevaan suureen D-Marinaan. Marina on uusi ja siellä oli vapaata korjauskapasiteettia. Tuuli laantui yön aikana ja ajoimme 3.6. D-Marinaan.

Vene nostettiin 4.6. aamulla ja lopullisissa tarkastuksissa todettiin laajoja lasikuituvahinkoja perän koko vasemmalla puolella. Korjaukset kestivät melkein 3 viikkoa. Sinä aikana nautimme Yachtclubin palveluista ja teimme muutaman autoretken lähiympäristöön. 21.6. pääsimme taas matkaan.

Ensimmäiseksi suuntasimme takaisin ”rikospaikan” ohitse Ikaria-saarelle. Kova tuuli pitää meidät kolme päivää pienessä satamassa. Eli seuraavan autokierroksen paikka. Saari makaa yhtenä selkänä meressä, karuja maisemia, mutkikkaita teitä. Paluumatkalla tie on yhtäkkiä poikki, luisunut mereen. Varoituskyltti löytyy noin 30 m ennen työmaata. Ystävälliset työmiehet neuvovat kiertotien rinteillä olevien pikkukylien kautta. Ikarialta oli tarkoitus mennä suoraan Khios-saarelle, mutta tuuli oli nostanut meille liian korkeita aaltoja ja menemmekin Samokselle, Karlovasin satamaan. Harrastamme ”pientä rajaliikennettä” ja olemme seuraavan yön Turkin puolella kauniilla ja suojaisella lahdella, missä olimme jo olleet viime vuonna. Puolen yön maissa tulee rajavartioston vene ja tarkistaa paperit. Kaikki tapahtuu oikein ystävällisesti, paperit ovat kunnossa – eivät kysyneet, mistä tultiin. Nyt tuuli on laantunut ja ajamme Khioksen länsirannikolle. Ankkuroimme Mestan satamalahdella ja käymme sieltä käsin keskiaikaisessa kylässä. Seuraava satama on Volissos, sielläkin itse kylä muutaman kilometrin päässä kukkulalla linnoituksen vahtimana. Täältä nyt suoraan länteen Psara-saarelle. Paljaita rinteitä, kuvankauniita hiekkarantoja, 2 isoa kirkkoa, tuskin ihmisiä. Turistit tulevat kuulemma heinäkuun lopulla. Takaisin Khiokselle, sen pohjoisrannikolla sijaitsevaan Kardhamilan satamaan. Tämä on hyvinvoivan näköinen paikka, täällä



asuu kuulemma kapteenien rikkaat lesket. Ravintolassakin tarjonta on monipuolisempaa kuin tavallisesti.



Seuraavan etapin määränpää on Lesbos. Ankkuroimme ensiksi eteläpuolella ja siirryimme seuraavana päivänä Mitiliniin, "uuteen" marinaan. Kaikki on valmista – ollut monta vuotta – mutta ei löydy ketään, joka toimisi yrittäjänä. Vesi ja sähkö eivät toimi, sosiaalililat ovat kiinni, mutta paikka on suojattu ja ilmainen. Kreikkalaiset osaavat olla tekemättä mitään! Mukavan tuntuinen vanhakaupunki ja iso linnoitus. Mitiliniistä lyhyt matka Turkin puolelle Ayvalikiin, jossa kirjoittaudumme ulos Turkista. Saapuessamme sinne flybridgen navigaationäyttö lopettaa yhteistyön. Ayvalikista takaisin Lesbokselle, pohjoisrannikolle, Mithimnaan ja myöhemmin Sigriin. Opimme, että täällä leipää ei saa kuin leipomosta eikä suinkaan super- tai minimarketista. Ja leipomot ovat usein kiinni. Merellä olemme yleensä yksin, satamissa vain muutama vene. Sigristä suuntaamme itäisten Sporadien läntisimmälle saarelle, Evstratiokseen. Sieltä sitten Limnokselle. Saarella ei ole puita mutta vihreitä kukkuloita ja rinteitä. Jotenkin tulee Irlanti mieleen. Omalla tavalla kaunis, mitä ei voi sanoa siitä ukkosesta, joka yllättää meidät seuraavana aamuna, lännestä eikä idästä, kuten ennustettu. Kaksi tuntia meri myllertää ja ankkuri on kovilla, mutta se pitää, ja onneksi tällä kertaa ulkona on valoisaa. Lopputulos: biminin tangot taas vääntyneet, yksi pleksiruutu rikki; vähitellen siihen totutaan. Myöhemmin tapaamme itävaltalaisen purjevereen, joka oli ukkosen aikana Mirinan satamassa laiturissa kiinni. Heidän ankkurinsa ei pitänyt ja vene painautui retkivenettä vasten, joitain vaurioita. Pidämme Mirinasta - täälläkin suuri linnoitus, mistä mahtava näköala saarelle ja iltaisin näkyy 60 nm päässä oleva 2000 m korkea Athos-vuori. Ankkuroimme satamassa, laiturilla ei vapaita paikkoja. Tänne kreikkalainen toimittaja on lähettänyt kuriirilla uuden navigaationäytön. Seuraavana päivänä yritämme lähtöä Samothrakiin, mutta avomerellä on vielä liikaa maininkeja; palaamme Mirinaan ja pääsemme tällä kertaa laituriiin.



10.7. jätämme itäiset Sporadit ja ajamme Egean meren pohjoiskulmaan. Matkalla Samothrakiin saamme seuraa delfiineistä, jotka uivat keulamme edessä ja näyttävät tien. Samothraki rakentuu 1600 m korkean vuoren ympärille, itäpuolella on jopa vesiputouksia. Iltapäivällä pikainen vierailu antiikkisessa kaivauskohteessa ja seuraavana aamuna käymme vanhassa pääpaikassa, Chorassa. Samothrakista taas pitkä taival Thassos-saarelle. Ankkuroimme korkeitten vuorten ympäröimällä Potamias-lahdella, valitettavasti tänne tulee vielä myöhään illallakin maininkeja. Sieltä sitten pääpaikkaan, Limeneaan. Täälläkin "kreikkalainen" marina.

15 vuotta ollut valmiina, valaistus, sähköjakelukaapit ja vesijohdot romuna, mutta hyvä laitur. Thassos on ensimmäinen todella vihreä saari, puita rannalle asti. Turistejakin löytyy, paljon Romanista ja Bulgariasta, yöllä on rauhallista. Vuokraamme auton ja kierrämme saarta seuraavana päivänä. Täällä voisi hyvinkin olla vähän pidempään.



Meitä matkalaisia ei kuitenkaan pidä mikään, jatkamme Chalkidiki-niemimaalle. Illalla ankkuroimme sen itäisen sormen - Akti niemimaan – Plati-lahdella. Se kuuluu jo munkkihallinnon alueeseen emmekä saa mennä maihin. Täällä on puhdas luonto, illalla kettu ja aamulla peuroja rantaniityllä. Seuraavan päivän matka Aktin ympäri on todellinen elämys. Täällä on yli 1000 vuotta vanhoja luostareita. Niemimaan kärjessä olevan Athos-vuoren rinteille niitä on rakennettu aivan uskomattomiin paikkoihin. Tästä ”taivaallisesta” seurasta huolimatta uusikin navigaationäyttö sanoo sopimuksen irti. Kauppias lupaa

toimittaa uuden taas kuriirilla jonnekin, mutta sovimme myöhemmin, että haemme sen itse Ateenasta. Ankkuripaikka löytyy Ammouliani-saarelta. Sieltä ylitämme Singitikos-lahden ja ankkuroimme Dhiaporos-saarella. Täällä on paljon suojaisia poukamia, saaristomeri tulee mieleen. Sitten ajamme Sinthonian niemimaan ympäri. Se on paljon matalampi kuin Akti, paljon pieniä hiekkarantoja täynnä ihmisiä. Ankkuroimme ensiksi kauniissa luonnonsatamassa, Porto Koufossa, ja menemme sitten suureen Porto Carras-marinaan. Siihen kuuluu hotelleita ja huoneistoja marinan ympärillä. Niistä osa on kesken tai juuri peruskorjattavana. Hotellivieraita varten löytyy putiikkeja, mutta venetarvikkeita on turha hakea!



21.7. 47 nm matka pohjoisten sporadien ensimmäiselle saarelle, asumattomalle Nisos Kira Panyialle. Ankkuroimme vuorten ympäröimällä Planitis-lahdella. Ennen saapumista autopilootti taas kerran reistailee, eli ei halua palata käsiohjaukseen. Seuraavana päivänä saaren etelälahdelle, jonne kerääntyy iltaan mennessä 15 charter-venettä, viime viikkojen yksinäisyys taitaa loppua. Kirkas 30 asteen vesi kutsuu uimaan. Alonnisos-saarella tutkimme pääpaikan Patitirin satamaa ja läheisiä ankkuripaikkoja, kaikissa kuitenkin melko ahdasta ja paljon veneitä. Siirrymme vastakkaiselle Peristera-saarelle ja löydämme vähän sivulta rauhallisen ankkuripaikan. Illalla täysikuu, etelässä kuoriutuu 1700 m korkea Oros Dhifis -vuori usvasta. Rauhallinen matka ohi Alonnisoksen itärantaa Skopeloksen satamaan. Vilkas lauttaliikenne aiheuttaa jatkuvasti aaltoja, kannattaa vetää vene kauas laiturilta. Illalla koko kylä löytyy satamaa kiertävältä promenaadilta, yö



on kuitenkin rauhallinen. Aamuun mennessä nousee tuuli ja työntää lyhyitä jyrkkiä aaltoja satamaan suulle, mutta sisällä ei ole ongelmia. Parin tunnin tarkastelun jälkeen päätämme lähteä, pääsemme pian tuulensuojaan ja matka Skiathokselle sujuu melko rauhallisesti. Emme mene satamaan, vaan ankkuroimme saaren lounaiskärjessä olevalla suurella Koukounaries-lahdella. Täällä on paljon päiväveneitä, jotka iltapäivällä lähtevät. Illalla alkaa sataa vettä ja ukkonen jyrisee monta tuntia, sama jatkuu koko seuraavan päivän.



Täältä meillä on lyhyt matka Trikeri niemimaalle. Autottomalla saarella Palaio Trikeri tapaamme toisen Grand Banks -veneeseen "Bobble", olimme heihin tutustuneet internet veneily-foorumilla. Päätämme jättää Euböan itäpuolella olevia saaria väliin ja ajamme tuulilta suojatumpaa reittiä Euböan ja mantereen välistä.

Maisemat ovat tosi vihreitä, oliivitarhoja ja peltoja joka puolella. Matka muistuttaa reittiä Tonavalla. 29.7. tulemme vilkkaaseen Chalkis-kaupunkiin, yöllä avataan silta ja klo 23:30 olemme sillan eteläpuolella ankkurissa. Tästä sillasta on kirjoitettu aika paljon, mutta meistä siinä ei ollut mitään ongelmia. Kaikki käskyt tulivat VHF:llä ja homma oli hyvin organisoitu. Maisemat alkavat taas muuttua karummiksi, vuoret ovat paljaita. Aliverin pienessä kyläsatamassa tarkastamme suomalaisen "Riki"-trollarin kunnon, ulkoisesti kaikki ok, mutta ehostusta kaipaisi. Sitten yksi yö pikku poukamassa, jolle ei löytynyt nimeä. Lavrion vieressä oleva Olympic Marine on seuraava kohde. Olemme sopineet, että uuden navigaationäytön takuuvaihto tapahtuu täällä, joten meidän ei tarvinnut ajaa tässä vaiheessa Ateenaan saakka. Marinassa on hyvä ja toimiva infrastruktuuri, siitä saa pullittaa 60 €/yö, pääosin kreikkalaisia veneitä. Käymme läheisessä Lavrionin kaupungissa ja ennen seuraavaa etappia vaihdan öljyt. Teemme alustavat suunnitelmat jäljelle olevalle 1200 nm matkalle talvehtimispaikkaan Italian Adrialle.



Kykladien kierros alkaa Kea-saarella, missä tavataan uudestaan Bobble-tiimi sekä Klaus ja Angelika, jotka viimeksi nähtiin Fournissa onnettomuutemme jälkeen. Onneksi tulemme satamaan maanantaina, kertoman mukaan viikonloppu oli tungosta. Kealta jatkamme etelään ja löydämme Kithnos-saarella unelmalahden. Sen muodostaa pikkusaari, jonka hiekkasärkkä yhdistää pääsaareen. Moottoreiden jäähdytysveden pumput vuotavat molemmat, seurataan tilannetta. Kithnokselta Serifos-saarelle ankkuroimaan Livahdin satamaan.

Sataman takana vuoren huipulla sijaitsee vanha kaupunki, Chora, valkoisine taloineen, mahtava näky, käyn sitä seuraavana aamuna kiertämässä ennen kuin matka jatkuu vihreälle Sikinos-saarelle. Ankkuroimme Ormos Vathi -lahdella. Vaikka lahti vaikuttaa suojatululta, sinne tulee läpi yön häiritseviä maininkeja. Tutkimme tuuliennusteita ja päätämme jättää Kykladien kaakkoissaaret väliin. Nyt suuntaamme itään Paros-saarelle, missä onnistumme saamaan paikan Paroikian laiturista. Satama on täynnä charter-veneitä, vilkas lauttaliikenne ja sen aiheuttamaa jatkuvaa

aallokkoa. Vanha kaupunki tekee mukavan vaikutuksen. Seuraavat 3 päivää vietämme Paroksen Naoussa-lahdella ja satamassa, kova tuuli estää jatkamisen. Pidämme Naoussan kylästä ja päädyimme useamman kerran samaan pieneen kalaravintolaan. Paroksen ja Naxoksen välistä salmea pitkin pääsemme Naxoksen eteläkärjessä olevaan uuteen satamaan, Kalandoon. Siellä on niin rauhallista ja yksinäistä, että tuntuu melkein siltä, kuin olisi Lapissa. Seuraava kohteemme on Amorgos, joka on yksi Kykladien pahimpia tuulipesiä. Tuuliennusteet näyttävät kuitenkin vielä pariaksi päiväksi hyväksyttäviä lukuja ja otamme riskin. Meri pysyy tyynenä, matkalla Naxoksen edustalla useampia pieniä saaria, mistä löytyy hyviä ankkuripaikkoja. Katapolan venesatama on aivan täynnä, pääsemme kalastajien laiturille, mikä sopii meille muutenkin paremmin. Iltapäivällä käynti Chorassa ja sitten vielä Panayia-luostariin. Se sijaitsee uskomattomassa paikassa saaren eteläpuolella, jossa kalliojyrkänteet syöksyvät suoraan mereen.



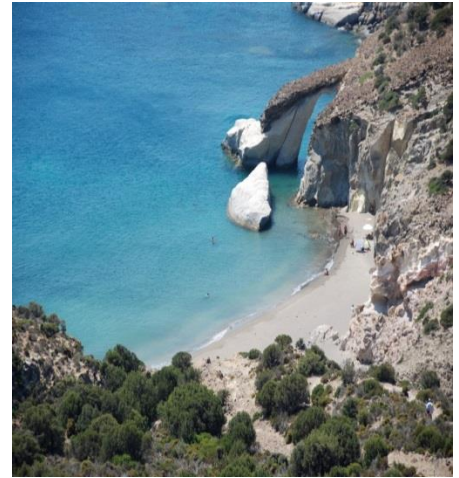
Aikataulumme ei anna enää mahdollisuuksia jatkaa idemmälle Astypalaia-saarelle, vaan suuntaamme hyvässä säässä länteen loksen Manganaria-lahdelle. Täältä taas suoraan etelään Santorini-saaren eteläkärkeen pieneen Vlychadan satamaan. Tuuli pitää meidät siellä 3 päivää, sinä aikana kierrämme mielenkiintoista tulivuorisaarta autolla, vietämme aikaa veneessä ja Dimitrin hyvässä ravintolassa sataman yläpuolella. Matka Sikinokseen alkaa kierroksella Santorinin kalderalla, mistä on mahtavat näköalat ylös rinteille rakennettuihin kyliin. Ennen Sikinosta autopilootti sanoo lopullisesti sopimuksen irti, loppumatka Italiaan saakka hoituu käsiohjauksella.



Sikinoksella kova tuuli saarelta matalaan ja ahtaaseen satamaan, loppujen lopuksi luovumme rantautumisyrityksistä ja ankkuroimme lahdella, niin tekevät isommatkin veneet. Vastaan tulevat pitkät mutta loivat mainingit saattavat meidät seuraavana päivänä Sikinoksen ja Folegandrosin rantakallioiden ohitse Milos-saaren Provatas-lahdelle. Lähestyttäessä Milosta eriväriset kalliot loistavat auringossa, aamulla näytelmä muuttuu sävyjä, kun aurinko paistaa idästä. Kierrämme Miloksen länsipuolta sekavassa aallokossa ja saamme hyvän laituripaikan Adamas satamasta. Täällä meltemi-tuuli pitää meidät kokonaiset 6 päivää, ulos merelle ei ole mitään asiaa, satamassakin



melko rauhatonta. Kahtena päivänä kierrämme saarta autolla, Miloksella on todella kauniita maisemia joka puolella.



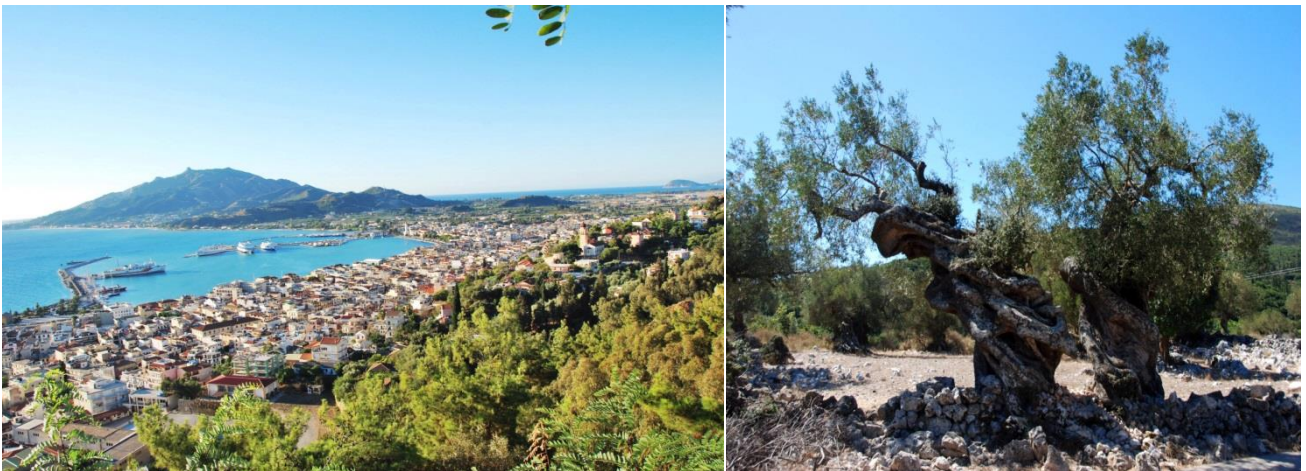
25.8. iso harppaus Milokselta Saragonitian lahdelle Poros-kylään. 70 nm käsiohjauksessa vaati tottumista, mutta Rumbalotte pitää hyvin suuntansa. Porosta lähestyttäessä rinteillä kasvavien pinjojen tuoksu tulvahtaa vastaan. Kierrettyämme kaunista kapeaa salmea Poroksen ja Peloponesin välillä ankkuroimme länsilahdelle. Iltapäivän auringonvalossa lahti kuhisee ruskeita meduusoja. Aigina-saaren ohitse jatkamme pohjoiseen Ateenaan. Salamis-niemimaan edustalla paljon laivoja ankkurissa. Piräyksessä menemme Marina Zeaan. Mikä ero tähän astisiin paikkoihin: ympärillämme korkeita asuin- ja liiketaloja, ravintoloita, baareja. Kuitenkin yö kuluu rauhallisesti. Mainostettua huoltoasemaa ei ole eikä tilattu tankkiauto tulekaan. Sähkömies ei pysty tekemään mitään autopilootin moottorille eivätkä elektroniikkamiehet saaneet monitoiminäyttöjen ihmeellisyyksiä kuriin. Minulta taas meni sen jälkeen monta tuntia, ennen kuin sain normaalitoiminnot taas haluttuun kuntoon.





Ateenasta Korinthin kanavalle, mistä saamme polttoainetta sopivasti lähtövuoroamme odotellessa. Kanava korkeine kallioseinämineen on kokemus, maksu oli sen mukainen - 160 €. Kanavan jälkeen jatkamme Korinthin lahden pohjoisrannalla olevaan Domvrainis lahteen ja ankkuroimme pienessä poukamassa maaköysi varmistuksena. Tuuliennuste seuraavalle päivälle 2 Bft, se ei kuitenkaan kelvannut itse tuulille, vaan meitä kohtaa suoraan edestä 6–7 Bft. Ei auttanut muu kuin vauhti alas ja hitaasti mennään viimeiset mailit Itean lahdelle. Mahtavat kalliomaisemat jäävät vangitsematta kuville. Kovan tuulen takia emme edes yritä mennä Galxidhin satamaan vaan ankkuroimme lahdella. Tuuli puhaltaa 36 asteisena iltaan saakka, maihinnousu jää sen takia tekemättä ja niin jää valitettavasti myös käynti antiikkisessä Delfissä.

Aamulla lampötila on tippunut 10 astetta, tuuli vihdoon laantunut. Alitamme kauniin Patraksen sillan ja jatkamme Mesolongionin matalille vesille. Satamaan johtaa kolmen mailin pituinen ruopattu ränni, jossa täytyy pysyä aivan keskellä. Vanhat kalastajien mökit rannalla on muutettu viikonloppu- ja loma-asunnoiksi. Uusi marina ei vakuuta meitä, kiinnitymme kaupunkisataman laituriin. Itse kaupungin keskusta löytyy kilometrin päästä, mukavan tuntuinen pienine kävely- ja ravintolakatuineen.



Edessämme on nyt Kreikan viimeinen etappi, Joonian meren saaret etelästä pohjoiseen. Iltapäiväksi luvattu voimistuvaa tuulta ja huomiseksi myrskyä. Koska noin puolessa matkassa olisi turvasatama, lähdemme yrittämään Zakynthos-saarelle. On pilvistä ja välillä sataa, mutta tuuli voimistuu vasta kun olemme melkein perillä. Satama on suojainen, satamamestari hoitaa kaikki paperihommat täysin ei-kreikkalaisesti eli sujuvasti. Sujuvuus puuttuu sen sijan kaupunginisiltä, jotka illan ravintolan tarjoilijan mukaan eivät halua maksaa roskien kuskeille kunnon palkkaa ja sen takia



kaupunki näyttää yllättävän roskaiselta. Tuulen myrskytyessä merellä tutkimme saarta autolla. Paljon oliivitarhoja ja pieniä hiekkapoukamia saaren itäpuolella, metsäpalojen mustamia rinteitä saaren länsipuolella. Erityinen kokemus on ”wreck bay”, jonne pääsee kunnolla vain mereltä käsin, mutta kiipeämällä kapeaa polkua pitkin sinne voi katsoa myös ylhäältä. Salakuljettajien haaksirikkoutunut laivan hylky makaa kallioseinämien välisellä valkoisella hiekkarannalla, yksi Kreikan kuuluisimpia kuvauskohteita. Lounas pikku satamassa Vromi, minne tiet johtavat kahdelta puolelta, mutteivät vieläköön kohtaa. Lopuksi eteläkärjen Langanan lahdella olevalle kilpikonniien suojelualueelle, jossa on kuitenkin pitkiä rantaviivoja pyhitetty turismille. Illalla löydämme tien keskustan yläpuolella olevaan Bochalin



kaupunginosaan, josta on hieno näköala vanhaan kaupunkiin ja satamaan. Kahden päivän jälkeen matka jatkuu Kefalonia-saarelle. Kuten Zakynthos myös Kefalonia on hyvin vihreä, mutta satamamme Eufimian takana nousee harmaa kivirinne. Satamassa paljon tilaa, kuten useammassa muussakin paikassa toimiva yleinen WiFi-verkko. Vieressämme suomalaisia viikon charter-lomalla. Illalla veneelle tulee juttelemaan englantilainen Tom Overs, tuttu mies Grand Banks - internetforumilta! Nyt meillä on kutsu käydä paluumatkalla Suomeen Walesissa.

Ensimmäistä kertaa kolmeen vuoteen lähdemme aamulla sateessa liikkeelle. Pilvet roikkuvat matalalla, maisemista ei oikeastaan näy mitään. Muutamme reittisuunnitelmaa ja ajamme lyhyintä reittiä Ithakan Vathy lahdelle. Ankkurointi ei meinaa onnistua, kun ankkuri ei pidä. Kun sade lakkaa huomaamme vapaita paikkoja laiturilla ja ajamme sinne. Ei sähköä eikä vettä, mutta täällä vaihteeksi satamapoliisi haluaa nähdä paperit.

Mikä ero! Yöllä oli vielä satanut mutta nyt maisemat jo näkyy ja hienoa on. Käymme ensiksi Rion satamassa ja sieltä suuntaamme Kalamos-saarelle. Uintitauko Atoko-saaren poukamassa. Tuskin on uitu, kun sinne tulee ensimmäinen eskaaderi purjeveneitä, ei muuta kuin pois. Tutkimme vielä Sarakinikon lahdella ankkurointimahdollisuuksia, mutta sopivat vedet löytyvät vasta aivan rannalta, joten jatkamme Kalamokselle Port Leonen poukamaan. Hieno paikka, rannalla 1953:n maajärestyksen jälkeen autioksi jääneitä taloja ja kirkko. Iltaan mennessä lahdelle on tullut useampia purjeveneitä. Pysymme kaukana kalastajien verkoista, mutta yhdestä lähtee veden alla pitkä köysi jonnekin ja ankkuriketjumme makaakin sen päällä. Ei auta muu kun ankkuri ylös ja uusi yritys.

Meganisi-saaren länsipuolta pitkin tulemme Lefkasin ja Meganisin väliselle salmelle. Merta, saaria, vuoria, tosi kaunista. Sitten kymmenittäin veneitä! Tähän verrattuna on Porkkalan edusta kesäsunnuntai-iltapäivällä kapea kyläpolku! Ankkuroimme saaren pohjoispuolella olevassa Abeliki-poukamassa. On niin ahdasta, ettei voi olla vapaasti ankkurissa vaan pitää käyttää maaköyttä. Vaikka poukama on täynnä veneitä, yöllä on rauhallista. Edelleen aivan tyyntä. Lefkasille on vain 10 nm. Lefkas, mantereen vuoret ja saaret etelässä muodostavat suojatun sisäjärven. Sen pohjoispuolella johtaa ruopattu väylä itse Lefkasiin, kummallakin puolella laajoja matalia vesialueita. Marina on hyvin hoidettu. Tapaamme Bobblen entiset omistajat ja pääsemme itse italialaisen Grand Banksin, Pequod, viereen. Lähetän omistajalle kuvia ja sovimme tapaamisesta Italiassa Barissa. Valitettavasti se ei sitten toteutunutkaan, koska hän joutui juuri ennen saapumistamme sinne lähtemään Lefkasille hakemaan korjatun veneensä kotiin. Yritämme ensi kesänä uudestaan, silloin Kroatiassa. Lefkasin kaupunki muodostuu muutamasta leveästä kadusta, joiden välissä kiertelee kapeita kujia. Erityistä on se, että kaikki kirkkojen tapulit ovat rautatelineitä.



Lefkasista pohjoiseen mentäessä pitää ajaa kääntösillan läpi, joka avautuu joka täysi tunti. Olemme ajoissa liikkeellä ja niin ovat myös ensisijaisesti englantilaiset purjehduseskaaderit. "Sailing Holiday"-veneet eivät ainakaan vaikuta hyvin hoidetuilta. Sillan jälkeen edellämme oleva englantilainen on liian lähellä matalaa ja ajaakin yhtäkkiä hiekkasärjelle. Pääsemme juuri ja juuri ohitse. Sillan takana vanha linnake hallitsee rantamaisemia. Kurssi suoraan pohjoiseen, Andipaxos-saarella uintitauko. Väylä Paxos-saaren Gaios-kaupunkisatamaan on kapea ja vain 2 metriä syvää, enempää syvyyttä ei löydy satamastakaan. Ensimmäisen kerran avun pyytäminen kiinnittämisessä epäonnistuu, kun suuren naapuriveneen kreikkalainen omistaja ei halua ymmärtää ja kääntyy pois; viereisestä purjeveneestä apua sitten löytyy. Oltiin vain liian pieniä, kunnon veneessähän pitäisi olla palkattua henkilökuntaa! Neljän jälkeen laiturille tulee tilaa, kun päivävenet lähtevät.

Ennen Korfua ankkuroimme vielä kerran vapaasti Igoumenitzan lahdella. Jatkuva laiva- ja lauttaliikenne pitää tilanteen vähän rauhattomana. Iltapäivällä lahdella vierailee 3 päiväretkivenettä. Ensimmäistä ei melkein huomaa, niin rauhallista ja sivistynyttä. Sen haluavat ne kaksi muuta sitten tasapainottaa. Uivat diskot primitiiviohjelmalla, onneksi heillä on vain tunti aikaa! Igoumenitzalta lähtiessä ylitämme vilkkaan laivaväylän, joka johtaa Korfuun. Kierrämme Korfun kaupungin rantoja ihaillen sen mahtavia linnakkeita ja jatkamme Marina Gouviaan. Kevyttä vesisadetta, välillä ukkostaa, myös seuraava päivä samanlainen. Valmistaudumme ylitykseen Italiaan, säätiedot vaikuttavat suhteellisen hyviltä. Käymme Korfun kaupungissa, jossa on paljon italialaista kaupunkihenkeä. Aikamoinen ero näihin pieniin paikkoihin, missä olemme liikkuneet viimeiset kuukaudet. Seuraamme jonkun ajan krikettipeliä ja opimme ainakin sen, että heittäjä ottaa aina lakin pois päästä ja antaa sen lakkien pitäjälle (vai onkohan se joku aputuomari?). Yritämme illalla kirjoittautua ulos Kreikasta, mutta satamapoliisin toimisto on suljettu ja niin se on myös seuraavana aamuna, joten poistumme ilman paperisotaa. Vessan sähköinen huuhtelupumppu ei toimi, vika ei ainakaan ole sulakkeessa, tarvitaan jossain sähkömiestä.



Gouviasta Korfun pohjoispuolen rantavuoristoa pitkin pääsemme sen ja Albanian väliselle salmelle. Korfun maisemat ovat vihreitä, paljon pieniä hiekkapoukamia. Albanian vuoristo vaikuttaa villiltä ja karulta. Neljän tunnin jälkeen ankkuroimme Erikoussa-saaren edustalle. Illalla mahtava sateenkaari. Seuraavana päivänä tuuli on laantunut mutta aallokko on vielä kovaa, kun pääsemme saaren suojasta. Hetken päästä päätämme, ettei haluta sellaista vuoristorataa Italiaan saakka ja palaamme takaisin. Pitkä kävely hienolla saarella. Tapaan siellä tanskalaisen naapuriveneen miehistön, iltapäivällä drinkit Rumbalotten flybridgellä ja illalla olemme yhdessä ainoat asiakkaat rantaravintolassa. Mukava päätös Kreikka-reissullemme.



Neljän beaufortin vastaisella sivutuulella ylitämme Street of Otranton, näkökenttään tulee ainoastaan 1 purjeverne ja 1 moottoriverne. Otranton satama on täynnä, vieraspaikkoja muutenkin vain muutama. Ankkuroimme sivummalla. Ajaessa ankkuria sisään se yhtäkkiä irtoaa, nostamme sen ja joudumme toteamaan, että ankkurin lavat ovat taas kerran vääntyneet, siitä ei ole enää mihinkään. Satamapoliisin edestä löydämme kuitenkin lyhyen laiturin, jonne kiinnityimme sivuttain ja pitkän neuvottelun jälkeen saammekin jäädä sinne, kunhan lähdemme aamulla ennen yhdeksää. Viereinen vene on suomalainen Jasmin-purjeverne, joka näyttää olleen siellä jo pidemmän ajan. Siirrämme peräankkurin eteen ja lähdemme kylään ostoksille ja syömään. Otrantoa hallitsee iso linnake, muurilla vahvistettua kallioista rantaa myötäilee leveä bulevardi. Kapeat kadut on muutettu turistikeskukseksi. Huomaamme eroja Kreikkaan: ihmiset ovat enemmän ”pukeutuneita”, ravintoloiden pöydillä kangas- eikä paperiliinoja, ruokalistat hyvin vaihtelevia.



Aamulla pikainen kuvauskierros kaupungilla, sitten lähdemme eteenpäin Brindisiin. 5 Bft suoraan edestä, aallot lyövät yli keulan ja pilssiin tulee melko paljon vettä. Veneen rullatessa vesimassa liikkuu edes takaisin ja pilssihälytys piippaa hermostuttavasti. Lopulta otamme vauhdin pois, käyn konehuoneessa varmistamassa, että kaikki pumput toimivat ja jatkamme hitaammin eteenpäin. Brindisin. Satama on iso ja suojattu pitkällä aallonmuurtajalla. Ajamme kaupungin rantaan saakka ja kiinnitymme sivuttain suurten keskustaan vievien portaiden viereen. Kaupunki on melko uusi eikä tarjoa mitään erityisiä nähtävyyksiä. Aamulla tuuli ja aallokko on vihdoon laantunut, jatkamme Monopoliin. Rannikko on matalaa ja aika tylsää katsottavaa. Monopolissa paljon suuria kalastusveneitä, löydämme sopivan paikan aallonmurtajan sisäpuolelta. Sataman nurkassa linnake, korkeat talot reunustavat pientä sisäistä satama-allasta. Monopolin vanha sokkeloinen kaupunki on rakennettu niemelle, jota on kiva kiertää. Turisteja ei näy.



Seuraavana päivänä jatkamme rauhallisesti Bariin. Vanhassa satamassa täyden marinan vierestä löytyy hyvä paikka. Kaupunkiin on lyhyt matka. Elämä kuin vanhoissa italialaisissa elokuvissa, kaikki tapahtuu kadulla. Vanha kaupunki on sekamelska kapeita kujia, parvekkeita, pikkukauppoja ja kirkkoja. Taskuvarkaita on syytä varoa. Illalla satamaan tulleen itävaltalaiskatamaraanin kanssa olemme ainoat vierasveneet.

Kerta on ensimmäinen. Eli ensimmäisen kerran emme päässeet haluttuun satamaan, koska se oli täpötäynnä. Kyse oli Tranista. On viikonloppu ja italialaiset ovat itse liikkeellä. Jatkamme vielä tunnin eteenpäin ja pääsemme Barlettan teollisuuskaupunkiin ja -satamaan. Täällä tilaa riittää, olemme taas kerran ainoa vierasvene ja iltapäiväkävelyllä olevilla perheillä on katsomista. Keskustelua ei oikein saa aikaan, täällä puhutaan italiaa, ei muuta. Isossa linnakkeessa taidenäyttely, lukuisten kirkkojen ovet ovat kaikki suljettu. Sääennuste lupaa taas kerran voimistuvia tuulia, suunnittelemme loppumatkan aikataulua sen mukaan.



Sunnuntaina ylitämme Manfredonin lahden. Vihdoin maisemat muuttuvat mielenkiintoisemmiksi. Lahden pohjoisrannalla paljon kalliopoukamia ja luolia, taustalla korkeampia vuoria. Vihdoin tulee Vieste näkyviin, rakennettu Italian saappaan kantapäähän kallioniemelle. Sen joutuu kiertämään ja sitten tullaan isoon satamaan. Pohjoispuolella uusia tyhjiä laitureita mutta vanhalta satamapuolelta huudetaan meidät sinne. Juuri kun olemme peruttamassa laituriiin, ohjaus menee tunnottomaksi, vaihde on päällä, vene kääntyy ja lopuksi törmäämme perä edellä suureen teräksiseen kalastusalukseen. Sille ei käy mitenkään, mutta meidän flybridgen teräskaide on vino, kannen teakkaiteen pronssituet ovat vääntyneet ja kaide on osittain murtunut. Jollalla meidät vedetään laituripaikalle. Satama on hyvin suojainen, vaikka ulkona tuulee melko lailla, kaupunki on mielenkiintoinen, mutta mitään erikoisia korjauspalveluita ei ole. Sähkömies sentään tulee ja korjaa vessan huuhtelupumpun, siitä oli mennyt rele rikki. Kierrämme kaupunkia ja hoidamme kaikenlaisia asioita veneessä.

Kun luvattua mekaanikkoa ei näy keskiviikkoon mennessä, alamme itse tutkimaan vahinkoa ja toteamme, että paapuurin vaihteen vaijeri on poikki flybridgen ja alaohjauksen väliltä, mutta siitä vaihteelle se on kunnossa. Päätämme lähteä eteenpäin.

Meri on ryppyinen päiväkausien tuulten jälkeen. Rannikko jatkuu mielenkiintoisena. Metsäisiä vuoria taustalla, pieniä lahtia, kalliojyrkänteitä. Yhdellä sijaitsee pikkukaupunki Peschici, se tuntuu kaatuvan mereen. Joka puolella kalastustorneja, joilta lasketaan päivällä puukehyksessä olevat verkot veteen. Yöllä narrataan kalat valonheittimillä verkkojen päälle ja nostetaan ne. Mantereen ja Tremiti-saarten välillä sekamelska simpukankasvatuslaitteita, jotka on kaikki omilla pojuilla kiinnitetty. Välillä tuntuu siltä, että siitä ei ole ulospääsyä. Termolin edustalla hurja määrä kalastusaluksia. Sen takia tietenkin satama on tyhjä ja löydämme helposti paikan, mutta satamapoliisi ilmoittaa nopeasti, ettei sinne voi jäädä. Parempi paikka löytyy uudesta marinasta



sataman vierestä. Se on erittäin hyvin hoidettu, 20 vieraspaikka, olemme kuitenkin ainoat vieraat. Illalla käydään kaupungilla, keskustan kadut täynnä ravintoloita.

Lähdemme ajoissa liikkeelle, jotta päästäisiin ennen tuulen nousemista Pescaraan. Tuulee etelästä ja aallot vievät Rumbalotten perän puolelta toiselle, nyt olisi autopilootista apua. Usva peittää mäkkiset rannikkomaisemat, paljon ei näy. Matkalla muutamia kaasu-offshorelautoja. Kuuden tunnin jälkeen tulemme Pescaraan ja saamme paikan suuren marinan luoteisnurkasta, aivan rauhallista. Marinasta löytyy hyviä ravintoloita ja kauppia, vessat ja suihkut sen sijaan kaipaavat ehostusta. Ilmapaine on laskenut tuntuvasti. Seuraavana päivänä sataa koko aamupäivän. Iltapäivällä kaupunkikierto, lukuun ottamatta hienoa jalankulku- ja polkupyöräsiltaa ei mitään erikoista nähtävää. Pitkän rantabulevardin ravintolat ovat kiinni, täällä on syksy. Sade jatkuu läpi yön.

Aamulla 26.9. sää on parantunut, sininen taivas, hieno viimeinen matkapäivä. Pescaran jälkeen Abruzzien korkeat vuoret, mahtava näky. 20 mailin jälkeen ne jäävät taustemmalle ja rannikko jatkuu mäkkisenä. Joka puolella näkyy pieniä kaupunkeja muureineen ja linnakkeita. Delfiinit ottavat meidät Porto San Giorgion edustalla vastaan. Tullessamme satamaan kestää pitkään ennen kuin saadaan joku näyttämään laituriipaikka.



On sunnuntai, toimisto on kiinni ja englanniksi täällä ei oikein hoidu mitään. Maanantaina muutamme läheiseen hotelliin ja satama osoittautuu kuitenkin ihan toimivaksi. Saamme sähkömiehen ja mekaanikon käymään, molemmat työskentelevät ripeästi. Autopiloottimoottori tulee kuntoon, vaihdevaijerit uusitaan. Vaihdan öljyt ja suodattimet. Tutkimme yhdessä savuavaa moottoria ja todetaan, että polttoaineruiskut ovat entisiä, uudetkin löytyy. Lämminvesivaraaja vuotaa, tilaan internetissä uuden ja viikon päästä se on asennettu. Viikonloppuna kierrämme



autolla lähiympäristöä. 4.10. Rumbalotte nostetaan talvipaikalleen. Lämmönvaihtimet puhdistetaan, generaattorin jäähdytysvedenpumppu korjataan, polttoaineruiskut vaihdetaan. 7.10. lähdemme Ullan kanssa viikoksi Umbriaan tapaamaan vanhoja kolleegoita, Ulla lähtee 15.10. kotiin, minä jatkan vielä viikon verran kaikenlaista. Ainoastaan lakkaaminen ei onnistu, kun on liian epävakaista.

Päinvastoin kuin sähkö- ja mekaaniset työt, sujuvat telakan kaiteiden korjaukset tosi hitaasti. Ne ovat edelleen kesken, kun vene peitetään 21.10. niin pitkälle kuin mahdollista. Irrotan akut verkosta, sesonki 2010 on ohi.

## Adrialta Rhôneen suistoon

7.5. – 30.9.2011



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 suojaisia 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 suojaisaan 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 Erikoussasaassa, 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 tapaamme 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. Lähdetessä 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 hienoita paikkoja monipuolisine maisemineen ja luontoineen. Löytyy mahtavia kallioita, vihreitä rinteitä, tulivuoria, hienoita kallio- ja hiekkalahtia. Matkalla Usticalta 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 Almafiiin 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! Ischiällä koemme monta tuntia kestävästä 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 hienoita 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 hävenee 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 länsiluode-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 päivämatoja 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.



## Jokia ja kanavia pitkin läpi Ranskan, Belgian ja Hollannin

Euroopan kierroksen viides vuosi 14.5. – 4.9.2012





## Rhône ja Saône



Rumbalotte oli talvehtinut Rhône'n suistossa, Port Saint Louis du Rhône'n eteläpuolella sijaitsevassa Port Napoleonissa, joka oli osoittautunut hyvin hoidetuksi marinaksi. Huhti- ja toukokuun alussa olin pitänyt taas työleiriä, jota häiritsi jatkuva Mistral-tuuli ja kylmyys. Lähtiessämme 2008 Suomesta oli vielä epäselvä, mitä reittiä pääsisimme Välimereltä takaisin Suomeen. Omien tutkimustemme mukaan Ranskan läpiajo ei onnistuisi liian matalien siltojen takia ja olimme varautuneet ajamaan Atlantin rannikkoa pitkin pohjoiseen..

Viime vuonna tapasimme kuitenkin veneitä, jotka olivat samanlaisella Grand Banks-veneellä käyneet kanavilla ja voittaneet erikoistoimenpiteellä myös matalimmat sillat. Valmistauduimme mielestämme hyvin ja päätimme ottaa riskin.

14.5. siirrymme sulun kautta Rhône'lle, ensimmäisenä kohteena Arles. Täällä joen alajuoksulla on 3-8 km:n vastainen virtaus, se ei häiritse menoamme. Camarguen maisemat ovat ainakin joelta katsottuna melko tylsiä, tasainen pusikko. Arlesissa ei ole mitään kiinnitysmahdollisuuksia, jatkamme matkaa ja ankkuroimme lopuksi pienen kylän, Vallabregues, edustalla. Muita ankkurointeja tällä matkalla sitten ei ollutkaan. Seuraavana päivänä kiinnitymme jo



ennen puoltapäivää Avignonissa Ligne vierassataman muurille suoraan paavipalatsin alapuolella. Järjestelemme vielä keskeneräisiä tehtäviä ja nautimme kaupungin nähtävyyksistä.

Avignonin jälkeen maisemat muuttuvat monipuolisemmiksi. Pehmeästi aaltoilevat mäet vaihtelevat jyrkkien kalkkikallioiden kanssa. Monessa satamassa on vielä talvi, eli laitureita ei vielä laitettu vesille. Virtausta on välillä 12 km/h, ahtaiden siltojen alla syntyy pyörteitä, jotka kääntävät helposti venettä ellei pidä sopivaa ajovauhtia. Toinen haaste on ajopuu, jota näkyy runsaasti. Sulut ovat isoja, yleensä pääsemme ilman pidempiä odotusajoja eteenpäin. Pari päivää vietämme pienessä Viviers-satamassa. Vanha kaupunki jyrkällä mäellä, josta hieno näköala Rhône'n laaksoon. Sieltä jatkamme Valencen kautta Condrieun marinaan. Sää on edelleen sateinen ja kylmä, laitamme lämmityksen päälle. Kuulemme englantilaiselta veneeltä, että reitillämme Pariisiin olisi Canal du Centre vesipuutteen takia suljettu. Päätä raapien keksin vaihtoehdoisen reitin. Marina on hyvin organisoitu, mutta suuri yllätys ovat useat hylynomaiset veneet; niitä on sitten Ranskassa näkynyt monessa paikassa.



23.5. pääsemme Saônelle ja Lyoniin, Ranskan kolmanneksi suurimpaan kaupunkiin. Uuden marinan nostosilta on ollut jo viikon rikki, sieltä ei pääse ulos eikä sinne pääse sisään. Tankkaamme, ostamme vielä 2 pallolepuuttajaa kanavien sulkua varten ja pääsemme sitten kappeli-laivan viereen pakettiin. Se ei kuitenkaan tuonut meille taivaallista suojaa, sillä molemmat vessamme olivat menneet lakkoon. Lyon tuntui niin sekavalta, ettemme yrittäneetkään saada sieltä apua vaan siirsimme sen seuraavalle päivälle. Mielenkiintoinen retki ylös Basilika Notre-Dame de Fourvièrelle ja sen jälkeen vanhaan kaupunkiin päättää päivän.



Aamulla ”siltojen retki” läpi Lyonin. Ensimmäinen pieni telakka löytyy Albigny-sur-Saônesta. Laiturit ovat poikittain kovaan virtaukseen nähden, pääseminen harvaan vapaaseen paikkaan tuntuu hankalalta. Kolmannen (liian?) varovaisen yrityksen jälkeen jatkamme St. Germainiin Yachting Club du Rhône'n laiturille. Omat yritykset saada manuaalinen keulavessa toimimaan, epäonnistuvat; iltapäivällä sähkömies toteaa, että takavessan sähköinen poistopumppu on rikki. Hän voisi sen vaihtaa 5 päivän päästä, mutta niin kauan emme halua odottaa täällä. Seuraavana aamuna ohut sumu peittää näkyvyyden, ennen kuin aurinko alkaa lämmittää kunnolla, ensimmäinen kesältä tuntuva päivä. Joki matelee kauniissa luonnonmaisemissa. 60 kilometrin matkalla Maconiin näemme vain 2 ammattialusta ja 1 vapaa-ajanvene. Marina on korjauksen alla, ei ole sähköä eikä vettä, hyvät laituripaikat ovat ilmaisia. Olemme ainoa vierasvene. Löydämme sähkömiehen, Josephin, jonka kanssa sovimme pumpun vaihtamisesta seuraavassa satamassa.

Valmistelemme venettä kanavia varten, eli flybridgeltä kaikki alas ja keulaan tulee korkeuden mittakeppi. Maconissa hyvin hoidetut puistot ja urheilupaikat pistävät silmiin.





Seuraavassa satamassa, Pont-de-Vaux:ssa, löytyy septitankkien imupiste. Sinne on vain 18 km, mutta viimeiset 3,5 km joudutaan ajamaan matalaa kanavaa pitkin. Syvyys 1,20 m, veneemme syvyys 1,22 m. Varovasti pääsemme perille satamaan, mutta ei enää urheiluveneiden asemalle. Onneksi löytyy toinen, matkustajalaivalle tarkoitettu imuasema. Monipuoliset työkalumme auttavat letkun liittämässä, satamamestarista ei ollut avuksi. On helluntai ja paljon ihmisiä liikkeellä. Alueen erikoisuus ovat Bressen kanat, maistuivat ne meillekin. Pyöräilemme maaseudulla, löydämme hyvät internet-yhteydet Hotel les Platanasilla, katselemme monipuolista viikkotoria. 30.5. uusi pumppu on asennettu ja voimme jatkaa Saônen viimeiselle etapille, Chalon-sur-Saône. Joki muuttuu aina vain luontoisemmaksi ja kauniimmaksi. Rauhallinen marina sijaitsee joen sivuhaarassa saaren takana. Tankkaamme ja kuulemme, että Canal du Centre on auki, mutta että sinne kerätään useampi vene suluttamiseen. Kaupunki tekee mukavan vaikutuksen, saarella löytyy paljon pieniä ravintoloita rue de Strasbourgilla.



### Kanavia pitkin Pariisiin



Virallinen siltojen läpiajokorkeus on 3,50 m, oman veneen korkeus mielestämme 3,47 m, vettä kuulemma vähän. Reittikirjoista olimme hakeneet ne sillat, joiden todellinen korkeus on alempi, matalin 3,42 m. Olimme ottaneet lisäpainoa veneeseen, täyttäneet kaikki tankit ja poistaneet flybridgeltä kaiken, mitä oli järkevästi poistettavissa. Sinne jäi korkeammaksi kohdaksi puinen

liimattu ja ruuvattu laitekonsoli, sen jälkeen vaihde- ja kaasuvivut. Ennen ensimmäistä – miehitettyä - sulkua joudumme odottamaan toista venettä pariiksi. Se oli sitten sveitsiläinen Baccus. Muut sulut **Canal du Centrella** ovat ”automaattisia” sulkuja.

Kun sulutetaan ylöspäin, pitää jonkun veneestä kiivetä tikkaita ylös, laittaa köydet pollarien ympärille, vetää sulutuksen käynnistysnarusta ja kiivetä taas alas veneeseen. Sulkuprosessi alkaa, vettä syöksyy vauhdilla sulkukammariin, painavan veneen pitäminen vaatii todella voimaa. Kammarin täytettyä avautuvat portit automaattisesti ja voidaan jatkaa matkaa. Sulut ovat monesti ketjussa, jotka pitää ajaa kerrallaan läpi. Meitä onnistaa jo aivan alussa sulun 32 jälkeen. Tuntuu siltä, että pääsemme hyvin sillan alitse, mutta toisessa päässä ottaa konsoli kuitenkin siltarakenteeseen kiinni ja hajoaa, laitteet pysyvät sentään ehjinä. Syynä on voinut olla, että silta ”roikkui” vähän, että edessä olevasta sulusta oli tullut vettä, etten ollut aivan keskellä. Missään ei ollut mainintaa, että tämä silta



olisi niitä matalampia. Ja kun herra Murphy on veneessä, hän ei lähde sieltä heti pois. Ajaessa ulos seuraavasta sulusta (nro 31) paapuurin takimmainen pallolepuuttaja jää kapean sulun portin rakenteeseen kiinni, köysi pitää, mutta kaiteemme ei. Kahden metrin pala pronssitukineen repeytyy kannesta irti ja putoaa sulkuun, josta Baccuksen miehistö sen onneksi pelastaa.



Tämän jälkeen pysähdymme jokaisen kriittiseltä näyttävän sillan edessä. Kaasu- ja vaihdevivuilta on kuulat ruuvattu irti (1 cm). Välillä täytyy sammuttaa moottorit, jotta saa vivut työnnettyä eteenpäin (2-3 cm) ja vedämme itsemme käsin sillasta läpi. Illalla täytämme pilssin Santenayn pysähdyspaikan raikkaalla kaivovedellä ja saamme vesilinjan ainakin 7 cm alemmaksi. Vasta Seinellä tyhjenemme pilssin. Tämän ensimmäisen päivän ei kovin motivoivien tapahtumien jälkeen päätämme illalla ainakin muuttaa matkasuunnitelmamme. Meidän piti lähteä Pariisista itään Nancyyn ja sieltä Maasjokea pohjoiseen Namuriin. 180 sulkua ja matalia siltoja. Päädyimme nyt lähtemään Pariisista jonkun verran länteen, sitten leveämpiä kanavia pitkin pohjoiseen Belgiaan ja Belgian eteläraja seuraten Namuriin.

Murphy lähti. Matka kanavia pitkin on hidasta ajamista hoidetun vihreän maiseman läpi. Välillä näkymät avautuvat maalaismaisemiin, välillä on vain puita ympärillä. Kurjet seisovat kuin odottaen rannoilla ja lentävät sitten jonkun matkan veneen edessä. Sopivin välein löytyy ”nautical halts” ilmaisia pysähdyspaikkoja, joissa on kaivo ja roskis. Kylät ovat rauhallisia, ravintoloissa olemme yleensä ainoat vierasmaalaiset. Kylien laiturit ja varsinkin sulkujen ympäristö ovat erittäin hyvin ja kauniisti hoidetut, satamamaksut vaihtelevat nollan ja 10 euron välillä. 5.6. ohitamme Canal du



Centren korkeimman kohdan. Tästä eteenpäin Pariisiin saakka sulutamme lyhyttä matkaa lukuun ottamatta enää vain alaspäin, mikä on näissä suluissa huomattavasti mukavampaa. Pysähdymme näissä paikoissa: Ecuisses (vanha keramiikkatehdas ja kanavamuseo), Montceau-les-Mines (kaivoskaupunki), Genelard, Paray-le-Monial (vaikuttava Baseliique du Sacre Coeur), Digoin (Canal du Centren pääteipiste).



Digoinissa ylitämme 240 m pitkällä kanavasillalla Loire joen. Toisessa päässä alkaa **Canal latéral à Loire** Täällä kaikki sulut on miehitetty ja sulkumestarit hoitavat ne käsin. Monesti he ovat opiskelijoita, jotka saavat tästä mukavan kesätyön. Sulkumestarit hoitavat yleensä useampia sulkuja ja ajavat niiden välillä autolla tai pyörällä. Vähitellen näkyy enemmän veneilijöitä. Kanavien rannoilla olevat polut, jossa ennen hevoset vetivät veneet, ovat nyt pitkälti pyöräilijöiden hallussa. Koska sulkumestarit pitävät lounastauon 12:00 ja 13:00 välillä, pyrimme suunnittelemaan reittien aikataulumme sen mukaan.



Sää pysyy hyvin vaihtelevana, yleensä sataa. Ensimmäinen pysähdys on Diou:ssa, jossa sveitsiläis-ranskalainen pariskunta pitää ravintolaa "La Traditionne", koko kylä tuntuu olevan siellä illalla. Sitten seuraavat kylälaiturit Les Vanneaux ja Fleury-sur-Loire, ennen kuin tulemme sivukanavan kautta Neversiin. Juhlimme illalla 101:n sulun ohittamista "Friture Fraiche" pienillä friteeratuilla jokikaloilla. Varaan viikoksi satamapaikan Pariisista. Neversia kuvaavat monet tornit ja kirkot, hieno paikka.

Neversin jälkeen

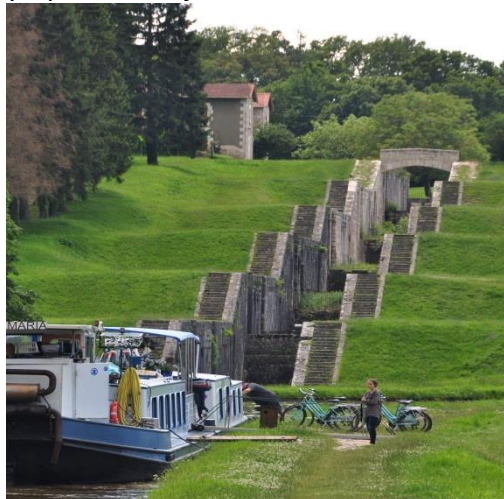
seuraa toinen kanavasilta, 334 m Allier-joen yli, yöpyminen Cours-les-Barres. La Chapelle-Montlinardin laiturilta on seuraavana päivänä lyhyt matka Charité-sur-Loire kaupunkiin, joka tunnetaan Basilikastaan, antikvariaatti- ja kirjakaupoista. Sitten pääsemme jo 3,45 m sillan alta viinikaupungin Sancerren satamaan Saint-Thibaultiin. Laura-oppaan kanssa kierrämme 18.6. viinitarhoja ja -kellareita. Aivan uskomatonta,



miten paljon maisemassa on erilaisia vihreän sävyjä. Sateessa ajamme eteenpäin ydinvoimala Bellevillen ohi Lérén laiturille ennen kuin 20.6. jatkamme Briariin. Matkalla 10 km erittäin kapea kanavaosuus, mutta kukaan ei tule vastaan. Ennen Briaria sitten 660 m pitkä kanavasilta Loiren ylitse. Jääme pienen telakan laiturille, ja kävelemme keskustassa olevalle vanhalle satamalle. Sieltä ei olisi löytynytäkään vapaata paikkaa.

Nyt on taas lyhyt nousu edessämme. Kahdeksan sulkua ja 32 m ylös **Canal Briarella**, sen

jälkeen Pariisiin saakka vain alaspäin. Kanava kiertelee mukavasti metsässä, päädyimme Rogny-les-Sept-Ecluse kylään, jossa on vanha seitsemän sulun porras. 22.6. tutustumme kylään ja sen ympäristöön ja juhlimme illalla juhannusta veneessä pizzalla, juustolla ja punaviinillä. Puistonomaisessa ympäristössä ja



aurinkoisessa säässä jatkamme Montargiseen. 16 sulkua, osittain ketjussa, osa sensoriohjattuna. Kaksi kertaa joudutaan nostamaan sulun päässä oleva nostosilta, jotta pääsisimme ulos. Varsinainen satama on täynnä, sulkumestari neuvoo paikalle siltojen välissä. Ei ole sähköä eikä vettä, mutta ollaan yksin ja lähellä keskustaa. Kaupunkia kutsutaan "Gâtinaisin Venetsiaksi" koska täällä kohtaavat 3 jokea ja on paljon kanavia ja siltoja.

Kaupungin jälkeen ajetaan **Canal du Loingilla** ensiksi laajan teollisuusalueen läpi, sen jälkeen ollaan taas luonnossa. Kanava on leveämpi kuin muut kanavat, molemmat reunat on tuettu kivi- tai metalliseinillä, joki Loing kulkee kanavan vieressä. Lounaamme saamme nauttia sulussa Retourné 4, jonne voimme ajaa klo 12:00 vielä sisään, mutta sitten joudumme odottamaan, että sulkumestari tulee klo 13:00 taas töihin.



Château-Landonin laiturilta yritämme kylän keskustaan, eksymme mielestämme, mutta saamme sitten kuulla vastaan tulevilta englantilaisilta ja australialaisilta pyöräilijöiltä, että menemme



oikeaan suuntaan, mutta matka on melko pitkä. Takaisin veneelle ja pyörät esille. Kylä on korkean mäen päällä, talot ryhmittyvät luostarin ja ison kirkon ympärille. Seuraavana päivänä ajamme vain sateessa, koemme reissun matalimman sulun – 48 cm – ja näemme helsinkiläisen pienen purjeveneen tulevan vastaan, nimi jäi epäselväksi. Nemoursissa löydämme paikan kahden suuren penichen välillä. Oppaassa mainittu kyläsatama on aivan liian matala. Viimeinen osuus Canal du Loingilla vie osittain itse jokea pitkin, sitten ollaan taas kanavalla. Kapeat läpiajot vaihtelevat pitkien suorien osuuksien kanssa. Seuraamme vastaan tulevan rahtilaivan St. Tropezin suluttamista. Alus mahtuu juuri ja juuri sulkukammariin, ei jää monta senttiä tilaa millään puolella, todellista tarkkuustyötä. Vihdoin pääsemme Moret-sur-Loingin mukavaan marinaan. Kaupungin keskusta kapeine kujineen, torneineen ja jokinäkymineen on aivan vieressä. Tapaamme australialaisia ja kanadalaisia veneilijöitä, mukava rupertella kaikkien kokemuksista. 28.6. siirrämme veneen toiminnot taas ”normaali tilaan”. Pilssi tyhjennetään, antennit nostetaan, otetaan tuoretta vettä. Koko matkan haastavin osuus Ranskan keskiosan kanavilla on takanapäin, enää ei tarvitse varoa matalia siltoja ja ahtaita sulkuja.

## Seinellä Pariisiin



Päivä alkaa eilisen kuumuuden jälkeen kahden tunnin ukkosella. Pääsemme Seinelle ja koemme jonkinlaista vapautuksen tunnetta, täällä on tilaa! Sulut ovat niin isoja, että sinne voi kunnolla ajaa eikä vain varovasti liukua sisään. Rantojen talot ovat kuin piparkakkutalot tai suoraan satukirjasta. Yöpyminen Melunissa, yksin kaupungin laiturilla. Aamulla matkalla Draveiliin piparkakkuarkkitehtuuri muuttuu nykyaikaisiin

loistotaloihin laajoine puutarhoineen. Täällä näyttää asuvan Pariisin kerma. 1.7. on enää lyhyt matka Pariisiin. Rannoille ilmestyy aina uusia asuinalueita ja teollisuuslaitoksia. Itse kaupungissa hävitetään Seinen rannoilla olevia vanhoja tehtaita ja korvataan ne moderneilla toimistorakennuksilla. On sunnuntai ja vain vähän liikennettä.

Sulun kautta pääsemme Pariisin vierassatamaan, Port Arsenaliin ja saamme hyvän paikan. Satama sijaitsee Bastillen ja Seinen välillä, erinomainen sijainti. Vieressä on puistoalue, jossa istutaan piknikilla nurmikolla. Kun alue suljetaan illalla klo 23:00, nurmikolta ei löydy mitään roskia, kaikki on viety roska-astioihin! Satamasta löytyy myös toimiva septitankkien imujärjestelmä. Jäämme viikoksi Pariisiin, kävelemme kaupungin eri osissa, teemme kanavaristeilyn, joka vie Canal St. Martinin tunneleiden kautta, varaamme Hollannista talvipaikan.



## Pariisista Belgiaan



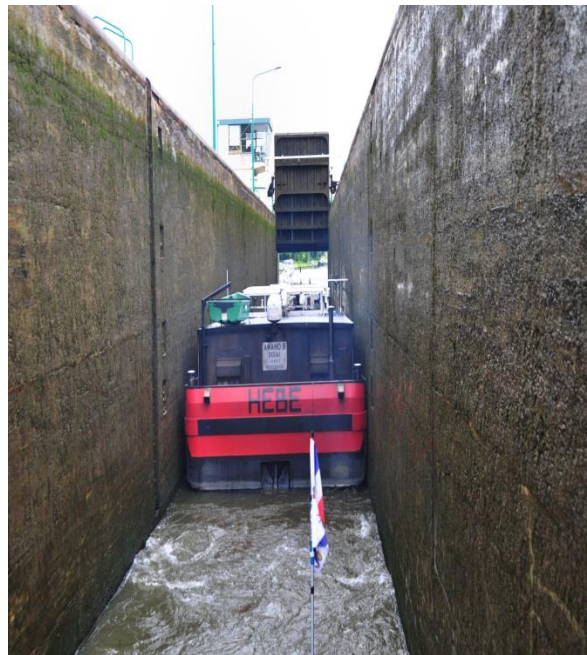
8.7. matkaa jatkuu **Seinellä** läpi komean Pariisiin. Seuraamme sataman sulun jälkeen ranskalaista purjevenettä – punaisten valojen läpi - ja kohta on poliisivene vieressämme. Kun he vihdoinkin löytävät omasta joukostaan jonkun, joka osaa englantia, on paljon tarkastamista ja tutkimista, ennen kuin voimme jatkaa matkaa ilman sakkoa. Sulut ovat isoja, aina useampia kammareita, ja ne toimivat käytännössä tauotta. Tuuli voimistuu, joki alkaa kasvattaa lyhyttä ja jyrkkää aallokkoa. Pysähdys modernin asuinalueen laiturilla Rueil-sur-Seinellä. Seuraavana päivänä ohitamme Conflans-St.-Honorinen, jossa kymmeniä rahtialuksia on laiturissa. Käännyimme pohjoiseen **Oise**-joelle ja yövyimme Cergyn marinan vastaanottolaiturilla. Vieressä on laaja vapaa-ajan keskus ja futuristiselta vaikuttava rakennelma, joka johtaa 3 km mäkeä ylös uuden asuinalueen pylväiden ympäröimälle keskustorille. Oisella metsät ja maatalousmaisemat vaihtelevat tiheään. Liikennettä on enemmän kuin Seinellä. Creilin kautta ajamme Compiègneen, jossa käytämme harvoja tankkausmahdollisuuksia hyväksi.

Sateet jatkuvat kun tulemme **Canal du Nordille**. Sulut ovat kapeampia ja pitkiä, vilkas ammattiliikenne, joten vapaa-ajanveneilijöitä kerätään ryhmään suluttamista varten. Kanava muistuttaa Saksan Elbe-Seiten-Kanalia, joka betoniränninä halkoo myös peltojen ja niittyjen avoimet maisemat. Kohtaamme ensimmäisen tunnelin, melko ahtaan 1058 m





pitkän Souterrain de Panneterien. Pysähdyspaikka Languevoisinilta lähdemme 1,5 km kylään etsimään ruokapaikka, mutta kuten monessa kylässä Ranskassa sieltä ei löydy enää minkäänlaisia palveluja. Ranskan kansallispäivää katsomaan siirrymme Peronnen marinaan. Kaatosateessa voimme kiinnittyä toiseen veneeseen. Se taisi olla siellä jo pitkään, uimatasolle vesilinnut olivat rakentaneet pesän. Keulapotkurin ohjaus flybridgellä ei oikein tykkää kosteudesta, se saa oikosulun ja alkaa toimia pyytämättä ja odottamatta. Onneksi se ei ole kovin vahva ja sammuttamalla sen kokonaan sen oma-aloitteisuus päättyy.



Peronne vaikuttaa punatiilirakennuksineen melko pohjoiseurooppalaiselta kaupungilta. Mitään erikoista kansallispäivänä ei tapahdu, myöhäisen iltotulituksen jätämme väliin. Seuraavana päivänä sataa matkalla niin kovasti, että pidämme tauon ja sen jälkeen ajamme rahtilaiva Cecinkelin perässä eteenpäin tunneliin Souterrain de Ruyaulcort. Tämä on 4354 m pitkä, kunnollisen leveä, korkea ja hyvin valaistu. Yövyimme sulun edessä avarassa maisemassa. Pyöräilemme Marquionin kylään ja ilmoittaudumme siellä ainoan ravitsemusliikkeen, kebab-kioskin, asiakkaaksi. 16.7. Canal du Nordilla Arleux:lle saakka, sitten lyhyt matka **Canal de la Sensée**:llä ja vihdoin **Escaut-joelle**. Kanavat ovat taas leveämpiä, rannoilla paljon teollisuutta. Yön vietämme Valenciennesin vanhalla teollisuuslaiturilla. Kaupunki on siisti ja hyvin hoidettu, ratikka-kiskot kulkevat nurminauhalla läpi kaupungin, koirankakka-astioihin kuuluvat myös keräilypusit. Viimeiseksi pysähdykseksi olimme suunnitelleet Mortagne du Nord. Kyläsatama sijaitsee

joen mutkan vieressä ja kääntyvät rahtialukset työntävät mudan satamaan, sinne ei ole mitään asiaa. Moottorivoimin pääsemme takaisin ajoväylälle ja jatkamme suoraan Belgian ensimmäiseen marinaan, Port d'Antoing. Ranskassa olimme ajaneet 1410 km, 164 moottorituntia, 215 sulkua, 41 pysähdyspaikkaa, siltoja ei jaksettu laskea.



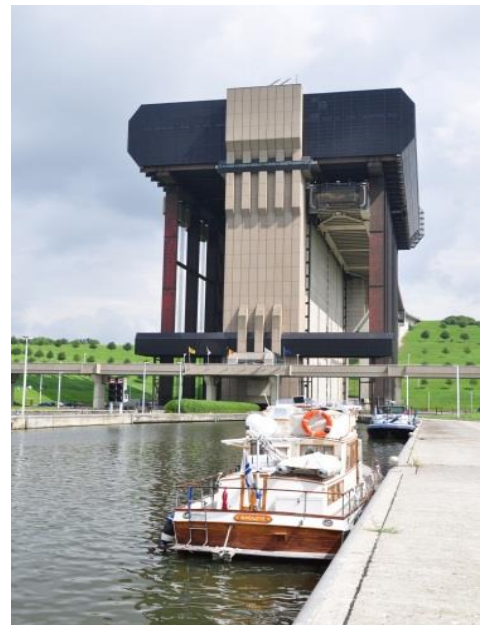
## Belgia/Wallonia



Marina sijaitsee vanhaan hiekanottoaikaan rakennetulla järvellä, täällä on tilaa. Klubirakennuksesta saa ruokaa. Viereiseltä sululta haen pakollisen "Permit de Circulation". Asennamme tuulilasit ja ajotietokoneen näytön takaisin flybridgelle Pyörällä ajettu 10 km päässä olevaan Tournaihin ja ostettu internetmökkula Belgiasta varten. Ajamme nyt **Canal Nimy-Platon-Peronnes** itään. Suuret sulut toimivat kuin unessa. On uivia pollareita, vesi liikkuu niin tasaisesti, ettei sitä melkein

huomaa, varsinaista luksusta. Myös seuraava marina – Mons – sijaitsee "järvellä". Kuten jo Tourain on myös Mons tutustumisen arvoinen: kirkkoja, suuri Grand Place ja hieno raatihuone.

20.7. pääsemme **Canal du Centrella** maailman suurimpaan venehissiin, Strépy-Thieu, nosto 73,15 m. Veneet ajavat suureen ammeeseen, jota sitten nostetaan. Maisemat liukuvat alta pois kuin lentokoneesta katsottuna. Tämä uusi laitos korvaa 4 vanhaa hissiä. Ylhäällä matka jatkuu kanaalisilta pitkin, josta näkyvät pienet kylät vasemmalla ja oikealla. Yöpyminen **Canal Bruxelles – Charleroi:n** sivuhaarassa Seneffen venekerhon satamassa, joka täyttyy iltaa myöten. Illalla mietimme, mitä Belgiassa tähän saakka on erilaista kuin Ranskassa: leipäkulttuuri on huonompi, yleensä saa vain valmiiksi viipaloitua vaaleaa ja pehmeää leipää; ravintoloissa ei tule automaattisesti vettä pöydälle vaan sitä pitää erikseen tilata; ruokalistat eivät perustu erilaisiin menuihin vaan yksittäisannoksiin, jotka ovat jättimäisiä; erittäin hyvät sulut ja hienot marinat; vähemmän patriotismia kuten liputusta ja kukka-asetelmia maan väreissä.







Kanava kiemurtelee seuraavana päivänä niittyrinteiden välissä. Suluissa tutustumme taas kerran uuteen porttitekniikkaan. Portit roikkuvat ja ne siirtyvät kokonaan sivulle. Kolmannella sululla tarkastetaan papereitamme ja huomautetaan, että lupamme koski vain kanavaa Nimy-Platon-Peronnes. Saamme uuden luvan, joka kattaa koko Wallonian, Flanderin puolella pitää taas hakea oma lupa. Byrokratia muistuttaa Kreikan toivotonta paperisotaa.... Ennen Charleroitais maisemat muuttuvat rajusti. Niittyjen tilalle tulee vanhoja, osittain lopetettuja raskaan teollisuuden laitoksia. Kanava kulkee keskellä teräsvalssaamoja. Näitä näkymiä pitkin ajamme 2 km **Sambre**-joella Marchiennen pysähdyspaikalle saakka. Myöhemmin englantilainen jokilaiva Cedar tulee naapuriksemme. Olimme heidät jo nähneet Monsissa ja Senefessä, hekin ovat menossa Namuriin. Vahvasti muuttuva elinkeinotausta näkyy myös kaupunkikuvassa, toisaalta hyvin voivia asuinalueita, toisaalta ränsistyneitä kaupunginosia. Aurinkoisessa säässä matka sujuu seuraavana päivänä. Teollisuusalueet vaihtuvat taas luonnoksi. On sunnuntai ja vain vapaa-ajanveneitä liikkeellä. Eräällä sululla tapaamme avioparin, keskustelussa käy ilmi, että vaimon isä oli toiminut Liegessä Suomen konsulina. Tulemme Namuriin, jossa marina on täynnä, kiinnitymme vastapäiselle jokimuurille. Kun lataamme aamulla akkuja generaattorilla huomaamme, että latauslaite ei toimi oikein. Nyt marinassa on tilaa, siirrymme sinne ja kokeilemme samaa maasähköllä, ei muutosta. Laite on myöhemmin vaihdettu takuuna. Kävelemme kaupungin yläpuolella olevalle suurelle linnakkeelle, josta on hienot näkymät Maas joen laaksoon.



Namurista ajamme **Maas** jokea pohjoiseen. Suurten sulkujen (120 x 25 m) edessä joudumme jonkin verran odottamaan. Alussa rannoilta nousevat jyrkät kalkkikalliot ja metsärinteitä. Jäämme ennen Huyn kaupunkia Statten suojaiseen marinaan. Aamulla pyöräilemme kaupunkiin. Köysirata linnakkeelle ei toimi, joten sinne ei tarvitse mennä. Tuomiokirkossa näkyy hienoja lasimaalauksia.

Palatessamme pyörille huomaa, että takarengas on tyhjä, kotimatkasta tulee vähän hankalaa. Vaihdan moottoriöljyt, nyt ei enää tarvitse sitä miettiä. Iltaa vietämme flybridgellä hollantilaisaustralialaisten Jennyn ja Michelin kanssa, aika kuluu nopeasti. Matka Liegeen on puhdas teollisuusreitti. Toisen sulun toista kammaria korjataan, mielenkiintoista nähdä suuret rakennelmat kuivana. Puolen päivän maissa olemme Liegessä, jossa meille marinassa oli varattu paikka. Marina on hyvin suojattu, 15 minuutin matka kaupungin keskustaan, mutta vain 1 vessa ja 1 suihku. Kaupungissa suurimmalta osalta melko uusia rakennuksia, näkemisen arvoinen on rautatieasema, espanjalaisen arkkitehdin hyvin kevyt ja ilmava taideteos. Netistä löytyy



myös erikoispyöräliike, josta saan uuden sisärenkaan pyörälle. Kun illalla telkkarissa pyörii Lontoon olympialaisten avajaiset, meillä pyörii samanaikaisesti 2 tunnin raju ukkosilma. Ukkonen on viilentänyt ilman kun aamulla jatkamme Belgian pisimmän viikkotorin ohitse Maastrichtin suuntaan. **Albert kanavalla** suuri sulkua vie meidät 14 m alaspäin ja kohta olemme Hollannin Maastrichissa. Kahden sillan välissä joessa on muuri, minne voi kiinnittyä, lyhyt matka kaupungin kummallekin puolelle.

## Belgia/Flandern



Muutama kilometri Hollantia, sululla ei puhuta muita kieliä, ja sitten olemme taas Belgiassa **Zuid-Willemsvaart** kanavalla. Pitkät metsäiset suorat, ei paljon rantautumismahdollisuuksia, mutta sitten löytyy tilaa Breessä. Vieressä kiva ravintola "Tolhuys". Sää on edelleen viilentynyt kun jatkamme länteen. Pyökit, tammet ja männyt reunustavat kanavaa, välillä näkyy maissipeltoja. Useampi vapaa-ajanvene tulee vastaan. Sulkujen hoitajat eivät vastaa VHF-kutsuun

mutta ovat paikalla kun saavutaan sululle. Valot pysyvät koko ajan punaisella, meidät vinkataan sisään. Viimeiset 3 sulkua on rakennettu vuonna 1844, ovat siis edelleen käytössä ja osa Belgian teollisuushistoriaa. Paljon pyöräilijäryhmiä liikkeellä, rannoilta löytyy sopivin väliajoin pikku Gasthauseja. Yövyimme Port Aventurassa, taas kerran suuri järvi hiekanottoaikalla. Täältä ei löydy autolämmityskoteloita kuten Suomessa mutta sen sijaan voidaan ladata sähköpyörien akut. Edessämme on suuri kolmen kanavan risteys. Me jatkamme **Bocholt-Herentals-kanavalla**. Puusto taas kerran





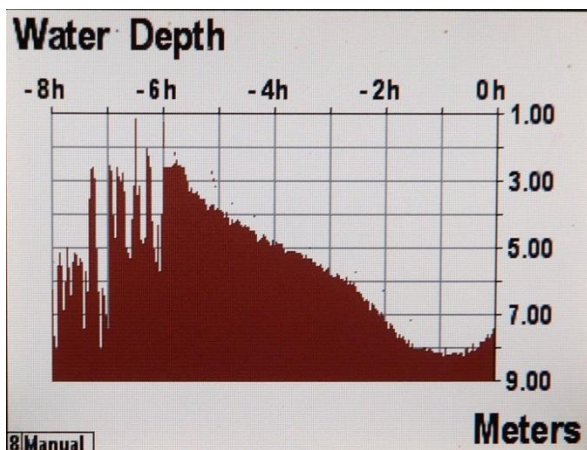
muuttuu, täältä löytyy enimmäkseen punatammeja, täytyy syksyllä näyttää todella komealta. Yöpaikan tarjoaa Jachtclub Herentals. Kanavan viimeisellä sululla ostan seuraavana aamuna vignetten Flanderin vesialueita varten (25 €).

Sitten tulemme 2.8.taas **Albert-Kanavalle**, jossa on kova ammattilaisliikenne. Ennen Antwerpenia joudumme odottamaan sulkuun pääsyä 30 minuuttia, sieltä on vielä 10 km matkaa Antwerpenin suureen satamaan. Siberiabrugin nostosillasta pääsemme suoraan läpi, Londenbrugin sillan avaamista joudumme odottamaan. Ennen avaamista Willemdokin marinasta tulee vene, ottaa kaikkien sisään pyrkijöiden tiedot ja osoittaa sen jälkeen marinassa jokaiselle suoraan oman paikkansa, hienosti organisoitu. Marinan vieressä on



uusi mielenkiintoinen museo MAS (Museum am Strom), jonka kattoterassilta on hyvä näkymä satama-alueelle. Sieltä löytyy mm. maailman tämän hetken suurin sulku Berendrechssluit 500 x 68 m, nosto 48 m. Samankokoinen sulku, jonka nosto olisi 70 m, on suunniteltu joen toiselle puolelle. Antwerpen on hieno ja mielenkiintoinen paikka. Olemme menossa Schelde-jokea (Escaut) Gentiin, joki on kokonaan vuorovesialuetta, vaihteluväli täällä on 5 m. Kun istumme terasseilla joen rannalla, meidän on vaikea nähdä, minne tänne vielä mahtuisi 5 m vettä lisää. Lähdemme 5.8. aamulla klo 10:00 ja pääsemme Royers-sulun kautta joelle. On laskuvesi ja meillä on 4 -5 km/h vastavirtaa. Ajoväylä on vain heikosti merkattu, mutkissa pitää katsoa tarkkaan, että vettä riittää kölin alle. Basroden kylässä kiinnitymme kunnolliseen uivaan ponttoniin ja löydämme itsemme seuraavana aamuna 5 m korkeammalta. Kolme tuntia voimme vielä hyödyntää sisään virtavaa nousuvettä. Ainoa sulku vie meidät Gentin Ringvartille, joka johtaa laivaliikenteen kaupungin ympäri. **Lei** joella ajamme aivan kaupungin keskustaan, jossa meillä on paikka oikeuspalatsia vastapäätä Kettelvaartin pienellä kanavalla, kävelymatkaa keskustaan alle 15 minuuttia. Erona Antwerpeniin Gentissä ei ole vain yksi Grand Place vaan useampia toreja. Sillä tavalla elämä jakaantuu koko keskustaan ja sitä

vilkastuttavat myös 30.000 opiskelijaa. Vaihdan seuraavana aamupäivällä styyrpuurin jäähdytysveden pumpun,



se oli alkanut vuotaa. Illalla syömme marinan vieressä olevassa hummeriravintolassa "Le Homnard rouge", erinomainen kokemus. Jätämme Rumbalotten Gentiin ja lennämme 8.8. Suomeen Kirsi-tyttären häihin. 13.8. tulemme takaisin. Koska meidän lempiravintola on maanantaisin suljettu, jäämme vielä päiväksi, katselemme lisää kaupunkia ja nautimme Belgian läksiäisillallisen taas Homnard rougessa.

## Hollanti

Lei joen ja Ringvaartin kautta ajamme **Gent-Terneuzen kanavalle**, jossa on vilkas liikenne. Kuten veitsellä leikaten loppuvat teollisuuslaitokset Belgian ja Hollannin rajalla. Hollannin puolta hallitsevat niityt ja vesialueet. Löydämme paikan Terneuzenin sisäsatamassa.



Pääsemme aamulla suoraan itäiseen sulkuun. Toisella puolella odottaa **Schelden** leveä suistoalue kuin meri. Tuntuu tosi hienolta. On alkava nousuvesi ja joka puolella näkyy vielä matalat hiekkasärkät ja mutapenkit. **Vlissingissa** sulkuun tungetaan 7 venettä, sitten joudumme opiskelemaan uutta taitoa, Hollannin avattavat sillat. Kaikki veneet jatkavat matkaa eskaaderina, aina löytyy niitä todella kiireellisiä, joiden pitää ehdottomasti vielä ohittaa ennen siltaa. Jäämme pariaksi päiväksi **Middelburgiin** Jachthaven Arneen ja katselemme kaupunkia ja sen lähiympäristöä.

18.8. jatkamme matkaa. Ensimmäinen sulku, Veere, on taas kerran mielenkiintoinen ratkaisu. Kammari on leveämpi kuin portti, joten sinne mahtuu 4 venettä vierekkäin eikä vain 2. Ulos ajaessa



pitää sitten vähän ohjailta. Veerse Meer kiiltää auringon paisteessa ja on täynnä purjevereneitä, sellaista emme vielä koskaan nähneet. Huomaa, että täällä elää paljon ihmisiä pienellä alueella ja kaikki tuntuvat harrastavan veneilyä. Infrastruktuuri on hienosti järjestetty. Yhteys itäiselle Scheldelle menee Zandkreeks-sulun kautta, 150 x 20 m, vapaa-ajan veneille oma kammari. Sinne mahtuu noin 50 venettä kerrallaan! Päivän määränpää on **Yerseke**, osteri- ja simpukkakasvatuksen keskus.

Sopivasti siellä on vuosittaiset simpukkajuhlat. Tai ehkä ei niin sopivasti, sillä satama on täpötäynnä, rannoilla ei ole tilaa liikkua, sen lisäksi on painostavan kuumaa. Meidät laitetaan pakettiin purjeverneen viereen ja hetken päästä meidän sivulla on vielä 2 venettä. Täällä uin ensimmäisen kerran tänä kesänä, kanavilla ei oikein haluttu mennä siihen nesteeseen, jossa pitäisi olla myös vettä.



Seuraava päivä on ensimmäinen kerta Eteläranskan jälkeen, ettei ollut sulkua tai avattavaa siltää. Päädyimme **Sint Annalandin** marinaan.



Täältä jatketaan kahden suuren sulun kautta Volkerakin alueelle ja **Willemstadiin**. Ajamme suoraan kaupunkisatamaan ja pääsemme moottoriveneen kylkeen, illalla me saamme vielä ranskalaisen purjeverneen viereemme. Tämä kaikki käy melkein automaattisesti ilman minkäänlaisia keskusteluja, käykö vai ei. Olemme aivan kaupungin – entisen linnakkeen - keskustassa, ravintolat ja kaupat vieressä.

Aamulla pientä sadetta ja kylkinaapurimme tarvitsevat vähän aikaa lähteä. Lyhyen matkan jälkeen tuntuu siltä, että pakoputken äänet kuulostaisivat oudolta. Matkalla konehuoneeseen huomaa, että paapuurin kone savuaa ja jäähdytysveden lämpötila on koholla. Pumppu näyttää normaalilta, joten luultavasti vedenottoaukko on tukossa. Eilen olin jo poistanut meriheiniä suodattimesta.

Ajamme yhdellä moottorilla **Dordrecht**iin saakka, Nieuwe Havenin marinaan. Vähitellen saan aina enemmän heinää suodattimen läpi ulos letkusta. Lyhyet moottorin käynnistämiset auttavat syntyvän imun kautta ja vihdoin putki on kokonaan auki, kaikki kunnossa. Dordrecht on hieno paikka, kävelemme vanhoja kujia ja satamalaitureita, käymme museoissa ja istumme joen rannalla kahvilla (vai olikohan se jotain vahvempaa?).



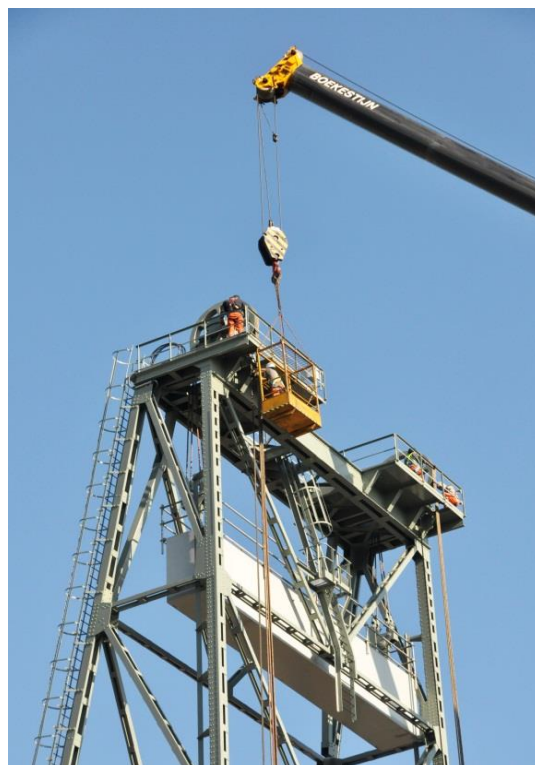
Dordrechtista ajamme ensiksi Rotterdamiin suuntaan ja sitten Hollandse IJsselia pitkin **Goudaan**.



Matkan varrella näkyy paljon uusia asuinalueita kanavien rannoilla, jokaisella talolla on oma laituri. Goudassa marina on 1,5 km keskustasta, joten seuraavina (sateisina) päivinä tulee sopivasti liikuntaa. Katselemme taas vanhoja jokilaivoja, sulkuja, kirkkoja ja museoita ja löydämme tietenkin myös hyvän ravintolan, "De Mallemolen".



27.8. paistaa vaihteeksi aurinko. Waddinxveen sillalla on korjaustyöt menossa. Joudumme odottamaan kolme tuntia, ennen kuin se avataan. Sinä aikana kertyy kummallekin puolelle pitkä jono laivoja ja veneitä.



Olemme menossa Leideniin, mutta viimeisellä sululla ennen kaupunkia saamme kuulla, että reitti on suljettu rakennustöiden takia. Ei auta muu kuin kääntyä takaisin. **Alphenin** ulkopuolella löytyy kiinnityspaikka. Sieltä ajamme pyörillä Alphenin keskustaan ostoksille. Aamulla laskemme biminin



alas, sillä näin voimme alittaa muutaman sillan ilman odotusaikoja. Olimme juuri lähteneet, kun rannalla näkyy samanlainen Grand Banks kuin Rumbalotte, omistaja huutaa meille, että tuntee meidät kotisivujemme kautta ja toivottaa hyvää matkaa! Tälläkin reitillä rannat ovat pitkälti rakennettuja uusilla asuinalueilla, joka puolella näkyy pieniä satamia. Hollantilaisen tuulimyllyn edessä kanavalla vene, jossa on pizza-uuni. Braassemermeer, Ringvaart van de Haarlemmer Meerpolder ja vihdoin Spaarne-joki vievät meidät **Haarlem**in keskustaan. Joka puolella asuntoveneitä, ei aina kovin kauniita. Satamamaksu sähköineen on 8 €, italialaiset olisivat veloittaneet ainakin 80 €. Käymme illalla urkukonsertissa ja näemme ensimmäisen kerran polkupyörien parkkihallin.

Neljän nostosillan ja yhden maksullisen sulun (emme kyllä ymmärrä miksi) jälkeen tulemme **Amsterdamiin** vievälle Noordzeekanaalille. Vasta keskustan lähellä liikenne vilkastuu. Suojainen vierassatama Sixhaven löytyy rautatieasemaa vastapäätä. Lautta lähtee toiselle puolelle kuuden minuutin tahdissa. Jäämme sateisella säällä pariiksi päiväksi.

Oraniensulun läpi matka jatkuu Marker merelle, mistä löytyy Marker saari ja saarelta **Marker** niminen kylä. Tullessamme satamaan tuntuu siltä, että olisimme täällä jo olleet aikaisemmin. Menee vähän aikaa ennen kuin selviää, että olimme täällä tammikuussa hollantilaisten ystävien kanssa matkalla lentokentältä Amelandin saarelle. Pyörällä kierretty koko saari, toisella puolella meri satoine purjeveneineen, toisella puolella niityt lehmineen. Viikkaan viikonlopun jälkeen on meri maanantaina tyhjä. Matkalla **Lelystadiin** olemme yksin. Sulun kautta siirrymme Marker mereltä Ijsselmeren puolelle kohteena Flevo Marina, missä voimme myös tankata. Viimeinen ilta ”merellä” ennen talvitelakkaa.



4.9. on viimeinen ajopäivämme, aurinkoinen sää, syksyä ilmassa. Ijsselmerellä näkyy vain ammattialuksia. Vasta suuren sillan jälkeen tulee Ketelmerellä myös vapaa-ajanveneitä vastaan. Puolen päivän jälkeen saavumme **Elburgiin**, kierrämme ensiksi kaupungin satamaa ennen kuin ajamme talvipaikkaamme, Jachtcenter Elburgiin. Pieni satama on täynnä, kiinnitymme nosturin eteen ja sieltä meidät nostetaan 5.9.kuivalle maalle. Seuraa tavanomaiset siivous- ja huoltotyöt, töiden organisointia jne. Seuraavana viikon loppuna vierailimme hollantilaisten internet-tuttavien luona ja teemme heidän veneellään vielä puolen päivän pikku risteilyn, kuten sadat muut hollantilaiset. 14.9. lennämme kotiin ja sesonki on päättynyt.

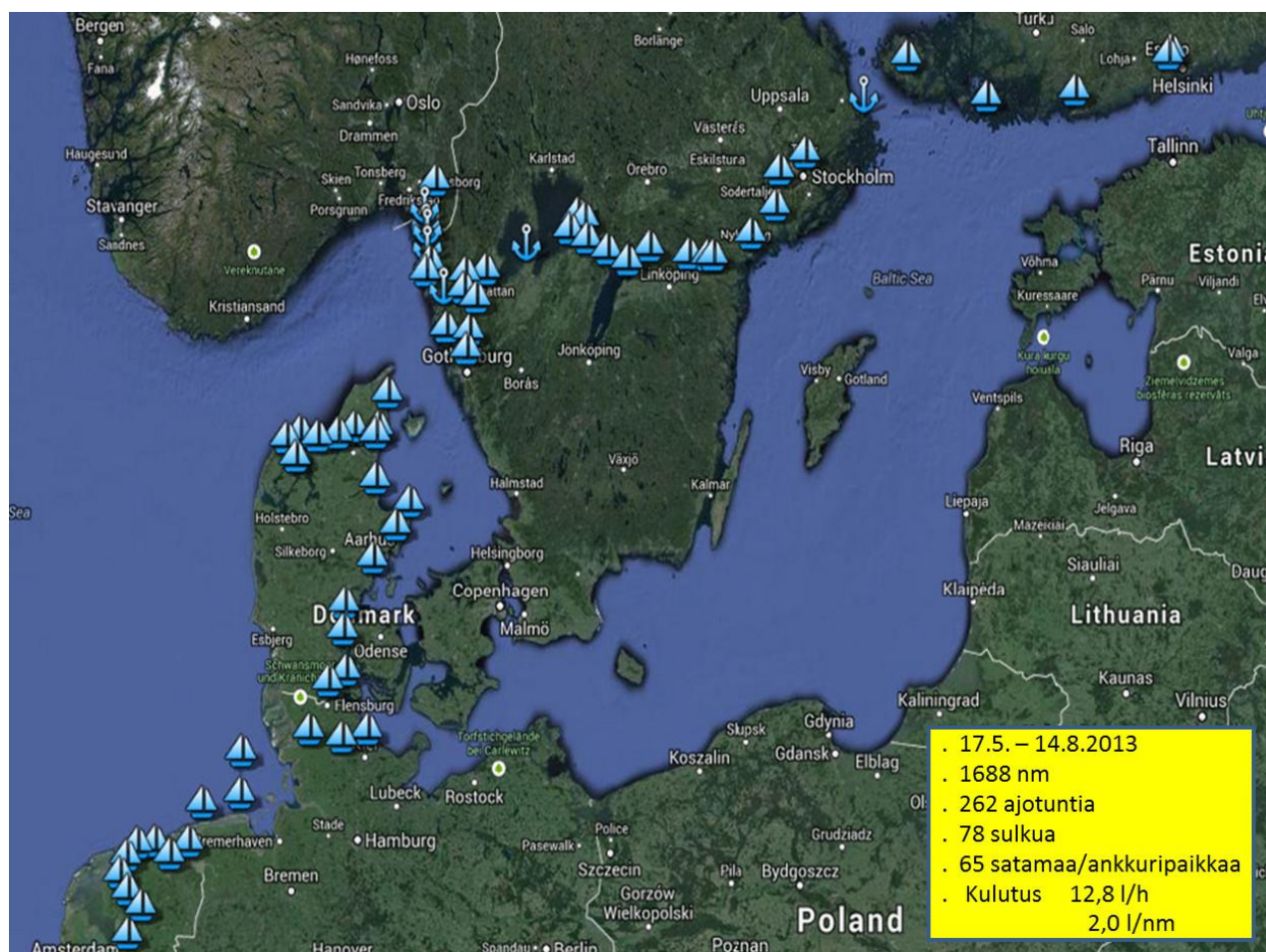


Matka on ollut erittäin mielenkiintoinen. Olemme nähneet paljon enemmän erilaisia maisemia ja kaupunkeja kuin jos olisimme ajaneet Atlantin rannikkoa pitkin. Yllätys oli pitkä "sadekausi", joka pakotti lähtemään myös sateessa liikkeelle, mitä emme tehneet vuosiin. Mutta huono sää tulee tietenkin lännestä, joten merellä olisi ollut vielä epämukavampaa. Achilleksen kantapäämme olivat matalat sillat Ranskan keskiosassa ja siltä osin epävarmat ja epätäydelliset viralliset tiedot. Jos veneen korkeus ei ylitä 3,30 metriä ei ajamallamme reitillä ole mitään vaikeuksia. Ja lopuksi tilastotiedot: 1262 nm/2338 km, 252 moottorituntia, 68 satamaa, 261 sulkua, siltojen määrä laskematta.



## Hollannista Suomeen

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



7.5.2013 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 epävakaa. Talvehtimispaikastamme Elburgissa matka alkaa Oberijsselin jokialueen läpi ohi niittyjen, vesialtaiden ja peltojen pienten kanavien halkomaan Giethoorniin ja sieltä eteenpäin Tjeukermeerin rannalla sijaitsevaan Echtenerbrugiin.

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 iheralueet, vanhoja puita. Satamatoimistossa maksetaan luottokorttiautomaatilla, pesutilat ovat erinomaisia, kaupungin keskustaan on vain muutama minuutti. Pidämme lepopäivän. 2.5. 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 jäämme 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 öljymetysliinoilla, 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 hyödyimme vielä laskuveden virrasta, sitten ajamme nousuvettä vastaan. Pitkän ajon jälkeen Delfzijlin suuren satama-alueen läpi saavumme Ems-joen suistoon. Itäfriisiin 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 merkitsemää 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. Itäfriisiin saarten edustalla virtaa nousuvesi lännestä itään ja saamme siitä kahden solmun työntäapua, joka vie meidät ohi Baltrumin, 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 Friedrichstadiin. 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 ravintola 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 pysähdyksemme Tanskassa. Kiinnitymme muurille kaupungin keskustassa. Pilvet ovat hävinneet, kesäinen iltapäivä. Sataman jäätelökioskin edessä oleva jono ei vain lyhene. Kirkkaan sinisen taivaan alla jatketaan auringonpaisteessa Årösundiin. 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 epämukavaksi, tummat pilvet peittivät 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 Bjergen 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 tyhjien 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 Kattogat-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, keskustaan on noin 2 km, sieltä löytyy vilkkaita jalankulkualueita. 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. Välillä 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 Nibeeseen 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 vakituisia 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.

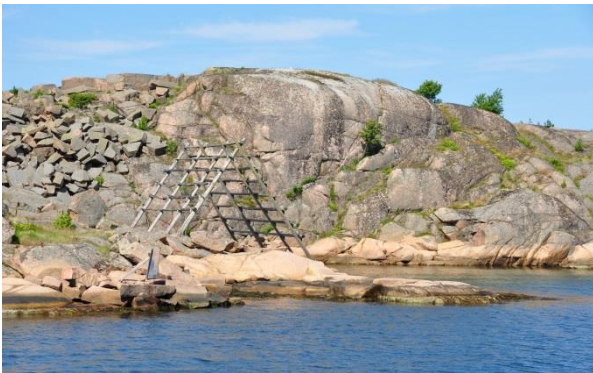
## Ruotsin länsirannikko

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 lahdelle.



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 kauppia, 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. Saaren 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 puhaltaa 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 Havstensundin 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 moottoritieellä, 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 kertaa 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 Koljofjordille. 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. Jalankulkuostoskadulle 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 käännyimme 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 sulku vastaan. Kolmen tunnin ajon jälkeen kiinnitymme 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 koukkuja 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 lähestymisyrytyksestä. 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.

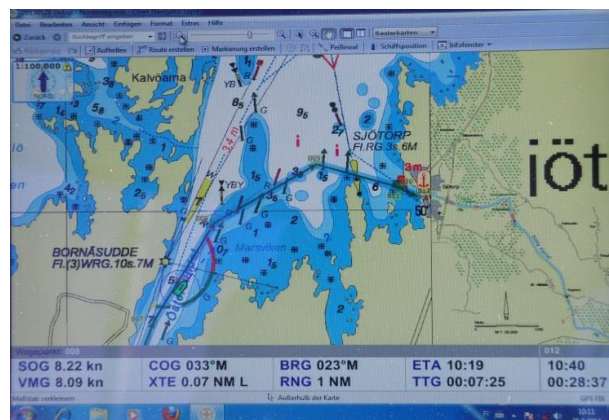


Nyt pääsemme Väner järvelle. Suuren Kållandsön niemen eteläpuolella löydämme suojaisan ankkurilahden. Rannoilla joitakin kesämökkejä ja iltapäivällä melko paljon veneliikennettä, joka illalla rauhoittuu. Hieno kesäpäivä. Aikaisemmin aamulla neljän ja kahdeksan välillä sataa vettä ja myrskyä. Ankkuripaikkamme 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 alkuaan Sjötorpissa edessämme on vain 11 mailia. Jonkun verran pilvistä, tuskin tuulta. Suluissa 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





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 suluissa laitamme myös keulaan oman köyden, se näyttää helpottavan tilannetta. Kanava reitti mene ohi metsien ja niittyjen, avattavien siltojen edessä ei tarvitse missään odottaa. Norrkvarnissa menemme hotellin edessä olevalle laiturille. Täältä löytyy lapsille Göta kanavan pienoismalli, missä he voivat vetää pieniä laivamalleja läpi. Lähiympäristössä on useampia

merkittyjä 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 iltapäivällä 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 määräajoin, 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 seinästä. 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 Borensfurtin viiden sulun sulkuportaan edessä taas tunnin odotus kunnes portaissa 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 siltää 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 purjeverene 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 solmukohdan 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 menomatalla 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 ankkurointiyrityksellä 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 suojaosan 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 peilityyni vedenpinta. Matka jatkuu Ahvenanmaan saariston läpi itään. Aina uudestaan ihailemme sileitä kallioluotoja. Välillä jätämme merkatut reitit ja ajamme vain kartan mukaan kohti Utötä. Olemme olleet siellä jo kolme kertaa talvella Marineritveneseuramme kanssa, nyt se pitää myös nähdä kesällä. Laiturille mahtuu noin 20 venettä, pääsemme juuri vielä tanskalaisen purjeveneen 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 tyynellä 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 vihdoin 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.

