

M/Y Rumbalotte

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 odotusaikoja 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 Rhônen 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.



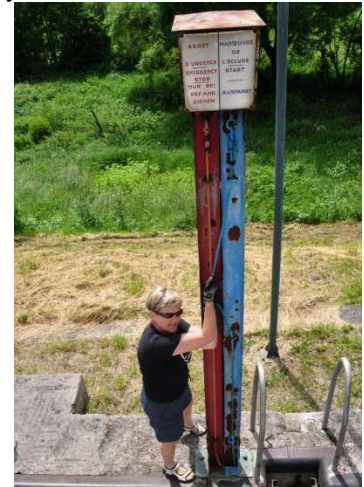
Kanavia pitkin Pariisiin



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 pariksi. 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 lähdä 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 vaihevivuilta 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 tyhjennemme 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. Päädymme nyt lähtemään Pariisista jonkun verran länteen, sitten leveämpiä kanavia pitkin pohjoiseen Belgiaan ja Belgian etelärajaa 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), Digoïn (Canal du Centren päätepiste).



Digoïnissa 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.

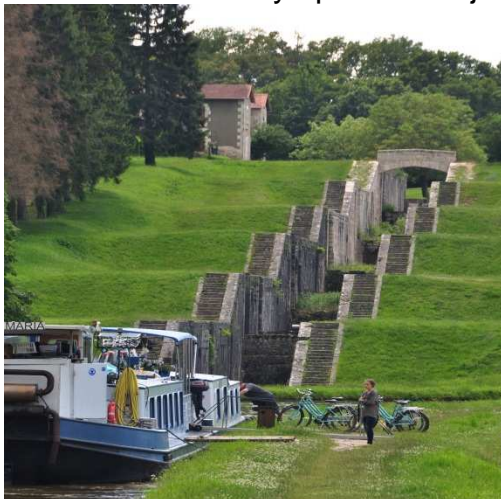


Sää pysyy hyvin vaihtelevana, yleensä sataa. Ensimmäinen pysähdys on Diou:ssa, jossa sveitsiläis-ranskalainen pariskunta pitää ravintolaa "La Traditionne", koko kylä tuntuu olevan siellä illalla. Sitten seuraavat kylälaiturit Les Vanneaux ja Fleury-sur-Loire, ennen kuin tulemme sivukanavan kautta Neversiin. 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 Léréen 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. Jäämme 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 kiertele mukavasti metsässä, päädymme 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 jokinäkyminen 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 haastaavin 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 roskaa, 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

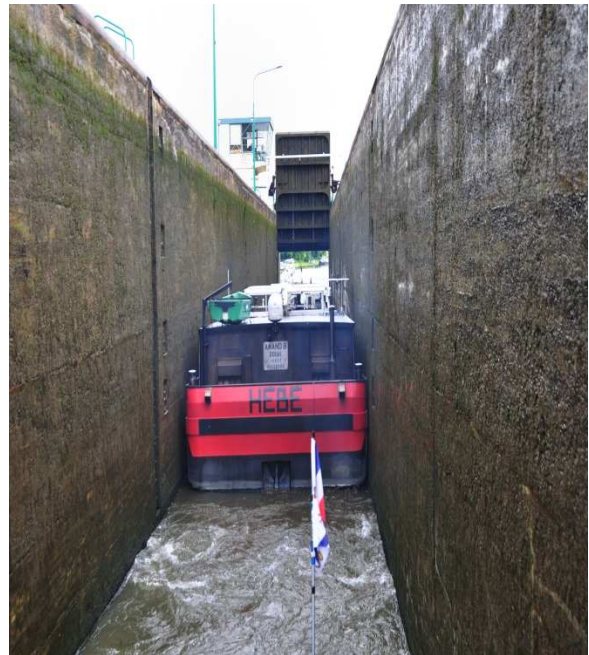
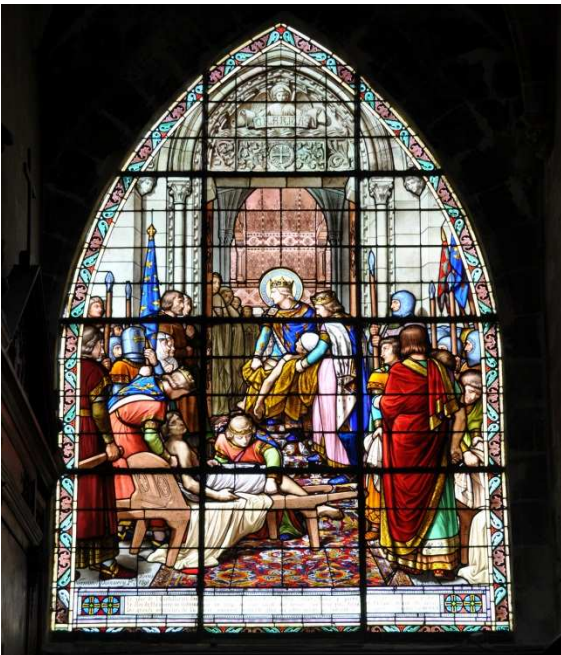


8.7. matkaa jatkuu **Seinellä** läpi komean Pariisin. Seuraamme sataman sulun jälkeen ranskalaista purjevenettä – punaisten valojen läpi - ja kohta on poliisivene vieressämme. Kun he vihdoin löytävät omasta joukostaan jonkun, joka osaa englantia, on paljon tarkastamista ja tutkimista, ennen kuin voimme 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 Compiegneen, 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 ilotulituksen 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

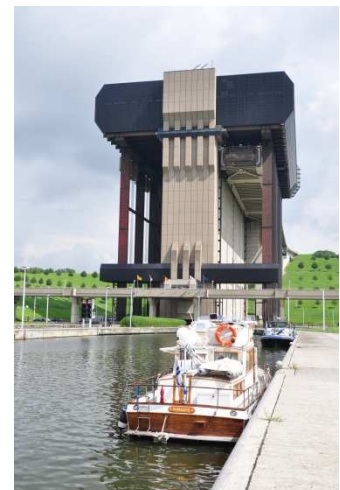


Marina sijaitsee vanhaan hiekanottoaikaan rakennetulla järvellä, täällä on tilaa. Klubirakennuksesta saa ruokaa. Viereiseltä sululta haen pakollisen "Permit de Circulation". Asennamme tuulilasit ja ajotietokoneen näytön takaisin flybridgelle Pyörällä ajettu 10 km päässä olevaan Tournaihin ja ostettu 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: leipäkuulttuuri 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 Marchiennes 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 sulkuvie meidät 14 m alaspäin ja kohta olemme Hollannin Maastrichissa. Kahden sillan välissä joessa on muuri, minne voi kiinnittyä, lyhyt matka mukavan 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 reunastavat 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 hiekanotto paikalla. 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

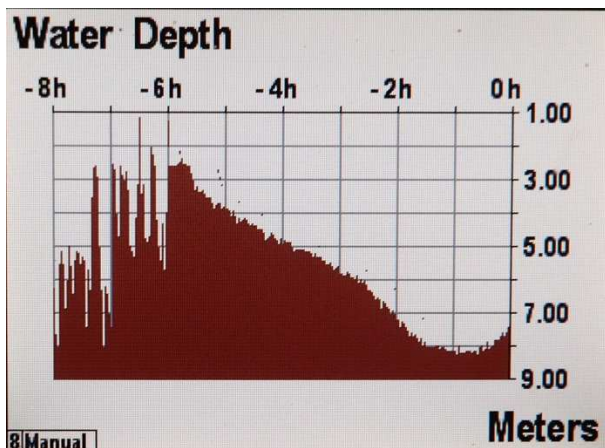


muuttuu, täältä löytyy enimmäkseen punatammeja, täytyy syksyllä näyttää todella komealta. Yöpaikan tarjoaa Jachtclub Herentals. Kanavan viimeisellä sululla ostan seuraavana aamuna vignetten Flanderin vesialueita varten (25 €).

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 pariiksi 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 ohjailla. Veerse Meer kiiltää auringon paisteessa ja on täynnä purjeveneitä, 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 purjeveeneen 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 moottoriveeneen kylkeen, illalla me saamme vielä ranskalaisen purjeveeneen 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 huomaan, 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 **Dordrechtin** saakka, Nieuwe Havenin marinaan. Vähitellen saan aina enemmän heiniä 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?).



Dordrechtistä ajamme ensiksi Rotterdamiin suuntaan ja sitten Hollandse Ijssella 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 vihdoinkin Spaarne-joki vievät meidät **Haarlemiin** 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

viikastuu. Suojainen vierassatama Sixhaven löytyy rautatieasemaa vastapäätä. Lautta lähtee toiselle puolelle kuuden minuutin tahdissa. Jäämme sateisella säällä pariksi 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. Vilkkaan 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 vierailemme 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 ajamalla reitillä ole mitään vaikeuksia. Ja lopuksi tilastotiedot: 1262 nm/2338 km, 252 moottorituntia, 68 satamaa, 261 sulkua, siltojen määrä laskematta.

Ensi vuodeksi olemme suunnitelleet kotimatkaa Suomeen. Jos sää on suotuista, reitti kulkee Saksan Wattenmerin kautta Kielin kanavalle, Tanskan Jytlannin rannikkoa pohjoiseen, Skagerrakin yli Etelänorjaan, Osloon, Göteborgiin, Götä Kanalia Ruotsin läpi ja Ahvenanmaan kautta Espooseen. Katsotaan sitten, miten se onnistuu.