

Anemoksen kesä 2006

Tiistai 27.6.2006: Naantali – Saviletto

Sää: *Pilvinen, sateinen N/NW 4-6 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:
13:25 *lähtö moottorilla länteen 5.5 ja 2.1 väyliä Merimaskun kk (-/). Teersalo (-/), Palva (-/), Omenasaari (-/).*
16:09 *Ms. Kivimo vastaan. 4.9 väylää Harjalliset (-/), Laupunen (-/)*
17:48 *kiinnittyminen pojilla Savileton vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *197,4 mailia*
Päivän matka: *21,9 mailia*
Keskinopeus: *4,9 solmua*
Huippunopeus: *6,1 solmua*
Moottorilukema: *2485,3*
Liikeaika: *4 tuntia 26,0 minuuttia*
Satamatiedot: *Suojainen satama, aika täysi.*



Jussin kanssa haettiin Eetu Turusta, jonne hän tuli Pendelinolla. Pienessä sateessa vaihdettiin matkatavaroita. Jussin perheen tavarat lastattiin autoihin ja Eetun kassi veneeseen. Sitten Iida lähetettiin Lahteen.

Ja me aloitimme matkan veneellä. Sateesta johtuen näkyvyys oli aika huono. Ajettiin kuomu ylhäällä.

Lasit huurtuivat ja kuomun sivut piti pitää auki. Satoi sisään.

Reimareita oli vaikea löytää. Onneksi Eetulla oli hyvä näkö. Edettiin kepiltä kepille. Yöymispaikaksi ajattelimme aluksi Iniön Bruddalen'ia, mutta päädyimme kuitenkin huonon sään vuoksi Savilettoon.

Saviletto oli aika täynnä. Muutamat ulkomaalaisetkin ovat löytäneet tämän suojaisen sataman. Katseltavaa ei täällä juuri ollut. Ilmakin oli aika surkea. Siis ajoissa nukkumaan.

Keskiviikko 28.6.2006: Saviletto – Seglingen

Sää: *Pilvinen, SW 6-9 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

09:57

lähtö moottorilla etelään 5.5 ja 2.4 väyliä.

10:57

olimme reittipiste INIO:n kohdalla. siitä Bruddaleniin.

11:25

kiinnittyminen kyljittäin polttoainelaituriin. Tankattiin 119 l polttoöljyä moottorilukemalla 2486,8.

11:37

jatkettiin matkaa moottorilla väyliä 2.4 ja 3.5 Brändholm (-/-), Fjärdskär (-/-), Långö (-/-), Nätö (-/-), Kihti, Torsholmaklobben (-/-), Barö (-/-), Lappo (-/-). 4.8 väylää länteen, 2.4 väylää Stenskär (-/-), Bärö (-/-)

16:21

vastaa Ms. ?? 4.8 väylää etelään.

17:50

kiinnittyminen poijulla Seglingen käyntisatamaan.

Kokonaismatka: *233,3 mailia*

Päivän matka: *36,0 mailia*

Keskinopeus: *4,7 solmua*

Huippunopeus: *5,8 solmua*

Moottorilukema: *2493,1*

Liikeaika: *7 tuntia 42,5 minuuttia*

Satamatiedot: *Suojainen satama, palvelut hieman alkeelliset: siistit kuivakäymälät kalan ja joidenkin vihannesten myyntiä rannassa. Laiturimaksu 8 €. Ystävällinen palvelu.*

Aamulla sää oli edelleen aika tuhuinen. Reittipisteen avulla varmistettiin oikea suunta Iniön Bruddalen'iin. Siellä pysädyttiin tankkaamaan. Tämä satama vaikutti paremmalta kuin Iniön kirkonkylän vastaava. Sosiaalitulojen tasosta ei nyt kyllä saatu minkäänlaista kuvaa kun niitä ei käytetty.

Matkaa jatkettiin moottorilla Ahvenanmaan puolelle. Kihdin ylitys oli helppo sillä ulappa on täältä pohjoisosasta hyvin kapea. Sisään menimme Lappo'on kohdalta, mutta emme pistäytyneet itse satamaan. Yöpymisvaihtoehtoina oli vanha Kumlingenin Remmarhamn ja hieman etäänpanä oleva Seglinge. Päädyimme jälkimmäiseen. Kova sivutuuli hieman vaikeutti kiinnittymistä.

Torstai 29.6.2006: Seglinge – Maarianhamina (länsisatama)

Sää: *Aurinkoinen, NW 6-9 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

07:55

lähtö moottorilla väylälle.

08:07

purjeet (genua). 4.8 väylää etelään ja sitten länteen.

08:27

moottori vastatuulesta johtuen.

08:48

purjeet (genua). 4.5 väylää: Mosshaga (-/-), Snöskär (-/-), laivaväylää etelään.

10:39

moottori. Nostettiin

10:46

purjeet (myös iso). Degerby (-/-). Degerby'n jälkeen autettiin viisi minuuttia moottorilla vastatuulesta johtuen.

12:50

moottori Björkö'n itäpuolella. Busskär (-/-), 3.7 väylää Rödhamn (-/-), Björkskär (-/-), 2.1 väylää Kvarngrund (-/-), Stegskär (-/-), 7.3 väylä pohjoiseen kohti Maarianhaminan länsisatamaa.

15:50

kiinnittyminen poijulla vierassatamaan.

Kokonaismatka: 271,6 mailia

Päivän matka: 38,2 mailia

Keskinopeus: 4,8 solmua

Huippunopeus: 7,4 solmua

Moottorilukema: 2497,0

Liikeaika 7 tuntia 57,0 minuuttia

Satamatiedot: *Palveluiltaan entisenlainen. Satamamaksu 20 € sisältäen sähkön. Satama-altaasta puuttui aika paljon poijuja. Aikaisempaa nuhruisempi.*

Tänään koetettiin purjehtiakin. Aluksi käytettiin pelkkää genuaa. Silläkin päästiin aika mukavasti eteenpäin. Purjeilla matkasta tultiin reilut kolme tuntia, vaikka eihän se kokonaisajasta ollut lähelle puoltakaan. Mutta jonkinlainen alku kuitenkin.

Maarianhaminassa suoritettiin vielä alustava kaupunkikatselmus. Kaupunki tuntui olevan pitkälti entisenlaisensa. Taisimme syödä Itäsataman lähellä olevassa pizzariassa.

Perjantai 30.6.2006: Maarianhaminassa

Tänään hoideltiin pankissa taloyhtiön asioita ja kierreltiin muutamissa liikkeissä. Koetettiin löytää mm. veneeseen edullista muovista leikkuulautaa. Ei löytynyt. Sitkow'illa syötiin jäätelöt.

Olisi oikeastaan ehditty jatkaa matkaa jo tänään. Jäimme kuitenkin vielä yöksi Maarianhaminaan ja täydensimme ruokavarastoja perinteisessä ruokakaupassa.



Lauantai 1.7.2006: Maarianhamina – Sandhamn

Sää: *Aurinkoinen, NW 1-3 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

07:20 *lähtö moottorilla 8.2 väylää etelään.*

08:11 *ohitettiin Marhällan (/ -). Meri lähes peilityyni. Ajettiin gps:n mukaan reittipiste Djärven'ille.*

10:10 RA *Ms Ålandsfärjan vastaan.*

11:00 *ohitettiin Djärven'in (/ -) majakka. Tuuli S 2-5 m/sek.*

11:13 *Ms Finnclipper vastaan.*

11:25 *ohitettiin Remmargrund (- /).*

11:32 *Ms. Isabella vastaan.*

11:53 *Ms. Silja Europa vastaan. Granhamnsfjärden'iltä etelään.*

13:02 *purjeet.*

14:45 *moottori. Möja (/ -). Edelleen kohti Sandhamn'ia. Lökholm (- /) kiertäen ja*

19:10 *kiinnittyminen ankkurilla Kroksö'n rantaan.*

Kokonaismatka: *337,0 mailia*

Päivän matka: *65,4 mailia*

Keskinopeus: *5,1 solmua*

Huippunopeus: *6,1 solmua*

Moottorilukema: *ei otettu*

Liikeaika: *12 tuntia 53,0 minuuttia*

Satamatiedot: *Varsinaiset Sandhamn'in palvelusatamat olivat aivan täynnä. Kiinnittyä saattoi kuitenkin lisäksi Kroksö:n rantaan, jossa syväys riittää hyvin. Saarella ei tosin ole mitään palveluja. Jollalla tietysti pääsee Lökholm'iin ja sieltä lautalla itse Sandhamn'in keskustaan. Mutta Kroksö on maksuton.*

Ilma oli aurinkoinen ja tuuli heikkoa. Kuitenkin vastaista. Siitä syystä ajettiin moottorilla Ahvenanmeren yli. Pari muutakin venettä oli samaan aikaan ylittämässä.

Ahvenanmerellä oli aika vilkas laivaliikenne. Meidän ei kuitenkaan tarvinnut kertaakaan muuttaa niiden takia kurssia. Meillä oli kelistä johtuen automaattiohjaus koko ajan päällä. Eetulle tämä oli uusi kokemus. En tiedä jännittikö poika ylitystä. Mitään merisairauden oireita ei kuitenkaan esiintynyt. Eikä tällaisessa kelissä pahoinvointia oikeastaan olisi voinutkaan tulla.

Möja'n kohdalla mietimme, etsittäisiinkö yöpymispaikka sieltä. Päätimme kuitenkin jatkaa Sandhamn'iin. Aikaisemmat kokemuksen – tosin kymmenen vuoden takaa – viittasivat siihen, että Möja'n molemmat satamat olisivat tähän aikaan jo täynnä.

Aivan täynnä oli Sandhamn'kin. Samoin Lökholm. Oli taas Gotland Rund'in aikaa. Kroksö'n rannasta löytyi kahden moottoriveneen välistä tilaa. Mitään palveluita ei tällä saarella ole, muttei liiemmin tarvinnut murehtia satamamaksustakaan. Se olisi näissä varsinaisissa satamissa ollut 180 SEK.

Ilta oli jo pitkällä ja me aika väsyneitä. Joten kävimme ruokailun jälkeen hetimiten nukkumaan.



Sunnuntai 2.7.2006: Sandhamn – Nynäshamn

Sää: *Aurinkoinen, SE -> SW 3-6 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

08:15 *lähtö moottorilla ensin länteen, Skarprunnam (-/). Sen jälkeen lounaaseen. Grönö (-/), Stendörren (-/), Edesön (-/).*

12:10 *ohitettiin Dalarö (-/). Dalarö Skans (-/), St. Roth (-/), Mysingen (-/).*

16:12 *kiinnittyminen aisalla Nynäshamn'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *379,1 mailia*

Päivän matka: *42,2 mailia*

Keskinopeus: *5,3 solmua*

Huippunopeus: *6,0 solmua*

Moottorilukema: *2516,4*

Liikeaika: *7 tuntia 57,0 minuuttia*

Satamatiedot: *Tilava, siisti satama. Yleisön palvelutilat tosi siistit ja toimivat, henkilökunta ystävällistä. Satama-alueella runsaasti eritasoisia ravintoloita. Kävimme ravintolalaiva Frejan terassilla syömässä. Hinta/laatu-suhde erinomainen. Satamamaksu 195 SEK sähkön kanssa.*

Olipa taas sellainen moottoriajelupäivä. Ilma oli aurinkoinen, oikeastaan jopa helteinen. Vastatuulesta johtuen kuumuus ei kuitenkaan vaivannut kovin pahasti. Sandhamn jäi tälläkin kertaa vähälle huomiolle, kun ei päästy keskustaan. Mutta illalla olimme niin väsyneitä, ettei käynnistä olisi paljoakaan nauttinut.

Ohjauksessa vuoroteltiin. Välillä oli autopilotkin päällä, mutta jonkunhan sitäkin piti vahtia. Ennen Dalarö'tä piti olla tarkkana, että oikea väylä taajaman sivuitse löytyi. Itse maisema oli suurin piirtein entisensä. Muutamia komeita ja hyvin hoidettuja taloja rannalla. Eetuun rakennukset eivät tehneet minkäänlaista vaikutusta.



Nynäshamn'iin tulo oli taas hankalaa. Ajoimme Mysingen'in ulapan keskiväylää ja koetimme löytää kaupunkiin johtavia laivaväylän merkkejä. Niitä oli aikaisemminkin hankala löytää. Useat muut pienveneet käyttivät ulapan ”läntistä” reunaa, joka kartasta merkittynä voisi olla seuraava: Söderhäll – Svartarsen (|-) – Svartbåden (-|) – Skomakaren (|-) – Faran (|-) – Brunsviksholmen (|-) ja siitä satamaan.

Teimme pikaisen kävelymatkan kaupungin keskusta. Varsinaisen ruokapuolen hoidimme satamassa olleessa ravintolalaiva Frejassa.



Maanantai 3.7.2006: Nynäshamn – Oxelösund

Sää: *Aurinkoinen, SE -> SW 2-4 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

11:06 *lähtö moottorilla etelään. Klubben (/ -)*
12:28 *purjeet. Sitten länteen. Norrskär (- /)*
13:02 *moottori käännyttäessä vastatuuleen. Krokskär (- /)*
13:24 *purjeet. Reitti: Rökogrundet (/ -), Asenskalle (- /), sitten muiden veneiden perässä.*
14:58 *moottori Trätbådan'ia lähestyttäessä.*
15:44 *ohitettiin Sävsundet ja krouvi. Sitten maisemaa, jossa oli monia loistavia rantautumismahdollisuuksia. Edelleen kohti Oxelösund'ia. Vaikeuksia navigoinnissa osittain kartasta johtuen.*
18:45 *kiinnittyminen pojilla Oxelösundin vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *417,6 mailia*
Päivän matka: *38,4 mailia*
Keskinopeus: *5,0 solmua*
Huippunopeus: *6,4 solmua*
Moottorilukema: *2522,0*
Liikeaika: *7 tuntia 39,5 minuuttia*

Satamatiedot: *Tämänkertainen satama oli Oxelösundin venekerhon satama. Vaikutelma ei ollut kovin hääppöinen. Satamakonttori oli kiinni tullessamme. Vieressä olevasta ravintolasta kerrottiin, että maksu kerätään laiturilta, kuten sitten myöhemmin tapahtuikin. Sosiaaliset tilat olivat tosin auki kaiken aikaa, joten mitään koodia ei tarvittu. Siisteystaso tosin oli vähän sieltä tänne päin Ympäristökään ei ollut erityisen houkutteleva..Satamamaksu oli 120 SEK ilman sähköä.*

Aamulla ennen lähtöä kävimme ruokaostoksilla keskustassa. Consum olikin aika hyvin varustettu ruokapaikka. Ruoan lisäksi ostimme Eetulle Dressmanista alushousuja.



Sellainen kohtalainen päivämatka. Purjeillakin tultiin parin tunnin verran. Oxelösundi'ä lähestyttäessä oli taas vaikeuksia. Tällä kertaa niitä lisäsi vielä karttaan tehdyt muutokset. Muutamia viittoja oli poistettu ja sen myötä myös väylien suuntaa muutettu. Alla olevan kuvan krouvi oli kuitenkin paikallaan. Emme poikenneet.



Edellisellä kerralla yövyimme Oxelösund'in kalasatamassa. Nyt päätimme katsoa, millainen on kaupungin toinen satama. Ei olisi pitänyt. Tämä oli aika suttuinen ja huonosti hoidettu paikka.

Tiistai 4.7.2006: Oxelösund – Söderköping

Sää: *Aurinkoinen, SW 2-4 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:24

moottorilla kohti Karthällania, joka oli reittipisteenä. Logegrund (-/), Arkö (/ -), Kuggviksskär (-/),

12:47

ohitimme Lönshuvud'in. Olsholmen (-/), joka oli ilmeisesti merimetsojen hävittämä. Tuuli W 4-7.

14:28

ohitimme Stegeborg (-/)'in.

15:45

saavuimme Mem'iin, jossa tauko kanavamaksun vuoksi.

16:40

Mem'in yläpuolella, jolloin 1. sulku selvitetty.

17:50

kiinnittyminen aisalla Söderköping'in vierassatamaan

Kokonaismatka: 453,3 mailia
Päivän matka: 35,8 mailia
Keskinopeus: 4,9 solmua
Huippunopeus: 6,1 solmua
Moottorilukema: 2529,10
Liikeaika: 7 tuntia 18,5 minuuttia

Oxelösund'in molemmin puolin on navigointivaikeuksia. Täällä eteläpuolella on laajahko selkä, jonka vastarannalta on vaikea saada kiintopistettä. Mittasin kartalta reittipisteen, mutta se vähän heitti itä-länsisuunnassa. Perille kuitenkin päästiin.

Matka Arkö'stä eteenpäin oli meille uutta. Kysymyksessä oli pikku hiljaa kapeneva merenlahti, jonka päässä oli paikkakunta nimeltä Mem. Siitä alkoi Götan kanava.



Ennen Mem'ia nähtiin tämä Olsholmen, jossa merimetsot olivat saaneet samanlaista hävitystä kuin Kantvik'in lahdella.

Kanavakonttorista sai maksun yhteydessä informaatiopakettin, jossa kerrottiin, miten suluissa on käyttäytyttävä. Se oli hieman ristiriidassa Venlehdessä olleen artikkelin kanssa. Itse Götan kanavan kulkeminen yhteen suuntaan maksoi 4300 kruunua.

Mem'issä oli myös heti kanavan ensimmäinen sulkku. Jouduimme hetken odottelemaan, kun ennen meitä kanavaan päätettiin turisteja kuljettava isohko moottorivene. Mutta siitä saatiin hieman mallia. Sitten oli meidän vuoromme. Meitä taisi olla kaksi venettä sillä kertaa menossa ylös. Homma sujui aika hyvin. Tosin sulkuvahdit auttoivat köysien kiinnityksessä. Jatkossa onkin sitten selvittävä omin avuin. Huomautuksen tosin saimme siitä, että meillä oli moottori koko ajan käynnissä.



Ennen Söderköping'ia oli vielä kaksi muutakin sulkua. Nekin olivat yksittäissulkuja. Eetu jätettiin rannalle ennen sulkukammioon ajoa. Sitten hänelle heitettiin sekä perä- että keulaköysi, jotka hän pujotti rengaskoukkuun ja heitti takaisin veneeseen.

Kanavamaksuun sisältyi vierassatamissa sosiaalitulojen palvelut. Mem'issä saimme kaksi muovikorttia, joilla sai avattua ao. tilojen ovet. Järjestelmä tuntui toimivan hyvin.



Söderköping'in satama oli elävä vaikkakin hieman ahdas. Saimme aisapaikan hyvin keskeiseltä paikalta. Anemos ei tosin ihan tahtonut mahtua aisojen väliin, mutta siihen sitä kuitenkin jäätiin. Paikan sosiaalilat olivat lähellä, rannassa soitti pari orkesteria ja siellä oli mukavantuntuista kauppooja ja useita ravintoloita.

Ms. Juno tuli illalla kaupunkiin ja ajoi sulkualtaaseen. Matkustajat pääsivät osallisiksi rannan riemuista. Myöhemmin illalla laiva jatkoi matkaansa eteenpäin.

Keskiviikko 5.7.2006: Söderköping – Norsholm

Sää: *Aurinkoinen, E 1-3 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

12:45 *mootorilla kanavalle. Selvitettiin kahdeksan sulkua ja kuusi avattavaa siltaa.*

18:00 *kiinnityimme kylkikiinnityksellä vierassataman laituriin.*

Kokonaismatka: *465,4 mailia*

Päivän matka: *12,1 mailia*

Keskinopeus: *3,9 solmua*

Huippunopeus: *5,6 solmua*

Mootorilukema: *2533,2*

Liikeaika: *3 tuntia 07,0 minuuttia*

(Kokonaisaika: *5 tuntia 40,0 minuuttia)*

Söderköping'istä matka jatkui länteen. Ensin oli edessä yksi silta, sen jälkeen kuusi sulkua lähes peräjälkeen ja taas silta. Sitten ohitimme Vänneberga'n. Ja taas oli edessä silta, toinenkin ennen kuin kanava laajeni Asplängen-nimiseksi pieneksi järveksi. Sen länsipäässä oli taas sulkua. Lähestyimme E4:n siltaa, joka onneksi on 22 metriä korkea. Mutta ennen yöpymispaikkaamme oli vielä edessä yksi sulkua. Aikaa kului. Vaikka liikeaika oli vain vähän yli kolme tuntia, matkan kokonaisaika lähenteli kuutta tuntia.

Sulkutekniikassa oli vielä hiomisen varaa. Keksin laittaa keulaan genaakkerin köyden, jota saattoi kiristää isonpurjeen vinssillä. Ja takaköyden saattoi kiristää etupurjeen vinssillä.

Norsholm oli aika vaatimaton satama. Kiinnitys tapahtui kyljittäin. Aluksi oli vaikeuksia löytää paikkaa ja kiinnityimme ensin mastokraanan alle. Mutta myöhemmin laiturissa tuli tilaa ja siirsimme Anemoksen "oikealle" paikalle. Ilta kuluikin sitten ruokailun merkeissä veneessä. Paikkakunnalla ei ollut juuri mitään katsottavaa.



Torstai 6.7.2006: Norsholm - Borensberg

Sää: *Aurinkoinen, W 2-4 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:00

moottorilla kanavalle. Aluksi oli selvitettävä rautatiesilta, joka ohjeiden mukaan piti ajaa nopeasti läpi valoista välittämättä. Sitten Roxen-järvi, jossa viitoitusta.

12:02

Berg'in sulkujen ala-aseamalla. Odotusta. Sisään toiseen sulkukammioon kolmen muun veneen kanssa. Berg'issä seitsemän sulkukammiota peräkkäin, nousu 18,8 metriä. Berg'issä lisäksi neljä muuta kahdella kammiolla varustettua sulkua. Ohitettiin Ljungsbro, jossa kanavan alittaa maantie. Ljungsbrossa myös yksi avattava, kauko-ohjattu silta. Ljung'in itäisellä sillalla (ei käytössä) saimme ohjeet yöpyä ennen Borensbergiä Göta-hotellin laiturissa. Norrbynsjön'in eteläpuolella kanava on huomattavasti järven pintaa korkeammalla. Ennen yöpymistä vielä kolme avattavaa siltaa.

18:35

kiinnittyminen ruotsalaisen purjevereen kylkeen Göta-hotellin laiturissa.

Kokonaismatka: *491,2 mailia*

Päivän matka: *25,8 mailia*

Keskinopeus: *4,3 solmua*

Huippunopeus: *5,8 solmua*

Moottorilukema: *2539,9*

Liikeaika: *6 tuntia 03,0 minuuttia*

(Kokonaisaika: *10 tuntia 01,5 minuuttia)*

Roxen oli ensimmäinen isompi järvi kanavan varrella. Sen länsipäässä oli Berg'in kylä tai kaupunki. Paikka tuntui olevan turistien ja auringonpalvojen mieluisa kohde: sai paistatella hehkuvässä auringossa ja samalla katsella veneiden nousua ja laskua suluissa. Sulkukammioita oli perätysten seitsemän kappaletta. Aikaa kului pitkälti toista tuntia.



Eräessä sulkukammiossa Marja ei saanut ojennettua Eetulle peräköyttä. Seurauksena oli pieni häslinki, kun Anemos alkoi kääntyä poikittain sulkukammiossa. Ajoimme sisään

ensimmäisenä, joten tilaa kääntymiseen oli. Sen jälkeen eräs tanskalaisvene ajoi sulkukammioon ensin ja näin olisi vastaavan tapainen ongelma vältetty. Mutta muuttimme omaa tapaamme antaa Eetulle köydet. Jatkossa minä heitin ne.

Päivä oli paahtava. Mittasin istuinkaukalossa 46 asteen lämpötilan. Vinsseillä piti venettä pitää suorassa ja etenkin Marjalle otti keulan pitäminen koville. Juotavaa kului litrakaupalla.

Berg'in länsipuolella olevasta Ljungsbro'sta eteenpäin oli mielenkiintoinen kanavapätkä. Kanava oli paljon sen pohjoispuolella olevaa järveä korkeammalla. Eräässä paikassa kanavan ja järven erotti ainoastaan muutaman kymmenen metrin patoseinä, jolla korkeutta oli arviolta saman verran. Kanava pysyi kuitenkin kanavana eikä virrannut järveen. Pariin otteeseen täälläkin kanavan alitti maantie.



Ennen Borensberg'ia kanavavahti pysäytti meidät ja kehotti yöpymään Göta-hotellin laiturissa ennen sulkua. Samaan laituriin jäi myös edellämme ajanut ruotsalaisvene. Kiinnityimme sen kylkeen, kun laituri oli liian lyhyt kahdelle veneelle.

Söimme hotellin terassilla herkulliset kala-ateriat. Tosin jouduimme odottelemaan vapaata pöytää tunnin verran. Suihkuja ei tämä yöpymispaikka meille tarjonnut. Hotellissa oli kuitenkin vessa.





Perjantai 7.7.2006: Borensberg – Motala

Sää: *Aurinkoinen, W/SW 2-4 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:18 *lähtö laiturista. Odotusta sulussa ja sillassa. Sitten edessä Boren-järvi, joka oli viitoitettu.*

10:55 *järven länsipäässä Borensult'in sulkujen ala-aseamalla. 15,3 metrin nousu viidellä sulkukammiolla. Viimeisestä sulkukammiosta ulos ajettaessa moottorin merivesipumppu ei toiminut. Ankkurointi kanavan reunaan. Hinausapu vastaan tulleelta ruotsalaiselta moottoriveneeltä läheisen tehdasalueen laituriin. Edelleen hinaus kanavavahdin järjestämänä ruotsalaisen purjveneellä Motala'n vierassatamaan.*

18:00 *kiinnittyminen poijulla vierassataman laituriin.*

Kokonaismatka: *500,0 mailia*
Päivän matka: *8,8 mailia*
Keskinopeus: *3,4 solmua*
Huippunopeus: *5,7 solmua*
Moottorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *2 tuntia 35,5 minuuttia*
(Kokonaisaika: *9 tuntia 25,5 minuuttia)*

Vaiherikas päivä. Borensberg'in jälkeen oli taas isompi järvi, Boren. Sen länsipäässä oli Borensult-niminen kylä. Ja viisi sulkukammiota. Mutta ei niin paljoa katselijoita kuin Berg'issä.

Suluista selvityämme totesin moottorin vesipumpun siipipyörän olevan rikki. Ankkuroimme kanavan sivulle. Mutta ennen kuin ehdimme suunnitella sen kummempia tekemisiä, vastaan tullut ruotsalainen moottorivene tarjoutui hinaamaan meidät lähimpään laituriin. Näin pääsimme Motalan Industrimuseum'in laituriin. Paikka oli entistä teollisuusaluetta, josta toiminta oli joskus aikaisemmin loppunut. Ainoa toimiva paikka oli museo.

Museon hoitajalta saimme muutamia puhelinnumeroita, joihin Marja alkoi soittelemaan. Joissakin numeroissa ei vastattu, jotkut yritykset olivat niin kiireisiä, ettei sieltä saanut apua. Eräältä huoltoasemalta luvattiin lähettää mies katsomaan tilannetta. Kun kaveria ei kuulunut, soitettiin asemalle uudelleen. Kaveri oli mennyt väärään osoitteeseen. Mutta tulihan sieltä vihdoinkin ja viimein nuori poika, jolle selitin, mikä oli vikana. Moottori oli tietenkin vielä aika kuuma.



Otimme yhden lattiamaton suojaksi ja poika ryhtyi töihin saatuaan ensin meiltä ruuvimeisselin.

Kaveri sai irti neljä vesipumpun kuudesta ruuvista ja pudotti sen jälkeen ruuvimeisselin pilssiin. Samalla hän ilmoitti työaikansa loppuneen ja poistui kaverinsa kanssa paikalta 200 kruunua rikkaampana. Lähistöllä olevaa siltaa hoitava kanavahti järjesti sitten meille toisen hinauksen. Ruotsalainen purjevene veti meidät Motala'n vierassatamaan.



Sitten me ryhdyimme Eetun kanssa töihin. Jotta emme menettäisi enempää meisseleitä sidoin Eetun monitoimityökaluun narun ja poika ryhtyi töihin. Eetu sitten vaihtoi uuden impellerin ja sai kaikki ruuvit kierretyksi takaisin paikalleen. Mitään ei pudonnut.

Meidät hinannut ruotsalaisperhe oli hakemassa Tukholmasta ostamaansa käytettyä venettä ja matkalla Göteborg'iin. Tämä heidän Calypso-veneensä päästi veteen melkoisen öljymäärän, joten ilmeisesti heilläkin on edessä jonkin asteinen koneremontti. Me olimme kuitenkin kiitollisia saamastamme avusta.

Lauantai 8.7.2006: Motalassa

Tänään pestiin pyykkiä, ostettiin Eetulle torilta parit housut ja täydennettiin ruokapuolta. Ja katseltiin hieman kaupunkia. Ei tosin ollut kovin paljon nähtävää.



Sunnuntai 9.7.2006: Motala – Tåtorp

Sää: Aurinkoinen/puolipilvinen, SW 3-8 m/sek.
Miehistö: Marja, Eetu, Pentti

Tapahumat:

08:23 Tankattiin 54,9 l polttoainetta hintaan 700 kruunua.
09:03 lähtö moottorilla Vättern-järvelle.
09:25 purjeet ja hetimiten yksi reivi, mutta tuulen yltyessä
15:38 takaisin moottorille. Epätasaisesta käynnistä johtuen taas purjeet, joita käyttäen ylitimme Vättern'in. Länsipään satama Karlsborg, jossa silta. Forsvik'issa sulku. Olimme kanavan korkeimmalla kohdalla, 91 metriä merenpinnan yläpuolella.
Siirryimme Viken-järvelle. Alkupäässä monia kapeikkoja, joissa kohtaaminen vaikeaa. Ei kuitenkaan ongelmia.
Vaikeudet kuitenkin Brosundet'in jälkeen, jolloin vaihdelaatikko ilmeisesti hajosi ja moottori sammui.
Matka jatkui luovimalla kunnes Arnösund'in kohdalla tuuli tyyntyi. Jouduimme taas turvautumaan hinaukseen. Ruotsalainen pariskunta veti meidät moottoriveneellä Tåtorp'iin.
20:30 kiinnittyminen kyljittäin Tåtorp'in laituriin.
Tåtorp'issa avuliaat (ja ehkä uteliaatkin) ruotsalaismiehet tulivat kyselemään hinauksen syytä. Sitten vikaa ryhdyttiin paikallistamaan ja todettiin, ettei vaihdelaatikossa ole yhtään öljyä. Sitä laitettiin ja käynnistyskaapeleiden avulla moottorikin hyrähti taas käyntiin.
Edessämme olleen moottoriveneen kippari kiristeli sitten erinäisiä ruuveja ja johtoja. Vika tuli korjatuksi ja matka pääsi jatkumaan.

Kokonaismatka: 537,5 mailia
Päivän matka: 37,5 mailia
Keskinopeus: 3,7 solmua
Huippunopeus: 6,6 solmua
Moottorilukema: ei otettu
Liikeaika: 12 tuntia 28,0 minuuttia

Motala'sta lähdettiin auringonpaisteessa jatkamaan matkaa. Päätimme ylittää Vättern'in purjeilla. Tuulikin oli sopivasti vain lievästi vastainen. Marjan mielestä tuuli oli kuitenkin liian kovaa (kallistumista) ja niin vaihdoin moottorille. Sieltä alkoi kuitenkin kuulua epämääräistä ääntä ja pääosa matkasta tultiin sitten kuitenkin purjeilla aina Karlsborg'in edustalle asti.

Viken-järven itäpuolen eteläosa oli mielenkiintoinen osuus tällä kanavalla. Järvi oli aika matala ja paikka paikoin väylä oli rajattu kivipaaseilla. Se oli niin kapea, ettei sivuuttamaan olisi mahtunut. Onneksi kukaan ei tullut vastaan. Nyt oltiin 91 metriä merenpinnan yläpuolella. Tämän jälkeen tulnaisiin menemään alaspäin.

Brosundet'in jälkeen moottori sitten sammui. Tässä vaiheessa oli vielä hyvä sivutuuli, joten etenimme jonkin matkaa pelkällä genualla. Meidät Motala'an hinannut Calypso, joka tuli perässämme, tarjosi taas apuaan. Mutta Marjan mielestä heidän apunsa jo riitti, joten me jatkoimme purjeilla. Järven pohjoisosassa tuuli muuttui vastaiseksi, joten jouduimme luovimaan. Aikaa kului ja viimein tuuli tyyntyi kokonaan. Olin lisäksi varma siitä, että vaihdelaatikko oli taas hajonnut ja matka keskeytyisi lähimpään satamaan.



Marja soitti hätänumeroon 112. Sieltä ei kuitenkaan saatu apua, kun ei ollut hengenhädästä kysymys. Kehotettiin pyytämään apua toisilta veneiltä tai ankkuroimaan väylän sivuun. Ankkurointiin ei kuitenkaan ryhdytty. Apua saatiin taas moottoriveneellä liikkeellä olleelta perheeltä. Mies ja nainen hinasivat meidät Tätörp'in laituriin.

Saimme taas nauttia ruotsalaisesta ystävällisyydestä. Tätörp'issa yöyvät ruotsalaisveneilijät näyttivät osaamistaan ja pistivät Anemoksen matkakuntoon. Kaksi heistä tosin lähti katsomaan jalkapallon MM:n loppuottelua Ranska – Italia, mutta meidän edessämme olevan moottoriveneen kippari hoiti työn loppuun. Hän kiristeli löystyneet mutterit ja öljyn tyhjennysventtiilit.

Myöhemmin illalla tämä perhe oli meillä juomassa viiniä (isäntä), kivennäisvettä (rouva) ja colaa (lapset). Jutusteltiin niitä näitä varmaan toista tuntia, kunnes perheen 10-vuotias Anna-tytär nukahti.

Yö sujui rauhallisesti. Lupasin ajaa partani, jos ongelma olisi näin helposti ratkennut.



Maanantai 10.7.2006: Tåtorp – Lyrestad

Sää: *Pilvinen/puolipilvinen, SW 3-8 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:25 *lähtö laiturista ensimmäiseen alaspäin johtavaan sulkuun. Helpompaa kuin noustessa. Ennen Töreboda'a kuusi siltaa. Ajo kanavassa ok. Moottori ja vaihteisto toimivat.*

12:00 *kiinnittyminen poijulla Töreboda'n vierassatamaan. Ostettiin litra moottoriöljyä.*

13:17 *matka jatkui. Kova sivutuuli häytti siltojen odotuslaitureissa, joissa oli aika ajoain ahdasta. Töreboda'n jälkeen kaksi siltaa, sitten tihein väliajoin neljä sulkua (pudotusta 22,6 m). Ennen Lyrestad'ia vielä kaksi sulkua ja kaksi siltaa.*

17:50 *kiinnittyminen kylkiäkiinnityksellä Lyrestad'in vierassatamaan norjalaisen purjevereen perään.*

Kokonaismatka: *552,5 mailia*

Päivän matka: *15,0 mailia*

Keskinopeus: *ei otettu*

Huippunopeus: *ei otettu*

Moottorilukema: *2549,9*

Liikeaika: *ei otettu*



Alkoi varovainen ja odottava ajo. Kuuntelimme tarkkaan moottorista kuuluvia ääniä ja mittailimme vaihdelaatikon öljymäärää. Kaikki oli ok.



Avulias ruotsalaisvene jäi Töreboda'an, me jatkoimme matkaa. Kävimme täällä kuitenkin kaupassa.



Vähän ennen kuutta olimme sitten Lyrestad'issa, jossa päätimme yöpyä. Kanavapalvelu ei tainnut kuuden jälkeen enää toimia, joten näin oli järkevää. Mainittavaa katsottavaa ei tällä paikkakunnalla ollut.

Usean vierassataman yhteydessä näkyy olevan myös matkailuautoja ja -vaunuja. Ne käyttävät samoja sosiaalituloja kuin veneilijät. Niin täälläkin. Eräs yli 40 vuotta ruotsissa asunut suomalaisrouva tuli juttelemaan ja kertoi olevansa miehensä kanssa liikkeellä asuntoautolla vailla selkeää määränpäättä.

Tiistai 11.7.2006: Lyrestad – Sjötorp – Mariestad

Sää: *Pilvinen, S/SW 3-6 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:00

moottorilla alas kanavaa. Jouduttiin heti odottelemaan aika kauan rautatiesillan avautumista. Tuulesta ei haittaa. Ennen Sjötorp'ia lisäksi yksi silta ja viisi sulkua. Joista kaksi itse Sjötorp'issa.

12:15

kiinnittyminen poijulla Sjötorp'in alempaan vierassatamaan.

13:23

moottorilla Vännern-järvelle. Alitettiin Torsöbro. Siitä edelleen etelään kohti Mariestad'ia.

15:42

kiinnittyminen poijulla Mariestad'in vierassatamaan.

Kokonaismatka: *567,3 mailia*

Päivän matka: *14,9 mailia*

Keskinopeus: *3,8 solmua*

Huippunopeus: *5,6 solmua*

Moottorilukema: *2554,0*

Liikeaika: *3 tuntia, 54,0 minuuttia*

(Kokonaisaika: *7 tuntia, 04,0 minuuttia)*

Aamulla sää oli pilvinen. Matka jatkui alaspäin kanavaa. Tuuli oli tyyntynyt eikä enää kiusannut. Moottori ja vaihdelaatikko toimivat.

Puolilta päivin olimme Sjötorp'issa. Täällä varsinainen Götan kanava päättyy. Edessä on Ruotsin suurin järvi, Vännern. Pidimme Sjötorp'issa runsaan tunnin tauon. Kävimme katsomassa, olisiko ollut jotain ostettavaa. Ei ollut. Tankkasimme kuitenkin vettä.

Järvellä tuuli oli vastainen. Moottorilla ajettaessa nopeus pysyi aika vaatimattomana. Marjan mielestä moottoria (= vaihdelaatikkoa) piti säästää. Menoa kiusasi vielä sade, joka alkoi heti Sjötorp'ista lähdön jälkeen. Ajo oli märkää ja Mariestad'iin päästyämme olimme litimärkiä. Satama oli täynnä. Pistimme Anemoksen kuitenkin yhdelle punaisella kyltillä varustetulle paikalle. Myöhemmin, maksettuamme satamamaksun (95 SEK), siirsimme veneen merkitsemättömälle – nolla paikalle.

Yö sujui vaatteita kuivatellen ja nukkuen. Lämmityslaite taisi olla päällä toista kertaa tänä kesänä. Myöhemmin illalla sade taukosi, mutta emme jaksaneet lähteä kaupunkia katselemaan.

Keskiviikko 12.7.2006: Mariestad – Spiken

Sää: *Aurinkoinen, W/SW 5-8 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

10:10

*Moottorilla järvelle ja viittojen mukaan kohti länttä. Stora Eken (-).
Dagskärsgrund'in jälkeen suunnistimme kohti Läckö'tä, josta viitoitettua reittiä
Spiken'iin.*

15:45

kiinnittyminen pojilla Spiken'in vierassatamaan pienen paikan haeskelun jälkeen.

Kokonaismatka: *589,5 mailia*

Päivän matka: *22,2 mailia*

Keskinopeus: *4,1 solmua*

Huippunopeus: *5,6 solmua*

Moottorilukema: *ei otettu*

Liikeaika: *5 tuntia, 26,0 minuuttia*

Aamulla huomasimme, että paukkuliivini oli lauennut. Matkasimme aamiaisen jälkeen satamassa olevaan Watski-kauppaan (samaan mihin maksettiin satamamaksu). Siellä erittäin avulias ja ystävällinen tyttö vaihtoi liiveihin patruunat. Patruunaa vailla oli nimittäin jo viime kesänä lauennut liivi.

Sitten taas Vännern'ille. Järvellä oli navakka vastatuuli. Kun Ruotsin suurimmalla järvellä on aika suuria selkiä, aallokko pääsee muodostumaan aika korkeaksi. Niin tänäänkin.

Alkuperäinen – tosien epärealistiseksi osoittautunut – ajatus oli mennä aina Vänersborg'iin asti. Sieltä alkaisi Trollhättanin kanava ja Göta-joki. Päädyimme kuitenkin vain noin kolmasosaan kokonaismatkasta, Spiken-nimiseen kylään.

Spiken oli idyllinen kalastajakylä. Satama oli lähes täynnä, mutta saimme erään veneilijän ystävällisellä avustuksella hyvän paikan. Aluksi ajattelimme kiinnittyä erään saksalaisveneeseen kylkeen. Vastaanotto oli kuitenkin hieman tylyn oloinen, mutta onneksi löytyi tämä parempi paikka. Satamamaksu oli täällä 100 SEK. Sähköstä sai maksaa 20 SEK lisää. Tuntui olevan hyvin tyypillinen sähkömaksu Ruotsissa.

Päivälliseksi ostimme eräästä paikallisesta kalakaupasta lohta. Saimme siis illalla herkutella hyvällä ruualla.



Torstai 13.7.2006: Spiken – Vänersborg

Sää: *Pilvinen, SW 5-10 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

08:45 *lähtö moottorilla suojaista ja hyvin merkittyä väylää Källandsö'n pohjoispuolitse.*
12:00 *aurinko alkoi paistaa. Rantauduttiin ankkurilla Jarlehusudden'in rantaan.*
13:15 *matka jatkui vasta-aallokossa kohti Vänersborg'ia.*
19:50 *m/s Unden vastaan.*
20:25 *tankkeri vastaan.*
20:45 *kiinnityttiin aisaan Vänersborg'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *631,0 mailia*
Päivän matka: *41,4 mailia*
Keskinopeus: *3,9 solmua*
Huippunopeus: *6,4 solmua*
Moottorilukema: *2570,5 tuntia*
Liikeaika: *10 tuntia, 45,0 minuuttia*

Spiken'istä oli aluksi suojaainen väylä Vännern'in länsipuolen selälle. Matkalla oli kapea kiviarkuilla rajattu kapeikko. Se oli hyvin viitoitettu (sekä kartalla että maastossa) ja helppo ajaa. Mutta selällä oli taas vastatuuli ja joltinen aallokko. Sitä



muutaman tunnin jumputettuamme poikkesimme Jarlehusudden'in suojaan. Rantauduimme ankkurilla suojaiseen paikkaan. Syötiin makkaraa pahimpaan nälkäämme ja kuunneltiin säätiedotus. Tuulen suhteen ei tullut mitään rohkaisevaa. Oli kuitenkin jatkettava matkaa.

Siinä aikaa viettäessämme viereemme tuli ruotsalainen moottorivene, jonka autoin rantaan. Moinen avuliaisuus herätti veneen väessä lievää kummastusta. Sellaiseen ruotsalaiset eivät ole tottuneet.

Matkamme jatkui. Taas töyssyteltiin kohti Vänersborg'ia. Lähempänä kaupunkia aallokko hieman talttui. Vastaan tuli muutama laiva, mutta niistä ei ollut haittaa.



Vänersborg'in vierassatamaan päästäksemme piti nostattaa pari siltaa. Nostoja jouduttiin odottelemaan jonkin aikaa.

Satamamaksu oli 150 SEK. Palvelut olivat hyvää keskitasoa.

Perjantai 14.7.2006: Vänersborg – Lilla Edet

Sää: *Aurinkoinen, N/NE 4-8 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahumat:

13:12 *Tankattin 105,6 litraa dieseliä Vänersborg'in satamassa. Litrahinta oli 12,60 SEK. moottorilla etelään. Gropbro'n sillan kohdalla odotusta. Brinkebergskulle sulku, korkeus 4,9 m. Pidimme Eetn kanssa venettä käsin tikapuista. Göta-joella kolme siltaa ennen sulutusta.*

17:58 *Poikkeama satamakonttorissa ja kanavakapteenin ohjeet. Sitten sulkuihin. Korkeusero jokaisessa altaassa n. 10 m. Sitten jokea alas. Trollhättan'in jälkeen ei siltoja eikä sulkuja ennen Lilla Edet'ä. kiinnittyminen pojilla Lilla Edet'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *649,8 mailia*

Päivän matka: *18,9 mailia*

Keskinopeus: *4,7 solmua*

Huippunopeus: *7,9 solmua*

Moottorilukema: *ei otettu*

Liikeaika: *4 tuntia, 00,0 minuuttia*

Ennen lähtöä kävimme kaupungin keskustassa kaupassa. Kyselyn perusteella löysimme hyvin varustetun ruokapaikan, josta kannoimme kylki väärällään tavaroita veneelle.

Vänersborg'ista alkoi sitten Trollhättanin kanava. Mutta ennen kuin varsinaiseen kanavaan päästiin, piti odottaa yhden sillan aukeamista.

Kanavan ensimmäinen sulkuallas oli vain vajaat viisi metriä korkea. Eetun kanssa pidettiin tikkaista kiinni vedenpinnan alenemisen myötä. Takanamme olevan saksalaisveneen miehistö käytti kahta köyttä. Näytti kätevältä ja mekin päätimme jatkossa käyttää tätä systeemiä.

Trollhättan'issa piti sitten maksaa kanavamaksu, tällä kertaa 730 SEK. Ystävällinen kanavamestari antoi Marjalle ja Eetulle ohjeita sillä aikaa kun minä kävin maksamassa. Hänen mielestään puomihaka oli paras väline veneen kiinnipitämisessä. Saman oli jo aikaisemmin sanonut eräs moottoriveneilijä Götan kanavalla. Pitäydyimme kuitenkin köysiin.

Sulut sujuivat ongelmitta. Muutenkin matka eteni myötävirtaan ajoittain lähes kahdeksan solmun nopeudella. Siltojen kohdalla oli odottelua. Meillä oli sekä kartassa että saamassamme esitteessä puhelinnumeroita, joihin soittamalla sai tilattua siltojen aukaisun. Valitettavasti ne eivät kaikki toimineet.



Yövyimme Lilla Edet'issä. Kauniista nimestään huolimatta se oli aika ankea paikka. Satama oli voimalaitoksen vieressä ja meneillään oli rakennustyömaa. Kaikki oli kuraista ja reitti sosiaalituloihin kävi tilapäissiltojen kautta.

Sosiaalitulana oli kaksi vessaa ja suihku, josta ilmeisesti ei saanut kuin kylmää vettä. Mutta ei täällä tarvinnut satamamaksuakaan maksaa.



Marja ei tainnut poistua veneestä ollenkaan. Me Eetun kanssa käppäilimme laiturilla ja sen lähimaastossa jonkun verran. Götan kanavalla samoissa suluissa ollut keltainen ruotsalaisvene ilmestyi meidän jälkeemme satamaan.



Lauantai 15.7.2006: Lilla Edet – Göteborg

Sää: *Aurinkoinen, S/SE 3-6 m/sek.*

Miehistö: *Marja, Eetu, Pentti*

Tapahtumat:

09:05

lähtö kanavalle, jossa heti odottelua, kunnes sulussa oleva laiva ehti sieltä pois. Sen jälkeen matka eteni joutuisasti aina Jordfall'in sillalle. Ennen Göteborg'ia oli vielä kolme siltaa, joiden kohdalla odottelua. Annetut puhelinnumerot eivät toimineet.

13:50

Göteborg'in rautatiesillalla, josta matka jatkui klo 14:07.

14:30

kiinnityimme Göteborg'in vierassatamaan.

Kokonaismatka: *678,3 mailia*

Päivän matka: *28,4 mailia*

Keskinopeus: *5,8 solmua*

Huippunopeus: *8,1 solmua*

Moottorilukema: *2579,6*

Liikeaika: *4 tuntia, 54,5 minuuttia*

Tänään viimeinen kanavaetappi. Tai oikeastaan jokietappi. Nyt mentiin vain jokea alaspäin. Ja ajoittain aika kovaa vauhtia. Viimeinen sulkku oli kuitenkin heti Lilla Edet'issä. Se meni tietysti jo rutiinilla. Sillat hidastivat matkantekoa. Parin sillan kohdalla meni pitkälti aikaa. Ainakin odottaminen



tuntui pitkältä. Göteborg'in oopperan vieressä oleva vierassatama oli täyden tuntuinen, vaikka olimme näinkin ajoissa paikalla. Pienen etsiskelyn ja erään suomalaisveeneen miehistön avustuksella löytyi kuitenkin paikka. Täällä kiinnitytään pohjaan ankkuroituihin

köysiin. Paikkoja oli tosi tiiviisti ja sai todella varoa, ettei osunut näihin köysiin.



Paikan löytymisen jälkeen piti tietysti maksaa satamamaksu ja saada niin muodoin tarpeelliset koodit sosiaalituloihin. Satamamaksu sähköllä oli täällä 230 SEK. Yllättävintä oli, ettei satamakonttorissa voinut maksaa visalla. Sosiaalitulat sinänsä olivat melko siistit eikä niille syntynyt pahoja jonoja, vaikka veneiden määrä oli melkoinen.

Vähän siistiydyttyämme lähdimme kaupungille ja aloitimme valmistella Eetun kotimatkaa Suomeen. Kaikki matkatoimistot olivat kiinni eikä matkailuneuvonnasta saanut mitään konkreettista apua.

Illalla söimme sataman ravintolassa katkarapuvoileivät, jotka olivat kooltaan mahtavat ja makoisatkin.

Illalla sain internet yhteyden toimimaan ja sen avulla ostettua Eetulle aika edullisen matkan Blue1:lla.

Sunnuntai 16.7.2006: Göteborgissa

Ilma oli helteinen. Eetu saatettiin aamupäivän puolella lentoasemalle. Sitten katseltiin kaupungin keskustaa. Marja teki muutamia ostoksia (puseron ja kengät). Minä koetin löytää karttoja Göteborg'ista eteenpäin. Joitakin löytyi. Mutta pääosa matkasta Helsingborg'iin jouduttaisiin menemään eräänlaisen yleiskartan avulla.

Välillä kävimme veneellä. Sitten taas uudelle kaupunkikierrökselle. Ruokapuolen hoidimme veneessä, muita virvokkeita nautimme toki kaupungilla. Kaupunkikuvaa värittivät nuorten jalkapallokisan osanottajat.

Maanantai 17.7.2006: Göteborg - Varberg

Sää: Aurinkoinen, W 3-6 m/sek → S/SW 2-4
Miehistö: Marja, Pentti

Tapahumat:

08:40 lähtö moottorilla ulos satamasta.
09:02 M/s Rossini ohi.
09:09 M/s Bunker vastaan.
10:10 purjeet. Kohti etelää. Donsö (/ -).
14:44 M/s Scandica vastaan.
16:12 moottori (pläkä).
18:25 purjeet, mutta
19:10 moottori. Donsö'stä reittipisteiden avulla Valö (/ -), Kungen (/ -), Lilleland (/ -) ja Klåback (-/). Siitä Getterö (-/) kiertäen kohti Varberg'ia.
20:25 kiinnityttiin Rakka-nimisen ruotsalaisen purjeveneen kylkeen.

Kokonaismatka: 724,5 mailia
Päivän matka: 46,2 mailia
Keskinopeus: ei otettu
Huippunopeus: ei otettu
Moottorilukema: 2584,7
Liikeaika: ei otettu



Matka jatkui Kattegatt'ille. Marja pelkäsi lähtöämme, koska satama-allas oli tosi ahdas ja kiinnittyminen pohjaköysien avulla vaikeutti käännöksiä. Hyvin kuitenkin päästiin matkaan.

Koetimme purjehtia mahdollisimman paljon. Mutta tuuli oikutteli ja välillä piti turvautua moottoriin.

Tarkoitus oli edetä mahdollisimman pitkälle ja Varberg oli sopivasti matkan varrella. Matkaa kertyikin yli 46 mailia. Varberg'in satama oli täynnä ja jouduimme etsiskelemään paikkaa hyvän tovin. Lopulta kiinnityimme erään ruotsalaisveneen kylkeen ja saimme näiltä nuorilta myös kiinnitysapua.

Satamamaksu oli 120 SEK. Sosiaalitilat olivat kahden tasoisia. Koodilukon takana olevat tilat olivat siistejä ja mallikelpoisia. Marja käytti niitä. Kaikille avoimet tilat sen sijaan olivat aika suttuiset.

Tiistai 18.7.2006: Varberg – Träslövsläge

Sää: *Aurinkoinen, W 5-10 m/sek.*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahtumat:

09:50 *moottorilla ulos satamasta.*
10:10 *purjeet (genua).*
11:00 *moottori. Lähimmän sataman etsiminen. Ajo Träslövsläge'en.*
11:22 *kiinnittyminen paaluilla Träslövsläge'n vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *729,9 mailia*
Päivän matka: *5,4 mailia*
Keskinopeus: *3,6 solmua*
Huippunopeus: *6,4 solmua*
Moottorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *1 tunti 30,0 minuuttia*

Lähtö venähti hieman pitkäksi, kun ruotsalaisnuoret nukkuivat. Emme uskaltaneet irrottautua ilman heidän apuaan.

Ajo merelle moottorilla sujui hyvin. Tuuli tuli lännestä eli lievästi sivumyötäisestä. Mutta aallokko yllätti.



Koetimme tulla pelkällä genualla, mutta Marja ilmoitti seuraavaksi kohteeksemme lähimmän mahdollisen sataman. Se oli Träslövsläge noin viiden mailin päässä. Sieltä löytyi onneksi vieraspaikka.



Kävelimme kalasataman kautta kauppaan. ICA osoittautui olevan aika kaukana, mutta kun matkaan oli lähdetty niin toisella yrittämällä se löytyi. Satamassa olevasta kalakaupasta ostimme pääruuaksi kalaa. Tuotteen nimi jäi epäselväksi eikä sen makukaan ollut mitään huippua. Vaikka juuri tätä kalaa meille suositeltiin.

Keskiviikko 19.7.2006: Träslövsläge – Torekov

Sää: Aurinkoinen, SE 1-3 m/sek → W 2-4 (14:00).
Miehistö: Marja, Pentti

Tapahdumat:
08:05 Moottorilla kaakkoon. Aallokko maltillista. Edettiin reittipisteiden (ei tallennettu) avulla ja automaattiohjauksella.
16:20 kiinnittyminen kalastusaluksen kylkeen.

Kokonaismatka: 772,2 mailia
Päivän matka: 42,3 mailia
Keskinopeus: 5,1 solmua
Huippunopeus: 6,4 solmua
Moottorilukema: ei otettu
Liikeaika: 8 tunti 15,0 minuuttia



Tänään tuuli pääosin lännestä. Tai ei oikeastaan tuullut lainkaan. Ainakaan aluksi. Ajoimme koko matkan moottorilla. Tylögrund'in kohdalla avasimme myös genuaa, kun tuuli oli enemmän sivulta. Vauhti parani vajaan solmun ylittään kuusi solmua.

Torekov,



kalastajakylä Hallandsåsen'in niemen länsikärjessä, oli mielenkiintoinen satama. Vilkas ja täynnä veneitä. Laiturilla vastassa oli nuori mies, joka neuvoi meille paikan erään kalastusaluksen kyljessä. Tuntui, että satama oli jo täynnä meidän sinne tullessamme. Mutta lisää veneitä tuli ja kaikki



sijoitettiin tavalla tai toisella. Mekin saimme viereemme ruotsalaisen veneen. Sen viereen puolestaan kiinnittyi ”ystävämme keltainen purjevene” (lihava äiti, laiha mies, kaksi poikaa ja susikoira). Meillä oli samoja yöpymispaikkoja matkan varrella ainakin Motala, Vänersborg, Lilla Edet ja Göteborg. Erikoista täällä oli, että maksu perittiin veneen

leveyden, ei pituuden mukaan. Meiltä se oli 120 SEK.

Sataman tuntumassa oli mielenkiintoisen tuntuinen ravintola Hamnkrogen, jonka terassilla kävimme nauttimassa oluet. Samalla päätimme syödä täällä ja varasimme illaksi pöydän.

Varaamamme pöytä oli aika huonosti sijoitettuna erääseen nurkkaan. Etenkin Marja protestoi paikkaa voimakkaasti ja sen seurauksena paikka parani. Nyt näimme satama-alueelle.

Ruoka oli hyvää, mutta tulihan sille hintaakin.

Ruokailun jälkeen kävelimme jonkun aikaa satama-alueella. Elämä oli vilkasta. Aivan tuntumassa oleva uimaranta lisäsi ihmisvilinää. Aamutakki oli tyyppinen ”päällysvaate”.



Torstai 20.7.2006: Torekov – Helsingborg

Sää: *Aurinkoinen, SO 3-6 m/sek*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:
08:30 *lähtö moottorilla Kattegatt'ille.*
08:52 *purjeet, mutta*
10:28 *takaisin moottori pläkän vuoksi. Ruotsin rannikkoa myötäillen kohti Helsingborgia.*
14:55 *kiinnittyminen Helsingborg'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *800,3 mailia*
Päivän matka: *28,1 mailia*
Keskinopeus: *4,4 solmua*
Huippunopeus: *5,6 solmua*
Moottorilukema: *2598,9*
Liikeaika: *6 tunti 24,0 minuuttia*

Torekov jäi taakse. Lähdössä oli pieniä vaikeuksia sillä Anemos piti kääntää hyvin ahtaassa tilassa ympäri. Mutta onnistuihan se kuitenkin.

Alkumatka melkein Kullen'ille asti tultiin purjeilla. Sitten tuuli taas tyyntyi ja vauhti putosi sietorajan alle. Pääosa tämänkin päivän matkasta tultiin taas moottorilla. Onneksi kaikki tuntuu konepuolella taas toimivan.



Seurailimme Ruotsin rannikkoa, Marjan mielestä joskus turhankin läheltä. Helsingborg'n vierassatama löytyi helposti koordinaattien avulla. Satamamaksu oli 150 SEK. Tilat vaikuttivat ensi silmäyksellä siisteiltä.

Kaupungilla koetettiin löytää puuttuvia karttoja. Vaikeaa tuntui olevan. Parhaiten varustettu oli

satama-alueella oleva Benetton-liike. Hankintojen jälkeen meillä oli iso nippu karttoja, joten nyt pitäisi päästä turvallisesti eteenpäin. Tosin Ruotsin veneilykarttakirjosta puuttuu kokonaan n. 10 mailin pätkä itärannikkoa. Aika uskomatonta!

Illemmalla kävimme vielä pizzalla. Pitkän haaskelun jälkeen löysimme kelvollisen paikan. Vatsa ainakin tuli täyteen kuten pizzasta aina.



Jos oli Göteborg'in satama-alue ahdas niin täällä taas oli väljää. Satamatoimisto oli kiinni saapuessamme, mutta satamamaksun olisi voinut maksaa automaattilla. Kortitkin kelpasivat. Yritinkin maksua tällä tavalla. Mutta automaatti ei toiminut. Maksu jäi vähän myöhäisemmäksi satamaemännän tultua työpaikalleen.

Perjantai 21.7.2006: Helsingborg – Klagshamn

Sää: *Sateinen, S 2-5 m/sek → W 1-4 (12:20) → N 1-3 (12:32) → S 4-6 (13:07) → SE 1-3 (13:42)*

Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

10:05

lähtö moottorilla etelään lauttasatamien editse. Käytettiin reittipisteitä ja automaattiohjausta. Laivoja, muttei häiriöksi asti.

Ven-saari (-/), Barsebäck (-/), Malmö (-/).

Malmö-Kööpenhaminan silta alitettiin Trindelrännan'ia käyttäen, jonka jälkeen suuntasimme Klagshamn'iin.

16:55

kiinnittyminen aisalla Klagshamn'in satamaan.

Kokonaismatka: *835,5 mailia*

Päivän matka: *35,2 mailia*

Keskinopeus: *5,2 solmua*

Huippunopeus: *5,9 solmua*

Moottorilukema: *2605,8*

Liikeaika: *6 tunti 48,0 minuuttia*

Yöllä satoi ja nousin joskus neljän maissa sulkemaan luukkuja ja ikkunoita. Sade ei ollut kovin kovaa, mutta olisi kuitenkin kastellut sisätiloja. Sää tiedotuksen mukaan Tanskasta oli tulossa ukkosrintama. Mietimme lähtisimmekö vai ei.

Kymmenen maissa päästiin kuitenkin matkaan tihkusateessa. Sadetta kesti muutamia tunteja. Sadeasussa tuli lämmin, sillä ilma oli yli 20-asteista.



Malmö ja Kööpenhaminan välinen silta on komea mereltä katsottuna. Laivoille on kaksi kulkuaukkoa, joista me käytimme matalampaa, 40 metrin alitusta. Korkeampi kohta olisi ollut 55 metriä. Tämä matalampi oli Ruotsin puolella. Noudattelimmekin koko matkan Ruotsin puoleista rantaa emmekä menneet kansainväliselle merialueelle.



Klagshamn'issa emme tavanneet satamaisäntää ja kaikki sosiaalitulat olivat koodin takana. Eräs lastaan leikittämässä ollut rouva antoi meille kuitenkin koodin, joten nämä tilat olivat illalla käytettävissämme. Vieressä yöpyvillä tanskalaisilla oli koodi tiedossaan. Olivat ilmeisesti saaneet sen soittamalla.

Puhelimitse saimme tietää Morzine'ssa olevan parhaillaan Tour de France ja Levilläkin kaikki ok. Ranskassa hellettä kuten täälläkin.

Lauantai 22.7.2006: Klagshamn – Ystad

Sää: *Aurinkoinen W 3-8*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

08:05 *lähtö satamasta moottorilla ja etelään hyvin viitoitettua väylää kohti Falsterbrokanavaa. Ennen kanavaan pääsyä piti odottaa maantiesillan avautumista. Kanavan jälkeen*
10:30 *purjeet. Ajoimme kohti koordinaatteja 55.17,8 / 13.14,75.*
14:50 *moottori ja rantaa seuraten kohti Ystad'ia.*
17:07 *kiinnittyminen Ystad'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *877,1 mailia*
Päivän matka: *41,5 mailia*
Keskinopeus: *4,8 solmua*
Huippunopeus: *7,0 solmua*
Moottorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *8 tunti 42,0 minuuttia*

Klagshamn'issa ei satamaisäntää näkynyt aamullakaan. Kävimme suihkussa ja jatkoimme matkaa.

Matkan varrelle osui taas yksi avattava silta, mutta tämä Falsterbrokanalen tarjosi parin tunnin oikaisumahdollisuuden pääsystä Itämerelle. Kanavan länsipäässä oli vierassatama, josta samalla sillan avauksella tuli ystävämme keltainen purjevene.

Kanavan jälkeen nostimme purjeet ja purjehdimmekin lähes neljä ja puoli tuntia. Taitaa olla tämän matkan parhaita osuuksia, kun otamme etenemisenkin huomioon.

Monet muut veneet suuntasivat kulkunsa koilliseen kohti Simrishamn'ia. Marjan toivomuksesta me etenimme enemmän rannan tuntumassa ja yövyimme Ystad'issa.

Kaupunki on tunnettu Mankel'in romaaneista. Teimme pienen kävelymatkan keskustaan piipahtaen samalla kaupassa. Ruokavarat olivatkin jo loppumassa.

Päivällinen syötiin kuitenkin rantaravintolassa musiikin pauhatessa korvan vieressä. Jokin blues-yhtye oli



asialla ja lopputulos lähinnä kaameaa. Ravintolan palvelu oli hidasta, vaikka tarjoilijatytöt touhusivatkin ahkeran oloisina. Järjestelmällisyys työstä kuitenkin puuttui.

Tänään nähtiin kaksi suomalaisvenettä: ensimmäinen tuli vastaan ennen Falsterbro-kanavaa, jälkimmäinen tuli meidän jälkeemme Ystad'iin. Satamamaksu täällä oli 150 SEK.

Sunnuntai 23.7.2006: Ystad – Kivik

Sää: *Puolipilvinen, tuuli vaihtelevaa 2-6 m/sek → SE 2-3 (11:50) → aurinkoinen*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

08:22 *lähtö Ystad'ida moottorilla itään. Klo 11.53 genua moottorin avuksi. Seurattiin rannikkoa eteläpoijuja noudatellen. Sandhammaren jälkeen pohjoiseen Skillinge (-/). Meressä iso levälautta. Simrishamn (-/).*
12:15
15:15 *kiinnityttiin Kivik'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *915,1 mailia*
Päivän matka: *38,0 mailia*
Keskinopeus: *5,5 solmua*
Huippunopeus: *6,3 solmua*
Moottorilukema: *2617,3*
Liikeaika: *6 tunti 52,5 minuuttia*

Aamulla matka jatkui rantaa myötäillen itään. Tähän samaan suuntaan lähti neljä muutakin venettä. Kaikki ajoivat moottorilla, sillä tuuli oli aika olematon. Ilma hieman autereinen.

Muut veneet jättivät meidät, vaikka vauhtimme oli melkein kuusi solmua. Käytimme automaattiohjausta. Kalastusmerkit aiheuttivat tämän tästä ongelmia ja erityisesti Marja hermostui niihin usein. Verkot olivat ilmeisesti kuitenkin niin syvällä, että niiden yli saattoi ajaa. Näin tekivät monet veneet ja mekin aina silloin tällöin.

Puolilta päivin tuulikin oli virinnyt sen verran, että avasimme genuan moottorin avuksi. Nyt tuuli kaakosta. Vauhti paranikin jonkun verran lähennellen kuutta solmua, paikoitellen jopa ylikin. Kone ja vaihde toimivat hyvin.

Iltapäivällä tuuli taas tyyntyi ja rullasimme genuan Horn'in paikkeilla sisään.

Kivik on suurehko kylä. Rannassa on puoteja ja ostimme päivälliseksi lohifileitä. Hinta 150 SEK/kg. Mutta olivat herkullisia. Kyytipoikana savoijilaista valkoviiniä.

Rannassa oli myös useita kahviloita ja ainakin yksi paremman puoleinen ravintola. Niiden tarjontaan ei kuitenkaan tutustuttu lähemmin.

Päivä oli taas helteinen. Rannetietokone näytti 44 astetta kaukalossa. Aurinko oli ohuen pilviverhon takana ja tuuli olematon.

Maanantai 24.7.2006: Kivik – Rönneby

Sää: *Puolipilvinen/aurinkoinen, W 2-6 m/sek → aurinkoinen*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

08:05 *moottorilla kohti Lägerholmen'in loistoa. Karttaosuus puuttui. Isopurje apuna.*
08:56 *purjeet, 10:25 moottori, 11:28 purjeet, 12:18 moottori, 13:55 purjeet*
14:37 *moottori, jolla sitten kohti Rönneby'n satamaa.*
18:18 *kiinnittyminen poijulla Rönneby'n vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *968,9 mailia*
Päivän matka: *53,8 mailia*
Keskinopeus: *5,3 solmua*
Huippunopeus: *7,3 solmua*
Moottorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *10 tunti 13,0 minuuttia*

Kivik'istä matka jatkui pohjoiseen. Koetimme osittain seurata rantaviivaa, mutta ensin ajoimme kohti Lägerholmen'in loistoa. Tältä osalta matkaa meiltä puuttui kartta, jonka takia suunta otettiin seuraavalla kartalla näkyvään Lägerholmen'iin. Jonkun verran tultiin purjeillakin. Tuuli muuttui muutamaan otteeseen vastaiseksi, jolloin piti turvautua moottoriin.

Rönneby'tä lähestyttäessä päästiin saariston suojaan eräänlaiselle sisävälälle. Sitä sitten putputettiin kohti vierassatamaa. Lahti, jonka rannalla satama on, on aika matala, kaiku näytti paikoin 1,7 metriä.

Paikka satamasta löytyi helposti. Laiturilla meidät otti vastaan poika. Hän rahasti satamamaksunkin saman tein. Otimme tällä kertaa myös sähköä, jolloin maksu oli 140 SEK.

Kilven Risto soitti heidän Morzineen menostaan. Sitä asiaa sitten selviteltiin muutamilla soitoilla. Internetyhteyden taas toimiessa maksoin muutaman taloyhtiön laskun. Nämä junailtiin puolestaan Olinin Sepon kanssa.

Illalla syötiin lihapullia. Ne tuntuivatkin olevan meidän vakioruokaamme täällä Ruotsissa.



Tiistai 25.7.2006: Rönneby – Kristianopel

Sää: Aurinkoinen, SW 3-7 m/sek
Miehistö: Marja, Pentti

Tapahumat:

08:03 moottorilla ajaen ensin ulkomerelle ja sinne päästyämme kohti itää sisäväylää.
09:55 saavuimme Hasslö'n sillalle. Odotusta sillan aukenemiseen.
10:02 matka jatkui. Aspö (-/), Godnatt (-/), Möcklösund'in sillan alitse.
11:10 genua.
12:22 moottori. Sturasund. Hommenabben (-/), josta avomerelle ja pohjoiseen rantaviivaa seuraten.

13:25 purjeet
16:20 moottori. Sitten viitoitusten mukaan kohti Kristianopel'in satamaa.
16:45 kiinnittyminen Kristianopel'in vierassatamaan.

Kokonaismatka: 1012,7 mailia
Päivän matka: 43,0 mailia
Keskinopeus: 5,0 solmua
Huippunopeus: 6,7 solmua
Moottorilukema: 2629,2
Liikeaika: 8 tunti 43,5 minuuttia



Karlskronassa jouduimme odottelemaan vajaat kymmenen minuuttia Hasslö'n sillan avautumista. Kaupungista itään oleva toinen silta ei aiheuttanut ongelmia, alituskorkeus oli 18 metriä. Avomerelle tultaessa piti taas ajaa pitkälti karikkoisessa vedessä, joka tosin oli hyvin viitoitettu. Sitten kurssi pohjoiseen ja genua auki. Tätä hauskuutta kesti kolmisen tuntia.

Keskelle merta oli pystytetty tuulimyllyjä, yhteensä viisi kappaletta. Ne sijaitsivat mantereen ja Öölannin saaren välissä. Ei olla aikaisemmin nähty näin avomerellä.

Kesken mallikasta menoa, jonka aikana ohitimme mm. erään saksalaisveneeseen Marja hermostui ja ilmoitti seuraavaksi satamaksi Kristianopel'in, joka oli juuri kohdalla. Sinne sitten suunnattiin. Vapaa paikkakin löytyi. Kaiku näytti 1,1 metriä. Laiturissa kuitenkin oltiin. Paikan ongelma oli haju. Ilmeisesti lähistöllä oli viemäri tai sitten tuoksu nousi mutaisesta pohjasta, johon veneet kyntivät uran. Satamamaksu oli 125 SEK ilman sähköä.

Kävimme ruokakaupassa täydentämässä syömäpuolta. Tänään syötiin lehtipihvejä.



Taas kahdeksan maissa matkaan. Rönneby'stä itään lähdettäessä piti ensin ajaa toista mailia avomerelle ja kääntyä vasta sitten rannan suuntaan itään.



Keskiviikko 26.7.2006: Kristianopel – Kalmar

Sää: *Aurinkoinen, NW 1-4 m/sek*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:
07:18 *moottorilla kohti pohjoista tehtyjä reittipisteitä hyödyntäen.*
13:00 *kiinnittyminen Kalmarin vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *1041,7 mailia*
Päivän matka: *29,0 mailia*
Keskinopeus: *5,1 solmua*
Huippunopeus: *6,0 solmua*
Moottorilukema: *2635,0*
Liikeaika: *5 tunti 41,5 minuuttia*

Aamulla päästiin matkaan hyvissä ajoin, vaikka käytiinkin suihkussa. Vastatuulesta johtuen ajettiin moottorilla.

Matka oli aika yksitoikkoista jumputtamista. Matkalla tosin siivottiin hieman istuinkaukaloa. Tarkoitus oli vain poiketa Kalmariin tankkaamaan ja mahdollisesti ruokaostoksille. Mutta jäätiinkin yöksi.



Kävimme iltapäivällä ruokaostosten jälkeen kaupungilla. Marja löysi taas muutaman vaatekappaleen. Minä ostin lyijykynäpakkauksen. Aikaisempi hyvä lokikirjakynä oli hävinnyt jonnekin.

Satamamaksu oli täällä 150 SEK ilman sähköä. Säästettiin sähköisämaksu ja koetetaan tulla toimeen veneen sähköllä.

Illalla käytiin syömässä erään aukion laidassa olevassa ulkoilma-ravintolassa vastapäätä vapaamuu-rarihotellia. Palvelu oli täälläkin tuskastuttavan hidasta.



Torstai 27.7.2006: Kalmar – Oskarshamn

Sää: *Sumuinen, NE 2-6 m/sek → aurinkoinen, N/NE (09:10)*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

07:13 *ajettiin moottorilla väylälle, mutta palattiin sakean sumun takia takaisin tankkaamaan, jolloin "turhaa" ajoa 2,4 mailia.*
08:06 *tankattuamme 208,3 l polttoöljyä hintaan 1212,96 SEK tehtiin uusi yritys väylälle. Ruotsalaisen purjevereen perässä. Klo 9 jälkeen sumu alkoi hälvetä. Siläsen (/ -). Mantereen puoleista rantaa pohjoiseen.*
09:42 *hyljehavainto n. 20 metriä veneen edessä. Sen jälkeen aika sakeita sinilevälauttoja. Tuuli E (n. 13:00) → SE (13:30). Edettiin kohti Oskarshamn'ia reittipisteiden avulla.*
15:45 *kiinnityttiin Oskarshamn'in vierassatamaan aisakiinnityksellä.*

Kokonaismatka: *1086,5 mailia*
Päivän matka: *44,8 mailia*
Keskinopeus: *5,5 solmua*
Huippunopeus: *7,5 solmua*
Moottorilukema: *2643,3*
Liikeaika: *8 tuntia 6,5 minuuttia*

Kalmarissa tuntuu olevan aina aamusumua, kun teemme veneellä lähtöä. Näin oli 10 vuotta sitten ja nyt. Koetimme olla aikaisia ehtiäksemme mahdollisimman pitkälle.

Mutta ennen siltaa käännyimme takaisin olemattoman näkyvyyden takia. Palasimme huoltoasemalle, jossa jouduimme odottelemaan muutaman minuutin sen avautumista kello kahdeksan. Tyttö halusi myydä meille välttämättä polttoöljyä, vaikka se periaatteessa Ruotsissa on kiellettyä. Mutta niin kaikki muutkin veneilijät kuulemma tekevät.

Sitten uusi yritys. Edellämme lähti ruotsalaisvene – itse asiassa satamanaapurimme – ja seurasimme sitä. Nyt matka eteni mukavasti sankasta sumusta huolimatta. Sillanalituskuva jäi ottamatta sumun vuoksi.



Oskarshamn'ia lähestyttäessä huomasimme, että veneen vesisäiliö oli aivan tyhjä. Olin jättänyt raanan auki vessassa käydessäni. Kalmarissa tankkaamamme vedet valuivat Itämereen. Onneksi pumppu säilyi ehjänä.

Nyt piti ajaa Oskarshamn'iin tankkaamaan. Kaupungin päällä oli ukkospilvi, joka edesauttoi päätöstä jäädä tänne yöksi. Mutta tulihan tänäänkin maileja yli 40.

Kävimme keskustassa ruokakaupassa. Pitkä penkki jäi tällä kertaa näkemättä. Kaipa se edelleen paikallaan oli.

Veneessä nautittiin herkulliset sveitsinleikkeet ja odoteltiin hollolalaisten ilmoitusta majapaikan löytymisestä. Etenkin Marjalla alkaa olla jo huolestunut olo.

Tämäkin satama alkaa täyttyä. Laiturin suojan puoli on jo täynnä ja tuulen puolellakin on useita veneitä. Toistaiseksi kuitenkin tilaa on.

Perjantai 28.7.2006: Oskarshamn – Fyrudden

Sää: *Aurinkoinen, SE 5-8 m/sek*

Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

07:17

Moottorilla rantaväylälle, joka oli hyvin viitoitettu. Simpevarp'in ydivoimalan (-/) kohdalla hienoisia suunnistusvaikeuksia.

12:10

purjeet (genua), mutta aika pian

12:29

moottori vauhdin pudottua. Västervik ohitettiin Idö (-) – Stickskär (-) -reittiä. Knöldjupet'in selällä kova sivumyötäinen allokko. Stora Askö (-), Kvädö (-) ja väylää seurailen kohti Fyrudden'ia.

18:30

kiinnittyminen Fyrudden'in vierassatamaan.

Kokonaismatka: *1152,2 mailia*

Päivän matka: *65,7 mailia*

Keskinopeus: *5,9 solmua*

Huippunopeus: *8,3 solmua*

Moottorilukema: *2654,3*

Liikeaika: *11 tuntia 12,5 minuuttia*

Aamulla aikainen lähtö. Alkumatka oli melkoista syherikköä. Kareja piti kiertää tarkasti viittojen mukaan ja samalla seurata sijaintia kartalla.

Välillä kokeilimme etenemistä pelkällä genualla, mutta silloin vauhti putosi neljään solmuun. Mutta moottorin apuna genua lisäsi vauhtia, joten keskinopeus oli aika hyvä.

Västerviken'in jälkeen oli taas enemmän aallokkoa. Marja tietysti vähän pelkäsi. Genua kuitenkin tasoitti keinuntaa.

Päätimme mennä Fyrudden'iin asti. Olimmekin siellä hyvissä ajoin ja vapaita paikkoja ei tarvinnut etsiskellä. Kiinnityimme aisalle. Satamamaksu on täällä 65 SEK, mutta vessaan pääsy maksaa 1 SEK ja suihku 5 SEK. Nämä molemmat huvitukset jäivät kokematta.



Viime kerralla – 10 vuotta sitten – ravintola tarjosi meille sulkemisajan jälkeen maukkaat voileivät. Nyt olisi ruokaa saanut vain buffet-pöydästä. Ostimmekin paikallisesta kaupasta pihvit, jotka Marja paistoi veneessä. Oli hyvää ja paljon halvempaa kuin ravintolassa.

Lauantai 29.7.2006: Fyrudden – Oxelösund – Öja Skravleviken

Sää: *Aurinkoinen, E 2-7 m/sek → pilvinen (11:00)*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

07:10 *mootorilla takaisin väylälle. Automaattiohjausta.*
10:50 *Arkö (-/). Ilma huononi. Mantereella ukkosta.*
12:15 *sade. Oxelösund'ia alettiin ohittaa itäpuolelta.*
13:02 *käännettiin ohitusväylältä kohti Oxelösund'ia ukkosen vuoksi.*
13:35 *kiinnityttiin aisapaikalle Oxelösund'in kalastajasatamaan.*
14:40 *mootorilla Ålö (-) länsipuolelta kiertäen. Siitä eteenpäin sisäväylälle, jonka viitotusta on muutettu.*
17:24 *sivuutettiin Sävsundet ja krouvi. Trätbådan (-), josta suoraan itään pohjois- ja eteläviittojen välistä. Asenskallen (-), Skvallran (-), Rökgrundet (-) ja siitä kohti Skravleviken'ia.*
19:55 *kiinnittyminen ankkurilla Skravleviken'in kalliorantaan sivuun satamasta.*

Kokonaismatka: *1214,2 mailia*
Päivän matka: *61,9 mailia*
Keskinopeus: *5,3 solmua*
Huippunopeus: *6,6 solmua*
Moottorilukema: *2666,3*
Liikeaika: *11 tuntia 46,0 minuuttia*

Taas aikainen lähtö. Jätimme suihkut väliin ja pääsimme matkaan heti seitsemän jälkeen. Tämäkin päivä ajettiin moottorilla. Aamulla oli niin tyyntä, ettei purjeista olisi ollut apua.

Arkö'n jälkeen sää pilvistyi ja tuuli kääntyi pohjoiseen. Pitkästä aikaa saatiin päivälläkin sadetta. Ja kun pääsimme Oxelösund'iin, ukonilma tuli päälle. Tarkoitus oli ajaa paikan ohi, mutta synkkä pilvi sai meidät palaamaan satamaan. Jotkut veneet laskivat purjeensa ja ankkuroivat eräeseen lahteen. Kenelläkään ei tuntunut olevan isompia haluja Oxelösund'in pohjoispuoliselle vesialueelle tässä säässä. Me siis valitsimme satamavaihtoehdon. Tällä kertaa valinta oli kalastajasatama.

Eikä huono valinta ollutkaan. Sataman krouvissa söimme matkan maittavimman kala-aterian: lohella



täytettyjä kampelafileitä. Eikä ruodoista tietoaakaan. Muutenkin tämä kalasatama on kaikin puolin viihtyisämpi ja siistimpi kuin se menomatalla käyttämämme. Tämän sataman puute on pitkä etäisyys Oxelösund'in keskustaan. Mutta ei siellä käyty menomatallakaan, vaikka matkaa olikin alle kilometrin verran.

Ilman parannuttua matka jatkui. Jo menomatalla, toisten veneiden perässä ajaessamme ajattelin, että väylää oli muutettu siitä, missä viimeksi ajoimme. Tosin siitä oli jo 10 vuotta. Nyt sitä oli oikaistu jonkin verran.

Ajatus oli edetä aina Nynäshamn'iin asti. Kello oli kuitenkin ehtinyt jo pitkälle iltaan, joten päätimme yöpyä Landsort Öjassa. Siellä on Skravleviken –niminen vierassatama. Se oli kuitenkin aivan täpö täynnä ja jouduimme rantautumaan siitä sivuun paljaalle kalliorannalle. Rantautumisessa ja veneen kiinnittämisessä meitä auttoi ruotsalaisveeneen poikakolmikko. Koska kallio oli aivan puuton, kiinnitys piti tapahtua kiilojen avulla. Niitä meillä ei ollut, mutta ruotsalaispojat lainasivat omiaan.

Kevyen iltapalan jälkeen nukkumaan.

Sunnuntai 30..7.2006: Öja Skravleviken – Nynäshamn – Bullandö

Sää: *Aurinkoinen, N/NE 3-7 m/sek → pilvinen (11:00)*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

08:40 *mootorilla vastatuuleen Krokskär (-/), ja sivuvastaiseen Norrskär (-/), Klubben (-/)
ja vastatuuleen kohti Nynäshamn'iin.*
11:00 *kiinnittyminen Nynäshamn'in vierassatamaan.*
12:55 *mootorilla kohti pohjoista. TS 71 Faran→Skomakaren (-/), TS 62
Skomakaren→Svartarsen (-/), TS 53 Svartarsen→Älvsnabben (-/). Sitten
Mysingeholm (-/), St. Roth (-/), Kycklingen (-/).
17:00 *ohitettiin Dalarö. Edesön (-/), Grönö (-/), Örsundet (-/), josta Malvakvarn'in
vierassatamaan, joka täynnä. Paluu väylälle ja siitä Tegelhällan (-/), Runö (-/), ja
sillan alitse Bullandö'hön.
21:00 *kiinnittyminen opastettuun Bullandö'n laituriin.***

Kokonaismatka: *1264,8 mailia*
Päivän matka: *50,7 mailia*
Keskinopeus: *4,9 solmua*
Huippunopeus: *6,2 solmua*
Mootorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *10 tuntia 16,0 minuuttia*

Aamulla jouduimme odottelemaan, että naapuriveneen pojat heräävät. Vihdoin yksi heistä kömpi kannelle ja irroitti keulaköytemme. Niin päästiin matkaan.

Nynäshamn'issa pidimme parin tunnin paussin. Kävimme suihkussa ja ruokakaupassa. Edellisestä aamusuihkusta olikin jo aikaa. Tankkasimme myös Anemoksen vesitankin.

Sitten taas matkaan. Edessä oli yksitoikkoinen Mysingen'in selkä. Aina aikaisemmin olimme ajaneet sen keskiväylää, joka karttaankin on merkitty. Ongelmana on ollut löytää kaikkia merimerkkejä. Nyt valitsimme selän länsirannan, jota monet veneilijät näyttivät käyttävän. Mittasin kartasta tosisuunnat, joiden mukaan sitten etenimme.

Yösjaa koetimme hakea ensin erään venekerhon satamasta nimeltään Malvakvarn. Se oli kuitenkin aivan täynnä ja veneet olivat poijuilla kiinnitettyinä, joten sivukiinnitysmahdollisuuttakaan ei ollut. Ei auttanut muu kuin palailla takaisin väylälle ja etsiä uutta satamaa.



Mietimme, menisimmekö Sandhamn'iin vai Bullandö'hön. Päädyimme viimeksi mainittuun, koska se oli lähimpänä. Bullandö'nkin vieraspaikat olivat aivan täynnä, mutta laiturilla vastaan tullut satamaisäntä löysi meille paikan pienen etsiskelyn jälkeen. Ilta oli ehtinyt jo varsin pitkälle ennen kuin söimme päivällistä. Ja sitten nukkumaan.

Bullandö on ilmeisesti suurin satama, missä olemme käyneet. Laitureita on A:sta aakkosten loppupäähän ja jokaiseen mahtuu kymmenittäin veneitä. Meidänkin paikkamme oli ns. vakipaikka laiturissa M. Ilmeisesti paikan omistaja oli itse lomalla jossain muualla.

Maanantai 31.7.2006: Bullandö – Maarianhamina

Sää: *Aurinkoinen, E 3-8 m/sek*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

06:08 *mootorilla ensin itään sillan alta ja Kanholmsfjärden'illä TS 44 kohti Fjärdholmen'ia.*
08:05 *kiinnittyminen Möjan kirkkolahdelle erääseen laituriin. Öljyjen tarkistus ja lisäys.*
08:30 *matka jatkui.*
08:45 *purjeet. Morsken (-/), Vidinge (-/).*
12:48 *moottori ja laivaväylälle kohti Maarianhaminaan.*
13:09 *purjeet ja Ahvenanmeren ylitykseen.*
13:54 *Ms. Ålandsfärjan vastaan.*
14:22 *sivuutettiin Tjärven (-)*
19:22 SA *moottori, jolla Maarianhaminan länsisatamaan.*
19:42 *kiinnittyminen poijulla Maarianhaminan länsisataman vieraslaituriin.*

Kokonaismatka: *1331,0 mailia*
Päivän matka: *66,3 mailia*
Keskinopeus: *5,4 solmua*
Huippunopeus: *7,8 solmua*
Moottorilukema: *2679,9*
Liikeaika: *12 tuntia 17,5 minuuttia*

Aikainen lähtö kuuden jälkeen. Aluksi ajettiin taas moottorilla. Matkalla todettiin lautasen avulla, että öljyä tihkuu moottorin ja vaihdelaatikon välistä vedon ollessa päällä.

Ajoimme Möja'n kirkkolahteen. Satama oli täynnä, mutta yhdessä laiturissa (ilmeisesti jonkun kalastusaluksen paikka) oli tilaa ja niinpä kiinnityimme kylkikiinnityksellä siihen vajaan puoleksi tunniksi. Lisäsin öljyä sekä moottoriin että vaihdelaatikkoon ja jatkoimme matkaa. Tihkuminenkin loppui.

Möja'n jälkeen nostimme purjeet ja tulimme purjeilla pientä poikkeusta lukuunottamatta aina Maarianhaminan edustalle asti. Tästä päivästä tulikin oikein kunnan purjehduspäivä.

Ilma viileni Ahvenanmerellä ja päällä piti olla oikein kunnolla vaatetta. Muita veneitä oli harvakseltaan. Muutamia rahtilaivoja meni editsemme. Ja sitten tietysti nämä normaalit ruotsinlaivat.

Jonkin verran Anemos kallisteli sivuvastaisessa tuulessa ja aallokkoakin oli jonkin verran. Marja kesti kuitenkin aika hyvin. Vaihtoehto olisi ollut moottorilla ajo ja hän pelkäsi moottorin rasittuvan liiaksi. Pariin otteeseen kurssia piti kuitenkin korjata alaspäin ja suoristaa kallistumaa.

Länsisataman ravintolassa kävimme syömässä vielä illalla, kun Marja ei jaksanut laittaa ruokaa. Ruoka olikin ok, mutta hidas palvelu ärsytti.

Ravintolassa tapasimme Hervat Najad-klubista. He olivat käyneet Puolassa ja Saksan rannikolla.

Tiistai 1.8.2006: Maarinhamina – Degerby

Sää: *Pilvinen, E/SE 5-12 m/sek*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

10:45 *moottorilla etelään. Rödhamn (/ -), Busskär (/ -).*
14:00 *purjeet (2 reiviä). Sadetta. Finnlines'in lautoista hieman harmia.*
14:40 *moottori. Väylää myöden kohti Degerby'tä.*
15:25 *kiinnittyminen pojilla Degerby'n vanhan sataman rantalaituriin.*

Kokonaismatka: *1351,7 mailia*
Päivän matka: *20,6 mailia*
Keskinopeus: *4,4 solmua*
Huippunopeus: *6,8 solmua*
Moottorilukema: *ei otettu*
Liikeaika: *4 tuntia 41,0 minuuttia*

Aamulla huomasimme kaasuhellan reistailevan. Saimme kuitenkin jotenkuten kahvit keitettyä. Sitten matkaan.

Aluksi moottorilla. Laivaväylällä Busskär'in jälkeen kuitenkin nostimme purjeet. Reivikoukun kiinnittämisessä oli vaikeuksia kunnes vene saatiin reilusti vastatuuleen. Menoa häytti lisäksi joltinenkin sade. Se häytti lähinnä näkyvyyttä.

Reivauksesta huolimatta kallistuma oli suurempi kuin eilen. Mutta niin vain tultiin Föglö'n puolelle, vaikka Finnlines'in rahtialukset vähän reitinvalintaamme häyttäsivätkin.

Degerby:ssä pääsimme vanhan sataman puolelle. Ensimmäisiä asioita oli kaasuhellan ongelman ratkaiseminen. Pienen räpelöinnin jälkeen sainkin sen toimimaan.

Kävimme sen jälkeen kaupassa. Sitten vaan syötiin ja oleiltiin. Ilmakin oli ankean oloinen. Ei tehnyt mieli lähteä mihinkään.

Keskiviikko 2.8.2006: Degerby – Korpoström

Sää: *Pilvinen, NE/E 2-6 m/sek → aurinkoinen (12:00)*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

07:55 *lähtö moottorilla rännille ja ränniä myöden itään. Ränniltä kohti Jungfruskär'ia.*
12:25 *kiinnityttiin Jungfruskär'in laituriin kyljittäin ja moottoriin lisättiin öljyä.*
12:37 *matka jatkui kohti Berghamn'ia ja siitä veneväylää myöden Gyltö (-/) kiertäen itään kohti Korpoström'ia.*
16:21 *kiinnittyminen pojilla Korpoström'in vierassatamaan.*

Kokonaismatka: *1393,2 mailia*
Päivän matka: *41,6 mailia*
Keskinopeus: *5,0 solmua*
Huippunopeus: *5,6 solmua*
Moottorilukema: *2692,2*
Liikeaika: *8 tuntia 19,0 minuuttia*

Aamulla lähdettiin matkaan säätiedotuksen jälkeen. Luvassa oli taas vastatuulta, mutta eilisestä se oli aika tavalla tyyntynyt ollen nyt 6 m/sek. Mutta siis moottorilla.

Aalokko Jungfruskär'in kautta mentäessä ei ollut kovin paha ja eteneminen sujui rauhallisesti. Jungfruskär'issä pysähdyimme tarkastamaan öljytilanteen. Lisäsin moottoriin hieman öljyä.

Korpoström'issä kävimme kaupassa ja ostimme mm. jauhelihaa. Kun ruuanlaitto piti aloittaa, emme saaneetkaan kaasua. Eilisen toimenpiteen toistaminen ei auttanut.

Siispä kävimme paikallisessa ravintolassa syömässä pizzat. Ne olivat tosi hyvät. Sen sijaan punaviinit jouduimme vaihtamaan etikoitumisen vuoksi. Mutta ei uusi lasillinenkaan ollut juuri parempaa.

Metsähallituksen luontokeskuksen yhteydessä on nykyään kahvila. Emme kuitenkaan käyneet sen antimia nauttimassa.

Ilta oli kaunis. Aamulla Degerby'stä lähdettäessä piti pukeutua lämpimästi. Jungfruskär''ssä oli jo helteisen puoleista.

Satamamaksu täällä on 10 € ilman sähköä.

Torstai 3.8.2006: Korpoström – Kasnäs

Sää: Aurinkoinen E 6-12 m/sek → pilvinen (12:00)

Miehistö: Marja, Pentti

Tapahtumat:

08:30 moottorilla 2,4 väylää itään ja edelleen 3,4 ja 4,3 väyliä. Länholm (/ -), 5,0 väylää Gullkrona'n (- /) ohi Helsingholmen'in (- /) ja Högsåra'n (/ -).

15:13 Kasnäs'issä tankattiin 93 litraa polttoöljyä (ajotunnit 2699,1) kiinnittyminen kyljittäin Kasnäs'in vieraslaiturin ulkoreunalle.

Kokonaismatka: 1424,2 mailia

Päivän matka: 31,0 mailia

Keskinopeus: 4,5 solmua

Huippunopeus: 5,6 solmua

Moottorilukema: 2692,2

Liikeaika: 6 tuntia 50,5 minuuttia

Tavoitteena oli nyt pelkästään mennä mahdollisimman nopeasti Kirkkonummelle. Tietysti sään



sallimissa rajoissa. Tänäänkin luvattiin jopa 12 m/sek:n tuulta, joten jäimme Kasnäs'iin, vaikkei iltapäivä vielä kovin pitkällä ollutkaan. Mutta Marjaa pelotti Hangon läntinen selkä.

Kasnäs'issä tankattiin, käytiin suihkussa ja ravintolassa lounaalla. Oma hellammehan ei toiminut. Ilta kului sitten vaan istuskellessa aikaa tappaen.

Perjantai 4.8.2006: Kasnäs – Kantvik

Sää: *Aurinkoinen NE/E 2-7 m/sek*
Miehistö: *Marja, Pentti*

Tapahumat:

06:03 *lähtö moottorilla 4,2 ja 9,0 väyliä kohti Hankoa. TS 112 Galtarna'n (-/) ohitus ja TS 162 Finnharugrundet'iltä.*

07:40 *purjeet edettyämme n. 8,6 mailia.*

09:16 *moottori edettyämme n. 15,2 mailia.*

10:23 *sivuutettiin Hanko, veneväylää itään entiseen tapaan.*

16:12 *sivuutettiin Barosund. Inkoon syväväylän risteyksessä Juhana Nevalainen vastaan (ei huomannut). 5,0 väylää ja oikoväylää kohti Kantvik'ia.*

19:16 *kiinnittyminen omalle paikalle Kantvikin kotisatamaan.*

Kokonaismatka: *1493,6 mailia*
Päivän matka: *69,5 mailia*
Keskinopeus: *5,3 solmua*
Huippunopeus: *6,2 solmua*
Moottorilukema: *2710,9*
Liikeaika: *13 tuntia 13,5 minuuttia*

Viimeinen etappi. Lähtö oli helppoa, kun aamukahvia ei voinut keittää. Söimme kuitenkin jotain ennen lähtöä.

Moottorilla tultiin, vaikka alkuvaiheessa koetettiin vähän purjeitakin. Matkasta ei juuri paljon ole kerrottavaa. Aika ajoin käytimme automaattiohjausta ja Marja tarjoili sellaista ruokapuolta, mitä nyt vielä oli jäljellä.

Moottori ja vaihdelaatikko toimivat onneksi koko ajan. Matkalla kirjattiin sitten kaikkia niitä puutteita, joita matkan varrella oli havaittu ja joita pitää ensi talven aikana korjata. Joko itse tai telakalla jne