



Liian pitkät varpaankynnet

Varustautuminen on veneilyn loputon asia, jos haluaa turvallisuuden maksimoida. Joskus tuntuu että olisi parasta siirtyä keinutuoliin ja naulata sekin lattiaan kiinni. No, sekin aika sitten joskus tulee. Nyt täytyy kuitenkin kerätä materiaalia, mitä sitten kiikussa muistella.

Kaikki kuitenkin alkoi siitä, kun kerholaisemme Tero oli alkukesästä luopunut Sundwindistään ja poltto oli uudelle veneelle kova. Verkosta hän löysikin loppukesästä Finnsailer 38 moottoripurjehtijan. Veneen kotisatama oli Englannin etelärannikolla, Portsmouthista. Vene on kunnan tuhtia Fiskarsin (Turun Veneveistämö) tekoa, 8 tonnia painoa ja 80hv Perkins joka suoralla akselilla työnsi venettä hyvin 7 solmua vajailta 2000 kierroksilla.

Tero houkutteli minut ja vanhan tuttumme Wallun Keuruulta mukaan reissuun. Lisäksi mukana oli A.P. Arska, jolla oli välillä kompassi sekaisin.

Siitä alkoi varustelukierre, mitä mukaan, kun lentokoneeseen sai ottaa vain 20+8kiloa tavaraa henkilöä kohti.

Perusvarustukseen lähti veneestäni AIS-laitteisto, lisäksi pari tietokonetta, VHF-kapula, lamppuja ja lumppuja. Loput hankinnat Tero suoritti Englannista. Tärkein niistä oli tutka.

Eikun lentämään Lontooseen Teron kanssa perjantaina 5.9. Wallu tuli sunnuntai-iltana perästä. Lento kesti vajaa kolme tuntia. Siirtymä Portsmouthiin 7-8 tuntia, perjantain ruuhkassa myöhässä lähteneellä bussilla, ja vaihtoa odotellessa toista tuntia, myöhässä sekin (en halua Lontooseen, kiitos). Välillä satoi, välillä paistoi as in England. Bussimatalla ei ollut tarjolla virvokkeita, joten perille päästyämme, kadun yli väsyneinä majataloon, Bed and Breakfast kahdelta 50 puntaa, ei paha. Veneen ja myyjän näkeminen sai odottaa seuraavaan päivään.

Lauantaina myyjän kyydillä veneelle, joka oli maissa mastot pystyssä Eurooppalaiseen tyyliin. Varustelu alkoi, muun muassa käymällä paikallisessa veneromuttamossa. Löysin sieltä omaankin veneeseeni vastaavan tunti/kierroslukumittarin, rikkinäisen tilalle. Olisipa Suomessakin

sellaisia paikkoja, niin olisi mukava tehdä heräteostoksia. Sunnuntaina hommat jatkuivat tutkan targakaaren teolla. Materiaaliksi valittiin puu. Viiden metrin päässä oli ravintolan ikkuna, josta saimme huvittuneita katseita ja eräs jopa uskalsi kysyä; ”Is this temporal or permanent?”. No, rakenne on tilapäinen. Oleellisinta oli, että saimme turvavarustuksen yöllisille seikkailuille Englannin kanavassa, laivojen joukossa. Myös AIS-laitteisto oli tässä ehdoton, kun se kertoi myös laivojen keulasuunnat, nopeudet ja mahdolliset törmäyskurssit.



Wallu tuli sunnuntai-illasta ja menimme samalla keskustaan syömään Kiinalaiseen noutopöytäravintolaan herkkuja nälkään, monen moisia. Tummassa illassa ihmettelimme myös Spinnaker-tornia ja paikallista vilkasta laivaliikennettä.

Maanantaina piti olla veneen lasku ja lähtö päivä, mutta kolme poliisia tuli noutamaan myyjän. Sitä aikamme ihmettelimme ja pelkäsimme jo pahinta. Vasta myöhemmin illalla saimme myyjän kiinni ja sovimme että siirrämme veneen laskun aamuun. Myyjän mukaan poliisit tulivat noutamaan hänet todistajaksi oikeudenkäyntiin, jonka hän oli auttamattomasti unohtanut. Sanoi että olisi tullut kalliiksi, jos eivät olisi häntä löytäneet. Myyjä sanoi huhhuh englanniksi. Me sanoimme huhhuhu suomeksi.

Aamiaiseksi nautimme usein pekonia ja munaa paahtoleivällä, like in England. Valitettavasti leivän paahtimen vipu sanoi työsuhteensa irti ja toistuvista Wallun korjausyrityksistä huolimatta, kytkennän joutui tekemään sähköturvallisesti veitsellä. Kuollako ilman paahtoleipää, vai leipä paahtimessa, siinä kysymys?



No niin, tiistaiamu ja ja ja.. Satamahenkilökunta oli mennyt messuille ja veneen lasku siirtyi illaksi, osin myös vuorovesien takia. Tuli aika ja vene saatiin veteen, kunnan nosturisysteemillä, jossa haarukka ajetaan veneen ympärille ja hihnat pohjaan, ei kestänyt kauan.



Läpivienti ym. tarkistuksia veneen ollessa vedessä. Moottori laitettiin käymään. Hyvin kävi, mutta ei kuitenkaan hyvästi asiat, kun merivesipuolen nailon kulmaputkesta (Vetus) suihkusi vesi konehuoneeseen useasta hiushalkeamasta. Joku moottorihuoltaja oli ilmeisesti käyttänyt putkea astinlautana. Pala irti ja Terolla oli valmis suunnitelma osan korjaamiseksi. Vulkanointiteippiä, tuota ihmeainetta, jolla korjaisi vaikka avaruusaluksen, oli Tero varannut useita rullia mukaan. Sen verran teippiä Tero asensi, että veikkaan että putki on vahvempi kuin alkuperäinen (jos ei sitten romahda sisäänpäin teipin aiheuttaman paineen takia).

Ilta jo käsillä mutta matkaan. Puolitoista vuorokautta oli tuhlaantunut ja kun tämä ei ollut lomamatka, aikataulut lähtivät tiukalle jo alusta, varattuun kahteen viikkoon nähden. Mutta merelle mieli teki ja kun vuorovedet (tide) olivat jotakuinkin kohdallaan, niin miksi ei.

Miehistö oli alkumatkasta niin pirteää, ettei väijyvuoroja saatu kunnolla toimimaan. Miehiä oli enemmän pystyssä kuin nukkumassa. Ainahan tämä kotiolot voittaa.

Keskiviikkona seilasimme Doverin ohi. Veli kyseli myöhemmin, olimmeko pudottaneet syvyyspommin, kun samoihin aikoihin rekkajuna oli palanut kanaalin tunnelissa.

Seuraavaa yötä ajelimme pitkin Rotterdamin ja Amsterdamin laivaväylien sekamelskassa. Kummasti riitti toimintaa seurata tutkaa ja AIS-laitteistoa, kun laivat sinkoilivat satunnaisesti suuntiin. Yöt syövät miestä, kun tuntuu että elämä on enemmän videopelejä kuin realismia. Ainoa realismi mitä laivoista irtoaa, on valojen näköhavainto, josta etäisyyksiä, kokoa, nopeutta ja suuntaa, on hyvin vaikea päätellä.

Näillä reissuilla on myös tyypillistä, että miehistö väsyä toisiinsa. Syitä aina mukamas löytyy. Toisaalta paineet ovat kovat, epämääräisten rytmien, innostuksen ja ihmettelyn kautta: ”Mitä ihmettä mä täällä keulapunkassa pompin. Toisaalta ei tarvitse kääntyillä, kun verenkierto toimii hyvin pompuista johtuen”.

Kipparillakin on omat murheensa: Veneen omistus, toimivuus, turvallisuus, miehistö sekä pitkäaikaisesta hankintastressistä puhumattakaan.

No, kaikki nämä yleensä saavat positiiviset mitat, viimeistään reissun jälkeen.

Autopilotti Arska, yksi väsymättömistä jäsenistä päätti myös ärsyttää meitä. Pilotti halusi tehdä omia kuvioitaan, aika-ajoin, yllättäen. Vikaa etsimme pitkään ja vasta kun löysimme kompassiosan takahytin pesualtaan alta, opimme keskustelemaan Arskan kanssa. Kompassi saikin paikan Teron hytin sängystä, missä hän kävi sitä silittelemässä, kun sille tuli ikävä, tai ruorivastaava ei pysynyt kurssissa.

Matka jatkui käytännössä koneella ajaen vastatuuleen laivoja ja porauslauttoja väistellen. Isoa ei käytetty reissun aikana, koska Kippari katsoi viisaammaksi tarkastaa vielä Suomessa vanttien kunnot. Edellisellä reissulla 2003 USA- Kiel, sellainen petti Englannin kohdalla. (Tällä reissulla saisimme, kesken jäänen matkan puuttuvan pätkän hoidettua?)

Kippari keräsi säätietoja PC/GSM avustuksella

<http://www.passageweather.com/> sivuilta. Yö oli taas vastassa, nouseva vastatuuli ja vastaantuleva vuorovesi (I'm so tide). Päätimme tehdä poikkeaman Saksan Borkumiin, keskellä merta olevaa pitkää kapeaa "kanavaa" pitkin. Muutama maili ennen rantautumista, plotteri sanoi GPS:n osalta työsuhteensa irti. Siinä sitten tehtiin ketunlenkkejä paikantamisen parantamiseksi. Englannista ostetulle valonheittäjällekkin saatiin käyttöä. Aikamme pyörittyämme ja osin pimeitä viittoja kierrellen löysimme ensimmäisen sataman pimeässä. Altaan aukko oli niin pieni ja virtaus niin suuri, että valitsimme seuraavan, jossa oli suurempi sisäänmeno. Saimme veneen mahtumaan pienellä "sivuluisulla" satama-altaaseen. Muutaman vuorokauden sekalainen valvominen, loppumetrieni hankaluuksilla, lisättyinä rantautumis-snapsilla sai miehet hyytymään punkkaan, harmaalta ja myrskyiseltä näyttävässä ympäristössä, missä tuulisähkövoimalat antoivat pimeyteen synkän humpsutuksen.

Aamu on iltaa viisaampi, valoisampi ja yölliset pelot ovat muuttuneet mielenkiinnon heräämiseksi uuteen päivään. Aloitimme lähiympäristön kartoituksen. Löysin satamakapteenin vaimoineen ja kissoineen pienestä, vanhaa TBtä muistuttavasta kiinteistöstä, mistä löytyi vähän kaikkea, mm. lappodieselpumppu, joita kaksi myös ostin. Erinomaista kahvia kaksi kuppia, bratwurst leivällä ja makoisalla vaaleanruskealla sinapilla höystettynä, lisukkeena kunnon sikari, sai minut tuntemaan itseni taas ihmiseksi. Sain kuulla että olimme väärässä laiturissa mutta käytettävä laituri oli täysi. Veneen siirrosta tuli iltapäiväksi puhdetta, koska sää kertoi lisääntyvästä vastatuulesta (myrskynpoikasesta), joka ei houkutellut jatkamaan ryskyttelevää matkaa. Hieno juttu, vaikka aikataulut taas kiristyivät. Olisi aikaa tutustua Borkumin keskusta, joka on turistiystävällinen, satamasta kaupunkiin menevällä keskikokoisella junalla.



Myös saaren Pohjanmeren puoleiset rannat olivat uskomattomat ”hiekkaaavikot” nousuveden ollessa alhaalla (I'm not so tide). Mittailimme kävelykatuja ja kauppoja keskustassa. Löysin myös meille paremmat posliinikahvikupit veneeseen, muovisten tilalle. Myös löytyi myös kunnan sikariliike, täydentämään tyhjentyneitä varastoja. Olimme yhteyksissä Suomeen, jokainen osaltaan. Päivittelimme myös paikkaamme (myös koko matkan aikana) nettiin, mistä koti ja työjoukot pystyivät seuraamaan sijaintiamme. <http://www.gmap-track.com/public.php#> ”rasseli”, public user tunnuksen sijaintia. Valitettavasti emme saaneet sovittua yhtä miehistön lisäystä Kielin Rendsburgiin ,koska olimme aikataulustamme myöhässä.

Illalla menimme viereiseen jahtiklubiin syömään saksalaisella täydellisyydellä valmistettua ruokaa. Oma kampelani oli lautasen kokoinen mahtavine lisukkeineen. En saanut siitä alas kuin kolmasosan, vaikka mieli olisi tehnyt. Ilmeisesti vatsalaukku oli supistunut merellä toteutuneista pienistä annoksista. Onneksi sain edes kuvan muistoksi, joka vähän lohdutti jäävä menetystä.



Illalliseen jälkeen menimme tarkistamaan venettä, huomisia koitoksia varten. Tero oli jo aiemmin korjannut plotterin GPSsän, jonka vika osoittautui huonoksi kaapeloinniksi. Taas veneessä on, Teron tuntien, yksi vahvempi paikka, kuin ennen.

Valitettavasti polttoainetilanne ei tyydyttänyt meitä, kun laitoimme virran päälle moottoriin. Olimme ilmeisesti jääneet kuvitelmaan, polttoaineen määrästä, pitkälle ennen raskasta rantautumista. Kanisterit kainaloon ja baanalle. Lopputuloksena saimme kuulla: ”Kortilla ei saa mistään! Nyt ei saa mistään! Huomenna saa keskustasta!”. Kyllä Pennissäkin on kaikki toisin.

Tero otti yhteyttä satamakapteeniin puhelimella ja hän lupasi tulla ”kaupunginvaltuusto” kokouksen jälkeen luovuttamaan meille omista myyntivarastoistaan, tuota peltipurjeen tuulta.

Myöhemmin kanistereita tankatessamme, kuulimme satamakapteenilta poliittisesta pelistä, mitä heidänkin kohtalokseen tulee muodostumaan inhimillisen satamaympäristön pitämisessä, verrattuna mahdolliseen tulevaan kaupalliseen versioon. Poistuin paikalta suurta avuttomuuden tunnetta kokien.

Aamu sarastaa ja meri kutsuu. Matkan on jatkuttava, vaikka paikkoja ja satamia olisi katseltavissa varmaan ajallisesti useammaksi kuukaudeksi.

Suuntasimme kohti Tanskan verovapaata paratiisia Helgolandia (Legoland taloista päätellen), josta pystyimme ajoittamaan paremmin siirtymisemme kohti Elben vastavirtaa ja nousuvesivirtauksia (IMAST). Päivä oli mukavan lämmin ja aurinkoinen. Mieli olisi mennyt uimaan, mutta paikallisen SARin harjoitukset rannantuntumassa veivät ajatukset toisaalle ja olimmehan päässeet eilen suihkuun. Tässä vaiheessa veneen vessakin tuoksui hyvälle. Tällaisella reissulla, jossa matka etenee ”rannan tuntumassa”, on matkan teko esim. GSM-yhteyksien, riskien, näkymien kannalta mukavaa. Toisaalta houkutukset mennä satamiin ovat korkealla, kun seuraava satama ei ole kahdenviikon päässä. Veneellä matkailussa matka on kuitenkin niin suuri osa ajasta, että tässäkin ”työtehtävässä” asiat olivat kunnossa, kun vene liikkui ja miehet kiikkui. Ylväs Legoland tavoitettiin juuri ennen ravintoloiden sulkeutumista.



Ruokaa ja juomaa. Sen jälkeen tutustuminen paikalliseen WC-kulttuuriin, missä sisäänmeno-osassa oli mitä erilaisempaa viihdykettä seinillä, puhumattakaan snapsipulloista, joita voi hyödyntää heittämälle kolehtia teevadille.



No riemut sikseen. Aamulla taas polttoaine show, kun olimme tankilla kamerassa ja ääni antoi ohjeita kaiuttimien kautta tankkauksen suorittamiseksi. Tekniikkaa on, mutta kortilla ei tankkaaminen onnistu, palveluaikojen ulkopuolella.

Elbellä puksuttelimme 3solmua, vaikka vauhdin olisi pitänyt olla 7solmua, väylämerkkien roikkuessa vilkkaassa virrassa (IMST). Pientä kisaa Puolalaisen purjeveneen kanssa, kunnes kiireinen matkustajalus päätti ajaa meidän välistä torvet soiden, vaikka olimme käytännössä väylästä reilusti sivussa, satama-alueella. Ei tapoja isolla kalustolla, kiusaavat pientä kulkijaa. Voi olla toisaalta, että kesä-aikaan pienveneilijöitä riittää kiusaksi saakka, mitä nyt ei ollut kuin muutamia. Päivä pitkä, matka lyhyt, Cuxhaveniin myöhään ja syömapaikkaa etsimään. Ennen kuin paikka löytyi, oli jalkani kipeät (LPVK).

Jatkuu, pysy Loksoissa..