



Liian pitkät varpaankynnet. Part 2.

Samat tavat ovat Euroopassa, sikarinsavut oli nautittava iltayön pimeän viileässä. Vieressä oli antikvaari, jossa reilusti merimiestavaraa, jota joutessani ikkunan läpi ihailin.

Missä on Suomen meriaiheiset tavarat ja veneromuttamot? Olisi kovasti käyttöä, niin pääsisi heräteostoksille ja muutenkin kuluttamaan aikaa. Ostaisin ankkurin, minkä ympärille voisin rakentaa sitten oman veneen.

Kiel odotti, aikataulut painoivat. Matkaan vaan kanavan suulle, otti taas aikansa, vaikka ajoissa aamussa lähdimme. Tässä kohtaa oli hyvä ymmärtää viimeistään, että on olemassa (Tide) nousuvesi-ilmiö ja lisäksi nousuvesi-ilmiö yhdistettynä esimerkiksi joen suistoissa, jolloin saadaan täysin uudenlaiset yhtälöt, a) veden korkeudesta, b) missä kohti murto-aalto menee joessa. Laskuvesi ja laskeva joki ei ole hyvä yhdistelmä, varsinkaan jos noustaan jokea ylös. No, näin mekin teimme, mutta matka oli lyhyt ja Kielin kanavaan sisään meno löytyi Brunsbuttelin kohdalta. Puolalainen tuttu purjeverene odotteli siellä myös kanavaan pääsyä. Kanava hommat ovat aina omansa, niin täälläkin, papereista tutkien, oikeita valotolppia etsien ja niiden merkkikieltä ihmetellen odottelimme kanavaa pääsyä. Kun olimme mielestämme bonganneet oikeat tolpat rantamaisemista, kiinnityimme keulasta yhteen kolmesta metalli tolpast, rannan tuntumassa odottelemaan sulutusta, valojen niin näyttäessä. Puolalainen seurasi perästä, mutta viereiseen tolppaan, vaikka tilaa olisi ollut toisessa reunassa. Tämä aiheutti sen että molemmissa veneissä täytyi olla kansivahti varoiksi, jos veneet ajautuisivat toisiinsa pelkän keulakiinnityksen vuoksi.

Aikaa meni tunti jos toinenkin. Aloitimme ruokailun mutta ruokarauha jäi uupumaan, kun joen virtaukset ryhtyivät venettä myllyttelemään tolpan ympärille. Ei auttanut keksillä (lue tuuma x tuuma rima, josta tutkatelinekin oli tehty) työntely tolppaan, vaan tolpasta oli lähdeittävä joen virtauksin pyörimään.



3-tolppaa, puolalainen vene, sulutusvalot kuin lentokentän lähestymisvalot.

Saksalainen täsmällisyys tuli kolmen tunnin odottelun jälkeen ja matka jatkui sulutuksen kautta kanava putkea pitkin koneella ajaen puolalaisten kanssa kisaillen. Alkuperäisenä tarkoituksena oli putki hoitaa päivässä, mutta koska pääsimme aloittamaan putkihommat vasta iltapäivästä, mahdollisuus siihen oli menetetty, koska liikkuminen oli kielletty pimeässä. Myös olisi ollut turha vedota hyvään hämäränäköön, koska tarkat ajat/päivät oli papereissa kerrottu. No, jotain hyvääkkin kanava toi tullessaan, NMT. Ei enää tarvinnut huolehtia loppumatkalla, veden virtauksista, eikä nousuista ja laskuista.

Heti putken alkupäässä näimme Kyklop nimisen hinaajan, joka hinasi massiivista lauttaa, jonka hiljakseen ohitimme. Sama hinaajaa tuli vielä monta kertaa tutuksi Itämerellä, kun olimme jossakin hetkeksi pysähtyneet ja Kyklop oli lauttansa ohi hinannut.



Kyklopin velipoika tuli vastaan.

Putki ajo on osin mukavaa, maisemien takia, välistä kuin pellolla Zetorilla ajaisi. Toisaalta paljon rasittavampaa, vaikka auto-pilottia käyttäen, kun pelivaraa ei ole yhtään, laivojen ja rannan läheisyyden takia. Sormen on oltava liipaisimella, ja ruorin saatavilla, minkä tahansa mahdollisen häiriöön torjumiseksi.



Myös monet sillat ja lentävälossi muodostaa oman viehätöksensä.

Päivän harrastus oli irtoilevan tuulilasipyyhkimen korjaaminen, pienien vihmasateiden yllätettyä. Wallu ja Tero käyttivät parhaan taitonsa, korjaa mitä löytyy välineillä, kuitenkin siinä onnistumatta. Ehdotin vulkanointiteippiä, mutta katseista päätellen olisi ollut parempi pitää suu kiinni.

Päivän kuluessa loppuun juuri sopivasti, pääsimme sallittuun aikaan kanavan keskivaiheille Rensburgiin. Vierasvenesatamassa toimi ravintola ja palvelut. Puutteena voi mainita, että laskutus satamassa olostu ei toiminut. Sataman ravintola oli ilmeisen suosittu myös kaupunkilaisille, koska se oli enenemmän täysi kuin tyhjä, jonka kuitenkin positiivisena asiana huomioon otimme.

Hyvä ruoka ja muutama juoma lasissa hupeni tyhjäksi. Joskus on positiivista tyhjä lasi ja aika mennä nukkumaan, vaikka yhden puolikkaan kumosin pöydälle. Koitin korvata virheeni läjällä kolikoita.

Näinpä unta. Villalahdessa oli köydenvetokilpailut laitureilla, uuden ja vanhan laiturin välillä. En muista kumpi laiturei voitti, mutta hauskaa oli. Se lienee pääasia. Näin ne ressit unessa purkautuu. Tuossa voisi olla ideaa toteuttaa se luonnossakin..

Aamulla varhain, kun sää oli kostean koleaan kaunis, laivojen sekaan matkaa jatkamaan. Kanava tuntui rakenteeltaan vanhemmalta ja hieman kapeammalta. Kykloppi taas ohitettiin.

Holtenaun sulut tulivat vastaan lähellä Kielin kaupunkia. Oikealla rannalla oli vanhoja ja uusia junia, kun vanhasta Märklin sähkörautatiestä. Valo ja etäisyyskin niihin olivat sellaiset, että tuntuivat enemmän aidoilta leikkijunilta kuin oikeilta.



Tero kävi maksamassa sulutuksen, jota nyt emme kauan joutuneet odottamaan.



Kello yhdentoista maissa, veneemme pääsi vapaille vesille, joten vapauden tunne ja aito veneily fiilis pääsivät valtaamaan miehistön. Vesiliikennettä oli reilusti ja joukossa myös paljon armeijan kalustoa, pieni sukellusvene mukaan lukien. Vasemmalla puolella olevassa armeijan tukikohdassa helikopteri teki kuljetus harjoituksia kontin kanssa, laskien ja nostaen sen köydellä, lentäen kierroksen ja uudelleen sama tehtävä. Toivoimme että se olisi hoitanut meidän varustelun samalla tavalla, mutta ei, meidän täytyy suunnistaa vastarannalla olevaan

”pieneen” Laboen kylään, tankkausta ja muonitusta varten. Mikään ei ole niin turhauttavaa kun pysähtynyt vene. Toisaalta, parempi hoitaa nuo asiat maissa, kuin keskellä merta. Iltapäivästä pääsimme eteenpäin, vähentyviin vesiliikenne määriin. Armeijan-alueen löytyminen merestä, aiheutti pientä kiertoa. Ja taas Kykloppi jäi taas taakse, tuo sitkeä hinaaja. Sen minkä rannalla aikaa menettää, sen hitaampi pystyy merellä ohittamaan.. Illan laskeutuessa auringon kajoa vastaan näyttäytyivät Tanskan rannikon sadat sähkötuulimyllyt. Pimeydessä niiden valot tuikkivat tasaisessa synkronissa, kymmenien kilometrien matkalla aiheuttaen mielikuvan ihmisen pienuudesta, toisaalta suuruudesta tekniikan toimivuuteen.

Tuulesta temmaten toimivat sähkömyllyt, niin kuin oma menopelimmekin.

Keli muuttui pikkuhiljaa vastaiseksi ja syksymäiseksi, lähestyessämme Borholmin Haslea. Tero meni yhteen rannalla olevaan toimistoon. Isot pojat olivat tupakansavun keskellä pyörryksissä samaan malliin kuin Kainuun kolmentolpan kuppilassa. Tanskan kieli sujui pojilta loistavasti, lienee iloliemellä osuutta asiaan. Tankkaus periaatteet kuitenkin Tero sai selville ja soitti sitten tankkaajalle. Tankkaus tapahtuisi noin tunnin päästä. Lähdimme syömään noin kilometrin päässä olevaan savustamo/museoon. Sormella osoitellen lasitiskiini, saimme mukavan makuisia, jokaiselle sopivia erilaisia kalatuotteita pähkilautaselle. Painikkeeksi otimme lisäksi perunasalaattia, leipää ja olutta. Ei syömisen tarvitse aina taidetta olla, pääasia on että maistuu.



Museosavustamosta löysimme hätkähtäen vanhan ämmän, mutta olikin vain täyskokoinen nukke. No, kulttuuri oli jätettävä sikseen, joten kokka kohisten kohti kutsuvaa kotia, tankkauksen jälkeen.

Borholmi jäi taka oikealle linnoineen, merivartioston pyöriessä partioveneellä saaren pohjoisosassa. Ei tullut kyselemään eikä puhalluttamaan. Keli koveni ja purjehtijan pahimmasta vihollisesta, vastatuulesta ei tahtonut löytyä rakoa, mihin kohdistaa, koti kun oli pohjoisen perukoilla. Suunta oli Olannin ja Gotlannin väliin. Eteenpäin oli koneella puskettava, välillä kaasua löysäten, jotta vene saatiin mahtumaan aaltojen väliin.

