

# Eskaaderimatka Gdanskiin 2011- osa 1 Trygve Österman

Kesällä 2010 Piekkolan Markun suusta lipsahti lause: ”Eiks lähdetä ens kesänä Gdanskiin? Siellä järjestetään ICCY:n (International Council of Cruising Yachts) kokous.” Läsä olevien mielestä ajatus oli hyvä ja päätettiin perustaa eskaaderityöryhmä.

Projektissa pitää olla tavoitteet. Meillähän on aikaisempia kokemuksia eskaadereiden järjestämisestä joten tavoitteiden kiinnilyöminen ei ollut kovin vaikeaa. Eskaaderin tulee olla avoin kaikille. Yritetään aktiivisesti värvätä yhdistyksen ulkopuolelta osallistujia ja samalla uusia jäseniä ja Kaliningradissa pitää käydä. Tarjoamme turvallisuutta yhteisen matkan merkeissä. Luonnollinen yhteistyötaho oli Suomen ICCY- porukka Kalevi Westersundin ja Hannu Laineen johdolla. Järjestettiin yhteinen tietoisuus venemessujen yhteydessä (jossa ei ollut paljonkaan kuulijoita) sekä oma matkaveneilyn valmennustilaisuus Helsingissä (jossa taas oli paljon kuulijoita). Kiinnostuneita seuran ulkopuolelta oli puolisen tusinaa. Yksi toisensa jälkeen putosi pois kun todellinen aikataulu (5-6 viikkoa) selvisi. Polttoainekustannus saattaa olla toinen rajoittava tekijä, olihan matka kokonaisuudessaan yli 1 300 M.

Omasta porukasta löytyi seitsemän urhoollista. Tämä johti siihen, että käytännön järjestelyt jäivät aika vähiin. Kaikki olivat jo aikaisemmin veneilleet näillä vesillä ja kokemusta oli vaikka muille jakaa. Tehtiin lista tarvittavista merikartoista ja purjehdusoppaista sekä tehtiin karttavarastojen inventointi. Eskaaderin organisaatio oli myös aika löysä. Yksi venekunta, Marinella III, miehistönä Timo ja Merja Totro, lähti jo aikaisemmin ja sovittiin tapaamisesta Gdanskissa heinäkuun viimeisellä viikolla. Ohta, miehistönä Klaus Salkola ja Satu Harkke, sekä Elisabeth, miehistönä Markku ja Marita Piekkola lähtivät viikko ”huru-ukkojen”, Saukko (Mikko ja Ulla Maanila) Penelope (Cornelis ”Kees” Bos) ja Marinett II (Trygve Österman ja Liselotte Hellberg) jälkeen. Helmi, miehistönä Mika, Hannele, Simo ja Sippo Naatula, lähti viimeisenä Tammisaaresta suoraan Gotlantiin ja siitä pitkin loikin kohti Gdanskia. Tästä porrastuksesta oli se hyöty, että emme olleet yhtä aikaa pyrkimässä täpötäysiin ruotsalaisiin vierassatamiin.

Ryhmät valitsivat itse reittinsä. Ainoa tavoite oli, että olemme kaikki yhdessä Gdanskissa heinäkuun viimeisellä viikolla. Huru-ukkojen reitti kulki Maarianhaminasta Ruotsin itäran-



Saukko



Penelope



Marinett II

nikkoa pitkin Bornholmiin ja sieltä Puolan rannikolle ja Gdanskiin. Päätettiin, että paluumatkasta sovitaan sitten kun se alkaa olla ajankohtainen.

Marinett II:n lokikirjan merkintä päivälle 1.7.2011: Lähtö Aurajoesta klo 17.10. Aurinko paistaa ja lämpötila on +26°C, tuuli on etelästä 3 m/s. Poikettiin Verkanissa ja otettiin 250 l polttoainetta. Alustavasti oli sovittu, että tavataan Saukko ja Penelope Verkanissa mutta Kees soitti ja ilmoitti, että hänen on mentävä Uudenkaupungin kautta. Sovittiin Mikon kanssa että tavataan Maarianhaminassa. Lähdimme siis kohti Maarianhaminaa. Poikettiin Rödhamnissa ja tutustuttiin radiomajakkamuseoon. Siellä on esillä vanhan radiomajakan laitteita sekä paikallisen väestön elämää kuvaavia esineitä. Maarianhaminassa olivat Saukon miehistö vastassa ja kiinnityimme paalujen väliin Saukon viereen. Penelope oli matkalla Uuteenkaupunkiin, joten meillä oli hyvää aikaa järjestää Mikolle Borrelioosi lääkitystä. Hän oli nimittäin huomannut, että punkkipureman ympärille oli tullut punainen rengas. Paikallinen terveydenhuolto, sekä julkinen että yksityinen, ei ollut kiinnostunut auttamaan köyhiä Suomalaisia. Asia kuitenkin järjestyi (Turusta) ja matkaa voitiin jatkaa.

Lokikirjan mukaa lähdettiin 5.7.2011 klo 09.00 kohti Tukholman saaristoa. Sää oli hieman sumuinen mutta meri oli tyyni. Ahvenanmerellä velloi kuitenkin vanha meri ja tietysti suoraan sivulta. Ahvenanmeri on kuitenkin verraten pieni lätäkkö ja klo 11.50 Ruotsin aikaa oli Tjärven suoraan sivulla. Jatkettiin Kapellskärin vierassatamaan, joka ei ole Kapellskärin kohdalla vaan Riddersholmenin kohdalla. Merikartassa lukee Gunnarsmaren ja sisäänajo tapahtuu etelästä hyvin viitoitettua väylää pitkin. Satama on erittäin suojainen, veden syvyys satamalahdessa on noin 2 m, mutta jonkin verran ahdas. Tutustuttiin paikan luontoon nautittiin iltapäiväkahvit ja jatkettiin matkaa. Todettiin, että Blidössä on vierassatama ja että se olisi sopivan matkan päässä yöpymistä ajatellen. Satamamaksu maksettiin, syötiin päivällistä, seurusteltiin ja painuttiin nukkumaan. Aamulla irrotettiin noin klo yhdeksän ja suunta etelään. Käytiin katsomassa Möjan satamia ja todettiin, että ne ovat aika ahtaita ja kiinnitystapa on joko peräankkuri tai kylkikiinnitys. Matka jatkui kohti Dalarötä jossa Saukko otti polttoainetta ja Marinett lähti selvittämään satamatilannetta. Hotellin laiturissa oli tilaa mutta tuuli osui ikävästi siihen. Jatkettiin niemen taakse Askfatshamneniin mutta se oli täynnä. Saukko oli tankannut ja otettiin suunta kohti Utötä. Sielläkin oli tilanne huono, satama oli enemmän kuin täynnä. Nynäshamn oli seuraava ja siellä oli muutama vapaa paikka. Kello oli 18.30 kun oltiin kiinni aisapakalla. Muutama tunti myöhemmin saapui Penelope suoraan Maarianhaminasta. Tämä on hatunnoston arvoinen suoritus, 12 tuntia yhtämittaista ajoa. Huru-ukko porukka oli täysilukuinen. Vietimme seuraavan päivän syöden savustettuja katkarapuja ym. meren herkkuja. Veneen ruokavarastot täytettiin paikallisessa Konsu- missa ja Saukon janon sammuttamiseksi Mikko uhrasi ison tukun paikallista valuutaa.



Kees on saapunut Nynäshamniin

Matka jatkuu ja reitti kulki sisäväyliä pitkin kohti Oxelösundia. Reitti on erittäin luonnonkaunis. Väylä on välillä niin kapea, että purjeveneiden ohittaminen oli vaikeaa. Tuuli oli heikko, n. 3 m/s, ja purjeveneiden nopeus oli 3 solmun luokkaa. Marinettin nopeus tyhjäkäynnillä on 4 solmua joten välillä piti jopa pakittaa, jotta edessä oleva ei olisi jäänyt alle. Oxelösund on teräskaupunki ja vierassatamia on pari kappaletta. Me valitsimme Oxelösunds Gästhamn koska siitä oli lyhyempi matka kaupunkiin. Toinen vaihtoehto olisi ollut Fiskehamnen. Kuljetus kaupunkiin on järjestetty traktorivetoisella "junalla". Kaupungin keskusta oli hienoinen pettymys. Sieltä löytyy tavallisia kauppiaita ja ravintoloita, mutta historialliset nähtävyydet ovat hieman kaupungin ulkopuolella. Satama oli laajentunut siitä, kuin olin viimeksi siellä. Uudet laiturit ovat heti aallonmurtajan sisäpuolella oikealla.

Lokimerkintä 9.7.2011: Lähtö klo 08.10. Tuuli on lounaasta 3 m/s ja lämpötila +21°C. Kuljettiin edelleen sisäväyliä pitkin. Arkösundin kohdalla käytiin katsomassa kolme vierassatamaa. Vaikutti siltä, että Arkösunds Kajen olisi turvallisin satama. Tämä alue on Tukholmalaisten temmelyskenttä joten heinäkuussa satamat ovat yleensä täynnä. Paras mahdollisuus löytää vapaita paikkoja on saapua satamaan klo 11-13 välisenä aikana. Kellohan oli vasta 11.30 joten me päätettiin jatkaa matkaa. Fyrudden oli sopivan matkan päässä ja jos se olisi täynnä, niin lähistöltä löytyisi pari muuta vaihtoehtoa. Meille löytyi sopivasti kolme paikkaa, Saukko ja Penelope ponttonilaiturista ja Marinett kiinnittyi rajavartioalusten taakse kajaan. Maksettiin 100 kruunua sähköstä ja yöpymisestä. Satamakirjassa sanottiin, että tämä on pääasiassa kalasatama. Lähdettiin ostamaan kalaa, mutta jouduimme pettymään. Rannalla oli pieni kioski jossa myytiin kalaa mutta valikoima ei oikein houkutellut kaupantekoon.



Blankaholmin laituri.....

Aamulla taas romut kolisemaan ja Keesin ehdotuksesta otettiin suunta kohti Blankaholmenin satamaa. Tuuli oli etelästä noin 4 m/s. Liikenne oli aika vilkasta, mutta sujuvaa. Sisäiset yhteydenpidot hoidettiin VHF:llä kanavalla 77. Liikennetilanteista tiedotettiin ja se, joka ensimmäisenä tuli satamaan ilmoitti muille tilanteesta. Tämä menetelmä toimi hyvin koko matkan aikana. Blankaholmen on idyllinen pieni satama vanhan palaneen sahalaitoksen vieressä. Pitkä puulaituri on aikaisemmin palvelut sahalaitosta. Peräpaalut olivat aika huonossa kunnossa joten otettiin kylki kiinni. Laiturin päässä oli vanha koristeellinen piano. Näytti siltä, että se oli ollut siinä jo pitemmän aikaa sään armoilla. Satama on sen verran syrjässä valtaväylistä, että tungosta ei ollut. Satamakirjan luettelo palveluista on pitkä mutta todellisuus oli karumpi. Rannassa oli kahvila, jossa ilmainen internetin käyttö, tenniskentän vierestä löytyi suihkut ja kahvilan vieressä oli ravintola. Isäntäväki oli kuitenkin erittäin ystävällistä ja valmiita järjestämään mitä vain.



.....ja piano



Matkalla suihkuun (noin 200m) oli erittäin runsas yrttitarha josta olisi voinut ostaa tarhan tuotteita. Seuraava satama olisi Kalmar. Sää oli edelleen hieno, tuuli oli lännestä ja lämpötila 19°C. Kello lähestyi jo viittä iltapäivällä kun Öölannin silta alitettiin. Pelättiin pahinta, satama tulisi varmasti olemaan täynnä. Aallonmurtajan portissa meitä oli vastassa "satamaluotsi" kumiveneellä. Hän oli sitä mieltä, että satama on täynnä. Ehdotin kuitenkin, että voisimme kiinnittyä vierekkäin ainoaan paikkaan, joka näytti olevan vapaa. Tyttö epäili, että paikka ei olisi tarpeeksi pitkä, mutta antoi meidän yrittää. Paikka sopi kuin hanska käteen ja kello 17.00 olimme kiinni vierekkäin sataman viimeisellä vapaana olevalla paikalla. Satamahenkilökunta kävi paikan päällä keräämässä satamamaksut 230 SEK sis. sähkön. Aamulla ostettiin tuoretta leipää suoraan laiturilta. Naiset lähtivät metsästämään ruoka-kauppaa. Ennen ICA:n myymälä oli sataman rantamakasiinissa, mutta ei enää. Konsumkauppa löytyi hikisen (n. 300 m) matkan päästä. Seuraavana aamuna oltiin taas liikkeellä. Tuntuu ehkä siltä, että me emme tee mitään muuta kun ajamme. Tähän löytyy seuraavanlainen selitys. Ensinnäkin olemme kaikki olleet monta kertaa aikaisemmin näillä vesillä. Toiseksi olemme matkalla Gdanskiin ja meidän tulee olla siellä heinäkuun viimeisellä viikolla. Tähän asti matka on edennyt ilman säähäiriöitä, mutta emme voi luottaa siihen, että se jatkuu näin. Seuraava satama on Utklippan. Se on pieni kalliosaari siellä missä Ruotsin rannikko kääntyy länteen. Toisella puolella on Hanön lahti ja etelässä ja idässä on Itämeri. Satama-allas on räjäytetty kallioon ja tästä syystä se on erittäin turvallinen. Ainoa ongelma on osua sisään altaaseen kovalla kelillä. Kolmen aikaan iltapäivällä oltiin satama-alla. Se oli melkein täynnä saksalaisia purjeveneitä, mutta meille löytyi hyvää tilaa sisääntuloaukon oikealla puolella. Täällä otetaan aina kylki kiinni ja mikäli laituripaikat ovat loppuneet, otetaan kiinni toisen aluksen kylkeen.



Utklippan

Kuvat otti Lissu ja tekstin kirjoitti Trygve

