



OULUN PURJEHDUSSEURA

125 vuotta

65°00,9'N - 25°26,5'E

PIKAPURJEHTIJA

No.1 (131)

maaliskuu 2007





No. 1 (131) Maaliskuu 2007

OULUN

PURJEHDUSSEURA RY:N

Pikapurjehtija

Vastaava toimittaja: Kari Avikainen

Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa. Lehteen tarkoitettu aineisto on toimitettava OPS:n postiosoitteeseen tai vastaavalle toimittajalle.

Tilaushinta: Pikapurjehtija on ilmainen OPS:n jäsenille. Muille 4,00€ / vuosikerta. Tilaukset maksamalla tilausmaksu OPS:n tilille:

Sampo Pankki 800012-78954913

OPS:n postiosoite: PL 20 90101 OULU

ISSN 0357-993X

Taitto: Kari Avikainen

Paino: Oulun Yliopistopaino

Kannen kuvat:

Ylempi kuva on 55 jalkaisesta Ferretistä joka on toistaiseksi suurin koskaan Suomessa näyttelyssä ollut ”vene”. Hinta vaatimattomat 1,7milj.€.

Alempi kuva Rivasta, erittäin korkealuokkaisesti viimeistelty urheiluvene esim. vesihiihtoon ym. Metallihöhtövärit ovat tulossa myös veneiden runkoväreiksi.

Kuvat: Kari Avikainen

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo	1
Kommodorin kuulumiset	2-3
Puurojuhla	4-5
Perämeren Jähti	6-7
Kuulumisia Röytystä	8-9
Iigeneian pihvimatka 2	10-23
Puusavotta Röytässä	24

VUOSIKOKOUS

4.4.2007

**Oulun Osuuspankin tiloissa
Isokatu 14 7. krs. Alkaa
klo 18.**



Kommodorin kuulumiset



8.3.2007

Ihanaa, kevät on alkanut ja pimeä talvi on taakse jäänyttä elämää. Enää kaksi kuukautta veneiden laskuun. Veneilykauden pituudesta on aika ajoin käyty keskustelua. Venemessujen aikaan eräs turkulainen kyseli meidän veneilykauden pituutta ja totesin olevan sama yleiseurooppalainen eli toukokuusta lokakuuhun. Vaikka vedet ovat avoinna koko talven esimerkiksi Espanjassa ja vaikkapa Tanskassa, ei veneilykausi ole montaa viikkoa meidän kauttamme pidempi. Käväisin pari viikkoa sitten haastattelemassa veneily-ystävääni Tanskassa. Hän totesi, että hän laskee veneensä ensimmäisellä viikolla toukokuussa ja normaalisti nostaa ylös lokakuun ensimmäisellä viikolla. He huoltavat samanlaisesti veneet kuten mekin eli glykolit koneeseen pakkasuoja vastaan jne. Näin ollen luonnon olosuhteisiin liittyvät seikat eivät estä meitä muita enempää harrastamasta rakasta harrastustamme tällä pohjoisessa. Meidän etunamme ovat väljemmät satamat, saaristot rannikoillamme sekä Perämeren puhtaat vedet. Tanskalaiset näkevät ongelmana

alankomaalaisten ja saksalaisten suuret venearmat heidän satamissaan kesäkuukausina. Vierailijat kuulemma oikein asettuvat asumaan tiettyihin suosikkisatamiin, joten kiertoa satamissa on todella vähän. Redillä olo lähellä satamia on yleistynyt kovasti. Yhteyttä maihin pidetään kumiveneellä. Uudet veneet kaikilla mukavuuksilla ovat mahdollistaneet tällaisen kehityksen.

Veneilypäivien määrät ovat siis aikalailla samat eri puolilla Eurooppaa. Joten meidän korkeudellamme veneilyn harrastaminen ja siihen tehdyt satsaukset ovat yhtälailla järkeviä, kuin muuallakin Euroopassa.

Veneilyssä käytetty löpö on joutunut Eu:n byrokratian hampaisiin. Ehkäpä jo tänä vuonna tapahtuva dieseliin siirtyminen nostaa kertaheitolla veneilyn kustannuksia. Uskonkin, että purjeveneiden suosio vain kasvaa polttoaineiden kustannusnousun johdosta. Mitä uusi eduskunta saakaan tässä asiassa aikaan, jää nähtäväksi.

Kotisatamassamme on täyttä. Telakkasäätiön halli on täyttynyt veneistä. Hallissa säilyttävät veneilijät kantavat halliin liittyvät kustannukset omalla vuokrallaan. Telakkasäätiö joutuukin miettimään kakkosvaiheen rakentamista Hietasaaren pikimmiten. Olisiko syytä miettiä lämmintä hallia? Laituripaikkojen kysyntä ja tarjonta on tällä hetkellä tasapainossa eli kaikille halukkaille on pystytty

järjestämään paikka. Miten on, jos meille tulee esimerkiksi 4 uutta isoa purjevenettä? Mihin he pystytään sijoittamaan? Nämä edellä mainitut asiat ovat säätiön mietinnässä lisättynä satama-alueen yleisilmeen kehittämällä. Pyrimme parantamaan satamamme laatua ja yleisilmettä uusien suunnitelmien myötä. Tämä edellyttää kaikkien veneilijöiden osallistumista pidettäviin talkoisiin. Ensi kesänä meillä ei ole tankkauspistettä rannassa. Se on murheellista, että helposti lähdön yhteydessä tapahtunut tankkaus joudutaan vaihtamaan muihin tankkauspisteisiin. Esimerkiksi Kiviniemen satamasta ei saa, kuin 170 litraa yhdellä tankkauksella ja yhdellä luottokortilla. Miettikääpä mitä tällainen merkitsee isolle moottoriveneelle, jossa tankit ovat yli 1200 litraa.

Junioritoiminta on pyörinyt läpi talven Johanna Kestin johdolla. Juniorit ovat kokoontuneet erilaisten harrasteiden piiriin vähinään kerran viikossa. Toivoisin jälleen kerran, että jäsenistö kehottaa lapsiaan ja lapsen lapsiaan liittymään junioritoimintamme piiriin. Uskon, että missään muussa lajissa ei pysty harrastamaan niin halvalla kuin meidän tarjoamassa junioritoiminnassa. Veneet ja opetus ovat miltei ilmaista.

Tervetuloa suurella joukolla seuramme kevätkokoukseen. Käymme toimintakertomuksen ja tilien lisäksi läpi seuramme lähivuosien kehittämissuuntia Juhan Auto Oy:n kokouksessa

tehdyn linjauksen mukaan.

*Tervehtien Sauli Huikuri,
kommodori*

VUOSIKOKOUS - KOKOUSKUTSU

**Oulun Purjehdusseura
ry:n sääntömääräinen
vuosikokous pidetään
4.4.2007 klo 18:00**

**Oulun Osuuspankin tiloissa
Isokatu 14 7. krs.**

**Kokouksessa käsitellään
sääntömääräiset
vuosikokoukseen kuuluvat asiat
(hallituksen toimintakertomus
vuodelta 2006, vuoden 2006
tilinpäätös, vastuuvapauden
myöntäminen sekä muut
mahdolliset esille tulevat asiat.**

PUUROJUHLA

Majaisäntä ja emäntä kutsuivat seuran jäseniä puurojuhlaan joulukuun alussa Johteenpookiin. Kutsun otti vastaan tasan viisikymmentä kutsuttua. Johteenpooki oli koristeltu jouluiseksi ja tarjolla oli lämmintä glögiä, riisipuuroa tyrnisopan kera sekä torttukahvit lopuksi. Oli ilo tavata myös harvemmin tilaisuuksissa käyviä jäseniä puolisoineen. Mukana oli vanhempaa ja nuorempaa jäsenistöä ja keskustelun aihetta pöydissä riitti. Tarjottavaa oli riittävästi ja puuro maistui kaikille vieraille. Vieraat olivat ilahtuneita tapahtumasta ja toivoivat että tilaisuus ei olisi vain tämä, vaan toivoivat jatkoa tapahtumalle. Jospa seura ottaisi ohjelmaan myös tällaisen tapahtuman. Tämä puuro-juhla oli siis yksin Soilen ja Maurin järjestämä. Arja ja Matti Taskila olivat auttamassa tarjoilussa ja järjestelyissä. Soile ja Mauri kiittävät lämpimästi saamistaan lahjoista, vaikka kutsussa ei ollut mainintaa mistään lahjojen tuonnista tai merkkitapahtumasta.



Tilaisuuden emännät Soile Kangasluoma ja Arja Taskila.



Puurojonossa Kaisu Mäkikyry, Anja ja Ilmo Hassinen sekä Marjukka Paloma.



Oik. Joni Skiftesvik sekä Seppo ja Pirjo Siekkinen, oik. Sini Siekkinen.



Leena ja Seppo Valjus, Anneli Pajunen sekä Esa Tasanto.



Kaarlo ja Riitta Tohila
sekä Toini Tasanto.

PERÄMEREN JÄHTI VESILLE

*Meri-Lapin Työhönvalmennus-
säätiön ja Rovaniemen
Monitoimikeskus-säätiön
yhteistyönä rakentama uusvanha
Perämeren Jähti, joka on
rakennettu 1800-luvun mallin
mukaisesti, on valmistumassa
Kemissä. Vesillelasku tapahtuu
lauantaina 26.5.2007, mikäli
kaikki menee niin kuin pitää.*

Perämeren rannikolla syntyi 1800-luvulla voimakas puisten jähtien eli maalaispursialusten, rakentamisen, purjehtimisen, ja kaupankäynnin perinne, kun alueen kauppaporvarit joutuivat luopumaan oikeudesta käydä kauppaa talollisten eduksi. Jähtialuksia oli pelkästään Simossa 43 kpl 1800-luvun loppuvuosikymmenellä.

Uusi Jähti pohjautuu vanhaan perimätietoon, jota venemestari Leo Tervonen on koonnut vuosien ajan ennen rakentamisen aloitusta. Hän on hakenut tietoa eri museoista ja jopa Kuivaniemen kirkosta, jossa on pienoismalli nähtävissä. Piirustuksia aluksista ei ollut säästynyt, jos niitä on koskaan ollut olemassakaan. Aluksesta Leo Tervonen rakensi myös uivan pienoismallin, jonka kuvia voi ihaila nettisivuilla, esim. www.meriva.com. Tältä sivustolta saa myös ajankohtaista tietoa Jähdistä.

Alukseen on tehty myönnytyksiä nykyaikaan kuitu/rimarakenteen,

moottorin ja navigointi-laitteiden osalta. Näillä on parannettu mukavuutta, huoltovapautta ja turvallisuutta. Aluksen nykyaikaisesta suunnittelusta ja luokittelusta vastaa suunnittelija Eivind Still Pietarsaaresta. Alus oli luokiteltava, koska sitä tullaan käyttämään koulutukseen sekä risteilypurjehduksiin eri ryhmille.

Allekirjoittanut oli sattumoisin yhdistämässä venemestari Leo Tervosen ja suunnittelija Eivind Stillin yhteistyötä. Olin käymässä Leon luona v. 2004, jolloin hän totesi Jähti- projektin olevan vastatuulella projektin vetäjän Pekka Hissan kovista ponnisteluista huolimatta, koska ei ollut saatavissa luokittelua vaativia laskelmia ns. lasikuitu/puu rakenteesta. Lupasin soittaa Eivinille ja kysyä asiasta koska tunsin hänet oman projektini kautta. Soitostani oli kulunut vain pari viikkoa, kun Eivind ilmoitti minulle löytäneensä ihmeekseen laskentamallin, jolla Jähti voidaan luokitella.

Huomionarvoinen seikka itserakentajille tai sitä suunnitteleville!

Rakentamiseen päästiin helmikuussa vuonna 2005. Aluksen oli tarkoitus mennä vesille jo viime kesänä, mutta erilaiset viivytykset moottorin ja joidenkin muiden laitteiden takia siirsivät laskuajankohtaa ja näin saatiin enemmän aikaa aluksen huolelliseen viimeistelyyn. Kiirettä on riittänyt, koska alus ei puhumalla valmistu. Leo Tervonen

onkin antaumuksella tehnyt ison urakan koulutettavien ihmisten kanssa.

Alus sijoitetaan Kemin purjehdusseurojen lähelle rantamakasiinien edustalle. On hienoa nähdä että tällainen kulttuuriteko on saatu vietyä läpi myös täällä Perämerellä ja toivotankin myötäisiä tuulia Jähdille, kun se pääsee vesille rikastuttamaan Perämeren veneilyä.

Jähdin strategiset mitat:
Pituus 22m, leveys 4,95m, syväys 1,5m, uppouma 30t, kone 250 hv, purjeala 150m². Matkanopeus n. 10 solmua.
Makuutilat: 12 asiakaspaikkaa, 3 paikkaa miehistön jäsenille
Päiväristeily: Matkustajia voidaan ottaa n.30-40 henkeä.

Risteilyjä markkinoi Kemin matkailu oy www.kemi.fi/matkailu ja klikkaa sampo.
Sivusto aukeaa keväällä.

Kirjoittanut: Jouko Tulimaa



Pienoismalli Perämeren Jähdistä. Valokuva: Mauri Hietala

RÖYTTÄ

Talven selkä on jo taittunut ja kevättä kohti mennään lujaa. Reilun kuukauden päästä aloitetaan veneiden kunnostussuunnitelmat ja aletaan odottamaan avovesikautta. Suunnitelmat ovat kesän reissuille ovat varmasti monella jo tiedossa milloin ja minne mennään. Yksi viikonlopun kohde kaikille on varmasti Röyttä ja oma majamme siellä hyvine palveluineen ja tietysti lämpöinen sauna. Maja on talvehtinut ainakin toistaiseksi hyvin, mitään vahinkoa ei ole tapahtunut syksyn ja alkutalven myrskyjen jäljiltä. Vesi on käynyt korkealla, aina grillikatoksen edessä asti, rantakortetta ja roskaa on tullut aivan riittämiin saakka. Kävin ensikerran saarella jäiden aikana vasta 15. tammikuuta potkukelkalla, jota piti kantaa puolet matkasta huonojen jääolosuhteiden johdosta, jäätä oli silloin 10-15 sm,

nyt jään vahvuus on 45 sm ja lunta riittävästi jäällä joten matka taittuo moottorikelkalla näppärästi.

Mitään suurempia operaatioita ei ole tulevalle suvelle ainakaan vielä keksitty, vain polttopuiden tuonti on ohjelmassa. Hankinnassa on 10 kuutiota halkoja, jotta sauna lämpiäisi myös tulevana kesänä.

Röyttätoimikunnalla on laajemmat suunnitelmat kesälle. On tarkoitus lisätä laitureille tulevaa sähköä, laittamalla molemmille laitureille oma syöttökaapeli ja lisätä pistokkeita, jotta saataisiin kaapelimäärä laitureilla vähenemään. Kustannusten jako ja tekotapa on suunnitelmissa. Lisäksi katuvalaistus, niin pylväät kuin linjat pitäisi uusida, käyvät jo vaarallisiksi vanhuudesta johtuen. Tämä operaatio kuuluu toimikunnalle, koska se omistaa linjaverkoston, joten kustannukset koituu sen kontolle. Tänä kesänä onkin tarkoitus panostaa kovasti



sähkömyyntiin veneili-löille tarran muodossa, sekä kytkeä SS-veneilijät (sitkeästi siivellä) pois joukosta. Ilman rahaa ei remonteja tehdä, senhän kaikki tietävät. Tarran hintaa ei ole vielä päätetty, mutta eiköhän se pysy enti-sellään.

In Meripelastajat on tehnyt MH:n kanssa vuokrasopimuksen Lastaajan ja Luotsilan käytöstä ja alkavat hallitsemaan sitä, vuokratien tiloja halukkaille.

Suurimman operaationa satamassa on betonilaiturin korjaus, ennen kuin se kaatuu mereen. MH hakee rahoitusta eri tahoilta ja kaikki on suureltaosin alkurahoituksesta, joka vaaditaan lisärahoituksen saamiseksi.

Tonttien vuokra-asiassa ei tapahtunut mitään uutta, aluejohtajan sairasloman johdosta, mutta luvattu on että Vapun jälkeen alkaa neuvottelut.

On ollut keskustelua toisen tukikohdan perustamisesta seuralle. Röyttä on ja pysyy edelleen hallinnassa ykkösvaihtoehtona.

Tulevassa kevätkokouksessa on esillä toisen tukikohdan perustaminen, nyt on jäsenistöllä päätösvalta tarvitaanko sellainen vai ei, joten nyt sinun mielipidettäsi kaivataan kipeästi, joten tule kuulemaan asiasta enemmän, jotta ei tarvitse sitten jälkikäteen murehtia asiasta, että näin siinä sitten kävi.
mk

www.laatumaa.com

Ankkuripaikka Laatumaalta?

Katso nettisivuiltamme www.laatumaa.com, missä kaikkialla Laatumaan yli 1500 vapaa-ajantonttia sijaitsee. Saatat löytää ankkuripaikan aivan uudesta ilmansuunnasta!

Rovaniemi pub. 0205 64 7682

Oulu pub. 0205 64 178

Kuopio pub. 0205 64 5554

Mikkeli pub. 0205 64 5943

Hämeenlinna pub. 0205 64 5850

www.laatumaa.com



IFIGENEIAN PIHVIMATKA 2

”Kevätkesällä ennen juhannusta koneremontti = männänrenkaiden vaihto. Takasynterinin ylin rengas oli poikki, kun Rhodoksella tehdyssä remontissa v. 1996 renkaat oli asennettu väärään järjestykseen. Samalla kunnostettiin myös molemmat suuttimet. Jo ed. syksynä oli tehty kansiremontti venttiilien kunnostuksineen. Myös polttoainepumpun takasynterini uusittiin. Tarkoitus oli katsoa, tulisiko pihvimatkasta tänä vuonna mitään.” Näin alkaa Ifigeneian vuoden 2005 lokikirja, ja seuraava merkintä on 3.7. lakonisesti: ”Lähtö Oulusta”. Mukana olivat serkkuni Antti Sarkkinen ja tyttärentyttäreni 11 vuotias Elina. Tällä porukalla ajelimme heikoissa tuulissa Kokkolaan, mihin Kaisu toi autolla 3 lastenlasta lisää, poikia ja alle 10 vuotiaita. Serkkuni palautti auton Ouluun ja tämä joukko purjehti Vaasaan, missä oli tietysti pakollinen huvipuisto ja kylpyläkierros. Kaisu palasi sitten poikien kanssa Ouluun ja me Elinan kanssa ajoimme Selkämeren yli Ruotsin Öregrundiin. Siellä korjailimme päivän Ifigeneian sähköasennuksia, vaihdoimme mm. toisen keulan kulkuvalon johdon, mikä edellytti koko keulakaiteen irrotusta, yksin ei olisi onnistunut. Sieltä jatkoimme Tukholmaan, mihin Kaisu taas tuli uuden lapsikatraan kanssa. Tällä kertaa 3 kpl tyttöjä, iältään 12-13 vuotiaita, kaikki minun lastenlapsiani. Ohjelmaan kuului Tukholmassa tietysti Gröna Lund, Skansen ja vanha kaupunki, minkä jälkeen matka jatkui Mälarin ja Södertäljen kanaalin kautta Trosaan ja sieltä Göta kanavalle, jota pitkin oli tarkoitus oikaista Göteborgiin. Joillakin lapsista oli tiukka aikataulu, joten kanava jouduttiin ajamaan läpi liian nopeasti,

6 pv, parempi olisi varata 7-8 päivää, jottei joutuisi liian koville, etenkin lasten kanssa.

Göteborgista kävin viemässä Kaisun ja lapset junalla Tukholmaan, josta Kaisu vei heidät Ouluun ja palasi samalla itse hoitamaan työasioitaan viikoksi. Minä odottelin sen ajan Göteborgissa ja kunnostelin venettä. Alunperin oli ollut tarkoitus, että Kaisu lähtisi mukaan Etelä-Amerikkaan, jolloin olisi ollut mahdollista ajaa taas etelään aina Montevideoon asti ja sieltä kaarros kaakkoispasaatiin joko suoraan tai, jos aikaa olisi jäänyt, mahdollisesti Kap kaupungin kautta. Kävi kuitenkin niin, että Kaisun äidin kunto heikkeni keväällä, joten siitä ajatuksesta oli pakko luopua. Toisaalta minä en näitä rannikkovesiä, siis Itä- ja Pohjanmerta ollut halukas ajamaan yksin, joten näitä odotteluita kertyi nyt sitten useita, ja se teki alkuperäisen aikataulun toteuttamisen mahdottomaksi. Kaisu palasi viikon kuluttua ja seuraavana päivänä jatkoimme matkaa. Aluksi oli tarkoitus ajaa Limfjordiin ja siitä Tanskan läpi. Tuuli oli tietysti vastainen, ja jossain vaiheessa muutin mieltäni, ja ajoimmekin Skageniin Tanskan pohjoiskärkeen, mihin saavuinme ukkosmyrskyn saattelemana juuri auringonlaskun jälkeen.

Skagen on sinänsä ihan hauska paikka, ranta täynnä pikku ravintoloita, lähinnä kioskeja, joista saa erinomaista kalaruokaa hyvän tanskalaisen oluen kanssa, ongelmana oli vain edessä odottava Pohjanmeri ja sinnikkäästi jatkuva 10-15 m/s puhaltava lounaistuuli. Kokonaista 6 päivää jouduinme odottamaan, kunnes sää tiedotus lupasi muutamaksi päiväksi luoteistuulta, siis sivutuulta vastaisen sijaan, tosi peräti 18 m/s, mutta minun mielestäni se oli paljon

pienempi paha kuin vastatuuli Pohjanmerellä, jossa voimakkaat merivirrat, matalikot, liikennekaistat, sumut ja tiheä laivaliikenne yhdessä purjeveneitä jahtaavien kalastajien kanssa tekevät vastatuuleen ajamisen aika toivottomaksi. Lähdimme liikkeelle iltapäivällä ja tuuli oli kuitenkin aluksi heikkoa, joten ajoimme koneella päästäksemme ulos salmesta ennen tuulen alkua. Tuuli alkoi sitten illalla koventua, aamuyöllä reivasin ensin keulapurjetta, aamulla 1. reivi isoon. Välillä tuuli kyllä heikkeni ollen jopa 3-4 m/s, mutta seuraavana yönä se alkoi todenteolla koventua, ja seuraavana päivänä meillä oli jo kaksi reiviä isossa ja genoaa jäljellä vain muutama neliö. Tuuli oli kuitenkin sivulta, joten, vaikka aallokko olikin komeata katseltavaa, vauhti pysyi hyvänä. Laivaliikenne on täällä aika runsasta, jatkuvasti oli 10-15 alusta näkyvillä, mutta mitään ongelmia niistä ei ollut, yksin en kuitenkaan tätä yrittäisi. Mainitsin edellä purjeveneitä jahtaavat kalastajat, ja totta on, että jokaisella Pohjanmeren ylityksellä olen joutunut kalastajien kanssa tilanteeseen, jossa on vaikea uskoa muuta. Tällä kertaa tapasimme kaksi yrittäjää, toisen Doggerbankilla ja toisen Thames-joen suiston ulkopuolella. Homma tapahtuu siten, että troolari odottaa esim. sivuvastaiseen ajavan purjeveneeseen edessä tuulen puolella, kunnes laskee, että vene ei enää pysty nousemaan sen taakse tuuleen. Siinä vaiheessa lähdetään liikkeelle juuri sopivalla vauhdilla, jotta tilanne säilyy, ja purjevene joutuu tekemään kierroksen myötäisen kautta tai vastakäännöksen vältyäkseen kolarilta tai trooliin ajamiselta. Voi tietysti kysyä, mitä järkea tässä on, mutta ilmeisesti EU:n pyrkimys vähentää ylikalastusta johtaa siihen, että monet joutuvat ammatistaan

luopumaan, ja olisihan se mukavampi lopettaa puuha kun lopuksi saisi keskustella vakuutusyhtiön kanssa tuhoutuneista arvokkaista pyydyksistä. Olen keskustellut useiden kokeneiden purjehtijoiden kanssa asiasta, ja kaikki ovat olleet sitä mieltä, että puuha on systemaattista ja ilmeisen tahallista. Tässä yhteydessä ehkä muutama sana vakuutuksesta. Aikaisemmilla reissuilla meillä on aina ollut vakuutus Sammosta, eikä mitään vahinkoja ole koskaan tarvinnut korvata. Nyt Sampo kuitenkin kieltäytyi vakuutusta myöntämästä, vaikka en edes pyytänyt muuta kuin vastuuvakuutusta. Kaiken lisäksi vastauksen antamista tahallaan viivyteltiin niin kauan, ettei omien ja yhtiön vakuutusten siirtoa muualle ehdittäisi tehdä ennen reissua. Ehtiipä sen onneksi tehdä vielä nytkin. Edes matkavakuutusta tuo ”vakuutusyhtiö” ei pystynyt järjestämään, Lähivakuutus pystyi toki siihen. Tämä on sikäli hankalaa, että noin joka toisessa satamassa vaadittiin jo vakuutuskirja nähtäväksi, ilman sitä jää satamapaikka saamatta. Lopulta otin sitten venevastuuvakuutuksen Pantaeniuksesta, se järjestyi netin kautta heti, maksoi muutaman kymppin ja oli voimassa koko maailmassa. Suomalaisetkin ”vakuutusyhtiöt” myöntävät kyllä vakuutuksensa Atlantin saarille asti, mutta ei esim. Atlantin ylitykselle. Tämä on täysin koomista, koska Atlantin ylitys on koko matkan kaikkein helpoin ja yksinkertaisin osuus. Sen ainoat uhkatekijät ovat auringonpoltamat, makuuhaavat ja peräpukamat, koska siellä ihminen joko istuu tai makaa joko paahuvan kuumassa istumalaatikossa tai hiostavan kuumassa sängyssä. Etelä-Amerikan reissulla edes tyvenvyöhyke tuo jonkinlaista vaihtelua yksitoikkoisuuteen. Varusteiden varkausvastuun suhteen minäkin

olisin kyllä varovainen, jos olisin vakuutusasiamies, koska kaikki eivät aina tajua, mihin veneen voi jättää vartioimatta ja mihin ei. Ilmeisesti myös vakuutuksenottajan oma ahneus saattaa joskus aiheuttaa ”katoamisia”.

Viimeisenä matkapäivänä tuuli sitten taas tyyntyi ja saimme ajaa aamusta asti koneella aina iltapäivään, jolloin saavuimme Englantiin Brightoniin, koko matkaan kului melko tarkalleen 4 vrk.

Brightonista kävimme Lontoossa, missä vietimme parisen päivää. Heikoissa tai olemattomissa tuulissa ajoimme sitten veneen Falmouthiin, joka on yleinen valtamerimatkan aloituspaikka Lounais-Englannissa, ennestään tuttu toki edellisiltä reissuilta. Täältä Kaisu matkusti taas Ouluun, minä kävin viemässä hänet junalla Lontooseen ja ostin samalla säkkillisen antiikin historiaa käsitteleviä kirjoja matkalukemiseksi. Englannissa marinat eivät ole enää mitään halpoja, niinkin pienestä veneestä kuin Ifigeneia, saa maksaa täällä jo 33 € vuorokaudelta. Viikon kuluttua Kaisu palasi veneelle ja Biskajan ylitys alkoi heikoissa tuulissa 29. 08. Vajaan parin vrk:n päästä tuuli kuitenkin kääntyi vastaan ja koveni, jouduttiin taas luovimaan reivatuilla purjeilla. Espanjaa lähestyttäessä alkoi taas, kuten täällä usein ennenkin tiheä sumu, ja jäimme ankkuriin Camarerasin lahteen. Etelälounainen tuuli jatkui sitkeästi useita päiviä, me odottelimme ankkurissa. Neljän päivän kuluttua tuuli antoi hiukan periksi, joten ajoimme ulos ja aloimme luovia kohti Lissabonia sateessa, sumussa ja vastatuulella. Seuraavana yönä tyyntyi ensin tunniksi täysin ja sitten alkoi pohjoistuuli, ilmeisesti kerrankin se paljon mainostettu Portugalin pasaati, joka veikin meidät sitten mukavasti

Lissaboniin asti. Siellä vietimme vain pari päivää ja jatkoimme sitten kohti Kanariaa. Pasaatituuli oli sillä välin tietysti mennyt menojaan, ja tuuli oli melkein olematon.. Parin päivän kuluttua pohjoistuuli kuitenkin parani, ja välillä piti reivatakin. Kanarialle, Las Palmasiin tulimme 16.9, matka oli kestänyt 6 vrk, ja konetta oli käytetty vain 3 tuntia.

Normaalille matkapurjehtijalle Las Palmas on ongelmallinen paikka, koska kaikki satamapaikat on syksyisin varattu ARK:kiin osallistuville veneille, ja tavallinen pulliainen saa paikan vain pariksi päiväksi. Ifigeneia piti kuitenkin nostaa ylös pohjan maalausta varten, joten nostimme sen telakalle, missä se sitten makasikin yli kaksi viikkoa, minä aikana matkustimme molemmat Ouluun, jossa minäkin vietin viikon verran. Palattuani yksin maalasin pohjan ja kunnostin sen muutenkin reissua varten. Tarkistutin myös laturin ja starttimoottorin. 6. 10. olinkin sitten periaatteessa valmis lähtemään Atlantin ylitykseen. En ole taikauskoinen, mutta välillä näytti tosiaan siltä, että nuo kiviset saaret Atlantilla eivät millään olisi halunneet päästää minua lähtemään. Kun vene laskettiin telakalta veteen, kävi ilmi, että laturi ei ladannutkaan tarkistuksesta huolimatta. Ei auttanut muu kuin mennä sataman toimistoon rukoilemaan edes yhtä lisäpäivää laiturissa. Konttorissa olevat paskantärkeät herrat vain kohauttelivat olkapäitään ja viittasivat ylempiensä päätöksiin. Onneksi toimistossa oli kuitenkin edes yksi nainen, hänellä oli korvien välissä muitakin kuin pykälää. Hän tarttui asiaan ja hoiti minulle paikan. Laturi tulikin sitten kuntoon pelkästään pienellä oikosululla räpsäyttämällä johtoa, ja taas toimi. Saamani laituripaikka

oli kuitenkin hieman provisorinen ja sen verran hankala, että lähtiessä onnistuin sarjassa valikoituja töppäyksiä saamaan köyden potkuriin, mikä tiesi sukellusoperaatiota. Se hyvä puoli näissä möhläyksissä kokemukseni mukaan on, että uuden töppäyksen tekeminen on tehokkain tapa saada edellinen unohtumaan. Merelle päästyäni totesin auringon laskun jälkeen, että toppivalo on pimeänä, vaikka se oli pari päivää aikaisemmin tarkistettu. Ei auttanut muu kuin ajaa sisälle Pasitos Blancosin satamaan, ja yrittää korjausta. Ankkuroin ensin sataman ulkopuolelle ja kävin mastossa yksin, meno onnistui helposti, mutta alastulo oli vaikeampaa, kun osoittautui, että nykyajan keinokuituköysi ei toiminutkaan merimiesaikoina oppimallani tavalla puosuntuolisolmussa vaan pyrki jumittumaan. Niinpä ajoin sisään, ja kysyin laituripaikkaa, mikä löytyikin. Olin tavannut Las Palmasissa toisen suomalaisveneeseen, Marjonin, omistajina Välimaat, joka oli menossa Karibialle, vaikka ei ARK:kiin osallistunutkaan. Muistelin, että he olisivat lähteneet juuri Pasitos Blancosiin pohjaa kunnostamaan, ja pienen hakemisen jälkeen vene löytyikin. Sen kipparin avustuksella sain sitten valon korjatuksi ja seuraavana aamuna olin valmis jatkamaan matkaa.

Lähtiessä oli tietysti vastatuuli, mutta minä oletin naiivisti, että kyseessä on vain saarta kiertävä paikallinen ilmavirtaus, ja että ulkona tuuli kyllä kääntyy. Vaan eipä kääntynytäkään, vastatuulta jatkui melkein kolme päivää, ja jälkeensä kuulin, että se johtui vanhasta hurrikaanista, joka oli ylittänyt Atlantin ja saapunut noihin aikoihin Espanjan rannikolle; sitä meikäläisen tuuria taas.

16.10. sunnuntaina ajoin Cap Verden saariston läpi. Saariston keskellä makasin useita tunteja tyvenessä, mutta jotain hyvääkin; samana päivänä vastaan tuli iso parvi suuria valaita, yksi kävi pinnassa noin kuuden metrin päässä veneen sivulla. Saaristosta ulos ajaessa sain odotetusti niskaani tosi kovan myötätuulen. Nämä saaristojen leen puoleiset tuulet ovat aina mukavia kokemuksia, vauhti nousee helposti liki kymmeneen solmuun, vaikka aallokkoa ei ole juuri nimeksikään. Seuraavana aamuna heräsin vierestä kuuluvaan puksutukseen. Kun kurkistin ulos, näin vieressä ison ranskalaisen nelimastoparkin, joka oli juuri ohittamassa minua, oli varmaan uteliaisuuttana ajanut niin lähelle. Edelle meni, kun olin illalla yöksi reivannut, oltiinhan jo line squal alueella, missä rintamapuuskat saattavat yllättää ja repiä purjeet, ja minä halusin nukkua yöni rauhassa. Yllättäen kävi sitten kuitenkin niin, että kun avasin reivin, parkki alkoi pikku hiljaa jäädä ja seuraavan päivän ja yön olimme näköetäisyydellä. Sitä seuraavana yönä halusin jo nukkua rauhassa ja reivasin ison, jolloin parkki meni taas edelle ja jätti minut rauhaan. Salvadoriin se ilmestyi kuitenkin vasta pari päivää minun jälkeeni.

Tyvenvyöhyke alkoi oireilla 20.10 ja sitä kesti taas noin neljä vuorokautta. Joinakin öinä jäi uni todella vähiin, kun tyvenet, ukkoset, puuskat ja sadekuurot vaihtelevat puolen tunnin välein. Lopulta tein univajeessa jo sen tempun, että ajoin koneella yöllä purjehdusvalot päällä muutaman tunnin tietämättä mitään puuskista tai ukkosista. Joka aamu sitä odottaa näkevänsä edessä kirkasta taivasta ja pasaatille tyypillisiä kumpupilviä ja pettymys on sitä suurempi, kun

edessä jatkuu silmänkantamattomiin tyypillinen tyvenvyöhykkeen sää ukkospilvineen ja ”prerafaeliittisine” väreineen. 24.10. sää alkoi vihdoinkin vaikuttaa siltä, että tyvenvyöhyke voisi alkaa loppua, tuuli oli etelästä, mutta niin heikko, etten uskaltanut jäädä siihen luovimaan, vaan ajoin koneelle suoraan etelään. Tyvenvyöhykehän liikkuu auringon mukana tuohon aikaan vuodesta kohti etelää myös noin 16 M vuorokaudessa, joten sen mielellään jättää taakseen niin pian kuin voi. Lisäksi sen paikka ja leveys saattaa vaihdella satakin mailia varsin lyhyellä aikataululla. Konetta jouduin käyttämään koko tällä etapilla noin 60 tuntia. Männänrenkaiden vaihdon jälkeen alkanut öljynkulutus alkoi vähentyä uusien renkaiden sopeutuessa pikku hiljaa sylintereihin, mutta toinen ongelma huolestutti enemmän, kampiakselin tiiviste koneen ja vaihteen välillä alkoi nyt vuorostaan taas vuotaa, edessä olisi sen remonti Brasiliassa. 25. 10 oli jo taas täydellinen pasaatissää; aurinko paistoi, tuuli oli vakaa 8-10 m/s eteläkaakosta, mikä tiesi tiukkaa vastaista, mutta ei kuitenkaan luovimista. Seuraavana päivänä ylitin päiväntasaajan. Odotettavissa oli pasaatin jatkuminen noin 9. leveyspiirin seutuville, minkä jälkeen alkaisivat Etelä Amerikan rannikon tyypilliset epämääräiset tuulet. Marraskuun ensimmäisenä tapahtui eräs matkapurjehtijan painajaisista; makea vesi loppui tankista. Joku letkuliitin oli ilmeisesti löystynyt ja vesi vuosi pilssiin. Oma vika tietysti tämäkin. Onneksi juomavettä oli myös muutamassa kanisterissa ja lisäksi jokunen kori olutta, joten ei juoman puutteesta ollut pelkoa, mutta suolan peseminen istumalaatikosta kyllä loppui siihen.

Ruokapuoli merellä on Ifigeneiassa

ainakin yksinpurjehduksissa todella yksinkertainen, auringon noustua aamiainen murukahvin kera ja juuri ennen auringonlaskua päivällinen oluen kanssa, joko säilykettä tai, jos kalaonnea on, sitten kalaa. Välipaloiksi tarpeen mukaan näkkileipää. Olin ennen lähtöä lastannut veneeseen runsaasti Ylhäisten leipää ja sitä riitti koko reissulle. Se olikin sitten ainoa ennakkovalmistelu tätä reissua varten koneremontin lisäksi. Kalastusta varten oli mukana vain Bilteman suurin vetokela, joka osoittautui liian pieneksi siimatilavuudeltaan, koska yksinpurjehtijan on vaikea pienentää purjeita kalan napattua, joten kala on otettava ylös vauhdissa, ja se edellyttäisi väsytystä varten pitkää siimaa. Aikaisemmilla reissuilla hyvin palvellut kelahan meni mereen joskus ennen Punaista merta Intian valtamerellä, eikä uutta ole tullut hankituksi. Karkaamisprosentti muodostuikin suhteellisen suureksi uistimen ja siiman menetyksineen.

Loppumatka Brasiliaan sujui tällä kertaa myötätuulella, ja Salvadoriin tulin 04. 11. noin kahden aikaan yöllä. Matka kesti siis 26 vrk. Satama oli pimeässä hiukan hankala löytää, koska satamakirjassa se oli piirretty ainakin neljä kertaa liian isona. Lisäksi sataman yövahti tuli moottoriveneellä heti ilmoittamaan, että satama on täysi, en kuitenkaan antanut periksi, ja vahdin huomattua, että kanssani saattoi keskustella myös portugaliksi, ääni muuttui kellossa ja paikka löytyi. Sitten viime käynnin täällä oli tapahtunut valtava muutos, kaupungissa on kaksikin hienoa marinaa ja läheisessä Itaparican saarella vielä yksi. Turvallisuustilanne on parantunut valtavasti, vaikka toki riskejä vieläkin on. Samalla on turistien määrä tuhatkertaistunut.

Edellisellä kerralla kaupungilla liikkui vain jokunen purjehtija, nyt kadut ovat tungokseen asti täynnä turisteja ja poliisipartioita on jatkuvasti näkyvissä ainakin vanhassa kaupungissa. Vanha kaupunki on kunnostettu ja täynnä turistiryisiä, ravintoloita ja myymälöitä ym. Tavallinen kansa on kuitenkin yhtä köyhää kuin ennenkin, esim. t-paitoja myytiin yleisesti vähittäismaksulla. Sen sijaan veneilykulttuuri poikkeaa meikäläisestä aika tavalla; veneitä omistavat yleensä vain miljonäärit, veneissä on ammattimiehistöt, jotka asuvat niissä ja pitävät ne kunnossa. Omistaja tulee usein vain viikonloppuna muutamaksi tunniksi, jolloin valmis grogipöytä on takakannella odottamassa. Esim. minun vieressäni olleen moottorijahdin omistajaa en nähnyt koskaan, sen sijaan miehistön kanssa istuin monet illat juhlimassa heidän veneensä peräkannella. Brasilialaisethan ovat ihmisinä parhaasta päästä tällä pallolla, reiluja ja avoimia, heissä ei ole merkkiäkään esim. argentiinalaisten melankolisesta sulkeutuneisuudesta. Tämä pätee tietysti vain juuri näihin köyhiin tavallisiin ihmisiin, rikas yläluokka ei meikäläisiä edes näe, kanssakäymisestä puhumattakaan.

Atlantin ylityksellä minulla oli varmistunut se näkemys, että vene saisi jäädä Salvadoriin ja pihvimatkan jatko Montevideoon tapahtuisi lentäen. Olin nimittäin todennut, että yhtälö: alirikattu vene, tuhansien mailien heikkotuulinen matka ja minun hermoni ei kerta kaikkiaan toimi, ei ainakaan yksin. Niinpä ennen lentoa siirsin veneen Itaparican marinaan, joka oli puolta halvempi kuin kaupungissa. 22. 12. lensin Rio de Janeiroon, mihin Kaisu saapui uudenvuoden aattona, muutaman

päivän kuluttua lensimme Buenos Airesiin, jossa majailimme parisen viikkoa. Seuraavaksi siirryimme jokilaivalla Montevideoon, jossa olimme reilun viikon, sitten paluu Buenos Airesiin, mistä Kaisu muutaman päivän kuluttua lensi Rion kautta kotiin. Minä menin vielä jokilaivalla takaisin Uruguayhin, tällä kertaa Colonian kautta, jossa olin pari päivää, sieltä bussilla Montevideoon, mistä noin viikon kuluttua lensin taas Rioon. Riossa meni vielä viitisen päivää, sitten oli edessä taas lento takaisin Salvadoriin veneelle, minne saavuin 15. helmikuuta, ensin oli edessä noin viikon mittainen karnevaali.

Sen jälkeen olikin aika aloittaa veneen kunnostus paluumatkaa varten, minkä tiesin muodostuvat huomattavasti pitemmäksi kuin menomatkan, ja lisäksi tapahtuvan väistämättä vastatuudessa, ensin Brasilian rannikolla koillistuulta vastaan, sitten yritys päästä mahdollisimman pitkälle itään vasten kaakkoispassaatia, joka näillä seuduilla on tosiasiaa itätuulta, ja sitten tyvenvyöhykkeen ylityksen jälkeen suunta Azoreille vasten koillispassaatia. Jossain vaiheessa siirryin taas kaupungin rantaan kolmanteen marinaan, joka on lähinnä keskustaa ja halvempi kuin ensimmäinen, mutta Salvadoriin päätyvien purjehduskilpailujen vuoksi täysi ennen paluutani etelästä. Eräs satamassa työskentelevä kaveri pesi sukeltamalla pohjan (20 €). Maaliskuun puolivälissä katsoin ajan olevan kypsä alkaa paluumatka ja 15.03. lähdin liikkeelle. Olin odotellut tuulen kääntymistä jo muutaman päivän, tuuli oli ollut jo pitkään pohjoiskoillisesta, siis suoraan vastainen. Nyt luvattiin edes itätuulta muutamaksi päiväksi, tosiasiaa tuuli olikin koko matkan

ennen tyvenvyöhykettä aika tarkkaan idästä, mutta kun matka suuntautui koilliseen, oli koko ajan tiukkaa pysytellä irti rannikosta. Ajatuksena oli tietysti pysytellä sen verran etäällä rannikosta, etteivät kalastajat tai muu rannikkoliikenne muodostaisi vaaraa yöllä, vaikka eivät brasilialaiset kalastajat olekaan ikinä käyttäytyneet Pohjanmeren roistojen tavoin. Olin nyt liikkeellä pari viikkoa aikaisemmin kuin edellisellä pihvimatkalla, joten tyvenvyöhykekin tuli vastaan aikaisemmin, sen tyyppinen sää alkoi hyvin epämääräisesti jo melko pian lähdön jälkeen ja sitä kesti aina 28.03. asti, jolloin saatoin vasta todeta sen riesan jääneen taakse. Kerran tuo ikuinen kiusa säikäytti aika pahasti, kun salama iski yöllä ihan veneen taakse, kuului vaan valtava pamaus ja valo välähti samanaikaisesti. Olin kyllä hankkinut veneeseen ison metallikattilan Faraday häkiksi, missä kaikki mahdollinen elektroniikka oli suojassa salaman iskulta. Kerran puuska yllätti ja repi pakkiin jääneen keulapurjeen saalingin kohdalta noin 30 cm pitkästi. Jouduin ottamaan purjeen alas ja ompelemaan sen. Ei siitä oikein kaunis tullut, mutta ei ilmeisesti ihan susikaan, koska Azoreilla purjemaakari jätti korjaukseni paikan alle sitä purkamatta.

Tällaisella matkalla on tietysti vanhassa veneessä aina muutenkin koko ajan jotain kunnostus- ja huoltotyötä. Ylivoimaisesti suurin osa ongelmista on kuitenkin jollain tavalla sähköön liittyviä, vaikka Ifigeneiassa onkin tarkoituksella elektroniikan määrä pyritty minimoimaan juuri tästä syystä. Venesähköä käsittelevissä oppikirjoissa kerrotaan aina, miten sähköongelmat selviävät mittarin avulla. Ja paskat, sanon minä. sellainen vika, joka näkyy mittarilla

ei edes ole ongelma. Kerronpa esimerkin: koko menomatkan oli ongelmia sähkön riittävyden kanssa, näytti siltä, että toppivalo söi enemmän virtaa kuin pitäisi, kuitenkin ampeerimittarilla mitattuna kulutus oli juuri se mikä pitikin. Kaikissa liitoksissa mitattuna jännite oli täysi, ja kuitenkin virran kulutus oli liian suuri, kun olin eliminoinut kaikki muut tekijät, kuten navigaattorin ja jääkaapin sekä mahdolliset vuodot muualla pois. Lopulta huomasin, että kun kytkin toppivalon päälle, jännite laski melkein kokonaisuella voltilla, jossakin oli siis vikaa. Mittarilla en kuitenkaan pystynyt vikaa koskaan paikallistamaan. Lopulta koko maajohdon vaihto akulta maston juureen ilmeisesti korjasi tilanteen.

Yksinpurjehdus on tietysti periaatteessa jonkin verran kyseenalaista hommaa, onhan selvää, että meriteiden sääntöjen edellyttämää tähystystä ei ole mahdollista koko ajan ylläpitää. Kunnioitettavasti laivat kyllä avomerellä pientä purjevenettä syrjäävät, tosin eräs huvittava piirre väistämiskäytäntöön on tullut sitten minun merimiesaikojeni. Näyttää siltä, että suuren laivan perämies, joka nykyisin on yhä yleisemmin kotoisin jostain macho-kulttuurin höystämästä kehitysmaasta, ei voi ikinä väistää pienempäänsä perän kautta, vaan on valmis vaikka kuinka isoon mutkaan voidakseen ajaa edestä. Käytännössä kyllä olin laivan kohdatessani yleensä valveilla, koska pilottikartoissa näkyy yleisesti käytetyt laivareitit, ja niitä ylittäessäni olin tietysti varuillani, muuallakin laivoja tietysti liikkuu, mutta varsin harvassa.

Edellisellä reissulla aloitimme paluumatkamme Koillis-Brasilian rannikolla sijaitsevalta Fernando da Noronjan saarelta, tällä kertaa

läksin siis liikkeelle huomattavasti etelämpää, ja edellisen lähtöpaikan latitudille tullessani olin huomattavasti idempänä kuin edellisellä kerralla, ts. paljon edullisemmassa asemassa koillispasaatin tähden. Lisäksi apunani oli nyt tuuliperäsin, joka ohjaa erehtymättömän tarkasti niin kauan kuin vene yleensä liikkuu. Tuuli vaan oli nyt sen verran huonompi, että 3. maaliskuuta oli jo taas tarkalleen edellisen reitin päällä, ts. oli jo menettänyt kaiken saavuttamani edun. Tämän jälkeen onneni hiukan parani ja pystyin pysyttelemään likipitään edellisen reissun reitillä. Edellisellä kerralla tuuli riitti aina niin pitkälle, että Azorit olivat jo näkyvissä, kun tuuli loppui. Tällä kertaa tuuli alkoi tyyntyä, kun matkaa oli vielä noin 1200 M. Polttoainetta oli ehkä varattu noin 400 M varten; jäljellä sitä oli tyvenvyöhykkeen jäljeltä noin 300 M varten, joten koetin parhaani mukaan käyttää jokaisen tuulenhenkäyksen hyväkseni. Välillä sai tosissaan koettaa saada vene kulkemaan heikossa tuulessa, pienessä vastavirrassa ja isossa mainingissa niin, ettei se olisi mennyt taaksepäin. Kalansaaliistakin suurin osa oli tällä alueella kellanruskeaa Sargassoaleveä. Kuten yleensä, Azoreille saapuessani polttoainetta oli sitten kuitenkin jäljellä vielä melkein 100 M varten. Matkalla kiinnitin huomiota erääseen luonnonilmiöön, jota en ole havainnut ennen. Tuhansien mailien matkalla meren pinta oli täynnä portugalilaisten sotalaivojen alkioita, niitä oli kymmeniä neliometrillä ja useiden viikkojen ajan sekä ennen Azoreita, että vielä niiden jälkeenkin. Niille, joille asia ei ole tuttu, kerrottakoon, että ko. ötökkä on valmiina noin 10-15 cm kokoinen veden pinnalla kelluva vaaleanpunainen purjellinen nilviäinen, jolla on useiden metrien mittaiset tuskallisen polttavat lonkerot.

Tällä etapilla minulla oli välillä seuraakin, peräkannelle nimittäin asettui asumaan pari päiväksi pieni haukka. En ole mikään lintubongari, mutta oletin sen olevan varpushaukka. Teimme herrasmiessopimuksen, että minä en mene peräkannelle, eikä se tule istumalaatikkoon tai veneen sisälle. Toisena aamuna löysin sen peräkajuutan katolta syömästä jotain itsensä kokoista lintua, mistä lie sen keskeltä merta löytänytkin. Siitä se sai ilmeisesti tarvitsemaansa lisäenergiaa, koska pian sen jälkeen se häipyi omille teilleen.

Olin alun perin ajatellut mennä Hortaan, joka on Atlantin ylittäjien normaali pysähdyspaikka ainakin Karibialta palattaessa. Paikka alkaa jo kuitenkin olla nykyisin niin tupaten täynnä veneitä, että päätin joskus 16. 04 muuttaa suunnitelmaa ja mennä suoraan idempänä sijaitsevalle San Miguellin saarella sijaitsevaan Ponta Delgadan satamaan, siellä olisi todennäköisemmin tilaa, lisäksi se olisi jo lähempänä Eurooppaa. Kun tuulikin alkoi oireilla kääntymistä kaakon puolelle, oli päätös helppo. Kaakossa tuuli pysyttelikin sitten kolmen päivää, sitten yksi heikkotuulinen päivä, yksi vastatuulipäivä, lopussa viimeinen vuorokausi tyyntä, kuten yleensä Azorein lähellä. Perille saavuun 22. 04., matka oli kestänyt 39 vrk. Olin valvonut pari kolme viimeistä vuorokautta, joten käytyäni satamatoimistossa, ja samassa rakennuksessa sijaitsevissa parissa virastossa ajoin veneen laituriiin, söin, join muutaman konjakin ja nukuin toista vuorokautta. Vain kerran heräsin kauhuissani vallitsevasta hiljaisuudesta, mitä on tapahtunut, syöksyin ulos ja vasta sitten tajusin olevani satamassa. Uskomaton

helpotus istuutua kaikessa rauhassa availemaan olutpurkkia.

Alun perin oli ollut tarkoitus, että Kaisu tulisi tänne vastaan avuksi Eurooppaan ajamisessa. Se ei kuitenkaan työkiireiden vuoksi ollut mahdollista, joten edessä olisi taas yksinpurjehdusta. Tässä vaiheessa tein reissun pahimman töppäyksen, sain nimittäin päähäni ajaa Välimeren kautta, sieltä kanavia pitkin Reinille ja aina Lyypekkiin asti kuten maailman ympäripurjehdukselta palatessamme. Käydessäni myöhemmin Suomessa hankkimassa kanavilla tarvittavaa tutkintoa selvisi, ettei Reinille olekaan enää asiaa, joten Välimerelle ajo aiheutti ainakin kuukauden viivytyksen eikä auttanut Pohjanmeren ylityksessä juuri lainkaan.

Seuraava etappi, kohti Gibraltaria siis, alkoi vapunpäivänä heikoissa myötätuulissa. Tuuli oli yleensäkin varsin epämääräinen, olin tietysti toivonut apua koillispasaatista, mutta sitä ei juuri ollut havaittavissa. Tuuli pysytteli kuitenkin enimmäkseen pohjoisen ja etelän välillä länsisektorilla, mutta minun tuurillani se tietysti kääntyi vastaiseksi pari päivää ennen salmea. Gibraltarissahan tuuli puhaltaa joko sisään tai ulos, yleensä aika kovaa ja vähintään viikon, joskus kaksi kerrallaan. Nyt tuuli kääntyi vastaiseksi juuri kun minun piti ajaa siitä läpi. Salmen virtausolot ovat luku sinänsä, yleissääntö kuitenkin on, että Välimerestä haihtuu enemmän vettä kuin mitä joet sinne tuovat, joten salmesta virtaa jatkuvasti vettä sisään. Tästä seuraa, että kun tuuli puhaltaa salmesta ulos, nousee aallokko vaarallisen korkeaksi, ja juuri näin kävi n. 70 M ennen salmea. Oli selvästi nähtävissä, että jos aallokko jyrkkenee samaa tahtia

kuin siihen asti, se voisi käydä todella vaaralliseksi, joten päätin muuttaa suunnitelmaa ja mennä Cadiziin odottamaan tuulen kääntymistä. Olin ajatellut pyrkiä salmessa sijaitsevan saaren, Tarifan leen puolelle suojaan odottamaan, mutta siitä oli pakko luopua. Cadiziin saavuin 11. 05 yhden aikaan yöllä. Satamaan johtaa mereltä n. 10 mailin pituinen kapea väylä, joka piti vastatuulella ajaa koneella. Väylän ulkopuolella koin muutamia ikäviä hetkiä, kun koneen jäähdytys sitkeästi kieltäytyi toimimasta. Tämä ei ollut ensimmäinen kerta, enkä ole vikaa varmuudella pystynyt paikallistamaan. Olen päätellyt, että se voi johtua tavastani tukkia pakotutki koneen sammuttamisen jälkeen valtamerellä, jottei vesi pääsisi sitä kautta koneeseen. Tällöin vielä lämmin kone voi tehdä jäähdytysveteen kuplan, joka ei sitten tahdo käynnistäessä lähteä liikkeelle. Tätä teoriaa tukee se, että halssin vaihto usein auttaa. Niin nytkin lopulta, ja onnistuin pääsemään satamaan.

Cadizissa vierähti 6 päivää tuulen muutosta odotellessa, 17. 04 viimein lähdin liikkeelle iltapäivällä kuuden maissa. Odotettua länsituulta ei kuulunut ja sainkin ajaa koneella koko yön aina salmeen asti, missä jouduin täydelliseen hernerokkasumuun, joka kesti pitkälle päivään asti. Nyt voidaan tietysti kysyä, kuinka järkevää on ajaa tuossa maailman vilkkaimmin liikennöityihin kuuluvassa salmessa sumussa yksin ja ilman tutkaa. Keinona on tietysti pysytellä liikennekaistojen ulkopuolella ja käyttää vanhaa konstia, sumutorvea ahkerasti yhdessä tarkan tähystyksen ja kuuntelun kanssa. Heti salmen jälkeen alkoi nopeasti kova länsituuli ja Gibraltarin satamaan saavuin iltapäivällä. Tällä satamalla on

kova maine, mikä johtunee siitä, että kaikki tietolähteet ovat yleensä englantilaisten tekemiä, tosiasiaa satama on kaikkein surkeimpia esityksiä mitä olen tavannut, mikään ei toimi. Koko kaupunki on täydellinen kummajainen, joka pitäisi kiireesti luovuttaa Espanjalle. Kaikki Espanjan puolella näkemäni satamat toimivat paljon paremmin kuin tämä. Viivyn yhden yön ja olin onnellinen päästessäni pois.

Välimeri on tietysti toista kuin Atlantti; siellä yksinpurjehtija ei voi ajatellakaan nukkua matkan aikana, jatkuva tähytys on välttämätön. Niinpä taktiikkana olikin ajaa aina yhden yön yli, ts. etapit kestivät aamusta seuraavan päivän iltaan. Reitti suuntautui Mallorcalle ja muodostui näin seuraavaksi: Torrevieja, Alicante, Ibiza, La Palma. Mallorcaltä otin sitten lennon Ouluun ja palasin viikon kuluttua veneelle mukana miehistö: 13 ja 12 vuotiaat tyttärentyttäreni Henna ja Elina. Edellisen vuoden kokemusten perusteella minulla oli ehdoton luottamus miehistöni selviytymiskykyyn, ja täytyy sanoa, että he osoittautuivat kyllä ehdottomasti sen luottamuksen arvoisiksi. Lomailimme ensin tietysti Palmassa muutaman päivän ja lähdimme sitten liikkeelle kohti Ranskan kanavia. Matkalla kävimme vielä joissakin Espanjan rannikon satamissa, ensin kuitenkin Andrataxissa Mallorcalla, josta ajoimme suoraan Barcelonaan, missä tietysti vierähti muutama päivä. Seuraavaksi ajoimme Blanesiin, mistä suoraan välillä varsin kovassakin kelissä Seteen Ranskaan.

Ranskan läpiajo, vaikka olikin jo toinen kerta, oli kokemus, jota ei voi sanoa ainakaan täysin miellyttäväksi. Olen käynyt liki

kuudessakymmenessä maassa enkä ole koskaan joutunut vannomaan, että juuri tähän maahan en palaa koskaan enää. Nytpähän tuli sekä vannotuksi. En halua kiusata lukijaa menemällä yksityiskohtiin, mutta väitän, että Euroopan jarrumiehiä eivät ole tai olisi albaanit, serbit tai turkkilaiset, vaan kyllä sitä ovat ranskalaiset ja jossain määrin myös englantilaiset. Nämä vanhat imperialistiset kansat eivät ilmeisesti vielä vuosikymmeniin pysty kuvittelemaankaan, että joku asia voisi koskaan jossain kehittyä paremmaksi, kuin mitä se on heillä aina ollut.. Löysin koko Ranskasta vain kolme positiivista asiaa ja ne ovat seuraavat: kaikki alle 25 vuotiaat pääsevät ilmaiseksi kaikkiin museoihin, McDonaldseista saa olutta, joten ei tarvitse kärsiä ranskalaisravintoloiden henkilökunnan arroganssia, kolmannen olen unohtanut. Todettakoon vielä, että missään muualla maailmassa en ikinä alentuisi hampurilais-, pizza- tai kebabravintolaan.

Setessä laskettiin siten masto, parin päivän odottelun jälkeen tietysti, syy ei koskaan selvinnyt, nosturi seisoi kyllä käyttämättömänä. Sitten piti yrittää kaupungin läpi menevien siltojen läpi, joiden olisi saamiene ohjeiden mukaan pitänyt aueta tiettyä aikana, se olisi ollut tarpeen maston laskusta huolimatta. Se ei tietenkään lupauksista huolimatta ikinä onnistunut, ja lopulta jouduimme masto kannella kiertämään meren kautta kanavalle ja sieltä Rhone-joelle. Lähtö tapahtui 26. 06. Täällä tyttöjen apu oli korvaamatonta, yksin olisi ollut aivan mahdotonta nousta esim. juuri Rhonen isoissa suluisissa. Ylipäätään tätä reittiä ei voi suositella huonohermoisille tai kiireisille, koskaan ei tiedä montako tuntia sulutusta joutuu odottamaan,

veneille soveltuvia kiinnityspaikkoja on vähän, ne ovat aina täysiä, mikään merikortista tai muualta saatu tieto ei yleensä pidä paikkaansa. jne. Matka jatkui joka tapauksessa Rhonea pitkin aina Chalon sur Saoneen, minkä jälkeen valitsimme kolmesta mahdollisesta reitistä Pariisiin itäisimmän, kai sen vuoksi, että siltä olisi myös periaatteessa mahdollisuus irrota ja jatkaa Belgian kautta Hollannin kanaville ja merelle sitä kautta. Jatkoimme siis Rhonelta Saonea pitkin, aluksi edelleen samaa reittiä kuin edelliselläkin kerralla. Heuilley sur Saonesta käännyimme sitten pohjoiseen Canal de la Marne a la Saonea pitkin. Näillä pienemmillä kanavilla sulut ovat myös pieniä ja usein miehittämättömiä. Tällöin tytöt joutuivat vuorotellen juoksemaan seuraavaan sulkuun edeltä ottamaan köysiä vastaan. Nämä automaattiset sulutuslaitteet toimivat milloin toimivat, suluissa olevat hätäpuhelimet samoin, jos tämän osaa ottaa elämysmatkailuna, niin mikäpä siinä, minä vain en tahdo osata.

Tyttöjen kanssa kolmestaan hoidimme koko nousu-urakan. Huipulla oli jopa noin 4 km pituinen tunneli, joka oli niin kapea, että vain yksisuuntainen liikenne oli mahdollista. Oli sovittu, että Kaisu toisi loputkin kaksi tyttärentytärtäni osallistumaan kanavamatkailuun Pariisiin asti, ja he saapuivatkin 12. 07 Chaumontiin. Lasten matkalaukut olivat kadonneet lennolla, ja niitä saatiin metsästä pitkästä, lopulta noin viikon kuluttua ne kuitenkin vielä löytyivät. Loppumatka Pariisiin kesti kymmenisen päivää ja tytöt vuorottelivat pareittain sulutushommissa. Polttoaineen kanssa oli tulla ongelmia. Näillä kanavilla piti kanavakorttien mukaan olla useita asemia, jossa on mahdollista

tankata suoraan veneeseen, yhtään ei ollut ja vain yksi edes jonkin verran kohtuullisen kantomatkan päässä. Pariisista polttoainetta kyllä löytyy ja seuraava mahdollisuus on Seinellä vähän ennen Rouenia, rantaan ankkuroitu proomu. Täällä saattoi kohdata monenlaisia ranskalaisia erikoisuuksia, vai mitä sanotaan esim. venesatamasta, joka on viikonloppuna suljettu. Tutustuimme myös ranskalaiseen vieraanvaraisuuteen; eräässä miehitetyssä sulussa olimme kahdestaan ranskalaisen moottoriveneen kanssa, sulut on mitoitettu niin, että niihin hyvin mahtuu kolmekin venettä. Seuraavalle sululle ajoimme sitten peräkkäin, nopeusrajoituksen vuoksi ranskalainen ei meitä jättänyt. Seuraavaan automaattisulkuun vene kuitenkin pujahti niin nopeasti kuin pääsi, yksi miehistön jäsen hyppäsi laiturille ja alkoi sulutuksen heti ennen kuin venettä oli edes kiinnitetty, ja kaikki vain sen vuoksi, ettemme me olisi ehtineet samaan sulkuun. Meille se aiheutti melkein tunnin viivytyksen, heiltä säästyi ehkä yksi minuutti, mutta varmasti ranskalaisittain hienostunut henkinen nautinto oli sitä syvempi.

Pariisia lähestyttäessä tapasimme satamia, joita Pariisin kaupunki oli rakentanut veneilijöitä varten, valtava kehitysaskel täällä sinänsä. Satamat olivat ilmaisia, ja sääntönä oli että ensin tulleiden tuli tarvittaessa aina antaa tilaa viimeksi tulleille. Tämähän ei tietenkään toimi, vaan satamat olivat aina täynnä kanavalomailijoita, joilla ei ollut aikomustakaan liikkua mihinkään. Kertaakaan emme onnistuneet saamaan paikkaa noista satamista. Jotenkuten sinne Pariisiin sitten kuitenkin päästiin, ja saavuimme perille Arsenal venesatamaan 20. heinäkuuta.

Satamaan Seineltä johtava sulku oli epäkunnossa, kun tulimme paikalle, ulkona oli useita veneitä odottamassa, ja vaikka Pariisin alueella veneiltä on ehdottomasti kielletty kiinnittyminen mihinkään muualle kuin satamiin, jouduimme kaikki keikkumaan jossain kivimuureissa epämääräisissä virtelmissä korjausta odottaen. Liikenne Pariisin keskustassa on kova ja maininki joella sen mukaista. Kaikki jännäsivät, saadaanko sulku kuntoon virka-ajan puitteissa. Kenellekään ei näyttänyt tulevan mieleenkään, että korjausta olisi voinut jatkaa iltaan, kunnes sulku olisi kunnossa. Onneksi sulku sitten kuitenkin saatiin toimimaan ja pääsimme satamaan, joka oli eräs harvoja positiivisia kokemuksia koko maassa. Henkilökunta oli ammattitaitoista, kielitaitoista ja todella ystävällistä, ei olisi uskonut olevansa Ranskassa. Samaa ei taas voi sanoa virastosta, joka Pariisissa myy kanavalupia. Virastossa käy varmasti päivittäin useita ulkomaalaisia lupaa ostamassa, melkoinen osa heistä englantilaisia, jotka yleensä puhuvat vieraita kieliä vielä huonommin kuin ranskalaiset. Voisi kuvitella, että tällaiseen myyntitehtävään valittavalta henkilöltä vaadittaisiin edes jonkintasoista kielitaitoa, mutta ei, minun ranskani ei ole kaksista, koska en halua edes oppia tuota inhoamaani kieltä, mutta ranskaksi vaan on kaikki asiat aina ollut hoidettava, niin täälläkin. Tyypillistä muuten on, että jätteiden laskeminen veteen on kanavilla tietysti kielletty. Juuri tämän sataman lisäksi koko Ranskasta ei kuitenkaan löytynyt ainoatakaan käymäläjätteiden tyhjennyspaikkaa. Edelleen useissa kaupungeissa on kilometrikaupalla kiinnittymiseen sopivaa laituria, mutta juuri noissa paikoissa on systemaattisesti aina kieltotaulut.

Olen koettanut miettiä syytä tuohon ilmeiseen järjettömyyteen, enkä ole keksinyt muuta syytä kuin sen, että kanava ja toisaalta kaupunginlaituri kuuluvat eri viraston hallintaan eikä kumpikaan halua vastuuta, joten on helpointa kieltää kokonaan. Näin ollen kanavien varressa sijaitsee useita sinänsä viehättäviä pikkukaupunkeja, joihin ei yksinkertaisesti ole mahdollista pysähtyä, vaikka kuinka haluaisi. En tiedä onko tämä pelkkää perusranskalaista tolloutta vai halutaanko ranskalaista maalaiskaupunkikulttuuria tietoisesti varjella veneturistien vahingolliselta vaikutukselta.

Pariisista Kaisu vei lapset Ouluun hoitaen samalla jälleen työasioitaan viikon verran, minä odottelin veneellä. Toinen päivä elokuuta pääsimme sitten lähtemään Pariisista merta kohti. Koko Ranskan läpiajon ajan aina Pariisiin asti oli vallinnut Eurooppalaisittain sietämätön helle, vaikka ei se ihan Brasilian lämmölle vertoja vetänytkään. Nyt oli säätyyppi vaihtunut, sadetta, koleaa ja tuulista. Pariisin läpi ajaminen Seinen siltojen ali on kieltämättä elämysmatkailua parhaimmillaan. Perjantaina 04.08 saavuimme Roueniin, joka on jo Seinen vuorovesialueella, kaikkien sulkujen alapuolella siis. Lauantaina nostimme maston kauppasatamassa isolla nosturilla. Täällä tapahtui jotain, mikä todella sai aikaisemmat möhläykset unohtumaan. Maston nostossa käytettiin 18 mm nailonköyttä, joka oli kieltämättä vanha, mutta varsin vähän auringossa käytetty, enkä osannut hetkeäkään epäillä sen kestävyyttä, onhan tuollaisen käyden lujuus useita tonneja, eikä masto paljon yli sadan kilon paina. Masto oli kolmisen metriä kannen yläpuolella, kun köydestä kuului pienin väliajoin kolme terävää

napsahdusta, ja masto tuli rymisten kannelle, suoraan Kaisu päälle. Hän seisoj onneksi kajuutan vieressä, joten hardtop suojasi, kun hän kumartui, ehdimme saada mastosta kiinni, ennen kuin se meni mereen, ja se saatiin pelastetuksi. Keulaprofiili oli hieman mutkainen ja toinen teräksinen saalingin kiinnike vääntynyt. Masto nostettiin kuitenkin, ja iltapäivän kestäneen pienen akrobatiaesityksen jälkeen se oli taas kunnossa. Jälkeenpäin tutkin köyttä, se oli kolmisäikeinen punottu nailonköysi, jonka jokaisen säikeen sisällä oli muutaman mm paksuinen sydän, ilmeisesti teryleeniä. Kuulemamme napsahdukset tarkoittivat niiden ytimien katkeamista yksitellen, nailonhan venyy paljon enemmän kuin teryleeni. Jos tämän reissun aikana oli päähän päässyt iskostumaan turhia kuvitelmia omasta merimiestäidosta, niin kyllä tällaiset tapaukset palauttavat takaisin maanpinnalle, ihan sananmukaisesti.

Rouenista matka jatkui vielä Seineä pitkin kohti merta. Näillä Pohjanmeren vuorovesijoilla on eräs aluksi hieman omituiselta tuntuva piirre. Niillä on nimittäin paljon helpompi nousta nousuveden mukana ylävirtaan kuin laskea vastaavasti laskuveden mukana alavirtaan. Niinpä esimerkiksi Seinen suulta Roueniin ehtii purjeveneellä ihan hyvin yhden nousuveden mukana, paljon vaikeampi on ehtiä yhden laskuveden aikana Rouenista merelle. Syy on kyllä aivan ymmärrettävä, kun sitä tarkemmin ajattelee. Kun lähtee mereltä ylävirtaan lähtevän nousuvesiaallon mukana, se etenee sopivalla vauhdilla veneen mukana. Sen sijaan, jos lähtee ylhäältä laskuveden alkaessa siellä, on laskuvesi jatkonut joen alajuoksulla jo jonkun aikaa. No, me lähdimme Rouenista nousuveden

alkaessa hiljentyä ja ehdimme Le Havren kohdalle ennen vuoroveden kääntymistä. Siitä jatkoimme suoraan ulos Pohjanmerelle, tai itse asiassa keskelle Englannin kanaalia odotettavissa olevista kovanpuoleisista vastatuulista huolimatta. Kanavamatkailusta olin joka tapauksessa saanut kurkkua myöten tarpeekseni. Ensimmäisen vuorokauden tuuli oli kyllä heikonpuoleinen, tosin minun tuurillani tietysti vastainen. Seuraavana iltapäivänä vastatuuli nousi nopeasti noin 10 m/s. Tämähän ei sinänsä olisi paha luovituuli, voimakkaat vuorovesivirrat kuitenkin tekevät sen, että myötävirrassa aallokko nousee varsin hankalaksi, vastavirrassa taas virta heikentää nousukykyä. Lisäksi melkein kaikki purjehduskelpoinen vesialue on käytetty liikennekaistoihin, joilla luoviminen on kielletty. Tapasin eräässä satamassa saksalaisen pariskunnan, jotka olivat edellisenä kesänä saaneet satojen eurojen sakon tästä syystä. Taas kerran oli edessä tappelu Pohjanmerta vastaan. Loppujen lopuksi taktiikaksi muodostui luoviminen myötävirrassa ja koneella ajo vastavirrassa, ajoitus ja reitti pyrittiin suunnittelemaan niin, että liikennekaistat voitiin ylittää koneella. Seuraavana yönä olimme luovimassa n. 12 m/s tuulessa, kun huono tasapainoastini teki temput. Lensin suoran ilmalennon vasten keittimen suojatankoa, ja tunsin kuinka jokunen kylkiluu painui sisään. Tiesin heti, että nyt tuli vaikeuksia. Tämä merkitsi sitä, että olin käytännössä aika kyvytön skuaatamaan tai reivaamaan, joten johonkin piti päästä vammaa hoitelemaan tästä rynkytyksestä. Kesti vielä puolitoista vuorokautta, ennen kuin saavuimme Ijmuideniin Hollannissa. Täältäähän on mahdollista

jatkaa Amsterdamin kautta Hollannin kanaville, jos olisi pakko. Elätelin kuitenkin vielä toiveita tuulen kääntymisestä, ja seuraavan päivän vielä odottelimme parempia säitä Ijmuidenissä. Sitten alkoi näyttää selvältä, että turha niitä on kotvaan odotella, joten taas alkoi kanava-ajelu, onneksi sentään masto ylhäällä.

Sinänsä oli Hollantiin pääseminen Ranskan jälkeen kuin olisi herännyt painajaisunesta. Hollannissa on tehty paljon työtä veneilijöiden hyväksi, kanavien varsilla on jatkuvasti veneilijöille tarkoitettuja ilmaisia laitureita, ja vaikka veneitä on aivan valtavasti, yleensä niissä on aina myös tilaa, ainakin jossain. Ihmiset ovat ystävällisiä ja kielitaitoisia, ruoka hyvää ja palvelu samoin. Ajoimme saman tien aina Delfziliin asti ja sieltä Borkumin ohi merelle, sumussa taas. Saksan rannikolla ennen Kieliä jouduimme sitten saksalaisen rannikkovartion ja tullin yhteisen aluksen ”tarkastuksen” kohteeksi. Tunti siinä tärveltyi papereita kirjoitellessa ja veneen asiakirjoja kopioidessa. Kaipa herrojen piti saada joku tarkastusmerkintä sillekin päivälle. Yritystäkään todelliseen tullitarkastukseen en havainnut. Herrat vain ihmettelivät, miten me uskallamme liikkua ilman tutkaa ja elektronisia merikortteja. En hennonnut rikkoo heidän tärkeilyjään kertomalla, että olin käynyt tällä varustuksella yksin Etelä-Amerikassa. Tästä viivytyksestä huolimatta saimme vielä kiinni alkavan nousuveden Elben suulla, ja sillä nousimme sitten hyvää vauhtia Kielin suulle Brunsbutteliin, jonne tulimme sopivasti auringon noustessa ja pääsimme melkein heti kanavalle. Yöksi pysähdyimme, kuten aika usein ennenkin, Rendsburgin pikkukaupunkiin ja tulimme seuraavana päivänä ulos kanavasta

Itämerelle. Olimme kuitenkin vielä yhden yön Saksassa Kielin venekerhon satamassa. Sattui olemaan allekirjoittaneen syntymäpäivä, 18. elokuuta.

Seuraavana päivänä alkoi sitten Itämeren ylitys, pysähdyimme Bornholmossa, Rönneen uudehkössä venesatamassa tankkaamassa ja ostamassa olutta, ja jatkoimme sitten suoraan Ahvenanmaalle, Käringsundetiin, missä käväisin karilla, kun uuden lauttasataman rakentamisessa oli ruoppausmaat tyhjennetty entisen väylän kohdalle, ja satamakirjani oli vanhentunut. Taas alkoi Ranskan Rouenin mastonnostossa tapahtuneen töppäilyn muisto helpottaa mukavasti. Siitä ajoimmekin sitten suoraan Ouluun, mihin tultiin 28. elokuuta.

Tapio Prokkola

Puusavotta Röytässä

Kuten varmaan kaikki Röytässä viime syksynä saunomassa käyneet totesivat, että saunapuut olivat vähissä. Luvan saatuaani 28.2.rahastonhoitajalta puiden hankkimista varten panin asian heti toimeksi. 1.3. illalla tehtiin Iissä Räänänperällä traktorin lavalle 10 kuutiota. 2.3 aamulla vienti jäätä pitkin saareen liiterin kulmille saakka. Sitten oli vuorossa Hakki-pilkekoneen haku ja työt käyntiin, illalla tehtiin jo osa puista ja 3.3 heti aamulla jatkettiin. Kaikki meni hyvin ja työt oli tehtynä jo puolilta päivin. Nyt siellä on peiteltynä isokasa kuivia puita liiteriin vietäväksi, kukahan ne organisoii sinne vai otetaanko pinosta vain aina kun lämmitetään sauna? Katsotaan mitä tapahtuu, luulen että olen tehnyt oman osuuteni puusavotassa. *M*



Etualalla Mauri
Kangasluoma puusavotassa





* . AG03 *