

## 2010 Turkki – Kreikka – Italia

22.4. – 4.10.2010



22.4. pääsemme Irlannin tulivuoren tuhkapilven alta vain neljän tunnin myöhästymisellä lähtemään Istanbulin kautta Antalyaan ja sieltä Kemeriin. Lentokentällä opimme, että yksi laukku ei saa painaa enempää kuin 32 kg. Onneksi oli painavia runkoanodeja ja matkaoppaita mukana, joiden siirtämisellä laukkujen painot saatiin sallittuihin rajoihin.

Kemerissä meni vielä 2 viikkoa erilaisiin korjauksiin, uusien laitteiden asentamiseen ja veneen siivoamisiin. Iltapäivisin Happy Hour muiden purjehtijoiden (olimme ainoa moottorivene, kuten yleensä) kanssa marinan Nautic Clubilla ja illat vietimme kantaravintolassa Bon Apetitissa Mustafan ja hänen erinomaisen kokkinsa luona. Italialaisen Francescon avulla saimme myös talvipaikan järjestetyksi Adrian Porto di San Giorgio marinasta, tämän kesän päätekohta siis on päätetty.



Viikko suunniteltua myöhemmin, 5.5., pääsimme lähtemään. Kävimme ensiksi tutulla Çineviz-lahdella parin ajotunnin päässä Kemeristä. Sieltä Kekovaan Kale Köy -kylään ja tutun ravintoloitsijan laituriin. Seuraavana päivänä ensiksi Kaştiin hakemaan veneen toinen avain, joka oli unohtunut Kemerin marinan toimistoon ja tuli sieltä pikarahtina. Parin tunnin

etsimisen jälkeen avain oli kädessämme ja jatkoimme vastakkaiselle Kastellorizon saarelle, Kreikan itäisin asuttu saari. Aivan mahtava satamalahti ja mukava ympäristö. Kiipeilin kylän takana olevalle vuorelle, josta avautuu hieno näköala Turkin rannikolle. Fethiye-lahden ja Ciftelik-kylän kautta suuntaamme Symiin, jossa yritämme rekisteröidä Rumbalotten ja itsemme Kreikkaan. Se onnistuu vain puoliksi, koska Symillä ei ole verotoimistoa, jonne voisi maksaa leimaverot. Symin hintataso oli kaksinkertainen Turkkiin verrattuna; onneksi totesimme myöhemmin, että se oli todella poikkeus, muut paikat ovat yhtä edullisia kuin Turkki ja viini maksaa tuntuvasti vähemmän. Symistä suoraan länteen Nisyros-saarelle. Pieni ja rauhallinen satama täyttyy illan kuluessa kahdella venäläisellä eskaaderilla, hyvin hoitivat rantautumiset. Myöhemmin belgialainen iso katamaraani yrittää väkisin meidän ja piener



naapuripurjeveneeseen väliin ja meillä on täysi työ estää se, kunnes kippari uskoo vihdoinkin venäläisten valomerkkejä ja pääsee sivuittain laiturille. Nisyroksen jälkeen Kosiin, jossa sitten byrokratia hoidetaan loppuun. Ostamme PC:n internetyhteyksiä varten Vodaphonen mokkulan ja kokeilemme sitä onneksi jo kaupassa. Heidän asiantuntijoilla on tunnin verran työtä saada se pelaamaan, mutta nyt se onkin toiminut hyvin. Kosilta taas Turkin puolelle Turguttreisiin. Tapaamme hollantilaiset ystävämme Corryn ja Koosin, jotka odottavat siellä kiltisti joitain korjauksia, ja tapaamme myös Selman, jonka häissä olimme vuosi sitten. Turgutreis on meistä paras ja parhaiten hoidettu marina Turkissa. Tästä alkaa nyt varsinainen Kreikan saariston valloitus. Yksinäinen lahti Pserimos-saarella, satamapäivä Kalymnosin kaupunkisatamassa, pari hienoa päivää Kalymnoksen Palio-lahdella ja seuraavaksi Leros-saarelle Pandelin kylään.



21.5. saavumme Lipsi-saarelle, jossa tapaamme saksalaisen veneilyfoorumin "internet-tuttuja". Ensimmäiset vaikutelmat Kreikasta ovat olleet oikein positiivisia; ystävällisiä ihmisiä ja hienoja maisemia. Sää on ollut vaihtelevaa, aurinkoa, tuulta ja vesisadettakin on tullut vastaan. Kuten suomalaisia veneitäkin, joita Turkin puolella näimme koko kesän aikana vain muutaman. Tästä lähdemme nyt vähitellen Samoksen kautta pohjoiselle Egean merelle. Lipsin jälkeen ajamme



suoraan länteen Patmos-saarelle. Olimme saanet vihjeen, että sataman takimmaisessa nurkassa olisi ruopattu ja rakennettu uusia venepaikkoja. Suuntaamme sinne ja pääsemme japanilaisnaisen veneen viereen, rauhallinen ja suojainen paikka. Vuokraamme auton, iltapäivällä tutkimme saaren pohjoisosaa. Seuraavana aamuna ajamme vuoren huipulla olevaan luostariin, olemme ensimmäiset kävijät ja voimme rauhassa tutustua pieneen mielenkiintoiseen museoon ja luostarin ympärillä olevaan Chora-kylään. Sen jälkeen kierros saaren eteläosassa. Patmos on käynnin arvoinen paikka. Täältä Arki-saarelle pariksi päiväksi ankkuroimaan turkiisinväriselle lahdelle. Seuraava pysähdys on Agathonisi lähellä Turkin rannikkoa.



Toukokuun loppupäivät vietämme Samoksella Pythagorionin kaupunkisatamassa. Vuokraamme taas auton ja kierrämme saarta. Päinvastoin kuin tähänastiset puuttomat saaret on Samoksella laajoja metsäalueita. Saari on vuoristoinen ja ratissa riittää vääntämistä ykkösvaihteella. Pythagorionissa on suomalaisia turisteja ja hämmästyseksemme näemme Kreikan rannikkovartioston veneen, jossa on Suomen lippu. Viereisen ravintolan isäntä selostaa, että kyse on EU-projektista, jolla turvataan EU:n ulkorajaa. Suomalaisten lisäksi oli sillä hetkellä myös portugalilaisia avustamassa. Tapaamme sveitsiläisiä tuttuja ja lähdemme 4 päivän jälkeen taas luonnon rauhaan ankkuroimaan Fournoi-saarten lahtiin. Tuulee etelästä, jäämme ensimmäiseksi yöksi kapeaan pohjoislahteen, jota reunustaa korkeat kalliorinteet. Ylhäältä mahtava näköala Samokselle. 1.6. vaihdamme paikkaa ja ankkuroimme Furnoin sataman lähellä olevalle Dhiapori-saaren etelään suojattulle lahdelle positiossa 37°34,1 N - 026°28,0 S. Hiekkapohja, veden syvyys 5 m melkein rantaan saakka, ankkuri täysin ajettu sisään (todennettu sukeltamalla). Viimeinen käytettävissämme ollut Navtex-säätiedotus lupasi tuulta etelästä/lounaasta, minne päin olimme suojassa, alentuen 4:ään Bf ja kääntyen myöhemmin pohjoiseen/luoteeseen pysyen 4-5 Bf:ssa. Ankkuripaikalla riittävästi tilaa, jotta vene olisi voinut kääntyä tuulen mukaan. Laitoimme sekä ankkuripositio- että syvyysvalvonnan päälle.

Ankkuriposition valvonta hälytti vähän ennen klo 04:00, jolloin totesimme tuulen jo kääntyneen pohjoiseen ja puhaltavan noin 3 Bf:lla, ei vaikeuksia. Hetken päästä tuuli alkoi kuitenkin voimistua ja päätimme varmuuden vuoksi lähteä lahdelta hakemaan suojaa saarten toiselta puolelta, ulkona pilko pimeää. Ankkuri alkoi nousta vinssillä mutta yhtäkkiä se ei enää liikkunut lainkaan. Tuulta oli jo yli 7 Bf, puuskissa 10 Bf. Kun lopulta saimme ankkurin irti, aallot työnsivät meidät rantakallioon, ennen kuin ehdimme päästä eteenpäin. Iskun voimasta allekirjoittanut lensi salongin poikki osuen pöytään ja ohjaajatuoliin. Kiersimme avovesillä noin 2 tuntia, kunnes päivä valkeni ja pyrimme ajamaan läheiseen satamaan, jossa veneilijät ja kalastajat yrittivät kaikin voimin suojata veneitään kovassa aallokossa. Klo 06:20 onnistuimme rantautumaan.

Totesimme seuraavat vahingot:

- uimatasen 2 kannatinta murtuneet
- perässä lasikuitu työntynyt useammassa kohdassa sisään, vettä tuli pilssiin
- ankkurin toinen lapa vääntynyt noin 45 astetta
- biminin telineen tangot vääntyneet
- flybridgen 2 pleksilasia haljenneet
- salongin pöytälevyn kaikki ruuvit repeytyneet irti ja reunalistassa halkeama
- ohjaajatuolin istuinkangas revennyt
- ankkuri vahingoittanut gelcoat-pintaa



Pienessä satamassa ei voinut väliaikaisestikaan korjata vahinkoa. Vuoto tukittiin ulkoa rasvakerroksella ja sisältä rievuilla. Vuoto oli sen jälkeen vähäinen ja pilssipumput pitivät tilanteen hallinnassa. Kova tuuli jatkui koko päivän. Selvitimme orjauspaikkamahdollisuuksia ja päädyimme eri suositusten kautta Didymassa (Turkissa) olevaan suureen D-Marinaan. Marina on uusi ja siellä oli vapaata korjauskapasiteettia. Tuuli laantui yön aikana ja ajoimme 3.6. D-Marinaan.

Vene nostettiin 4.6. aamulla ja lopullisissa tarkastuksissa todettiin laajoja lasikuituvahinkoja perän koko vasemmalla puolella. Korjaukset kestivät melkein 3 viikkoa. Sinä aikana nautimme Yachtclubin palveluista ja teimme muutaman autoretken lähiympäristöön. 21.6. pääsimme taas matkaan.

Ensimmäiseksi suuntasimme takaisin ”rikospaikan” ohitse Ikaria-saarelle. Kova tuuli pitää meidät kolme päivää pienessä satamassa. Eli seuraavan autokierroksen paikka. Saari makaa yhtenä selkänä meressä, karuja maisemia, mutkikkaita teitä. Paluumatkalla tie on yhtäkkiä poikki, luisunut mereen. Varoituskyllti löytyy noin 30 m ennen työmaata. Ystävälliset työmiehet neuvovat kiertotien rinteillä olevien pikkukylien kautta. Ikarialta oli tarkoitus mennä suoraan Khios-saarelle, mutta tuuli oli nostanut meille liian korkeita aaltoja ja menemmekin Samokselle, Karlovasin satamaan. Harrastamme ”pientä rajaliikennettä” ja olemme seuraavan yön Turkin puolella kauniilla ja suojaisella lahdella, missä olimme jo olleet viime vuonna. Puolen yön maissa tulee rajavartioston vene ja tarkistaa paperit. Kaikki tapahtuu oikein ystävällisesti, paperit ovat kunnossa – eivät kysyneet, mistä tultiin. Nyt tuuli on laantunut ja ajamme Khioksen länsirannikolle. Ankkuroimme Mestan satamalahdella ja käymme sieltä käsin keskiaikaisessa kylässä. Seuraava

satama on Volissos, sielläkin itse kylä muutaman kilometrin päässä kukkulalla linnoituksen vahtimana. Täältä nyt suoraan länteen Psara-saarelle. Paljaita rinteitä, kuvankauniita hiekkarantoja, 2 isoa kirkkoa, tuskin ihmisiä. Turistit tulevat kuulemma heinäkuun lopulla. Takaisin Khiokselle, sen pohjoisrannikolla sijaitsevaan Kardhamilan satamaan. Tämä on hyvinvoivan näköinen paikka, täällä asuu kuulemma kapteenien rikkaat lesket. Ravintolassakin tarjonta on monipuolisempaa kuin tavallisesti.



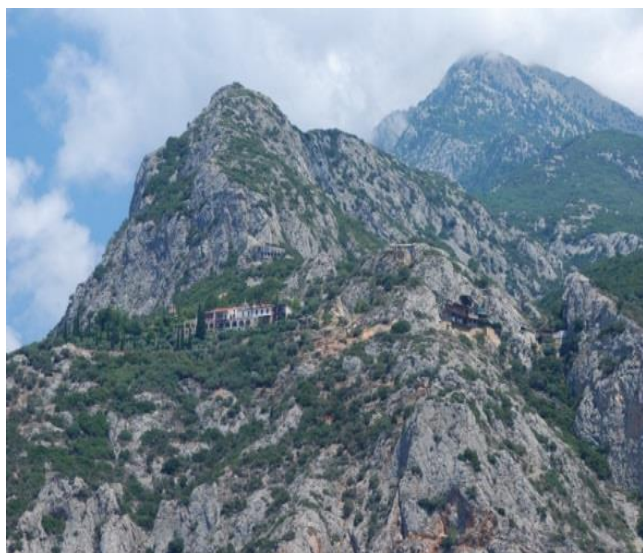
Seuraavan etapin määrämpää on Lesbos. Ankkuroimme ensiksi eteläpuolella ja siirrymme seuraavana päivänä Mitiliniin, ”uuteen” marinaan. Kaikki on valmista – ollut monta vuotta – mutta ei löydy ketään, joka toimisi yrittäjänä. Vesi ja sähkö eivät toimi, sosiaalityöt ovat kiinni, mutta paikka on suojattu ja ilmainen. Kreikkalaiset osaavat olla tekemättä mitään! Mukavan tuntuinen vanhakaupunki ja iso linnoitus. Mitiliniistä lyhyt matka Turkin puolelle Ayvalikiin, jossa kirjoittaudumme ulos Turkista. Saapuessamme sinne flybridgen navigaationäyttö lopettaa yhteistyön. Ayvalikista takaisin Lesbokselle, pohjoisrannikolle, Mithimnaan ja myöhemmin Sigiiriin. Opimme, että täällä leipää ei saa kuin leipomosta eikä suinkaan super- tai minimarketista. Ja leipomot ovat usein kiinni. Merellä olemme yleensä yksin, satamissa vain muutama vene. Sigristä suuntaamme itäisten Sporadien läntisimmälle saarelle, Evstratiokseen. Sieltä sitten Limnokselle. Saarella ei ole puita mutta vihreitä kukkuloita ja rinteitä. Jotenkin tulee Irlanti mieleen. Omalla tavalla kaunis, mitä ei voi sanoa siitä ukkosesta, joka yllättää meidät seuraavana aamuna, lännestä eikä idästä, kuten ennustettu. Kaksi tuntia meri myllertää ja ankkuri on kovilla, mutta se pitää, ja onneksi tällä kertaa ulkona on valoisaa. Lopputulos: biminin tangot taas vääntyneet, yksi pleksiruutu rikki; vähitellen siihen totutaan. Myöhemmin tapaamme itävaltalaisen purjeveneeseen, joka oli ukkosen aikana Mirinan satamassa laiturissa kiinni. Heidän ankkurinsa ei pitänyt ja vene painautui retkivenettä vasten, joitain vaurioita. Pidämme Mirinasta - täälläkin suuri linnoitus, mistä mahtava näköala saarelle ja iltaisin näkyy 60 nm päässä oleva 2000 m korkea Athos-vuori. Ankkuroimme satamassa, laiturilla ei vapaita paikkoja. Tänne kreikkalainen toimittaja on lähettänyt kuriirilla uuden navigaationäytön. Seuraavana päivänä yritämme lähtöä Samothrakiin, mutta avomerellä on vielä liikaa maininkeja; palaamme Mirinaan ja pääsemme tällä kertaa laituriin.





10.7. jätämme itäiset Sporadit ja ajamme Egean meren pohjoiskulmaan. Matkalla Samothrakiin saamme seurata delfiineistä, jotka uivat keulamme edessä ja näyttävät tien. Samothraki rakentuu 1600 m korkean vuoren ympärille, itäpuolella on jopa vesiputouksia. Iltapäivällä pikainen vierailu antiikkisessa kaivauskohteessa ja seuraavana aamuna käymme vanhassa pääpaikassa, Chorassa. Samothrakista taas pitkä taival Thassos-saarelle. Ankkuroimme korkeitten vuorten ympäröimällä Potamias-lahdella, valitettavasti tänne tulee vielä myöhään illallakin maininkeja. Sieltä sitten pääpaikkaan, Limeneaan. Täälläkin ”kreikkalainen” marina.

15 vuotta ollut valmiina, valaistus, sähköjakelukaapit ja vesijohdot romuna, mutta hyvä laituri. Thassos on ensimmäinen todella vihreä saari, puita rannalle asti. Turistejakin löytyy, paljon Romanista ja Bulgariasta, yöllä on rauhallista. Vuokraamme auton ja kierrämme saarta seuraavana päivänä. Täällä voisi hyvinkin olla vähän pidempään.



Meitä matkalaisia ei kuitenkaan pidä mikään, jatkamme Chalkidiki-niemimaalle. Illalla ankkuroimme sen itäisen sormen - Akti niemimaan – Plati-lahdella. Se kuuluu jo munkkihallinnon alueeseen emmekä saa mennä maihin. Täällä on puhdas luonto, illalla kettu ja aamulla peuroja rantaniityllä. Seuraavan päivän matka Aktin ympäri on todellinen elämys. Täällä on yli 1000 vuotta vanhoja luostareita. Niemimaan kärjessä olevan Athos-vuoren rinteille niitä on rakennettu aivan uskomattomiin paikkoihin. Tästä ”taivaallisesta” seurasta huolimatta uusikin navigaationäyttö sanoo sopimuksen irti. Kauppias lupaa

toimittaa uuden taas kuriirilla jonnekin, mutta sovimme myöhemmin, että haemme sen itse Ateenasta. Ankkuripaikka löytyy Ammoulioni-saarelta. Sieltä ylitämme Singitikos-lahden ja ankkuroimme Dhiaporos-saarella. Täällä on paljon suojaisia poukamia, saaristomeri tulee mieleen. Sitten ajamme Sinthonian niemimaan ympäri. Se on paljon matalampi kuin Akti, paljon pieniä hiekkarantoja täynnä ihmisiä. Ankkuroimme ensiksi kauniissa luonnonsatamassa, Porto Koufossa, ja menemme sitten suureen Porto Carras-marinaan. Siihen kuuluu hotelleita ja huoneistoja marinan ympärillä. Niistä osa on kesken tai juuri peruskorjattavana. Hotellivieraita varten löytyy putiikkeja, mutta venetarvikkeita on turhaa hakea!



21.7. 47 nm matka pohjoisten sporadien ensimmäiselle saarelle, asumattomalle Nisos Kira Panyialle. Ankkuroimme vuorten ympäröimällä Planitis-lahdella. Ennen saapumista autopilootti taas kerran reistailee, eli ei halua palata käsiohjaukseen. Seuraavana päivänä saaren etelälahdelle, jonne kerääntyy iltaan mennessä 15 charter-venettä, viime viikkojen yksinäisyys taitaa loppua. Kirkas 30 asteen vesi kutsuu uimaan. Alonnisos-saarella tutkimme pääpaikan Patitirin satamaa ja läheisiä ankkuripaikkoja, kaikissa kuitenkin melko ahdasta ja paljon veneitä. Siirrymme vastakkaiselle Peristera-saarelle ja löydämme vähän sivulta rauhallisen ankkuripaikan. Illalla täysikuu, etelässä kuoriutuu 1700 m korkea Oros Dhifis -vuori usvasta. Rauhallinen matka ohi Alonnisoksen itärantaa Skopeloksen satamaan. Vilkas lauttaliikenne aiheuttaa jatkuvasti aaltoja, kannattaa vetää vene kauas laiturilta. Illalla koko kylä löytyy satamaa kiertävältä promenaadilta, yö

on kuitenkin rauhallinen. Aamuun mennessä nousee tuuli ja työntää lyhyitä jyrkkiä aaltoja satamaan suulle, mutta sisällä ei ole ongelmia. Parin tunnin tarkastelun jälkeen päätämme lähteä, pääsemme pian tuulensuojaan ja matka Skiathokselle sujuu melko rauhallisesti. Emme mene satamaan, vaan ankkuroimme saaren lounaiskärjessä olevalla suurella Koukounaries-lahdella. Täällä on paljon päiväveneitä, jotka iltapäivällä lähtevät. Illalla alkaa sataa vettä ja ukkonen jyrisee monta tuntia, sama jatkuu koko seuraavan päivän.

Täältä meillä on lyhyt matka Trikeri niemimaalle. Autottomalla saarella Palaio Trikeri tapaamme toisen Grand Banks -veneeseen "Bobble", olimme heihin tutustuneet internet veneily-foorumilla. Päätämme jättää Euböan itäpuolella olevia saaria väliin ja ajamme tuulilta suojatumpaa reittiä Euböan ja mantereen välistä.



Maisemat ovat tosi vihreitä, oliivitarhoja ja peltoja joka puolella. Matka muistuttaa reittiä Tonavalla. 29.7. tulemme vilkkaaseen Chalkis-kaupunkiin, yöllä avataan silta ja klo 23:30 olemme sillan eteläpuolella ankkurissa. Tästä sillasta on kirjoitettu aika paljon, mutta meistä siinä ei ollut mitään ongelmia. Kaikki käskyt tulivat VHF:llä ja homma oli hyvin organisoitu. Maisemat alkavat taas muuttua karummiksi, vuoret ovat paljaita. Aliverin pienessä kyläsatamassa tarkastamme suomalaisen "Riki"-troolarin kunnon, ulkoisesti kaikki ok, mutta ehostusta kaipaisi. Sitten yksi yö pikku poukamassa, jolle ei löytynyt nimeä. Lavrion vieressä oleva Olympic Marine on seuraava kohde. Olemme sopineet, että uuden navigaationäytön takuuvaihto tapahtuu täällä, joten meidän ei tarvinnut ajaa tässä vaiheessa Ateenaan saakka. Marinassa on hyvä ja toimiva infrastruktuuri, siitä saa pullittaa 60 €/yö, pääosin kreikkalaisia veneitä. Käymme läheisessä Lavrionin kaupungissa

ja ennen seuraavaa etappia vaihdan öljyt. Teemme alustavat suunnitelmat jäljelle olevalle 1200 nm matkalle talvehtimispaikkaan Italian Adrialle.



Kykladien kierros alkaa Kea-saarella, missä tavataan uudestaan Bobble-tiimi sekä Klaus ja Angelika, jotka viimeksi nähtiin Fournoisissa onnettomuutemme jälkeen. Onneksi tulemme satamaan maanantaina, kertoman mukaan viikonloppu oli tungosta. Kealta jatkamme etelään ja löydämme Kithnos-saarella unelmalahden. Sen muodostaa pikkusaari, jonka hiekkasärkkä yhdistää pääsaareen. Moottoreiden jäähdytysveden pumpput vuotavat molemmat, seurataan tilannetta. Kithnokselta Serifos-saarelle ankkuroimaan Livahdin satamaan.

Sataman takana vuoren huipulla sijaitsee vanha kaupunki, Chora, valkoisine taloineen, mahtava näky, käyn sitä seuraavana aamuna kiertämässä ennen kuin matka jatkuu vihreälle Sikinos-saarelle. Ankkuroimme Ormos Vathi -lahdella. Vaikka lahti vaikuttaa suojatulta, sinne tulee läpi yön häiritseviä maininkeja. Tutkimme tuuliennusteita ja päätämme jättää Kykladien kaakkoissaaret väliin. Nyt suuntaamme itään Paros-saarelle, missä onnistumme saamaan paikan Paroikian laiturista. Satama on täynnä charter-veneitä, vilkas lauttaliikenne ja sen aiheuttamaa jatkuvaa aallokkoa. Vanha kaupunki tekee mukavan vaikutuksen. Seuraavat 3 päivää vietämme Paroksen Naoussa-lahdella ja satamassa, kova tuuli estää jatkamisen. Pidämme Naoussan kylästä ja päädymme useamman kerran samaan pieneen kalaravintolaan. Paroksen ja Naxoksen välistä salmea pitkin pääsemme Naxoksen eteläkärjessä olevaan uuteen satamaan, Kalandoon. Siellä on niin rauhallista ja yksinäistä, että tuntuu melkein siltä, kuin olisi Lapissa. Seuraava kohteemme on Amorgos, joka on yksi Kykladien pahimpia tuulipesiä. Tuuliennusteet näyttävät kuitenkin vielä pariksi päiväksi hyväksyttäviä lukuja ja otamme riskin. Meri pysyy tyynenä, matkalla Naxoksen edustalla useampia pieniä saaria, mistä löytyy hyviä ankkuripaikkoja. Katapolan venesatama on aivan täynnä, pääsemme kalastajien laiturille, mikä sopii meille muutenkin paremmin. Iltapäivällä käynti Chorassa ja sitten vielä Panayia-luostariin. Se sijaitsee uskomattomassa paikassa saaren eteläpuolella, jossa kalliojyrkänteet syöksyvät suoraan mereen.



Aikataulumme ei anna enää mahdollisuuksia jatkaa idemmälle Astypalaia-saarelle, vaan suuntaamme hyvässä säässä länteen loksen Manganaria-lahdelle. Täältä taas suoraan etelään Santorini-saaren eteläkärkeen pieneen Vlychadan satamaan. Tuuli pitää meidät siellä 3 päivää,



sinä aikana kierrämme mielenkiintoista tulivuorisaarta autolla, vietämme aikaa veneessä ja Dimitrin hyvässä ravintolassa sataman yläpuolella. Matka Sikinokseen alkaa kierroksella Santorinin kalderalla, mistä on mahtavat näköalat ylös rinteille rakennettuihin kyliin. Ennen Sikinosta autopilootti sanoo lopullisesti sopimuksen irti, loppumatka Italiaan saakka hoituu käsiohjauksella.



Sikinoksella kova tuuli saarelta matalaan ja ahtaaseen satamaan, loppujen lopuksi luovumme rantautumisyrityksistä ja ankkuroimme lahdella, niin tekevät isommatkin veneet. Vastaan tulevat pitkät mutta loivat mainingit saattavat meidät seuraavana päivänä Sikinoksen ja Folegandrosin rantakallioiden ohitse Milos-saaren Provatas-lahdelle. Lähestyttäessä Milosta eriväriset kalliot loistavat auringossa, aamulla näytelmä muuttuu sävyjä, kun aurinko paistaa idästä. Kierrämme Miloksen länsipuolta sekavassa aallokossa ja saamme hyvän laituripaikan Adamas satamasta. Täällä meltemi-tuuli pitää meidät kokonaiset 6 päivää, ulos merelle ei ole mitään asiaa, satamassakin melko rauhatonta. Kahtena päivänä kierrämme saarta autolla, Miloksella on todella kauniita maisemia joka puolella.



25.8. iso harppaus Milokselta Saragonitian lahdelle Poros-kylään. 70 nm käsiohjauksessa vaati tottumista, mutta Rumbalotte pitää hyvin suuntansa. Porosta lähestyttäessä rinteillä kasvavien pinjojen tuoksua tulvahtaa vastaan. Kierrettyämme kaunista kapeaa salmea Poroksen ja Peloponesin välillä ankkuroimme länsilahdelle. Iltapäivän auringonvalossa lahti kuhisee ruskeita meduusoja. Aigina-saaren ohitse jatkamme pohjoiseen Ateenaan. Salamis-niemimaan edustalla paljon laivoja ankkurissa. Piräyksessä menemme Marina Zeean. Mikä ero tähän astisiin paikkoihin:

ympärillämme korkeita asuin- ja liiketaloja, ravintoloita, baareja. Kuitenkin yö kuluu rauhallisesti. Mainostettua huoltoasemaa ei ole eikä tilattu tankkiauto tulekaan. Sähkömies ei pysty tekemään mitään autopilootin moottorille eivätkä elektroniikkamiehet saaneet monitoiminäyttöjen ihmeellisyyksiä kuriin. Minulta taas meni sen jälkeen monta tuntia, ennen kuin sain normaalitoiminnot taas haluttuun kuntoon.



Ateenasta Korinthin kanavalle, mistä saamme polttoainetta sopivasti lähtövuoroamme odotellessa. Kanava korkeine kallioseinämineen on kokemus, maksu oli sen mukainen - 160 €. Kanavan jälkeen jatkamme Korinthin lahden pohjoisrannalla olevaan Domvrainis lahteen ja ankkuroimme pienessä poukamassa maaköysi varmistuksena. Tuuliennuste seuraavalle päivälle 2 Bft, se ei kuitenkaan kelvannut itse tuulille, vaan meitä kohtaa suoraan edestä 6–7 Bft. Ei auttanut muu kuin vauhti alas ja hitaasti mennään viimeiset mailit Itean lahdelle. Mahtavat kalliomaisemat jäävät vangitsematta kuville. Kovan tuulen takia emme edes yritä mennä Galxidhin satamaan vaan ankkuroimme lahdella. Tuuli puhaltaa 36 asteisena iltaan saakka, maihinnousu jää sen takia tekemättä ja niin jää valitettavasti myös käynti antiikkisessä Delfissä.

Aamulla lampötila on tippunut 10 astetta, tuuli vihdoinkin laantunut. Alitamme kauniin Patraksen sillan ja jatkamme Mesolongionin matalille vesille. Satamaan johtaa kolmen mailin pituinen ruopattu ränni, jossa täytyy pysyä aivan keskellä. Vanhat kalastajien mökit rannalla on muutettu viikonloppu- ja loma-asunnoiksi. Uusi marina ei vakuuta meitä, kiinnitymme kaupunkisataman laituriin. Itse kaupungin keskusta löytyy kilometrin päästä, mukavan tuntuinen pienine kävely- ja ravintolakatuineen.





Edessämme on nyt Kreikan viimeinen etappi, Joonian meren saaret etelästä pohjoiseen. Iltapäiväksi luvattu voimistuvaa tuulta ja huomiseksi myrskyä. Koska noin puolessa matkassa olisi turvasatama, lähdemme yrittämään Zakynthos-saarelle. On pilvistä ja välillä sataa, mutta tuuli voimistuu vasta kun olemme melkein perillä. Satama on suojainen, satamamestari hoitaa kaikki paperihommat täysin ei-kreikkalaisesti eli sujuvasti. Sujuvuus puuttuu sen sijan kaupunginisiltä, jotka illan ravintolan tarjoilijan mukaan eivät halua maksaa roskien kuskeille kunnon palkkaa ja sen takia



kaupunki näyttää yllättävän roskaiselta. Tuulen myrskytyessä merellä tutkimme saarta autolla. Paljon oliivitarhoja ja pieniä hiekkapoukamia saaren itäpuolella, metsäpalojen mustamia rinteitä saaren länsipuolella. Erityinen kokemus on "wreck bay", jonne pääsee kunnolla vain mereltä käsin, mutta kiipeämällä kapeaa polkua pitkin sinne voi katsoa myös ylhäältä. Salakuljettajien haaksirikkoutunut laivan hylky makaa kallioseinämien välisellä valkoisella hiekkarannalla, yksi Kreikan kuuluisimpia kuvauskohteita. Lounas pikku satamassa Vromi, minne tiet johtavat kahdelta puolelta, mutteivät vieläköön kohtaa. Lopuksi eteläkärjen Langanan lahdella olevalle kilpikonniin suojelualueelle, jossa on kuitenkin pitkiä rantaviivoja pyhitetty turismille. Illalla löydämme tien keskustan yläpuolella olevaan Bochalini

kaupunginosaan, josta on hieno näköala vanhaan kaupunkiin ja satamaan. Kahden päivän jälkeen matka jatkuu Kefalonia-saarelle. Kuten Zakynthos myös Kefalonia on hyvin vihreä, mutta satamamme Eufimian takana nousee harmaa kivirinne. Satamassa paljon tilaa, kuten useammassa muussakin paikassa toimiva yleinen WiFi-verkko. Vieressämme suomalaisia viikon charter-lomalla. Illalla veneelle tulee juttelemaan englantilainen Tom Overs, tuttu mies Grand Banks - internetforumilta! Nyt meillä on kutsu käydä paluumatkalla Suomeen Walesissa.

Ensimmäistä kertaa kolmeen vuoteen lähdemme aamulla sateessa liikkeelle. Pilvet roikkuvat matalalla, maisemista ei oikeastaan näy mitään. Muutamme reittisuunnitelmaa ja ajamme lyhyintä reittiä Ithakan Vathy lahdelle. Ankkurointi ei meinaa onnistua, kun ankkuri ei pidä. Kun sade lakkaa huomaamme vapaita paikkoja laiturilla ja ajamme sinne. Ei sähköä eikä vettä, mutta täällä vaihteeksi satamapoliisi haluaa nähdä paperit.



Mikä ero! Yöllä oli vielä satanut mutta nyt maisemat jo näkyy ja hienoa on. Käymme ensiksi Rion satamassa ja sieltä suuntaamme Kalamos-saarelle. Uintitauko Atoko-saaren poukamassa. Tuskin on uitu, kun sinne tulee ensimmäinen eskaaderi purjeveneitä, ei muuta kuin pois. Tutkimme vielä Sarakinikon lahdella ankkurointimahdollisuuksia, mutta sopivat vedet löytyvät vasta aivan rannalta, joten jatkamme Kalamokselle Port Leonen poukamaan. Hieno paikka, rannalla 1953:n maajärityksen jälkeen autioksi jääneitä taloja ja kirkko. Iltaan mennessä lahdelle on tullut useampia purjeveneitä. Pysymme kaukana kalastajien verkoista, mutta yhdestä lähtee veden alla pitkä köysi jonnekin ja ankkuriketjumme makaakin sen päällä. Ei auta muu kun ankkuri ylös ja uusi yritys.

Meganisi-saaren länsipuolta pitkin tulemme Lefkasin ja Meganisin väliselle salmelle. Merta, saaria, vuoria, tosi kaunista. Sitten kymmenittäin veneitä! Tähän verrattuna on Porkkalan edusta kesäsunntai-iltapäivällä kapea kyläpolku! Ankkuroimme saaren pohjoispuolella olevassa Abeliki-poukamassa. On niin ahdasta, ettei voi olla vapaasti ankkurissa vaan pitää käyttää maaköyttä. Vaikka poukama on täynnä veneitä, yöllä on rauhallista. Edelleen aivan tyyntä. Lefkasille on vain 10 nm. Lefkas, mantereen vuoret ja saaret etelässä muodostavat suojatun sisäjärven. Sen pohjoispuolella johtaa ruopattu väylä itse Lefkasiin, kummallakin puolella laajoja matalia vesialueita. Marina on hyvin hoidettu. Tapaamme Bobblen entiset omistajat ja pääsemme itse italialaisen Grand Banksin, Pequod, viereen. Lähetän omistajalle kuvia ja sovimme tapaamisesta Italiassa Barissa. Valitettavasti se ei sitten toteutunutkaan, koska hän joutui juuri ennen saapumistamme sinne lähtemään Lefkasille hakemaan korjatun veneensä kotiin. Yritämme ensi kesänä uudestaan, silloin Kroatiassa. Lefkasin kaupunki muodostuu muutamasta leveästä kadusta, joiden välissä kiertelee kapeita kujia. Erityistä on se, että kaikki kirkkojen tapulit ovat rautatelineitä.



Lefkasista pohjoiseen mentäessä pitää ajaa kääntösillan läpi, joka avautuu joka täysi tunti. Olemme ajoissa liikkeellä ja niin ovat myös ensisijaisesti englantilaiset purjehduseskaaderit. "Sailing Holiday" -veneet eivät ainakaan vaikuta hyvin hoidetuilta. Sillan jälkeen edellämme oleva englantilainen on liian lähellä matalaa ja ajaakin yhtäkkiä hiekkasärjelle. Pääsemme juuri ja juuri ohitse. Sillan takana vanha linnake hallitsee rantamaisemia. Kurssi suoraan pohjoiseen, Andipaxos-saarella uintitauko. Väylä Paxos-saaren Gaios-kaupunkisatamaan on kapea ja vain 2 metriä syvää, enempää syvyyttä ei löydy satamastakaan. Ensimmäisen kerran avun pyytäminen kiinnittämisessä epäonnistuu, kun suuren naapuriveneen kreikkalainen omistaja ei halua ymmärtää ja kääntyy pois; viereisestä purjeveneestä apua sitten löytyy. Oltiin vain liian pieniä, kunnon veneessähän pitäisi olla palkattua henkilökuntaa! Neljän jälkeen laiturille tulee tilaa, kun päiväveneet lähtevät.

Ennen Korfua ankkuroimme vielä kerran vapaasti Igoumenitzan lahdella. Jatkuva laiva- ja lauttaliikenne pitää tilanteen vähän rauhattomana. Iltapäivällä lahdella vierailee 3 päiväretkivenettä. Ensimmäistä ei melkein huomaa, niin rauhallista ja sivistynyttä. Sen haluavat ne kaksi muuta sitten tasapainottaa. Uivat diskot primitiiviohjelmalla, onneksi heillä on vain tunti aikaa! Igoumenitzalta lähtiessä ylitämme vilkkaan laivaväylän, joka johtaa Korfuun. Kierrämme Korfun kaupungin rantoja ihaillen sen mahtavia linnakkeita ja jatkamme Marina Gouviaan. Kevyttä vesisadetta, välillä ukkostaa, myös seuraava päivä samanlainen. Valmistaudumme ylitykseen Italiaan, säätiedot vaikuttavat suhteellisen hyviltä. Käymme Korfun kaupungissa, jossa on paljon italialaista kaupunkihenkeä. Aikamoinen ero näihin pieniin paikkoihin, missä olemme liikkuneet viimeiset kuukaudet. Seuraamme jonkun ajan krikettipeliä ja opimme ainakin sen, että heittäjä ottaa aina lakin pois päästä ja antaa sen lakkien pitäjälle (vai onkohan se joku aputuomari?). Yritämme illalla kirjoittautua ulos Kreikasta, mutta satamapoliisin toimisto on suljettu ja niin se on myös seuraavana aamuna, joten poistumme ilman paperisotaa. Vessan sähköinen huuhtelupumppu ei toimi, vika ei ainakaan ole sulakkeessa, tarvitaan jossain sähkömiestä.



Gouviasta Korfun pohjoispuolen rantavuoristoa pitkin pääsemme sen ja Albanian väliselle salmelle. Korfun maisemat ovat vihreitä, paljon pieniä hiekkapoukamia. Albanian vuoristo vaikuttaa villiltä ja karulta. Neljän tunnin jälkeen ankkuroimme Erikoussa-saaren edustalle. Illalla mahtava sateenkaari. Seuraavana päivänä tuuli on laantunut mutta aallokko on vielä kovaa, kun pääsemme saaren suojasta. Hetken päästä päätämme, ettei haluta sellaista vuoristorataa Italiaan saakka ja palaamme takaisin. Pitkä kävely hienolla saarella. Tapaan siellä tanskalaisen naapuriveneen miehistön, iltapäivällä drinkit Rumbalotten flybridgellä ja illalla olemme yhdessä ainoat asiakkaat rantaravintolassa. Mukava päätös Kreikka-reissullemme.

Neljän beaufortin vastaisella sivutuulella ylitämme Street of Otranton, näkökenttään tulee ainoastaan 1 purjevene ja 1 moottorivene. Otranton satama on täynnä, vieraspaikkoja muutenkin vain muutama. Ankkuroimme sivummalla. Ajaessa ankkuria sisään se yhtäkkiä irtoaa, nostamme sen ja joudumme toteamaan, että ankkurin lavat ovat taas kerran vääntyneet, siitä ei ole enää mihinkään. Satamapoliisin edestä löydämme kuitenkin lyhyen laiturin, jonne kiinnitymme sivuttain ja pitkän neuvottelun jälkeen saammekin jäädä sinne, kunhan lähdemme aamulla ennen yhdeksää. Viereinen vene on suomalainen Jasmin-purjevene, joka näyttää olleen siellä jo pidemmän ajan. Siirrämme peräankkurin eteen ja lähdemme kylään ostoksille ja syömään. Otrantoa hallitsee iso linnake, muurilla vahvistettua kallioista rantaa myötäilee leveä bulevardi. Kapeat kadut on muutettu turistikeskukseksi. Huomaamme eroja Kreikkaan: ihmiset ovat



enemmän ”pukeutuneita”, ravintoloiden pöydillä kangas- eikä paperiliinoja, ruokalistat hyvin vaihtelevia.



Aamulla pikainen kuvauskierros kaupungilla, sitten lähdemme eteenpäin Brindisiin. 5 Bft suoraan edestä, aallot lyövät yli keulan ja pilssiin tulee melko paljon vettä. Veneen rullatessa vesimassa liikkuu edes takaisin ja pilssihälytys piippaa hermostuttavasti. Lopulta otamme vauhdin pois, käyn konehuoneessa varmistamassa, että kaikki pumpput toimivat ja jatkamme hitaammin eteenpäin. Brindisin. Satama on iso ja suojattu pitkällä aallonmuurtajalla. Ajamme kaupungin rantaan saakka ja kiinnitymme sivuittain suurten keskusta vievien portaiden viereen. Kaupunki on melko uusi eikä tarjoa mitään erityisiä nähtävyyksiä. Aamulla tuuli ja aallokko on vihdoinkin laantunut, jatkamme Monopoliin. Rannikko on matalaa ja aika tylsää katsottavaa. Monopolissa paljon suuria kalastusveneitä, löydämme sopivan paikan aallonmurtajan sisäpuolelta. Sataman nurkassa linnake, korkeat talot reunustavat pientä sisäistä satama-allasta. Monopolin vanha sokkeloinen kaupunki on rakennettu niemelle, jota on kiva kiertää. Turisteja ei näy.



Seuraavana päivänä jatkamme rauhallisesti Bariin. Vanhassa satamassa täyden marinan vierestä löytyy hyvä paikka. Kaupunkiin on lyhyt matka. Elämä kuin vanhoissa italialaisissa elokuvissa, kaikki tapahtuu kadulla. Vanha kaupunki on sekamelska kapeita kujia, parvekkeita, pikkukauppoja ja kirkkoja. Taskuvarkaita on syytä varoa. Illalla satamaan tulleen itävaltalaiskatamaraanin kanssa olemme ainoat vierasveneet.

Kerta on ensimmäinen. Eli ensimmäisen kerran emme päässeet haluttuun satamaan, koska se oli täpötäynnä. Kyse oli Tranista. On viikonloppu ja italialaiset ovat itse liikkeellä. Jatkamme vielä tunnin eteenpäin ja pääsemme Barlettan teollisuuskaupunkiin ja -satamaan. Täällä tilaa riittää, olemme taas kerran ainoa vierasvene ja iltapäiväkävelyllä olevilla perheillä on katsomista. Keskustelua ei oikein saa aikaan, täällä puhutaan italiaa, ei muuta. Isossa linnakkeessa taidenäyttely, lukuisten kirkkojen ovet ovat kaikki suljettu. Sääennuste lupaa taas kerran voimistuvia tuulia, suunnittelemme loppumatkan aikataulua sen mukaan.



Sunnuntaina ylitämme Manfredonin lahden. Vihdoin maisemat muuttuvat mielenkiintoisemmiksi. Lahden pohjoisrannalla paljon kalliopoukamia ja luolia, taustalla korkeampia vuoria. Vihdoin tulee Vieste näkyviin, rakennettu Italian saappaan kantapään kallioniemelle. Sen joutuu kiertämään ja sitten tullaan isoon satamaan. Pohjoispuolella uusia tyhjiä laitureita mutta vanhalta satamapuolelta huudetaan meidät sinne. Juuri kun olemme peruttamassa laituriin, ohjaus menee tunnottomaksi, vaihde on päällä, vene kääntyy ja lopuksi törmäämme perä edellä suureen teräksiseen kalastusalukseseen. Sille ei käy mitenkään, mutta meidän flybridgen teräskaide on vino, kannen teakkaiteen pronssituet ovat vääntyneet ja kaide on osittain murtunut. Jollalla meidät vedetään laituripaikalle. Satama on hyvin suojainen, vaikka ulkona tuulee melko lailla, kaupunki on mielenkiintoinen, mutta mitään erikoisia korjauspalveluita ei ole. Sähkömies sentään tulee ja korjaa vessan huuhtelupumpun, siitä oli mennyt rele rikki. Kierrämme kaupunkia ja hoidamme kaikenlaisia asioita veneessä.

Kun luvattua mekaanikkoa ei näy keskiviikkoon mennessä, alamme itse tutkimaan vahinkoa ja toteamme, että paapuurin vaihteen vaijeri on poikki flybridgen ja alaohjauksen väliltä, mutta siitä vaihteelle se on kunnossa. Päättämme lähteä eteenpäin.

Meri on ryppyinen päiväkausien tuulten jälkeen. Rannikko jatkuu mielenkiintoisena. Metsäisiä vuoria taustalla, pieniä lahtia, kalliojyrkänteitä. Yhdellä sijaitsee pikkukaupunki Peschici, se tuntuu kaatuvan mereen. Joka puolella kalastustorneja, joilta lasketaan päivällä puukehyksessä olevat verkot veteen. Yöllä narrataan kalat valonheittimillä verkkojen päälle ja nostetaan ne. Mantereen ja Tremiti-saarten välillä sekamelska simpukankasvatuslaitteita, jotka on kaikki omilla pojuilla kiinnitetty. Välillä tuntuu siltä, että siitä ei ole ulospääsyä. Termolin edustalla hurja määrä kalastusaluksia. Sen takia tietenkin satama on tyhjä ja löydämme helposti paikan, mutta satamapoliisi ilmoittaa nopeasti, ettei sinne voi jäädä. Parempi paikka löytyy uudesta marinasta sataman vierestä. Se on erittäin hyvin hoidettu, 20 vieraspaikka, olemme kuitenkin ainoat vieraat. Illalla käydään kaupungilla, keskustan kadut täynnä ravintoloita.

Lähdemme ajoissa liikkeelle, jotta päästäisiin ennen tuulen nousemista Pescaraan. Tuulee etelästä ja aallot vievät Rumbalotten perän puolelta toiselle, nyt olisi autopilootista apua. Usva peittää



mäkiset rannikkomaisemat, paljon ei näy. Matkalla muutamia kaasu-offshorelauttoja. Kuuden tunnin jälkeen tulemme Pescaraan ja saamme paikan suuren marinan luoteisnurkasta, aivan rauhallista. Marinasta löytyy hyviä ravintoloita ja kauppoja, vessat ja suihkut sen sijaan kaipaavat ehostusta. Ilmapaine on laskenut tuntuvasti. Seuraavana päivänä sataa koko aamupäivän. Iltapäivällä kaupunkikierrros, lukuun ottamatta hienoa jalankulku- ja polkupyöräsiltaa ei mitään erikoista nähtävää. Pitkän rantabulevardin ravintolat ovat kiinni, täällä on syksy. Sade jatkuu läpi yön.

Aamulla 26.9. sää on parantunut, sininen taivas, hieno viimeinen matkapäivä. Pescaran jälkeen Abruzzien korkeat vuoret, mahtava näky. 20 mailin jälkeen ne jäävät taustemmalle ja rannikko jatkuu mäkisenä. Joka puolella näkyy pieniä kaupunkeja muureineen ja linnakkeita. Delfiinit ottavat meidät Porto San Giorgion edustalla vastaan. Tullessamme satamaan kestää pitkään ennen kuin saadaan joku näyttämään laituripaikka.



On sunnuntai, toimisto on kiinni ja englanniksi täällä ei oikein hoidu mitään. Maanantaina muutamme läheiseen hotelliin ja satama osoittautuu kuitenkin ihan toimivaksi. Saamme sähkömiehen ja mekaanikon käymään, molemmat työskentelevät ripeästi. Autopilottimoottori tulee kuntoon, vaihdevaijerit uusitaan. Vaihdan öljyt ja suodattimet. Tutkimme yhdessä savuavaa moottoria ja todetaan, että polttoaineruiskut ovat entisiä, uudetkin löytyy. Lämminvesivaraaja vuotaa, tilaan internetissä uuden ja viikon päästä se on asennettu. Viikonloppuna kierrämme



autolla lähiympäristöä. 4.10. Rumbalotte nostetaan talvipaikalleen. Lämmönvaihtimet puhdistetaan, generaattorin jäähdytysvedenpumppu korjataan, polttoaineruiskut vaihdetaan. 7.10. lähdemme Ullan kanssa viikoksi Umbriaan tapaamaan vanhoja kollegoja, Ulla lähtee 15.10. kotiin, minä jatkan vielä viikon verran kaikenlaista. Ainoastaan lakkaaminen ei onnistu, kun on liian epävakaista.

Päinvastoin kuin sähkö- ja mekaaniset työt, sujuvat telakan kaiteiden korjaukset tosi hitaasti. Ne ovat edelleen kesken, kun vene peitetään 21.10. niin pitkälle kuin mahdollista. Irrotan akut verkosta, sesonki 2010 on ohi.